

Eckpunkte für ein modernes und effektives Konjunkturpaket

28. Mai 2020

Maßnahmen der Konjunkturstimulierung

Die Corona-Krise stellt die deutsche Industrie vor die größte Herausforderung seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Zahlreiche Unternehmen und ihre Belegschaften stehen erst am Anfang einer dramatischen Schwächephase, die selbst kerngesunde und hochleistungsfähige Unternehmen in ihrer Substanz massiv bedroht. Diese tiefgreifenden wirtschaftlichen Folgen machen umfassende fiskalpolitische Maßnahmen, gezielte Investitionen und nachhaltige Förderprogramme zur Bewältigung transformativer Umstellungsprozesse dringend erforderlich. Der Bundestag ist nun gefordert, dies entsprechend der Ausnahmeregelungen von der Schuldenbremse zu ermöglichen. Von großer Bedeutung ist ebenfalls, dass der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) einsatzbereit ist und dass ein branchenübergreifender Fonds für direkt oder indirekt besonders hart getroffene Unternehmen eingesetzt wird („Überbrückungshilfe“).

Die Corona-Pandemie stellt auch die Sozialversicherungen vor große finanzielle Herausforderungen. In den nächsten zwei Jahren müssen die automatischen Stabilisatoren in den Sozialversicherungen wirken. Ziel muss es sein, bei der Beitragssatzsumme auch danach die Haltelinie von 40 Prozent unbedingt einzuhalten. Steigende Beitragssätze erhöhen die Personalzusatzkosten der Betriebe und reduzieren die Nettoeinkommen der Arbeitnehmer. Dadurch würde der wirtschaftliche Aufschwung von vornherein gebremst, zum Nachteil auch der Sozialversicherungssysteme. Pandemiebedingte Mindereinnahmen und Mehrausgaben der Sozialversicherungsträger müssen deshalb durch höhere Bundeszuschüsse kompensiert werden.

Da bis zur parlamentarischen Sommerpause nur noch wenige Wochen bleiben, appelliert der BDI an die Bundesregierung, ein Konjunkturpaket vorzulegen, welches das Überleben von Betrieben sichert und das Vertrauen von Verbrauchern und Investoren in einen wirtschaftlichen Aufschwung stärkt. Ähnlich wie im Stabilitäts- und Wachstumsgesetz von 1967 ist die Bundesregierung ermächtigt, „zur Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts“ steuerliche Maßnahmen zu ergreifen. Diese konjunkturpolitisch motivierten, zunächst zeitlich befristeten, steuerlichen Entlastungen für Unternehmen sind vordringlich, mittelfristige Verbesserungen von dauerhafter Natur ebenfalls. Maßnahmen mit längerfristigen Effekten werden Teil eines umfassenden Wachstumspakets sein, welches zu einem späteren Zeitpunkt notwendig wird.

Für ein nachhaltiges Konjunkturpaket ist es wichtig, dass Anreize für Investitionen in moderne Infrastruktur, Digitalisierung und eine beschleunigte Modernisierung unserer industriellen Wertschöpfung im Vordergrund stehen. Überdies können befristete Prämiensysteme wirksame Instrumente sein, Nachfrageimpulse für klimaschonende und digitale Technologien übergreifend auszulösen.

Zur Stärkung öffentlicher und privater Investitionen, gerade auch in Bereiche wie digitale Infrastruktur und Nachhaltigkeit, ist ein gutes Zusammenspiel deutscher und europäischer Maßnahmen entscheidend.

