

Koopmann, Georg

Article — Digitized Version

Schutz der EG-Automobilindustrie?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Koopmann, Georg (1990) : Schutz der EG-Automobilindustrie?,
Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 70, Iss. 3, pp. 116

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/136611>

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.

Das Binnenmarktprogramm soll die EG von einer Zollunion zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum führen. Gleichzeitig will die Gemeinschaft keine „Festung“ sein, sondern „Partner der Welt“, ohne freilich ihre „Identität“ aufzugeben. Während über die interne Zielsetzung – und den Weg dorthin – weitgehender Konsens besteht, verbergen sich hinter den Schlagworten zu den Außenbeziehungen erhebliche Differenzen zwischen den Mitgliedstaaten. Diese treten gegenwärtig besonders deutlich in der Frage des Zugangs japanischer Automobile zu den EG-Märkten hervor. Das Automobilbeispiel zeigt zugleich, daß ein enger Zusammenhang zwischen außenwirtschaftlichen Regelungen und der Realisierung des Binnenmarktziels besteht.

Die Zersplitterung des europäischen Automobilmarktes ist an enormen Preisunterschieden zwischen den nationalen Teilmärkten deutlich abzulesen. Beispielsweise muß der Käufer eines Fiat Uno S mit 43 Kilowatt vor Steuern in Italien 60% mehr zahlen als in Dänemark. Derartige Diskrepanzen werden vor allem durch restriktive Wettbewerbspraktiken verursacht, mit denen die Hersteller regionale Preisdifferenzierung durchsetzen. Die Arbitrage zwischen den Märkten wird den Autokäufern – und freien Händlern – zusätzlich durch unterschiedliche technische Vorschriften in den einzelnen Ländern verleidet. Deren vollständige Harmonisierung und die dann mögliche Einführung eines einheitlichen Zulassungsverfahrens in der gesamten EG sind nicht zuletzt deshalb schwierig, weil einige Mitgliedstaaten, insbesondere Frankreich, fürchten, daß japanische Anbieter die Hauptnutznießer der Vereinheitlichung wären. Hier soll das Binnenmarktprogramm Abhilfe schaffen.

Auf der Angebotsseite eröffnet es beträchtliche Rationalisierungsspielräume und damit die Aussicht auf Verbesserung der preislichen internationalen Wettbewerbsfähigkeit.



Georg Koopmann

Schutz der EG-Automobilindustrie?

Gemäß Artikel 110 des EWG-Vertrages sollte die durch interne Marktintegration bewirkte Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit auch die Öffnung der Märkte gegenüber Drittländern fördern. Von den fünf Mitgliedstaaten (Frankreich, Großbritannien, Italien, Portugal und Spanien), die derzeit die Einfuhr japanischer Automobile über den Zollschutz (von rund 10% des Einfuhrwertes) hinaus beschränken, ist aber lediglich Großbritannien zu einer schnellen Liberalisierung bereit. Demgegenüber wollen die vier anderen Länder nur allmählich die Einfuhrschränken beseitigen. Gleichzeitig wollen sie eine globale Quote für alle EG-Mitglieder einführen. Darin soll nicht nur der Automobilimport der EG aus Japan enthalten sein, sondern auch die Produktion japanischer Marken in Europa, solange der EG-Wertschöpfungsanteil (local content) nicht mindestens 80% beträgt.

Die Einbeziehung der japanischen Fabriken, die sich auf Großbritannien konzentrieren, soll den Briten damit schmackhaft gemacht werden, daß dann ungeachtet der Höhe des „local content“ keinerlei Einschränkungen der innergemeinschaftlichen Exportfreiheit mehr zu befürchten wären. Dieses Argument sticht schon deswegen nicht, weil die von Frankreich und Italien

propagierten Local-content-Vorstellungen weder rechtlich noch politisch zu halten sind und auch von der Kommission als klarer GATT-Verstoß gebrandmarkt werden. Vor allem aber würde den japanischen Herstellern ein wesentlicher Investitionsanreiz genommen. Sie wären unter den genannten Bedingungen gut beraten, den Direktexport aus Japan vorzuziehen und den EG-Markt von Drittländern aus zu beliefern.

Die angestrebte Kanalisierung der japanischen Exporte gemäß den unterschiedlichen nationalen „Sensibilitäten“ in der EG setzt voraus, daß entweder die Handelsströme von Japan selbst entsprechend feingesteuert oder aber die Einfuhren in den betroffenen Ländern auf administrativem Wege kontrolliert werden. Beides wäre mit einer erheblichen Störung des innergemeinschaftlichen Handels verbunden und liefe dem Binnenmarktziel zuwider.

So wenig überzeugend die Argumente der Protektionisten auch sind, so sehr steht doch zu befürchten, daß sie am Ende die Oberhand behalten. Japan könnte mit einer globalen Quote leben. Sie verspräche immerhin stattliche Renten, und die japanische Automobilindustrie könnte sich auf Drittmärkte konzentrieren, wo voraussichtlich die zukünftigen Nachfrageschwerpunkte liegen. Aus europäischer Sicht wäre eine protektionistische Lösung dagegen nicht nur gesamtwirtschaftlich schädlich, sie läge auch nicht im wohlverstandenen Eigeninteresse der Automobilindustrie selbst. Die durch den Binnenmarkt gegebene Chance einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit würde verspielt und damit auch die Aussicht der Branche, ihre frühere Weltgeltung zurückzugewinnen. Minister Haussmann hat völlig recht: „Nur ständiger Wettbewerbsdruck erhält und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.“ Der Test auf diese hehren Worte ist freilich noch zu erbringen.