

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Autoabgase - EG - Airbus - EG-RGW - OPEC

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1985) : Kurz kommentiert: Autoabgase - EG - Airbus - EG-RGW - OPEC, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 65, Iss. 6, pp. 269-270

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136046>

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.

Autoabgase

Problem vertagt

Als der EG-Umweltrat im März ein gemeinsames Vorgehen zur Reduzierung der Autoabgase beschloß, hatte die Bundesregierung nach den Worten ihres Innenministers einen Durchbruch für den Umweltschutz in ganz Europa erzielt. Zwar fehlten noch konkrete Abgaswerte, aber zumindest sei man sich einig, daß die europäischen Werte den strengen US-Normen gleichwertig sein müßten. Tatsächlich aber, so wird jetzt immer deutlicher, hat die Bundesregierung für die Abstriche an ihrer Ausgangsposition eine Leerformel eingetauscht. Bei dem Versuch, die Euronorm zu definieren, traten die im März mit der gemeinsamen Erklärung zugedeckten Gegensätze wieder deutlich hervor. Das Abgasproblem wurde nicht gelöst, sondern nur vertagt.

Der jetzt vorgelegte Kommissionsvorschlag wird von allen Seiten hart kritisiert. Für die Bundesrepublik sind die vorgeschlagenen Normen nicht einschneidend genug, die anderen drei autoproduzierenden Länder dagegen halten sie für viel zu streng. Wenn es vor dem 1. Juli zu keiner Einigung kommt, müßte die Bundesregierung, will sie glaubwürdig bleiben und ihr Steuerkonzept nicht gefährden, Abgaswerte im Alleingang festlegen. Dann wäre allerdings mit Gegenmaßnahmen der anderen Länder zu rechnen. Die Bundesregierung könnte daher versucht sein, einem Kompromiß auf Basis des Kommissionsvorschlags zuzustimmen – der wahrscheinlich den Katalysator für Fahrzeuge bis 2 l Hubraum überflüssig machen würde – und das Ergebnis als „gleichwertig“ zu bezeichnen. Mit dem Katalysator würde jedoch auch die Begründung für die steuerliche Förderung abgasarmer Autos – die höheren Anschaffungskosten – entfallen. Die von Anfang an wenig glückliche Umweltpolitik in Sachen Auto hätte bei dieser Lösung des Katalysatorproblems ihre Glaubwürdigkeit endgültig verspielt. ma

EG

Rückkehr zum Mehrheitsprinzip?

Die EG-Kommission fordert, daß sich die EG-Regierungschefs auf ihrer Mailänder Sitzung Ende Juni auf einen „Vetoverzicht“ im Ministerrat verständigen. Dabei geht es um eine grundsätzliche Entscheidung zum

Wohle der Gemeinschaft; denn die sich nach der „Luxemburger Erklärung“ von 1966 ausbreitende Konsenspraxis hat im gemeinschaftlichen Interesse notwendige Entscheidungen oft nicht nur verzögert, sondern verhindert.

Dabei war das Prinzip der Mehrheitsabstimmung, anders als häufig fälschlich behauptet, durch den „Luxemburger Kompromiß“ keineswegs abgeschafft worden. Die Erklärung zeigt, daß die französische Auffassung, nach der Erörterungen in Fällen von „sehr wichtigem Interesse“ bis zum einstimmigen Einvernehmen fortgesetzt werden müßten, von den übrigen fünf damals nicht akzeptiert wurde, so daß der „Kompromiß“ die Erhaltung bestehenden Vertragsrechts bedeutete.

Wenn es dennoch zur De-facto-Abkehr vom Mehrheitsprinzip kam, dann deswegen, weil Frankreich – dem Geiste des EWG-Vertrages zuwider – aufgrund seiner prinzipiellen Haltung gegenüber dem Mehrheitsprinzip „Stimmsolidarität“ mit Ländern übte, die „sehr wichtige Interessen“ – oft aus engstirnigen Nationalinteressen – geltend machten, so daß qualifizierte Mehrheiten nur schwer erreichbar waren. Selbst wo solche Interessen nicht bestanden und der Vertrag Mehrheitsentscheidungen vorsah, wurde nach dem Einstimmigkeitsprinzip entschieden (Ausnahme: Haushaltsbereich), eine Entwicklung, die den jeweiligen Präsidentenschaften anzulasten ist.

Es ist zu hoffen, daß man nun endlich zum Vertrag zurückkehrt und damit dem Mehrheitsprinzip in allen vorgesehenen Fällen zum Durchbruch verhilft. Schließlich hat man im Haushaltsbereich, wo es immerhin um Geld geht, die Mehrheitsabstimmung erfolgreich vorexerziert. kr

Airbus

Durchbruch am US-Markt?

Anläßlich der Eröffnung des 36. internationalen Luftfahrtsalons gab Airbus-Industries bekannt, daß Pan Am den bereits im September 1984 abgeschlossenen Vorvertrag über den Kauf von 28 Airbussen im Wert von 1,1 Mrd. \$ in eine Festbestellung umgewandelt hat. Außerdem nahmen die Amerikaner Optionen für weitere 47 Flugzeuge. Nach dem Verkauf von 34 Airbussen an Eastern Airlines im Jahre 1977 ist das der zweite große Abschluß mit einer amerikanischen Fluggesellschaft. Auch

diesmal erhoffen sich die europäischen Flugzeugbauer den Durchbruch am wichtigen amerikanischen Markt.

