

Krakowski, Michael

Article — Published Version

Sinkende Preise? Automarkt

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Krakowski, Michael (2003) : Sinkende Preise? Automarkt, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 83, Iss. 10, pp. 626-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/69092>

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.

Kommunalsteuerreform Vertan oder vertagt?

Die Einigung des Koalitionsausschusses zur Reform der Gemeindesteuern hat die Position der Bundesregierung im wesentlichen bestätigt. Damit bleibt die Gelegenheit zu einer Reform ungenutzt: Die erste der beiden Säulen einer echten Reform, die Umwandlung des Gemeindeanteils am Einkommensteueraufkommen in eine - mit einem kommunalen Hebesatzrecht versehene - den Wohnsitzgemeinden zufließende Einwohnersteuer wird gar nicht erst angefaßt. Bei der zweiten Säule, der Umwandlung der Gewerbesteuer in eine den Betriebssitzgemeinden zufließende Steuer auf die in der Kommune erwirtschaftete Wertschöpfung, begnügt man sich mit dem Ausbau des Sockels. Neben den Kapitalgesellschaften und Gewerbetreibenden werden künftig auch die Selbständigen und freien Berufe gewerbesteuerpflichtig.

Diese Erweiterung der Steuerpflicht wäre vertretbar, wenn sie als ein Schritt in Richtung auf die Besteuerung der gesamten kommunalen Wertschöpfung gedacht wäre. Davon kann jedoch keine Rede sein, denn der gewichtige und tragfähige Teil dieser Säule, nämlich die Einbeziehung der in den Kommunen erzielten Arbeitseinkommen, wird von der Koalition nicht einmal angedacht, übrigens auch nicht von der Opposition.

Man muß jedoch der Bundesregierung zugute halten, daß sie darauf achtet, daß die Reformunfähigkeit nicht zu Lasten der Steuerpflichtigen geht. Mehr Geld für die Kommunen kann es nach dieser Maßgabe nur durch Verzicht von Bund und Ländern geben. Dementsprechend soll die geplante Belastung der freien Berufe weitgehend durch die Anrechnung einer pauschalierten Gewerbesteuer auf die Einkommensteuerschuld neutralisiert werden. Es ist aber durchaus fraglich, ob unter einem solchen Regime der Weg zu einer Reform der Kommunalfinanzen offengehalten oder blockiert wird. hä

Lkw-Maut Teures Satellitensystem

Die zunächst für August und später für November vorgesehene Einführung der Lkw-Maut in Deutschland ist erneut verschoben worden. Das Betreiberkonsortium Toll Collect GmbH steht mit seinem satellitengestützten System erheblichen technischen Schwierigkeiten gegenüber. Bei dem System wird in die Lkw ein Gerät eingebaut, das in ständigem Kontakt mit dem Stand-

ortsatelliten steht und so kilometergenau abrechnen kann, ohne daß der Lkw anhalten muß. Aufgrund der gravierenden technischen Probleme rechnet das Finanzministerium mit monatlichen Einnahmeausfällen in Höhe von 156 Mill. Euro.

Es steht außer Frage, daß ein System, das nicht nur das Gewicht und die Schadstoffklasse des Fahrzeuges berücksichtigt, wie es bislang schon geschieht, sondern auch die tatsächlich gefahrenen Kilometer erfassen kann, umwelt- und verkehrspolitisch sinnvoll ist. Fraglich ist allerdings, ob dieses System tatsächlich so aufwendig sein muß. In Österreich wird z.B. ab 2004 ein entsprechendes System eingeführt, das mit Hilfe der Mikrowellentechnologie die Verbindung zwischen der sogenannten GO-Box im Lkw und flächendeckend installierten Mautstationen funktionsfähig und kostengünstig herstellt.

Die Toll Collect GmbH warb bei den deutschen Politikern für ihr satellitengestütztes System, indem sie der deutschen Technologie große Zukunftschancen aussprach, wenn 2008 in den EU-Ländern standardisierte elektronische Mautsysteme eingeführt werden. Dabei erhoffte sie sich aber nicht nur weitere Betreiberaufträge aus dem europäischen Ausland, sondern Wettbewerbsvorteile bei den mit diesem System ebenfalls möglichen Telematikdiensten, die zur Verkehrslenkung oder zum Datenaustausch genutzt werden können. Diese wurden jedoch von der EU-Kommission bereits als ungerechtfertigt beanstandet, weil Wettbewerber von diesen Diensten ausgeschlossen sind. cw

Europäische Union Klare Regeln für Beihilfen

Der Europäische Gerichtshof hat nun auch in zweiter Instanz bestätigt, daß die Volkswagen AG über die bereits gezahlten 276 Mill. Euro hinaus keine weiteren Subventionen für die Ansiedlung von Werken in Ostdeutschland erhalten dürfe. Der Bund und das Land Sachsen hatten in der Vergangenheit noch einmal 123 Mill. zahlen wollen. Den Bürgern in Sachsen ist damit geholfen, denn nun kann der Freistaat das Geld für andere Dinge ausgeben und VW hat seine Werke schließlich auch ohne diese zusätzlichen Subventionen gebaut.

