

"Nicht gemeinsam" in Der Spiegel (3. Juni 1959)

Legende: Am 3. Juni 1959 kommentiert das deutsche Nachrichtenmagazin Der Spiegel die Schwierigkeiten der Sechs bei der Einrichtung des Gemeinsamen Marktes und weist insbesondere auf den Widerstand Frankreichs hin, seinen Automobilmarkt für Einfuhren aus Italien und der Bundesrepublik Deutschland (BRD) zu öffnen.

Quelle: Der Spiegel. 03.06.1959. Hamburg.

Urheberrecht: (c) Der Spiegel

URL: [http://www.cvce.eu/obj/"nicht_gemeinsam"_in_der_spiegel_3_juni_1959-de-f663786e-d63b-458b-985c-8c5351992368.html](http://www.cvce.eu/obj/)

Publication date: 19/09/2012

Nicht gemeinsam

„In dem festen Willen, die Grundlagen für einen immer engeren Zusammenschluß der europäischen Völker zu schaffen, haben (wir) beschlossen, eine Europäische Wirtschaftsgemeinschaft zu gründen.“ Dieser feierliche Ausspruch steht am Anfang des Vertrags über den Gemeinsamen Markt, von dem Heinz Nordhoff, Generaldirektor des Wolfsburger Volkswagenwerks, in einer Diskussionsstunde vor der Wirtschaftspublizistischen Vereinigung in Düsseldorf erklärte: „Eigentlich müßte man ihn den *Nicht-Gemeinsamen Markt* nennen.“ VW-Chef Nordhoff zeigt sich ebenso wie seine Direktorenkollegen von den anderen westdeutschen Automobilfabriken zusehends verärgert, seit offenbar wurde, daß der Gemeinsame-Markt-Partner Frankreich nicht gewillt ist, seine Automobileinfuhr aus Italien und Westdeutschland so zu erweitern, wie es der EWG-Vertrag vom 25. März 1957 in seinen Ausführungsbestimmungen vorschreibt.

Nach dem Vertragstext müssen die Mitgliedsländer Frankreich, Italien, Belgien, Holland, Luxemburg und Westdeutschland in den nächsten zwölf bis 15 Jahren schrittweise ihre Einfuhrzölle ebenso beseitigen wie die mengenmäßigen Einfuhrbeschränkungen, die sogenannten Kontingente. Am 1. Januar dieses Jahres — bei Beginn der ersten EWG-Phase — sollten alle Mitgliedstaaten die Zölle um zehn Prozent senken und die Einfuhrkontingente derart erhöhen, daß bei jeder Warensorte die Einfuhren mindestens drei Prozent der nationalen Produktion dieser Ware erreichen.

Trotz dieser außerordentlich milden Liberalisierungsvorschriften fühlte sich die traditionell protektionistische französische Automobilindustrie bereits im ersten EWG-Jahr bedroht. Dabei hat sich kein europäischer Industriezweig in den vergangenen Jahren so vorsorglich vor ausländischer Konkurrenz abgeschirmt wie die französische Automobilbranche (Renault, Simca, Citroen und Peugeot) vor den Automobilen der EWG-Partnerländer:

Einschließlich Umsatzausgleichsteuer und Einfuhrabgaben müssen Frankreichs Autohändler für ausländische Fahrzeuge auch heute noch einen Zollsatz von 60 Prozent zahlen. Für den Kauf eines Volkswagens, der in Westdeutschland 4 600 Mark kostet, müssen französische Interessenten rund 6 740 Mark aufbringen. In Italien, das seine Auto-Importe mit 54 Prozent (Zoll und Einfuhrsteuern) belastet, kostet der Volkswagen trotz einer 15prozentigen Preissenkung heute immer noch 7 230 Mark.

