

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Währungspolitik - Autobahnsteuer - Stabilität - EWG - Gemeinsamer Agrarmarkt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1973) : Kurz kommentiert: Währungspolitik - Autobahnsteuer - Stabilität - EWG - Gemeinsamer Agrarmarkt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 53, Iss. 2, pp. 59-60

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/134499>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

KURZ KOMMENTIERT

Währungspolitik

Heilige Kühe

Nach einer Periode relativer Erholung wurde das von Leitkursen und Ausnahmeregelungen zusammengehaltene Währungssystem durch die Devisenmarktpaltung in Italien und die De-facto-Kursfreigabe des Schweizer Franken erneut vom Krisenfieber geschüttelt. Zunächst schien es so, als würde die DM nur einen leichten Schnupfen bekommen. Dies erwies sich jedoch als schwerer Irrtum, als die Bundesbank innerhalb von zwei Tagen für rund 3 Mrd. DM Devisen aufnehmen mußte.

Ein erprobtes langfristiges Gegenmittel wäre das Floaten gewesen. Doch dieses paßte nicht in das EWG-Konzept. Also verordnete man das alte Hausmittel Dirigismus – allerdings in einer stärkeren Dosis als im letzten Jahr nach der Pfundkrise. Wer immer noch glaubt, daß zu einer Währungsunion der freie Kapitalverkehr gehört, hat selbst Schuld. Außerdem – warum sollte die BRD die letzte Verfechterin der Freiheit im Kapitalverkehr sein, wo sie es doch bei der Stabilität auch nicht mehr ist? Dafür wird aber der DM-Kurs wieder mit allen Mitteln verteidigt, auch wenn man als Preis hohe Inflationsraten in Kauf nehmen muß.

Man wird das Gefühl nicht los, daß in der gegenwärtigen Wirtschafts- und Währungspolitik der Außenwert der Währung wieder zur heiligen Kuh wird, die überleben muß. Dagegen scheint wenigstens die Bereitschaft der Amerikaner gestiegen zu sein, wechselkurspolitische Maßnahmen zu ergreifen, wie die 10%ige Abwertung zeigt. Unbekannt ist jedoch im Augenblick noch, mit welchen handelspolitischen Zugeständnissen diese Abwertung von seiten der EWG erkaufte worden ist. ge

Autobahnsteuer

Griff in die Mottenkiste

Düstere Finanzaussichten für die Verkehrspolitik veranlaßten den Bundesverkehrsminister, den berühmten Griff in die Mottenkiste zu tun. Das Instrument, das er hervorzauberte, ist indes mit den Spinnweben mittelalterlicher Finanzierungspraktiken umgeben: die Autobahnsteuer. Zur Diskussion stehen 200 bis 300 DM pro LKW und Jahr, was den Straßentransport verteuern würde und so der Deutschen Bundesbahn Spielraum für weitere Tarifierhöhungen zur Abdeckung ihres Defizits gäbe. Die Jahresgebühr pro PKW sollte 20 DM betragen; bei dieser Ausgestaltung würden erhebliche Konflikte nicht ausbleiben, da z. B. der Zweit-Stadtwagen genauso besteuert würde wie

der PKW des Reisevertreters, der das Autobahnnetz von Berufs wegen benutzt.

Ein moderner Staat heutiger Prägung sollte seine Einnahmen aufgrund eines klaren politischen Grundkonzepts – wozu auch die Verkehrspolitik gehört – in die einzelnen volkswirtschaftlichen Bereiche „umverteilen“. Wenn als Motivation für die Zweckbindung einer Steuer fiskalische Zwänge ausreichen, muß die Frage aufgeworfen werden, wo z. B. Kindergärten, Altersheime, Sozialfürsorge und Krankenhäuser ihren Anspruch auf Zweckbindung hinleiten sollen? Hinzu kommt, daß Einnahmen aus der Autobahnsteuer durch einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand hinsichtlich Erhebungs- und Kontrollfunktionen erheblich reduziert würden. Da die Autobahnsteuer nach erklärter Zielsetzung zur weiteren Festigung der „Auto-Gesellschaft“ beitragen soll, muß der nicht abwegige Gedanke, daß sie einen Substitutionsprozeß zugunsten eines Schnellbahnnetzes einleiten soll, fallengelassen werden.

