ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

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

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Arbeitsgesetzgebung - Kreislaufwirtschaftsgesetz - Verkehrsbinnenmarkt - Zinssteuer - EG-Japan

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1993) : Kurz kommentiert: Arbeitsgesetzgebung - Kreislaufwirtschaftsgesetz - Verkehrsbinnenmarkt - Zinssteuer - EG-Japan, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Nomos, Baden-Baden, Vol. 73, Iss. 4, pp. 169-170

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/136990

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Arbeitsgesetzgebung

Kleiner Deregulierungsschritt

Einer Forderung des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 1990, bei den gesetzlichen Kündigungsfristen für eine Gleichbehandlung der Beschäftigten zu sorgen, folgt das Bundesarbeitsministerium jetzt mit der Vorlage eines Referentenentwurfs. In § 622 BGB soll danach unter anderem die Grundkündigungsfrist für Arbeiter – und für Angestellte in Ostdeutschland – von zwei auf vier Wochen verlängert und die für Angestellte in Westdeutschland von sechs Wochen zum Quartalsende auf vier Wochen verkürzt werden.

Der Abbau dieser Form der Diskriminierung etwa der Hälfte aller Arbeitnehmer ist zweifellos überfällig. Zu fragen ist jedoch, ob die damit verbundene Verlängerung der Kündigungsfrist etwa betrieblichen oder branchenspezifischen Flexibilitätserfordernissen entgegensteht. Dies ist zu verneinen, denn die Tarifpartner können in begründeten Fällen von der Vorschrift abweichen und in Verträgen und Betriebsvereinbarungen kürzere Fristen vereinbaren. Einzelnen, nicht organisierten Unternehmen ist es möglich, solche Sonderregelungen zu übernehmen.

Mit der Verkürzung der Kündigungsfrist erfüllt der Gesetzgeber auch weiterhin seine Aufgabe, für einen Mindestschutz der Arbeitnehmer zu sorgen. Zugleich überläßt er den Tarifpartnern das Feld. Sie können andere, darüber hinausgehende Vereinbarungen treffen; bestehende Tarifverträge bleiben im übrigen unberührt. Mit der Neufassung wird nur ein wenig mehr Flexibilität am Arbeitsmarkt erreicht. Nach wie vor bleibt der im internationalen Vergleich umfassende staatlich festgelegte Schutz vor Kündigungen bestehen, der die Anpassungsfähigkeit der Arbeitsmärkte beschränkt und für Arbeitslose eine Eintrittsbarriere bedeutet. Es wäre zu wünschen, daß die jetzt geplante Änderung einen Anfang bildet für den Abbau gravierender Überregulierungen wie etwa überzogener Sozialplanpflichten. sp

Kreislaufwirtschaftsgesetz

Unnötige Verteuerung

Trotz massiver Widerstände aus der Wirtschaft verabschiedete das Bundeskabinett Ende März den von Umweltminister Töpfer eingebrachten Entwurf eines „Kreislaufwirtschaftsgesetzes". Mit dem Gesetz ist beabsichtigt, möglichst weitgehend alle nicht vermeidbaren Rückstände aus Produktion und Ge- und Verbrauch von Produkten zu erfassen und sie als Sekundärrohstoffe wieder in die Produktionskette einzuleiten. Es ist zudem eine Rücknahmeverpflichtung für Industrie und Handel vorgesehen, um – analog zur Verpackungsverordnung – auch hier das Abfallaufkommen der Privaten zu erfassen.

Zwar ist die Rücknahmeverpflichtung grundsätzlich zu begrüßen, weil nur auf diesem Wege die Hersteller mit den Entsorgungskosten konfrontiert werden. Jedoch kann der Produzent auf den relativ kostengünstigen Weg der Deponierung der zurückgenommenen Rückstände wie auch der Produktionsrückstände ausweichen, weil der Gesetzgeber eine Endlagerung gestattet, sobald der Produzent die Nichtverwertbarkeit dieser Stoffe nachweist. Zum einen ist dem Staat eine effektive Kontrolle hierüber kaum möglich, da die Produzenten hier Wissensvorsprünge haben. Zum anderen besteht kein Anreiz für die Unternehmen, neue Verwertungstechnologien zu entwickeln und verstärkt wiederverwertbare Stoffe einzusetzen, solange die externen Kosten der Deponierung vernachlässigt werden.

Die Deponierung zu den heutigen Dumpingpreisen stellt eine Zwangssubvention zu Lasten der Umwelt und künftiger Generationen dar. Von einer effizienten Abfallpolitik muß erwartet werden, daß sie, neben Verboten gefährlicher Stoffe, die umweltpolitischen Schlüsselpreise – insbesondere die Deponiegebühren – richtig setzt. Der von Töpfer verfolgte Weg ist von vornherein zum Scheitern verurteilt und verteuert den Umweltschutz unnötig. kb

Verkehrsbinnenmarkt

Stockende Liberalisierung

Die jüngsten Verhandlungen der EG-Verkehrsminister über die Vollendung des gemeinsamen Verkehrsmarktes sind abermals gescheitert. Bundesverkehrsminister Krause hatte hierfür einen Stufenplan mit einem EG-weiten Mindestsatz für die LKW-Besteuerung, einer Einführung von Autobahngebühren in Deutschland und deren schrittweisen Anhebung auf das Niveau der jetzigen deutschen LKW-Steuer vorgelegt. Damit einhergehen sollte die Freigabe der Kabotage bis 1997. Die Niederlande und andere kleinere Mitgliedstaaten wollen dagegen die Liberalisierung möglichst schnell vorantreiben und traten für eine preiswertere Vignette für mehrere Mitgliedstaaten ein.

