

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

Article — Digitized Version

**Kurz kommentiert: Geldmarktfonds - Kohlebeihilfen -
Schwerverkehrsabgabe - EG-Steuerharmonisierung - Lomé
IV**

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1989) : Kurz kommentiert: Geldmarktfonds - Kohlebeihilfen - Schwerverkehrsabgabe - EG-Steuerharmonisierung - Lomé IV, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 69, Iss. 11, pp. 533-534

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136573>

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.

Geldmarktfonds
Offensichtliche Vorteile

Während Geldmarktfonds in den USA seit 1972 prächtig gedeihen, in Frankreich, Luxemburg und Großbritannien seit 1988 schnell wachsen und in anderen EG-Ländern im Entstehen sind, wird in der Bundesrepublik um ihre Zulassung noch gestritten. Bankensektor und Bundesbank sind dagegen, Bundesrat und Investmentsektor dafür. Ein Gesetzentwurf, der die Umsetzung der Harmonisierung des EG-Investmentrechts bis Jahresende zum Ziel hat, wird zur Zeit im Bundestag beraten. Aber selbst wenn sich die Gegner noch einmal durchsetzen sollten, wird sich die Geldmarktfondsentwicklung nur hinauszögern, nicht verhindern lassen.

Die bei wachsendem Vermögen anspruchsvoller werdenden Anleger und Sparer werden nicht mehr lange minimale oder negative Realverzinsungen trotz steigender Diskontsätze und Kreditzinsen hinnehmen. Die Vorteile von Geldmarktfonds, d.h. Fonds, die Gelder ausschließlich in kurzfristigen Geldmarktpapieren wie Schatzwechseln des Bundes, Einlagenzertifikaten von Banken oder Finanzwechseln von Großunternehmen anlegen, sind zu offensichtlich. Die Anlage ist fast so sicher wie bei Bankeinlagen, der Zugriff im Rahmen gewisser Mindestbeträge so einfach wie bei Girokonten und die Effektivverzinsung höher als bei Termineinlagen. Statt über mögliche Einlagenausfälle und Margenverluste zu klagen, sollten sich die Banken dem Wettbewerb auch im Interesse des Finanzplatzes Bundesrepublik frühzeitig stellen. Schon ernster zu nehmen sind dagegen Befürchtungen der Bundesbank, geldpolitische Probleme könnten sich bei zunehmenden kurzfristigen Kapitalbewegungen außerhalb des Bankensektors verschärfen. Wettbewerbsveränderungen sollten jedoch nicht behindert werden, nur um an tradierten monetären Indikatoren oder Vorgehensweisen festhalten zu können. de

Kohlebeihilfen
Marginale Korrekturen

Zum letztmöglichen Zeitpunkt ist die Bundesregierung der Klage des deutschen Steinkohlenbergbaus gegen die im Frühjahr getroffene Entscheidung der EG-Kommission zur allmählichen Verringerung der Kohlebeihilfen beigetreten. Die Beschreitung des Rechtsweges verspricht in diesem Fall kaum Erfolg. In erster Linie bringt sie wohl einen Zeitgewinn. Zudem wird – wie schon bei früheren

Klagen gegen die Kommission – der Ärger von Wählergruppen, die bei der Realisierung der EG-Politik auf bisherige Begünstigungen durch nationale Regelungen verzichten müssen, von Bonn nach Brüssel abgelenkt.

Daß die in den letzten Jahren nochmals kräftig gestiegenen Aufwendungen für die Kohlesubventionen nicht über längere Zeit hinweg fortgeführt werden können, dürfte inzwischen allen Verantwortlichen klar sein. Der im Oktober von den Koalitionsfraktionen im Bundestag eingebrachte Gesetzentwurf zur Neufassung des Dritten Verstromungsgesetzes ist der Versuch, einen Abbau einzuleiten und damit auch der Aufforderung der Kommission nachzukommen. Die Korrekturen am Kohlepfennig – der Satz soll von jetzt durchschnittlich 8,5% in vier Jahren auf 7,5% gesenkt werden – sind allerdings marginal. Außerdem zieht die Verminderung des Aufkommens aus dem Kohlepfennig nicht eine gleich große Verringerung des Subventionsvolumens nach sich, da ein Teil der bisherigen Lasten der Stromverbraucher in Zukunft von den Steuerzahlern übernommen werden soll.

Der EG-Kommission reichen diese Änderungen nicht aus. Aber auch in den „revierfernen“ Bundesländern, die schon lange über die hohen Kohlelasten klagen, regt sich bereits Widerstand gegen die allzu geringen Korrekturen am Beihilfesystem. Verlangt wird eine Einschränkung der Abnahmegarantie für deutsche Kohle, denn nur so ließe sich auch das Subventionsvolumen deutlich senken. Zu einem solchen Schritt fehlt der Bundesregierung allerdings, wohl nicht zuletzt mit Blick auf das Wahljahr 1990, bisher der Mut. ma

Schwerverkehrsabgabe
Keine überzeugende Lösung

Das Bundeskabinett hat die Einführung einer Straßbenutzungsgebühr für LKWs über 18 t zum 1. Mai 1990 beschlossen. Für inländische und ausländische LKWs soll eine Abgabe zwischen 1000 und 9000 DM erhoben werden, die durch den Zoll anhand mitgeführter Bescheinigungen kontrolliert wird. Gleichzeitig wird für bundesdeutsche LKWs die Kfz-Steuer von bislang rund 10 000 DM auf 4000 DM gesenkt, so daß inländische schwere LKWs und Lastzüge bis zu 42 t etwas höher belastet und LKWs mit bis zu 24 t entlastet werden. Diese Abgabe soll Wettbewerbsvorteile ausländischer gegenüber inländischen Führunternehmen auf bundesdeutschen Straßen ausgleichen.