Folgende Maßnahmen schlägt der BDI für ein modernes und effektives Konjunkturpaket vor:

1. Ausweitung der Verlustverrechnung

Eine stark ausgeweitete Verlustverrechnung ist die am effektivsten wirkende Einzelmaßnahme, um die negativen Effekte der Pandemie auf die Unternehmensbilanzen zu dämpfen. Das Hauptproblem sind die hohen Verluste der Unternehmen, welche aktuell steuerlich nicht vollständig berücksichtigt werden können. Der Gesetzgeber muss die Regelungen zur Verlustverrechnung deutlich ausweiten, damit alle krisenbedingten Verluste ohne Beschränkungen verrechnet werden können. Konkret soll der Verlustrücktrag über den aktuell möglichen einjährigen Zeitraum hinaus auf mindestens fünf Jahre erweitert und das Rücktragsvolumen deutlich angehoben werden. Außerdem sollte die sogenannte Mindestbesteuerung ausgesetzt werden, so dass eine Berücksichtigung der krisenbedingten Verluste für die Unternehmen in den folgenden Jahren unbeschränkt möglich ist.

2. Verbesserte Abschreibungsregeln und zusätzliche Steueranreize für Investitionen insbesondere in Digitalisierung und Klimaschutz

Starke Investitionsanreize sollten Teil eines Konjunkturprogramms zur Stabilisierung der Wirtschaft und zur Stärkung der Konjunktur nach der Corona-Krise sein. Dazu sollten verbesserte Abschreibungsbedingungen und eine Ausweitung der steuerlichen Forschungsförderung (Forschungszulage) für Investitionen in Forschung und Entwicklung, digitale Technologien sowie in Energieeffizienzsteigerungen von Gebäuden und Industrieanlagen genutzt werden. Eine degressive Abschreibung für Anlagegüter ermöglicht notwendige konjunkturelle Impulse. Darüber hinaus sollten Sonderabschreibungen gezielt für Investitionen in die Digitalisierung und in CO₂-mindernde Investitionen genutzt werden. Zeitlich müssen krisenbedingte neue Abschreibungsregeln deutlich über 2022 hinaus gelten, um langfristigen Planungszielen gerecht zu werden. Im Ergebnis ist ein ausgewogenes Gesamtkonzept notwendig, um die Unternehmen nach der Corona-Pandemie zu stärken und notwendige Investitionen und die Digitalisierung in Deutschland zu unterstützen.

Die Flankierung transformativer Prozesse durch das EU-Beihilferecht sollte angesichts hoher Umstellungskosten im EU-Binnenmarkt einheitlich neu geregelt werden.

Die Prioritäten bei Klimaschutzinvestitionen sollten möglichst pragmatisch in den Bereichen gesetzt werden, in denen sich die kostengünstigsten und effektivsten Erfolge in der Emissionsminderung erzielen lassen und die kurzfristig einen effektiven Beitrag zum wirtschaftlichen Wiederaufschwung leisten. Die förderfähigen Bereiche sollten „reif“ für die Hochskalierung sein, ein hohes Maß an Absorptionfähigkeit aufweisen, also schnell Wirkung entfalten, zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und Wertschöpfung beitragen und die Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Besonders eignen sich hierfür Investitionen in Gebäude- und Energieeffizienz, aber auch in Infrastrukturmaßnahmen, der Ausbau Erneuerbarer Energien und Investitionen in Zukunftstechnologien wie etwa Elektromobilität/Batterien sowie in Wasserstofftechnologien. Gerade für den Bereich der Effizienzsteigerung ist zu prüfen, inwieweit Sonderabschreibungen eine rasche und technologie neutrale Option für klimafreundliche Investitionen

bieten können. Überdies böten die Einnahmen aus der aus klimapolitischen Gründen erhobenen Luftverkehrssteuer einen verlässlichen finanziellen Rahmen für den Hochlauf synthetischer Kraftstoffe im Flugverkehr durch eine entsprechende Zweckbindung.

Im Gebäudebereich hält es der BDI für das Erreichen der Klimaziele für erforderlich, die Fördersätze von Steuerförderung und Programmförderung für energetische Sanierungsmaßnahmen bei privat genutztem Wohneigentum dauerhaft auf 30 Prozent anzuheben (mit einer analogen Anhebung für Gesamtsanierungen) sowie dauerhaft auch steuerliche Hemmnisse für Sanierungsmaßnahmen bei vermieteten Gebäuden und Nicht-Wohngebäuden abzubauen (Abzugsfähigkeit von Sanierungskosten als sofort abzugsfähiger Erhaltungsaufwand, § 6 EStG).