Es kann sicher als großer Erfolg im – in der Zukunft wohl härter werdenden – Kampf um Marktanteile verbucht werden, wenn ein derart traditionsreiches und bedeutendes Unternehmen wie Pan Am, das bisher fast ausschließlich Flugzeuge des Konkurrenten Boeing flog, als Großkunde gewonnen werden kann. Ob sich ein solcher Erfolg jedoch wiederholen läßt, hängt nicht nur von der unbezweifelbar hohen Qualität des Airbus ab, sondern auch von den gebotenen Konditionen. Zwar betont Airbus-Industries, der Verkauf erfolge zu „normalen kommerziellen Bedingungen“, doch deuten einige Anzeichen darauf hin, daß diese für den Käufer recht günstig sind. Zum ersten konnte Pan Am 12 Airbusse, die in Toulouse „auf Halde“ standen, bis zur Auslieferung der gekauften Maschinen billig leasen und so die dringend nötige Erneuerung der veralteten Flotte sofort in Angriff nehmen. Zum zweiten wurde bekannt, daß Pan Am von Airbus-Industries „unter bestimmten Bedingungen“ eine Finanzierungsgarantie verlangen könne.

Angesichts der immer noch mißlichen Situation der amerikanischen Fluggesellschaft, die 1984 einen Verlust von 206 Mill. \$ und im ersten Quartal dieses Jahres von 140 Mill. \$ machte, könnte diese Klausel noch zu einer erheblichen Belastung für Airbus-Industries führen, die dann letztlich wieder von den europäischen Steuerzahlern zu tragen wäre. wei

EG – RGW

Erneutes Angebot

Die ersten – erfolglosen – Gespräche zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe über eine vertragliche Regelung der gegenseitigen handelspolitischen Beziehungen hatten vor nunmehr zehn Jahren stattgefunden. Auch weitere Gespräche waren seitdem ohne Ergebnis geblieben, nicht zuletzt deshalb, weil von seiten der EG stets die fehlende handelspolitische Kompetenz des RGW als entscheidendes Hemmnis für eine vertragliche Regelung dargestellt wurde. Und daran hat sich in westlichen Augen im Prinzip nichts geändert.

Dennoch wurde nun von dem neuen Kreml-Chef Gorbatschow ein neuerlicher Vorstoß in Richtung auf die Aufnahme wirtschaftlicher und vor allem auch politischer Beziehungen zwischen der EG und dem RGW unternommen. Auch wenn Gorbatschow keinen Hehl daraus macht, daß seine Verhandlungsbereitschaft mit

der Institution EG mit dem Wunsch zusammenhängt, angesichts der drohenden Verwirklichung des amerikanischen SDI-Programms eine bessere gesamteuropäische Verständigung herbeizuführen, sollte die EG dieses erneute Angebot nicht wieder mit den alten Vorbehalten ungeprüft zurückweisen. Der sich abzeichnende binnenwirtschaftliche Reformkurs Gorbatschows und dessen neuer Führungsstil machen es nicht unwahrscheinlich, daß auch im Bereich der außenwirtschaftlichen Beziehungen einige starre Positionen aufgegeben werden sollen. Eine vertragliche handelspolitische Regelung könnte durchaus zum beiderseitigen Nutzen sein, wenn sie zu einem wieder dynamischeren Entwicklungstempo im Ost-West-Handel beiträgt. pp

OPEC

Sechste Krise

Zu ihrem 25jährigen Jubiläum im September hat sich die OPEC das Motto „Stabilität durch Kooperation“ gegeben. Schon Ende Juni werden die Mitgliedsländer auf der kurzfristig einberufenen Genfer Krisensitzung Gelegenheit haben, danach zu handeln; denn die Organisation sieht sich – wie aufmerksame Beobachter gezählt haben – in der sechsten Preiskrise seit 1981, dem Jahr mit den bislang höchsten Ölpreisen.

Nach dem mühsam ausgehandelten Kompromiß von Ende Januar ist die Lage für die OPEC nicht einfacher geworden. Obwohl die Förderung der Mitgliedsländer insgesamt in diesem Jahr bisher wohl ziemlich genau der vereinbarten Höchstmenge von 16 Mill. Barrel pro Tag entspricht, liegen die Preise an den Spotmärkten mittlerweile um 1,50 \$ unter den offiziellen Verkaufspreisen der OPEC. Mit einer Belebung der Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte wird auch innerhalb der Organisation nicht gerechnet.

Der Angebotsüberhang wäre noch größer, wenn Saudi-Arabien nicht wieder die Förderüberschreitungen anderer Mitgliedsländer ausgeglichen und seine Produktion auf täglich 2,5 bis 3 Mill. Barrel zurückgefahren hätte. Allerdings scheint Saudi-Arabien nun nicht länger bereit zu sein, diese Bürde zu tragen. Die Forderung nach mehr Disziplin und nach einer Preissenkung für schwere Ölarten verspricht hitzige Debatten und langwierige Verhandlungen in Genf. Angesichts des Überangebots am Ölmarkt, das bis dahin durch eine abwartende Haltung der Ölimporteure noch verstärkt werden dürfte, könnten sich die OPEC-Länder sogar gezwungen sehen, eine generelle Preissenkung zu beschließen. km