

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch das Europäische Parlament
— Drucksache 12/956 —

EntschlieÙung zur europäischen Automobilpolitik

A. Problem

Industriepolitische, soziale, ökologische, bildungs- und for-
schungspolitische Herausforderungen einer gemeinsamen euro-
päischen Automobilpolitik.

B. Lösung

Ablehnung der in der Unterrichtung dargelegten EntschlieÙung.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
die in der Unterrichtung dargelegte Konzeption des Europäischen
Parlaments — Drucksache 12/956 — nicht zu billigen.

Bonn, den 19. Februar 1992

Der Ausschuß für Wirtschaft

Friedhelm Ost	Dr. Hermann Schwörer
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Hermann Schwörer

I.

Die Entschließung zur europäischen Automobilpolitik wurde in der 44. Sitzung des Deutschen Bundestages am 26. September 1991 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Wirtschaft und zur Mitberatung an den Ausschuß für Verkehr, an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, an den Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung und den EG-Ausschuß überwiesen.

II.

Der Ausschuß für Verkehr hat in seiner 18. Sitzung am 4. Dezember 1991 den Inhalt der Vorlage mißbilligend zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Vorlage in seiner 18. Sitzung am 13. November 1991 beraten und einstimmig empfohlen, die Entschließung des Europäischen Parlaments zur europäischen Automobilpolitik abzulehnen und die Bundesregierung aufzufordern, sich im EG-Ministerrat für eine an ökologischen Zielen orientierte soziale Marktwirtschaft auch im Bereich der Automobilherstellung einzusetzen. Der Ausschuß lehnte insbesondere die Forderungen nach zeitweisen Handelsbeschränkungen im Automobilbereich und nach gemeinschaftlich finanzierten EG-Forschungs- und Entwicklungsprogrammen für die Automobilindustrie ab. Er ist vielmehr der Auffassung, daß für die europäischen Hersteller die technische Verbesserung des Automobils zu einem umweltverträglichen Fahrzeug der einzige Weg sein kann, den internationalen Wettbewerb zu bestehen.

Der Ausschuß für Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat in seiner Sitzung vom 16. Oktober 1991 die Unterrichtung einvernehmlich zur Kenntnis genommen.

Der EG-Ausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung vom 12. Februar 1992 zur Kenntnis genommen.

III.

Das Europäische Parlament nimmt in seiner Entschließung zu den industriepolitischen, sozialen, ökologischen, bildungs- und forschungspolitischen Aspekten der europäischen Automobilpolitik Stellung. Hierbei geht es von der Tatsache aus, daß im Bereich der Europäischen Gemeinschaft zwei Millionen Arbeitsplätze direkt und sieben Millionen Arbeitsplätze indirekt von der Automobilindustrie abhängen. Es stellt die Forderung auf, alle technischen und sonstigen

Hemmnisse für den Freihandel mit in der EG hergestellten Kraftfahrzeugen vollständig zu beseitigen.

Angesichts der Tatsache, daß die Marktanteile japanischer Automobilhersteller in Europa im Zeitraum von 1980 bis 1990 ständig zugenommen haben, sieht es die Gefahr einer Überkapazität in der EG. Wenn man der Herausforderung der japanischen Konkurrenz entgegentreten wolle, müsse man Gesichtspunkte des technischen Fortschritts, des wachsenden ökologischen Drucks und der allgemeinen Verkehrspolitik berücksichtigen.

Insbesondere die Konstruktion umweltfreundlicher Fahrzeuge erfordere erhebliche Ausgaben. Das Europäische Parlament ist daher der Ansicht, daß die europäische Automobilindustrie einen Übergangszeitraum benötige, um den Bedürfnissen des Umweltschutzes und den Anforderungen eines offeneren Wettbewerbs vorbereitend Rechnung zu tragen. Während dieses Übergangszeitraums fordert das Europäische Parlament, um den Gefahren einer Überkapazität entgegenzuwirken, die Einfuhr japanischer Autos in die EG streng zu begrenzen. Dies sei erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie weiterhin zu gewährleisten. Die Wettbewerbsfähigkeit der Kraftfahrzeug- und LKW-Industrie sei auch im Hinblick auf eine Angleichung des Lebensstandards innerhalb der Gemeinschaft von großer Bedeutung. Daher fordert das Europäische Parlament die Regierungen der Mitgliedstaaten auf, sowohl im ökologischen wie auch im sozialen und verkehrspolitischen Bereich aktiv zu werden und insbesondere

- durch steuerliche Maßnahmen zur Verringerung des Benzinverbrauchs beizutragen,
- Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu schaffen und
- in kostengünstige, effiziente, sichere und integrierte öffentliche Verkehrssysteme zu investieren.

Das Europäische Parlament fordert die EG-Kommission u. a. auf,

- ein EG-Forum für die Automobilindustrie zu schaffen, auf dem Vertreter der Kommission, Hersteller, Gewerkschaften und Gebietskörperschaften mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments zusammenkommen, um industrielle, soziale, umweltpolitische und verkehrstechnische Maßnahmen zu erörtern,
- einen Expertenausschuß einzusetzen, der regelmäßig über die Struktur der Automobil- und Zulieferindustrie berichtet,
- die Hersteller aufzufordern, ausreichende Informationen über die Unternehmensstrategie zur

Verfügung zu stellen, um den Institutionen der Gemeinschaft eine fundierte Beurteilung darüber zu ermöglichen, ob ihre Maßnahmen in Verbindung mit dem Übergangszeitraum, der Ausbildung, der FuE-Förderung usw. die angestrebten wirtschaftlichen und sozialen Ziele erreichen,

- ein Frühwarnsystem für den Fall eines bedeutenden Strukturwandels sowohl in Wachstumssektoren wie auch in im Niedergang befindlichen Sektoren einzurichten.

Ferner soll die EG-Kommission Programme fördern, die die Effizienz und den Wettbewerb im Bereich von Ökologie und Sicherheit erhöhen sollen.

IV.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat die Vorlage in seiner 24. Sitzung am 19. Februar 1992 abschließend beraten. Die Fraktion der CDU/CSU räumte ein, daß die Entschließung eine Vielzahl positiver Aspekte — wie etwa die Forderung nach der Beseitigung der Hemm-

nisse für den Freihandel — beinhalte, insgesamt sei die Entschließung jedoch vom Grundgedanken zunehmender staatlicher Intervention und der Abschottung des europäischen Automobilmarktes gekennzeichnet.

Auch die Fraktion der SPD teilte nicht die Auffassung des Europäischen Parlaments, daß die Einfuhr japanischer Autos streng begrenzt oder durch lokale Produktion ersetzt werden müsse. Sie unterstütze jedoch die Forderung nach einer einheitlichen Typenzulassung sowie nach strikteren Umwelanforderungen für die Automobilindustrie.

Die Fraktion der F.D.P. betonte, daß es für die weltwirtschaftliche Entwicklung von höchster Bedeutung sei, protektionistischen Tendenzen auch auf EG-Ebene entgegenzutreten.

Der Ausschuß beschloß einstimmig bei Abwesenheit der parlamentarischen Gruppen, die Unterrichtung durch das Europäische Parlament — Drucksache 12/956 — abzulehnen.

Bonn, den 19. Februar 1992

Dr. Hermann Schwörer

Berichterstatler