In bezug auf die Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes kann diese Lösung jedoch nicht über-

zeugen. Wettbewerbsunterschiede werden nur teilweise abgebaut, da Unternehmen verschiedener Nationalität für den Transport auf der selben Strecke mit unterschiedlich hohen Kfz-Steuern belastet werden. Außerdem müssen bundesdeutsche Transporteure neue Wettbewerbsnachteile hinnehmen, wenn sie überwiegend im Ausland fahren, da sie für das ganze Jahr die gleiche pauschale Abgabe wie der nur im Inland fahrende Konkurrent entrichten müssen.

Die EG-Kommission plädiert dagegen für das Territorialitätsprinzip, das diese Schwächen vermeidet. Es läßt verschiedene nationale LKW-Steuersätze auch weiterhin zu, da das Straßennetz unterschiedlich stark genutzt wird und unterschiedliche externe Effekte auftreten. Die Verkehrsunternehmen zahlen die Kfz-Steuern entsprechend der Aufenthaltsdauer und in der jeweiligen Höhe dort, wo sie auch tatsächlich fahren, wodurch Wettbewerbsgleichheit hergestellt wird. Die Erfassung der Grenzübertritte soll – soweit technisch möglich – ohne Stopp erfolgen. Die Kontrolle der Straßengebühr dagegen verlängert den Grenzaufenthalt und erschwert den Weg zu einem Europa ohne Grenzen. cw

EG-Steuerharmonisierung Dorniger Weg

Die angestrebte Harmonisierung der indirekten Steuern in der EG erweist sich als immer schwieriger. Der Ministerrat hat entgegen den Vorstellungen der Kommission eine generelle Weichenstellung bei der Mehrwertsteuer vollzogen. Danach wird man am Bestimmungslandprinzip festhalten. Der Vorschlag der Kommission, das angemessene „Gemeinsamer-Markt-Prinzip“ einzuführen, bei dem grenzüberschreitende Transaktionen wie inländische behandelt werden, ist zwar nur temporär ausgesetzt. Nicht abzusehen ist aber für wie lange. Die Beibehaltung der gegenwärtigen Regelung bei Abbau der Grenzkontrollen könnte unter anderem zu größerem Verwaltungsaufwand bei Unternehmen und Behörden führen.

Offen ist, wie sich die Aufhebung der Kaufbeschränkungen im Reiseverkehr nach 1992 steuerlich auswirkt. Hier verbleibt bei unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen ein erhebliches Potential für Nachfrage- und Steueraufkommensverschiebungen zwischen den Mitgliedsländern. Nicht entschieden ist bisher, ob die ursprüngliche Bandbreiten- oder die spätere Mindestsatzlösung (Normalsatz) eingeführt werden soll. Für die speziellen Verbrauchsteuern auf Tabak, Alkohol und Mineralölpro-

dukte hat die Kommission ihr früheres Konzept der völligen Angleichung der Steuern zugunsten von Ende Oktober präzisierten Mindestsätzen und Spannen aufgegeben. Bei Akzeptanz dieser Lösung und Mindestsätzen bei der Mehrwertsteuer würde im Bereich der Privatkäufe ein experimenteller Suchprozeß eingeleitet, der Hinweise auf das wirtschaftlich vertretbare Steuergelände zwischen den Mitgliedstaaten gibt. Es ist aber zu vermuten, daß sich eine Reihe von Ländern gegen diesen Ansatz stellt. Angesichts des dornigen Weges der Steuerharmonisierung scheint es nicht völlig sicher, daß die Zöllner nach 1992 arbeitslos werden. kr

Lomé IV Schwierige Verhandlungen

Die Verhandlungen der Europäischen Gemeinschaft mit 66 Entwicklungsländern in Afrika, der Karibik und im Pazifik über die Fortsetzung des Lomé-Abkommens werden erneut schwierig, zeitraubend und erst in letzter Minute abzuschließen sein. Einen Vorgeschmack darauf erhielten die Regierungsvertreter der Länder der Dritten Welt und der Kommission jüngst in Luxemburg: ein dreitägiges Sitzungsmarathon endete ergebnislos; strittig ist nahezu alles.

Dabei verlaufen die Fronten nicht nur zwischen den beiden Blöcken, sondern teilen auch die Gruppe der Entwicklungsländer und die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Wie schon früher geht es nicht nur um die finanzielle Ausstattung des neuen Abkommens: die 66 Entwicklungsländer fordern 15 Mrd. ECU, Frankreich will etwa 12 Mrd. ECU und Großbritannien allenfalls 8 Mrd. ECU zulassen. Auch der von der Gemeinschaft angebotene erleichterte Marktzugang für landwirtschaftliche Erzeugnisse und die vorgeschlagene Lockerung der Ursprungsregeln entsprechen nicht den Erwartungen der Verhandlungspartner.

Zur Panik sollte das alles nicht veranlassen; das Lomé-Abkommen ist ein sehr komplexes Vertragswerk und wird gerade deshalb als ein Modell für die Zusammenarbeit zwischen Industrie- und Entwicklungsländern gepriesen. Da verwundert es nicht, wenn ein zähes Aushandeln sich nicht umgehen läßt.

Außerdem gibt es im Hinblick auf den Europäischen Binnenmarkt zusätzliche Probleme, die noch zu lösen sind. Darüber dürfte es aber letztlich nicht zum Krach kommen. Bei allen Meinungsverschiedenheiten dürften weder die Entwicklungsländer noch die Gemeinschaft bereit sein, auf die Vorteile zu verzichten, die dieses Abkommen verspricht. mk