Wenn die Steuern in Deutschland weiterhin hoch blieben und der Markt – wie ursprünglich geplant – liberalisiert, die Kabotage für ausländische Fahrzeuge also freigegeben würde, dann hätten die deutschen Fuhrunternehmen gegenüber den ausländischen Unternehmen Wettbewerbsnachteile, weil diese in ihrem Heimatland niedrigere Steuern zahlen müßten. Aber auch bei einer Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren in Deutschland in Höhe des jetzigen deutschen Steuerniveaus müßten die deutschen Unternehmen auf ausländischen Straßen immer noch Wettbewerbsnachteile hinnehmen, weil die dort ansässigen Unternehmen niedrigere Steuern zahlen, während die deutschen Transporteure die höhere Straßennutzungsgebühr für das ganze Jahr zu entrichten hätten.

Es ist durchaus angemessen, daß jeder Staat unterschiedliche Entgelte für sein Straßennetz verlangt, weil es schließlich auch verschieden stark beansprucht wird. Es wäre daher sinnvoll, wenn die einzelnen Benutzer des Netzes auch immer für die jeweilige Nutzung zahlten. Dies entspräche dem Territorialitätsprinzip, das auch von der EG-Kommission präferiert wird. Nur hierdurch ließe sich tatsächlich Wettbewerbsgleichheit herstellen. cw

Zinssteuer

Schwierige Harmonisierung

Auf einem informellen Treffen am 21./22. Mai wollen die EG-Finanzminister die 1989 schon einmal gescheiterten Verhandlungen zur Zinssteuer-Harmonisierung wieder aufgreifen. Eine Annäherung der zur Zeit zwischen Null und 45% variierenden Sätze und stark differierenden Verfahren wäre dringend erforderlich, um die Entstehung nicht nur freier, sondern auch wirklich effizienter EG-Finanzmärkte zu sichern. Haupthindernis ist nicht das Fehlen einer Einigungsbasis. Es dürfte sogar relativ leicht fallen, sich auf eine gemeinsame Quellensteuer zu einigen, die sozial verträglich, kapitalverkehrsneutral und ertragreicher ist als gegenwärtige Verfahren. Haupthindernis ist auch nicht die Höhe des Steuersatzes oder die in einigen Ländern verlangte Kontrollmitteilung. Vielmehr fehlt es an einem wirklich gemeinsamen Interesse an höherer Finanzmarkteffizienz.

Dies ist insofern verständlich, als Marktineffizienzen in Form von Steuervorteilen gegenüber Gebietsfremden einigen EG-Ländern entscheidende Wettbewerbs- und Einkommensvorteile verschaffen. So hat Luxemburg bereits signalisiert, daß es eine Quellensteuerharmonisierung nicht mittragen werde. Zumindest macht es diese von kaum zu verwirklichenden Auflagen abhängig. Großbritannien dürfte folgen. Da EG-Steuerentscheidungen nur einstimmig gefällt werden können, verhindert der Mangel an gemeinsamen Interessen zwangsläufig jede Harmonisierung. Diese ist deshalb nur über die Zulassung von Mehrheitsentscheidungen, über die Erweiterung der Einkommensgrundlage benachteiligter EG-Länder oder durch Steuerunterbietungen realisierbar. Die in einigen EG-Ländern praktizierte Steuerbefreiung nur von Gebietsfremden beinhaltet allerdings keine effiziente Lösung. de

EG-Japan

Erstaunliche Entwicklung

Die EG und Japan haben sich Ende März über das diesjährige Kontingent der japanischen PKW-Einfuhren in die Gemeinschaft – insgesamt 1,089 Mill. Fahrzeuge – geeinigt. Zusätzlich legte man Einzelkontingente für Großbritannien, Frankreich, Italien, Portugal und Spanien fest. Bezogen auf die für 1993 geschätzten Kfz-Zulassungen ergibt sich ein japanischer Importanteil von nur gut 8% nach immerhin noch 10% im Jahr 1990. Angesichts der Zusage aus Brüssel, alle Importschranken bis zum Jahr 2000 abzubauen, ist das eine erstaunliche Entwicklung.

Warum lassen sich die Japaner überhaupt auf eine solche Regelung ein? Dafür sind viele Gründe denkbar: Erstens schätzen die japanischen Exporteure die europäische Automobilkonjunktur möglicherweise pessimistischer ein als die Auguren aus Brüssel. Zweitens können sie sich durch die ausgehandelten Einzelkontingente Marktpositionen in einigen vorher fast völlig geschlossenen EG-Ländern schaffen. Drittens eröffnen ihnen die Mengenkontingente Preiserhöhungsspielräume zu Lasten des europäischen Verbrauchers.

Nicht unwichtig dürfte in diesem Zusammenhang auch die Tatsache sein, daß die Japaner über Produktionsstätten innerhalb der EG verfügen. Diese sogenannten Transplants waren zwar nicht direkt Gegenstand der Verhandlungen. An der Rückführung des japanischen Importanteils wird jedoch sichtbar, daß sie in den Hinterköpfen der Vertragspartner sehr wohl eine Rolle gespielt haben. Der Ausbau dieser japanischen Produktionskapazitäten innerhalb der EG wird von der ansässigen Automobilindustrie sehr kritisch beobachtet. Aber wer würde es angesichts der zunehmenden Erfüllung hoher Local-content-Forderungen wagen, Japan-Autos aus Europa mit Importen gleichzusetzen? er