Darüber hinaus verschafften sich die französischen und italienischen Automobilfirmen schon vor Jahrzehnten einen wirksamen Schutz vor ausländischer Konkurrenz, indem sie ungewöhnlich kleine Importkontingente festlegten. Alle EWG-Länder zusammen beispielsweise erhielten noch im vergangenen Jahr von Frankreich lediglich für 18,15 Millionen Mark Einfuhrlicenzen, mithin nur für etwa 0,4 Prozent der französischen Pkw-Produktion. Umgerechnet entsprach dieses Zwergkontingent einer knappen Zwei-Tage-Produktion des Volkswagenwerks (zur Zeit 2 300 Personenwagen je Tag). Das italienische Kontingent war mit 21,4 Millionen Mark im vergangenen Jahr kaum größer.

Während Frankreichs und Italiens Automobilwerke, in Zollmauern und Einfuhrsperrn gehegt, der westdeutschen Konkurrenz mit Ruhe entgegensehen konnten, ist die Automobileinfuhr in die Bundesrepublik schon seit 1954 völlig von Einfuhrsperrn frei. Da das Bundesfinanzministerium außerdem auf Automobile bis zu zwei Litern Hubraum lediglich 13 Prozent Zoll und sechs Prozent Umsatzausgleichsteuer erhebt, schwoll die Kraftwageneinfuhr aus Frankreich und Italien immer stärker an.

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 65 745 Modelle des italienischen Superkonzerns Fiat vom Typ „Fiat 500“ (3 940 Mark), „Fiat 600“ (4 330 Mark) und „Fiat 1100“ (5 730 Mark) direkt oder über das westdeutsche Montagewerk NSU-Fiat in Heilbronn importiert. Schon in der kurzen Zeit vom 1. Januar bis zum 30. April dieses Jahres setzte das Turiner Automobilwerk weitere 29 239 Wagen an Bundesbürger ab.

Als besonderer Schlager Frankreichs erwies sich das neueste Modell des 1945 verstaatlichten Automobilkonzerns Renault, die „Dauphine“. Vorsichtige Tastversuche der Renault-Werke bei VW in Wolfsburg — Renault wollte die Dauphine mit einem VW-Motor ausstatten und in die EWG-Länder verkaufen — waren erfolglos geblieben. Heinz Nordhoff lehnte höflich, aber entschieden ab. Daraufhin trat Renault zum Alleingang in die Bundesrepublik an.

Nach der Zollsenkung und der Franc-Abwertung wurde die Dauphine im Preis von 5 420 Mark auf 4 990 herabgesetzt und in Westdeutschland unter dem Slogan „die Kronprinzessin des Gemeinsamen Marktes“ flott verkauft.

In den ersten fünf Monaten dieses Jahres lieferten die rund 600 westdeutschen Renault-Vertragshändler allein 13 500 Fahrzeuge des 845 - Kubikzentimeter - Typs Dauphine an ihre Kunden aus. Bis Ende des Jahres will der französische Staatsbetrieb 40 000 Automobile dieses Typs in der Bundesrepublik absetzen. Im vergangenen Jahr waren es insgesamt nur etwa 8 000 gewesen. Im Hinblick auf den Gemeinsamen Markt wurde vor wenigen Wochen auch der Preis eines Citroen-Modells, des Wellblech-Autos „2 CV“, von 4 650 Mark auf 3 650 Mark herabgesetzt.

Selbst der kleine Familienbetrieb Peugeot aus dem mittelfranzösischen Sochaux unterhält bereits heute in Westdeutschland über 80 Vertragshändler. Das Werk will noch in diesem Jahr gut 3 000 Fahrzeuge des 1,5-Liter-Typs „Peugeot 403“ (8 215 Mark ab Hamburg) auf dem westdeutschen Markt absetzen, gegenüber 1 600 im Jahre 1958.

Während die bundesdeutschen Straßen dank dieser großzügigen Einfuhrliberalisierung zum Tummelplatz ausländischer Fahrzeugtypen werden, ging das französische Industrie- und Handelsministerium bei der Anhebung seiner Einfuhrkontingente auf die vorgeschriebene EWG-Höhe von drei Prozent der nationalen Produktion äußerst knauserig zu Werke. Dabei machten sich die Ministerialbeamten die dehnbaren Vorschriften des EWG-Vertrages zunutze, in dessen Paragraph 33 es lediglich heißt:

„Liegt das Kontingent für eine nicht liberalisierte Ware unter drei vom Hundert ..., so wird es binnen einem Jahr nach Inkrafttreten dieses Vertrages auf mindestens drei vom Hundert dieser Erzeugung festgesetzt.“

Nach welchen Prinzipien die nationale Automobil-Produktion bewertet werden soll — etwa nach Stückzahl oder nach dem Geldwert der Erzeugung —, darüber enthält der Vertrag keine konkrete Vorschrift. Erklärte Wilhelm Vorwig, Hauptgeschäftsführer des westdeutschen Verbandes der Automobilindustrie (VDA): „Leider ist der Vertrag nicht von Wirtschaftlern, sondern von Politikern abgefaßt worden. Uns hat man damals nicht gefragt.“

In der Tat erwiesen sich die Mängel des Vertrags für Frankreichs einfuhrängstliche Autobranche als äußerst günstig. Nach Berechnungen des VDA und des Volkswagenwerks beträgt der Produktionswert der französischen Automobilindustrie zwischen 4,3 und 4,5 Milliarden Mark jährlich. Das französische Industrie- und Handelsministerium hingegen beziffert den Produktionswert als erstes einmal auf knapp 3,9 Milliarden Mark, mit dem Ergebnis, daß die Wertsumme künftiger französischer Kraftwageneinfuhren schon sichtlich zusammenschmolz.

Das so errechnete und ohnehin schon zu niedrige Einfuhrkontingent wurde sodann durch einen neuen Rechenrick ein weiteres Mal dezimiert: Von dem aus den Produktionswerten errechneten Kontingent nämlich zog das Pariser Wirtschaftsministerium 20 Prozent für Zölle und anschließend noch einmal 25 Prozent für Vertriebskosten und Händlergewinne ab.

Die Krönung dieser Prozedur schließlich bildet ein Verfahren, das man beim Wolfsburger Volkswagenwerk deutlich als „Beschiß“ bezeichnet. Bis heute legen Frankreichs Außenhandelsexperten für alle Produktionsberechnungen den Franc-Wechselkurs aus dem Jahre 1957 zugrunde, ohne zu berücksichtigen, daß der Franc seither zweimal um insgesamt 30 Prozent abgewertet wurde. Durch diesen Kunstgriff wird mithin der inzwischen eingetretene Wertverlust des Franc überhaupt nicht berücksichtigt, was zur Folge hat, daß die Einfuhrkontingente ein weiteres Mal zusammengedrückt werden.

Bei korrekter Anwendung, des EWG-Paragraphen 33, so errechnete der VDA, hätte Frankreich in diesem Jahr Einfuhrlizenzen über mindestens 102 Millionen Mark erteilen müssen. In Wirklichkeit jedoch räumt Frankreich nach Anwendung der verschiedenen Rechenkunststücke seinen EWG-Partnern nur 59,8 Millionen Mark ein.

Die Klagen der westdeutschen Automobilindustriellen werden verständlich, wenn man weiß, daß Frankreich überdies das verminderte Einfuhrkontingent für Automobile nur schleppend ins Land hereinläßt. Von den 59,8 Millionen Mark Wertsumme erhielten die Importeure zum Beispiel bis Mitte Mai lediglich Lizenzen über 19 Millionen Mark zugeteilt. Die Anträge der Importeure bleiben im Ministerium wochenlang liegen. „Wegen des kleinlichen und bürokratischen Verfahrens“, kritisierte VW-Nordhoff, „ist uns das ganze Frühjahrsgeschäft in Frankreich verlorengegangen.“

Insgesamt setzte das Volkswagenwerk bis Ende April nur etwa 400 Automobile in Frankreich ab. VW-Exportchef Manuel Hinkel: „Wegen der Verzögerung bei der Vergabe von Einfuhrlizenzen sind eine Anzahl französischer Händler vom Vertrag zurückgetreten. Wir haben den Verdacht, daß auch diese annullierten Lizenzanträge auf die Kontingente angerechnet werden, obwohl die Einfuhr gar nicht zustande gekommen ist.“

Die französische Fachpresse tat ein übriges, um die Einfuhr deutscher Wagen zu behindern. Das Blatt „l'auto-journal“ zum Beispiel, das Nordhoffs Volkswagen gern als „Seifenkiste“ bezeichnet, berichtete im März kühn und ausführlich, das Volkswagenwerk werde demnächst ein neues Modell auf den Markt bringen. Als Illustration hatte die Zeitung das Photo eines schnellfahrenden Volkswagens beigelegt, der nur in Umrissen erkennbar war. Unter dem Bild stand: „Der neue Volkswagen“.