Wichtig ist freilich auch, daß damit der Kommission der Rücken für die geplante Neuausrichtung ihrer Wettbewerbspolitik gestärkt wurde. Schließlich hatte sie auf diesem Feld im letzten Jahr empfindliche Niederlagen vor dem Europäischen Gerichtshof einstecken müssen. Als Folge davon hatte die Kom-

mission eine Neuorientierung ihrer Politik auf diesem Gebiet beschlossen: Die Kontrolle von Fusionsvorhaben sollte in Zukunft gewissenhafter und wohl weniger aggressiv als in der Vergangenheit erfolgen, und es sollte dafür mehr Energie auf die Überprüfung von staatlichen Beihilfen verwandt werden.

Eine staatliche Beihilfepolitik der EU, die weniger als in der Vergangenheit anfällig für den Druck einzelner Mitgliedstaaten ist, würde einen wichtigen Beitrag für eine Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen in der Union leisten. Dafür müßte sie auch berechenbarer als in der Vergangenheit sein: Klare, nachvollziehbare Regeln müßten eingeführt werden. Die derzeitige Behandlung des Alstom-Falles in Frankreich seitens der Kommission ist hier ermutigend: Es darf nur einmal subventioniert werden, die in der Vergangenheit übliche Aufsattlung auf schon erfolgte Subventionen – wie auch im Falle von VW – wäre nicht mehr statthaft. Dies würde für die Wettbewerber mehr Berechenbarkeit schaffen. kra

Automarkt

Sinkende Preise?

Am ersten Oktober trat die neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Autohandel in Kraft. Sie sieht im Kern vor, daß die Autohändler in Europa ihren Gebietsschutz verlieren und nicht mehr notwendigerweise auch eine Autowerkstatt betreiben müssen. Autohändler dürfen in Zukunft auch Marken verschiedener Hersteller verkaufen. Damit werden Fragen in bezug auf die Sicherung der Qualität der Autowerkstätten und der neuen Beziehung zwischen Herstellern und Händlern aufgeworfen.

Es überrascht nicht, dass die Hersteller nun über sehr detaillierte Verträge Arbeitsweise und Erscheinungsbild der Händler bestimmen möchten, um so ein einheitliches Erscheinungsbild für ihre Marken sicherzustellen und gleichzeitig den Verkauf mehrerer Marken durch einen Händler zu erschweren. Letztlich werden Gerichte zu entscheiden haben, ob die neuen Verträge mit der Gruppenfreistellungsverordnung zu vereinbaren sind oder nicht. Vorerst einmal sind die Beziehungen zwischen Händlern und Herstellern sehr angespannt und der Strukturwandel hin zu größeren Händlern wird beschleunigt.

Anders sieht die Situation auf der Ebene der Werkstätten aus. Hier gibt es nun Möglichkeiten für neue Anbieter, gerade auch in kleineren Ortschaften. Die Hersteller sind verpflichtet, allen Werkstätten, die dies wünschen, die notwendigen Unterlagen und Geräte

für die Reparatur ihrer Modelle zur Verfügung zu stellen. Und auf dieser Ebene ist auch mit einer allmählichen Senkung der relativen Preise zu rechnen. Auf der Händlerebene werden die Gewinnmargen wohl auch langsam zurückgehen, und die immer noch vorhandene nationale Marktsegmentierung durch die Hersteller wird spätestens dann unhaltbar werden, wenn die Händler auch in mehreren Ländern anbieten können, was in zwei Jahren der Fall sein wird. mkr

Klimaschutz

Rußland steht vorläufig abseits

Die vorläufige Ablehnung einer Ratifizierung des Kyoto-Protokolls durch Putin anlässlich der sogenannten „Weltklimakonferenz“ in Moskau ist für Rußlandkenner keine Überraschung. Die Veranstalter der Konferenz sind allesamt ausgemachte Gegner des Kyoto-Protokolls und pflegen engen Kontakt mit den Unterhändlern der US-Administration. Kennern des russischen Zuständigkeits-Verwirrspiels ist außerdem schon lange bekannt, daß die staatliche meteorologische Behörde Roshydromet durch Falschdarstellungen gegen die Ratifizierung arbeitet. Dennoch hatten viele Entscheidungsträger in Westeuropa eine Ratifizierung Rußlands als selbstverständlich erachtet.

Allein die Tatsache, daß bei keiner einzigen Sitzung der UN-Klimaverhandlungen ein russischer Vertreter im Ministerrang teilnahm, hätte zu denken geben sollen. Offenbar wird dem Kyoto-Protokoll nicht der Stellenwert eingeräumt, der angemessen wäre. Außer in einem kleinen Kreis aktiver Industrieller und Parlamentarier fand in Rußland keinerlei öffentliche Diskussion zum Thema Klimaschutz statt. Jetzt zu Wahlkampfzeiten bietet sich das Thema zur Polemisierung an. Dabei wird den Europäern angekreidet, daß sie keine Ankaufsgarantie für russische „Heiße-Luft-Zertifikate“ abgegeben haben und „nur“ 2 Mill. Euro für die Einrichtung der institutionellen Infrastruktur bereitstellen wollen.

Putin hat sich in auf der Konferenz in Moskau zu plattem Populismus hinreißen lassen. In Europa sollte nun klar geworden sein, daß dies nicht durch eine unauffällige Annäherung auf Sachbearbeiterniveau auszugleichen ist. Vielmehr ist es höchste Zeit, auf der Ebene der europäischen Staatschefs direkt an Putin heranzutreten und ohne diplomatisches Protokoll die Sache direkt anzusprechen: Rußland muß sich entscheiden, welchen Platz es in der Staatengemeinschaft einnehmen will. Das Kyoto-Protokoll ist dafür die Meßlatte. tko