So bleibt der etwas schale Geschmack, daß sich der Bundesverkehrsminister die „Auto-Mentalität“ seiner Mitbürger zunutze machen und voll auf der „Manipulationsklaviatur“ der Konsumgesellschaft mitspielen will. Die mögliche Aussicht, daß auf den bisher verwaisten Fahnenmasten der alten Raubritterburgen entlang den Autobahnen demnächst die Fahnen mit dem Bundesadler lustig im Winde flattern werden, dürfte, zumindest bei den Autofahrern, kaum zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen. ji

Stabilität

Unbehagen nach Lohnabschlüssen

Die in den letzten Wochen ausgehandelten Lohnanhebungen in der Metallindustrie und im öffentlichen Dienst – die Abschlußsätze lagen zwischen 8,5 und 9 % – hinterlassen Unbehagen. Für die betroffenen Arbeitnehmer bedeuten nämlich die jüngsten Einkommenssteigerungen kaum mehr als einen Ausgleich für die zu erwartenden Preissteigerungen und die seit dem 1. Januar erhöhten Sozialversicherungsbeiträge. An der voraussichtlichen Steigerung des realen Sozialprodukts je Beschäftigten um rund 5 % im Jahre 1973 partizipieren sie so gut wie nicht.

Unter Stabilitätsaspekten sind die Einkommenssteigerungen jedoch noch zu hoch. Für die Unternehmer nämlich ist ein Lohnkostenanstieg von 8 bis 9 % zu groß, als daß er von Produktivitätsfortschritten aufgefangen werden könnte. Von der Kostenseite gehen daher erneut Anstöße zu Preisanehebungen aus. Das ist jedoch nicht alles. Wenn die Prognosen stimmen, wonach die Konjunktur

1973 auf höhere Touren kommt – Zweifel daran sind gerade nach den jüngsten Daten über die Auftragseingänge kaum noch angebracht –, dann werden die Unternehmen die Gunst der Stunde nutzen, die ihrer Meinung nach vielfach noch unbefriedigenden Gewinnspannen zu erhöhen.

Die Folge davon wäre, daß die Preise beschleunigt steigen, stärker noch als die Kosten. Das wäre ein Zeichen für eine Gewichtsverlagerung von der Kosteninflation zur Nachfrageinflation. Die Preisankündigungen der Automobilfirmen tendieren in diese Richtung. Maßvolle nachfragedämpfende Steuererhöhungen in Form eines Konjunkturzuschlages, die diesem Prozeß Einhalt gebieten könnten, hätten aber zur Folge, daß die Einkommen der Arbeiter und Angestellten, für die jetzt Lohnabschlüsse vorgelegt wurden, real vielleicht sogar rückläufig wären. Ob unter diesen Bedingungen die jüngsten Abschlüsse als Orientierungsgröße für kommende Lohnverhandlungen dienen können, ist zweifelhaft. Wenn in künftigen Lohnverhandlungen aber größere Steigerungssätze erzielt werden, ist fraglich, ob die jetzt betroffenen Arbeitnehmer, vor allem in der Metallindustrie, ein Jahr lang stillhalten werden. bg

EWG

Stabilitätspolitische Pflichtübung

Ende Januar hat die EWG-Kommission einem während des deutschen Wahlkampfes geborenen Ministerratsbeschluß Rechnung getragen und ein außenwirtschaftliches Stabilitätsprogramm vorgelegt. Danach sollen für das Jahr 1973 die Gemeinschaftszollkontingente und die Plafonds im Rahmen der allgemeinen Präferenzen für Entwicklungsländer um 10 % heraufgesetzt werden. Darüber hinaus ist eine auf sechs Monate – d. h. bis zum Beginn der nächsten GATT-Runde – befristete 20 %ige Senkung der EWG-Außenzölle für die Importe industrieller Fertigwaren vorgesehen. Im Gegensatz zu den ersten Vorschlägen dieser Art vom Herbst letzten Jahres sollen die Zollsenkungen in erster Linie Konsumgüter betreffen und nicht linear für alle Güter gelten.