Ergänzend zu diesen langfristigen Forderungen sollten als Investitionsimpulse zur Überwindung der Corona-Krise, mit der auch eine Verlangsamung der Sanierungsgeschwindigkeit zu befürchten ist, folgende Maßnahmen im Gebäudebereich für einen Zeitraum von fünf Jahren eingeführt werden:

- a. Für privat genutztes Wohneigentum: Fördersätze der Steuerförderung und Programmförderung für energetische Sanierungsmaßnahmen temporär auf 40 Prozent anheben (§ 35c EStG-E);
- b. Für kommerziell genutzte Gebäude und Wohnungen: Sofortabschreibungsmöglichkeiten für die Kosten umfassender energetischer Sanierungsmaßnahmen, die bislang als standarderhöhende Herstellungskosten über die Nutzungsdauer des Gebäudes abgeschrieben werden müssen (§ 255 HGB).

Eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren wird gefordert, da im Gebäudebereich der benötigte Kapazitätsaufbau im Baugewerbe und im Handwerk gerade erst begonnen hat und Sanierungsmaßnahmen einen erheblichen Planungsvorlauf benötigen.

3. Senkung der Steuerbelastung

Zur Stärkung und Existenzsicherung der Unternehmen muss die Steuerbelastung der Unternehmen auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau von maximal 25 Prozent gesenkt werden. Hierfür ist eine Modernisierung des Unternehmensteuerrechts notwendig, so dass einbehaltene Gewinne von Personenunternehmen zeitgemäß besteuert werden und für Kapitalgesellschaften strukturelle Mängel des Körperschaftsteuerrechts beseitigt werden. Hierbei muss auch eine Beseitigung von krisenverschärfenden Elementen wie die gewerbesteuerlichen Hinzurechnungen erfolgen. Ziel ist eine Integration der Gewerbesteuer in die Ertragsteuern, um die finanzielle Lage der Kommunen auf Dauer krisenfester zu stabilisieren.

Vollständige Abschaffung des Solidaritätszuschlags

Die vollständige Abschaffung des Solidaritätszuschlags für alle Unternehmen unabhängig von der Unternehmensgröße ist nicht nur aus verfassungsrechtlichen Gründen geboten. Sie würde auch einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Gesamtsteuerbelastung der Unternehmen leisten. Ein international wettbewerbsfähigeres Belastungsniveau ermöglicht die zur wirtschaftlichen Erholung nötigen Investitionen in sichere Arbeitsplätze, in die Digitalisierung der Wirtschaft und für eine Realisierung von Klimazielen.

Temporäre Absenkung der Einkommen- und Körperschaftsteuer

Auch eine temporäre Absenkung der Einkommen- und Körperschaftsteuer im Jahr 2021 und 2022 stärkt den Konsum und hilft, dass mehr Betriebe Licht am Ende des Tunnels sehen. Das Stabilitätsgesetz sieht zeitlich begrenzte steuerliche Erleichterungen bei Störungen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts vor.

4. Staatliche Ko-Finanzierung der Strom-Übertragungsnetzentgelte

Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland muss angesichts der im internationalen Vergleich hohen Strompreise die Abgabenlast deutlich reduziert werden. Von einer staatlichen Ko-Finanzierung der Strom-Übertragungsnetzentgelte profitieren sowohl private Haushalte als auch nahezu alle Unternehmen. Damit wirkt sie unmittelbar und wesentlich breiter als alle anderen Wege einer Energiekostenentlastung und ist damit in besonderer Weise geeignet, diskriminierungsarm zu wirken. Eine diskutierte Ko-Finanzierung der EEG-Umlage hingegen könnte die Gefahr in sich bergen, die EEG-Umlage als Beihilfe einstufen zu müssen und würde damit neue Unsicherheiten schaffen.