Kurz nach Erscheinen des Artikels gingen die Bestellungen französischer Händler ruckartig zurück, obwohl die Wolfsburger Zentrale den Inhalt des Berichts mehrfach entschieden dementierte.

Um die unvermeidlichen Auto-Einfuhren so sanft wie möglich in den Markt einzuschleusen, hat das französische Wirtschaftsministerium schließlich die Kontingente so aufgeteilt, daß die heimische Industrie vor solchen Erzeugnissen geschützt wird, die den französischen Automobilfabriken am gefährlichsten sind. Im offenen Gegensatz zum EWG-Vertrag bedienten sich die Ministerialbeamten in Paris dabei der Methode, jedem Partnerland und jedem ausländischen Werk Unterkontingente anzuweisen, obwohl der EWG-Vertrag ausdrücklich vorschreibt, daß jedes Land seine Kontingente nur global, das heißt für alle EWG-Länder gemeinsam festsetzen darf.

Als gefährlichsten Feind fürchten die Franzosen Westdeutschlands Volkswagenwerk. Trotz eines Marktanteils von 32 Prozent wurden ihm innerhalb der deutschen Lieferquote deshalb nur 16 Prozent zugewiesen. Besser bedacht wurden teure westdeutsche Fahrzeugtypen wie etwa Mercedes, der auf dem französischen Markt vorwiegend von Liebhabern gefahren wird.

Bezeichnend für die Sorgfalt, mit der sich das französische Industrie- und Handelsministerium bemüht, seine Einfuhrvorschriften den Wünschen der einheimischen Industrie anzupassen, ist endlich die Bestimmung, wonach die Einfuhrlizenzen auf deutsche und italienische Autos während der ersten vier Monate dieses Jahres im Verhältnis 57 zu 43 aufgeteilt wurden. Dieser Verteilerschlüssel begünstigt die italienischen Werke deshalb erheblich, weil die jährliche westdeutsche Automobilproduktion die italienische um nahezu das Vierfache übersteigt. Grund für diese Benachteiligung: Fiat-Modelle kosten im Schnitt 500 bis 700 Mark mehr als vergleichbare westdeutsche Erzeugnisse.

Hinzu kommt, daß die führenden französischen und italienischen Automobilfirmen durch Beteiligung und Vertriebsabkommen eng miteinander verknüpft sind. Die nach Fiat zweitgrößte Automobilfabrik, die Mailänder Alfa-Romeo-Werke, unterhält ein eigenes Montagewerk für die Dauphine und besorgt Absatz- und Kundendienst der Renault-Importe in Italien. Fiat schließlich hat sich eine 25prozentige Beteiligung an den französischen Simca-Werken gesichert.

Für die auffällige Übereinstimmung der französischen Liberalisierungsvorschriften mit den Sonderwünschen der französischen Automobilfirmen haben Westdeutschlands Produzenten unterdes eine einleuchtende Erklärung gefunden: Der zuständige Sachbearbeiter für Kontingente und Einfuhrlizenzen im französischen Industrie- und Handelsministerium, Direktor Courtot, ist neben seiner schwierigen Tätigkeit im Ministerium Treuhänder der staatlichen Renault-Werke.

Vor der Wirtschaftspublizistischen Vereinigung in Düsseldorf kommentierte VW-Chef Nordhoff Frankreichs Einfuhrpraktiken am Beginn der EWG-Ära bitter mit den Worten: „Die Methoden gewisser europäischer Regierungen, den feierlich proklamierten freien Wettbewerb innerhalb der EWG in Fesseln zu schlagen, kann man nur noch als ‚dirty (schmutzige) tricks‘ bezeichnen.“