So wohlthuend die Vorschläge der Kommission als Ausdruck eines europäischen Stabilitätsbewußtseins zunächst auch klingen, die Realisierungschancen für dieses Programm sind nicht sehr günstig. Nach den ersten Kommentaren dürfte die besonders starre französische Haltung nicht einmal durch die bevorstehenden Wahlen positiv beeinflusst worden sein.

Selbst wenn das Programm aber in Kraft treten sollte, müssen erhebliche Zweifel an seiner Wirksamkeit angemeldet werden. Denn die Außenzölle der Gemeinschaft liegen für Fertigprodukte im Durchschnitt nur bei knapp 9 %, und auch die

Spitzensätze reichen nicht viel über 10 % hinaus. Angesichts dieser geringen Beträge und der von vornherein auf 6 Monate begrenzten Geltungsdauer dürfte eine 20 %ige Zollsenkung somit weniger die Verbraucherpreise drücken als die Gewinnspannen von Produzenten und Händlern anheben. Da auch die Erhöhung der Importkontingente im Verhältnis zum Gesamtangebot unbedeutend ist und darüber hinaus Schutzklauseln für den Fall von Beschäftigungsschwierigkeiten einzelner Branchen vorgesehen sind, kann die Initiative der Kommission wohl in erster Linie als eine stabilitätspolitische Pflichtübung aufgefaßt werden. ju

Gemeinsamer Agrarmarkt

Britische Bedenken gegen Preispolitik

Außerordentlich kritisch setzte sich der britische Agrarminister Godber auf der Grünen Woche in Berlin mit der gemeinsamen Agrarpolitik der EWG auseinander. Er sprach sich insbesondere für direkte Subventionen an die Landwirtschaft anstelle der ständigen Agrarpreiserhöhungen aus. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, daß der Spielraum für weitere Preiserhöhungen durch Brüssel sehr gering sei. Außerdem habe die Preispolitik gravierende Nachteile. Sie führe nicht nur zu unkontrollierbaren Überschüssen, sondern auch zu hohen finanziellen Belastungen.

Mit seiner vielbeachteten Rede hat der englische Agrarminister ein brisantes Thema angeschnitten. Ohne Frage ist eine Reform der gemeinsamen Agrarpolitik dringend erforderlich. Vor allem das bisherige Konzept der Preispolitik bedarf einer grundlegenden Überprüfung. In zunehmendem Maße wird deutlich, daß die Agrarpreise ihrer doppelten Funktion als Einkommensfaktor für die Landwirtschaft und Steuerelement für Produktion und Handel nicht mehr gerecht werden können. Der abermalige bedrohliche Anstieg des Butterberges ist hierfür nur ein Symptom von vielen. Nach der Erweiterung werden sich die Probleme des gemeinsamen Agrarmarktes noch verschärfen. Immerhin haben die drei neuen EWG-Mitglieder innerhalb der nächsten fünf Jahre einen Preisunterschied von über 20 % gegenüber der bisherigen Gemeinschaft aufzuholen. Schon von dieser Preisangleichung sind in diesen Ländern erhebliche Verbraucherpreissteigerungen und Produktionsanreize zu erwarten. Eine zusätzliche Anhebung des gemeinsamen Preisniveaus – die Forderung der organisierten EWG-Landwirtschaft für 1973 beläuft sich auf 7 % – werden sie kaum verkraften können. Die von Godber angeregte und in Großbritannien schon seit langem praktizierte Trennung von Einkommens- und Preispolitik scheint deshalb in der Tat der einzig mögliche Weg zur Lösung dieses Dilemmas zu sein. fjj