5. Investitionsoffensive der öffentlichen Hand

Gerade in einer mehrjährigen Phase weltweit schwacher privater Nachfrage müssen Bund und Länder die Defizite in der öffentlichen Infrastruktur zur Modernisierung des Landes mit einem Zehn-Jahres-Programm verlässlich angehen. Ein Volumen von 450 Milliarden Euro über zehn Jahre für die Felder Verkehr, kommunale Infrastruktur, Bildung, Wohnen, Digitalisierung und Klimaschutz ist notwendig. Diese öffentlichen Investitionen wären auch ein Türöffner für die private Investitionstätigkeit.

Zur Stimulierung der Konjunktur ist ein möglichst zeitnaher Investitionszeitpunkt und der damit verbundene zügige Abfluss der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen von entscheidender Bedeutung. Gerade in den auch für den Klimaschutz relevanten Investitionsbereichen, nämlich der Verkehrs-, Energieversorgungs- und Dateninfrastruktur, verhindern heute aufwendige und verzögerungsanfällige Planungs- und Genehmigungsverfahren zeitnahe Investitionen und Konjunkturimpulse. Dasselbe gilt für zwingend notwendige umweltrechtliche Verfahren bei Industrieanlagen. Daher sollte die Bundesregierung prüfen, inwieweit, mit Bezug auf die Corona-Krise, diese für den Klimaschutz relevanten Infrastrukturvorhaben vermehrt von Genehmigungs- und Verfahrenserfordernissen entbunden werden können.

6. Investitionen in Forschung und Entwicklung

Staat und Wirtschaft müssen auch in der Krise das Ziel, 3,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts in Forschung und Entwicklung zu investieren, im Blick behalten. Selbst wenn das Ziel gerade aufgrund des wirtschaftlichen Einbruchs schneller erreichbar scheint, muss es bei absoluten Investitionssteigerungen bleiben. Dazu ist der Ausbau der steuerlichen Forschungszulage durch eine Erhöhung der förderfähigen Personalkosten im Bereich von Forschung und Entwicklung (FuE) unerlässlich. Dies würde nicht nur FuE-Investitionen fördern, sondern auch Arbeitsplätze sichern. Die Einführung der Forschungszulage zu Beginn des Jahres war ein wichtiger Schritt. Nun muss das Volumen deutlich erhöht werden, damit die Förderung eine effektive Wirkung entfaltet.

7. Start des Brennstoffemissionshandels nach Umsetzung aller Rechtsverordnungen

Das Brennstoffemissionshandelsgesetz und die mit ihr verbundene nationale CO₂ Bepreisung soll einen Beitrag zu den Klimazielen 2030 leisten. Um allerdings ungewollte Mehr- bzw. Doppelbelastungen zu vermeiden, Unternehmen und Verbraucher nicht zusätzlich in ihrer Investitionskraft zu schwächen und auch Unternehmen einer Branche nicht im innereuropäischen Wettbewerb zu diskriminieren, darf der Start des nationalen Emissionshandels erst dann erfolgen, wenn alle Rechtsverordnungen beschlossen und die vereinbarten Entlastungsregelungen wirksam umgesetzt wurden.

8. Klimaschutz im Verkehr gelingt nur mit einer starken Automobilindustrie

Die Automobilindustrie ist eine der Schlüsselbranchen mit über 830.000 direkt Beschäftigten in Deutschland und über 430 Mrd. Euro Umsatz. Ihre Vernetzung und Bedeutung für die Wertschöpfung in anderen wesentlichen Industriebereichen in Deutschland sind enorm. Zwei Euro Wertschöpfung in der Automobilbranche generieren in Summe rund einen Euro zusätzlicher Wertschöpfung im Inland in den vorgelagerten Branchen. Dazu zählen elektrische und optische Ausrüstungen, Metall- und Stahlerzeugnisse, Kunststoffe und chemische Produkte, Maschinen, Gießereierzeugnisse, Glaswaren und Textilien. Hinzu kommen nachgelagerte Effekte durch den Verkauf, Finanzierung und Services. Die Branche investiert jährlich etwa 45 Mrd. Euro in Forschung und Entwicklung und sorgt mit rund 58 Mrd. Euro an Lohn- und Gehaltszahlungen für ihre Beschäftigten mit ihren Familien für Wohlstand und soziale Teilhabe in Deutschland. Für den Staatshaushalt erbringt der Wirtschaftszweig direkt und indirekt - durch die Nutzung von Kraftfahrzeugen - jährlich rund 90 Mrd. Euro. Durch das Corona-Virus ist die Produktion dieser Industrie fast vollständig zum Erliegen gekommen. Aktuell sind in der Automobilindustrie über 400.000 Arbeitnehmer in Kurzarbeit. Der Stillstand erzeugt durch Steuerausfälle, Kurzarbeitergeld und andere Leistungen Kosten von über 4,5 Mrd. Euro im Monat. Hinzu kommen die Kosten des Stillstandes für die Unternehmen selbst.

Letztlich ist die konsequente Weiterverfolgung des schnellen Hochlaufs der Elektromobilität ein wichtiges Element eines Konjunkturprogramms für die deutsche Automobilindustrie. Ein für die Akzeptanz der Elektromobilität ebenso wesentliches Element ist ein beschleunigter Ausbau der Ladeinfrastruktur. Hierfür ist gerade die private Ladeinfrastruktur von zentraler Bedeutung und sollte wirkungsvoll gefördert werden, indem die Voraussetzungen für einen schnellen Abruf verbessert werden. Mit der Umweltprämie und den geltenden steuerlichen Instrumenten gibt es bereits wirksame Anreize für elektrifizierte Fahrzeuge. Diese könnte angesichts der Krise für diesen volkswirtschaftlich zentralen Wirtschaftszweig durch eine weitere, temporär wirkende Kaufprämie nochmals verstärkt werden. Eine solche Prämie sollte jedoch Bestandteil eines branchenübergreifenden Ansatzes sein. So könnten auch für den Erwerb anderer Produkte, die die Klimaschutzziele oder das Ziel einer verstärkten Digitalisierung unterstützen, gleichermaßen befristete Prämiensysteme entwickelt werden.

Da die Hälfte der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge zehn Jahre und älter ist, muss gerade auch bei einem rasch und konjunkturell wirksamen Anreizsystem zum Austausch dieser Fahrzeuge durch moderne, emissionsarme Pkw insbesondere technologieoffen jenseits der reinen Elektromobilität nachgedacht werden. Denn aufgrund der noch nicht ausreichenden Ladeinfrastruktur kommen nicht für jeden bereits heute Elektrofahrzeuge als Erstfahrzeug in Frage. Die Verjüngung der Fahrzeugflotten würde helfen, insgesamt den Anteil emissionsärmerer Fahrzeuge im Bestand zu erhöhen. Im Schwerlastverkehr gibt es gegenwärtig zum Verbrennungsmotor noch keine in der Fläche wirkende Alternative. Dennoch wirkt hier eine Erneuerung der Lkw-Flotten beispielsweise von Euro V auf Euro VI sofort und signifikant durch deutlich reduzierte Schadstoffemissionen.

Eine rasch wirkende Ausnahmeregelung für synthetische Kraftstoffe im Rahmen der Energiebesteuerung könnte im Zuge des konjunkturellen Hochlaufs klimapolitische Ziele mit modernen Technologien ebenfalls wirkungsvoll verbinden.

Impressum

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)
Breite Straße 29, 10178 Berlin
www.bdi.eu
T: +49 30 2028-0

Ansprechpartner

Dr. Klaus Günter Deutsch
Abteilungsleiter
Research, Industrie- und Wirtschaftspolitik
T: +49 30 2028-1591
k.deutsch@bdi.eu

Matthias Krämer
Abteilungsleiter
Strategische Planung und Koordination
T: +49 30 2028-1421
m.kraemer@bdi.eu

Elisabeth Allmendinger
Trainee
Strategische Planung und Koordination
T: +49 30 2028-1496
e.allmendinger@bdi.eu

BDI Dokumentennummer : D 1190