

## Industrie- und Wettbewerbspolitik

FRITZ FRANZMEYER

Wie für fast jeden anderen Bereich der Wirtschaftspolitik, so setzt die voranschreitende Schaffung des europäischen Binnenmarktes neue Maßstäbe auch für die Industriepolitik und die Wettbewerbspolitik:

- Bei offenen Grenzen für Güter und Dienste wirken sich Unterschiede in den nationalen Subventionssystemen viel stärker wettbewerbsverzerrend aus als auf geschützten Märkten, während gleichzeitig die Neigung schwächerer Unternehmen und Wirtschaftszweige eines Landes, die Regierung um finanzielle Hilfe zu ersuchen, wächst. Dies verlangt nach größtmöglicher Transparenz und strenger Überwachung.
- Der intensivere Wettbewerb fördert die Tendenz zur Unternehmenskonzentration. Zugleich relativiert sich die damit verbundene Gefahr für den Fortbestand einer effektiven Wettbewerbsordnung vor dem Hintergrund des vergrößerten Marktes und des Zutritts von Konkurrenten aus Drittländern. Dieser Ambivalenz kann besser im Rahmen einer europäischen als einer nationalen Fusionskontrolle Rechnung getragen werden. Außerdem kann nur eine europäische Kontrolle für Gleichbehandlung in allen Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der europäischen Dimension sorgen.
- Um diese europäische Dimension auch der mittelständischen Wirtschaft zu erschließen, ohne daß die Unternehmen dieser Größenklasse ihre Selbständigkeit aufgeben müssen, soll die grenzüberschreitende Kooperation hier gezielt gefördert werden.
- Mit der Internationalisierung der Märkte in Europa und darüber hinaus, aber auch mit der Liberalisierung des Kapitalverkehrs, erhalten unternehmensnahe Dienste mehr und mehr Gewicht. Viele dieser Bereiche waren bisher durch hohe Marktzugangsbeschränkungen gekennzeichnet. Von deren Abbau erwartet die EG-Kommission im Vergleich zur industriellen Produktion sogar die weitaus stärkeren Kostendegressions- und Wachstumsimpulse.

Diese Probleme und Postulate spiegeln sich in den wettbewerbs- und industriepolitischen Schwerpunkten der EG-Kommission.

### *Beihilfenpolitik*

In den letzten Jahren hat die gute konjunkturelle Entwicklung in der Gemeinschaft manche Anpassungshärte gemildert und manches Ersuchen um Beihilfe oder Außenhandelsschutz gedämpft. Da das Wirtschaftswachstum seinerseits

positiv durch den Binnenmarktprozeß beeinflußt wird, ist die Erleichterung definitiv. Das gilt etwa für den Sektor Eisen und Stahl. Er profitierte auch 1989 wieder stark vom konjunkturellen Boom bei Investitionsgütern, im Bau und in der Automobilproduktion. So konnte die Einfuhrregulierung gegenüber den skandinavischen Nicht-EG-Ländern gelockert werden<sup>1</sup>, und Spanien brauchte am Ende der im Beitrittsvertrag eingeräumten Übergangszeit (Ende 1988) nicht die Schutzklausel in Anspruch zu nehmen. Auch konnten sich die Partnerländer Italiens, das mit der Umwandlung des maroden, überdimensionierten Staatskonzerns Finsider in eine private Gesellschaft mit marktgerechteren Kapazitäten ins Stocken gekommen war, großzügig zeigen und – im krassen Gegensatz zu früheren Auseinandersetzungen einstimmig – Fristverlängerung gewähren<sup>2</sup>. Allerdings sind, gemessen an Zeiten normalen Nachfragewachstums, nach wie vor Überkapazitäten in Europa vorhanden, und deshalb sah die Kommission berechtigterweise Anlaß, die gemeinschaftlichen Regeln über Stahlbeihilfen, die im Laufe des Jahres ihre Gültigkeit verloren, im wesentlichen zu verlängern<sup>3</sup>. Ähnlich entspannt stellte sich z. T. die Lage in anderen Problembereichen wie dem Schiffbau und der Textilindustrie dar, so daß kein Anlaß gesehen wurde, der europäischen Industrie über die geltenden handelspolitischen Möglichkeiten hinaus Schutz zu gewähren. Der vorhandene Schutz wurde freilich auch nicht abgebaut – vielleicht eine vertane Chance, denn angesichts sich abzeichnender konjunktureller Schwächetendenzen in einigen wichtigen Industrieländern dürften die Widerstände dagegen eher größer werden.

Besonders günstig entwickelte sich 1989 die Automobilindustrie. Um so erstaunlicher ist es, daß die Kommission gerade ihre Arbeit an einem "globalen Konzept" für diesen Sektor vorantrieb, das im Binnenmarkt auch "flankierende Maßnahmen zu den Anpassungsbestrebungen" zulassen soll<sup>4</sup>. Dies, nachdem bereits zum 1. Januar 1989 ein "Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an den Kraftfahrzeugsektor" in Kraft getreten war<sup>5</sup>, den die Bundesregierung als falsche industriepolitische Weichenstellung und Legitimationsbasis für wettbewerbsverzerrende Maßnahmen in der Gemeinschaft heftig kritisierte<sup>6</sup>. Diese Initiative der Kommission steht im Widerspruch zum Postulat des unverfälschten Wettbewerbs, das im Binnenmarktprogramm impliziert ist. Sie scheint aber auch im Widerspruch zu der offenkundigen Absicht der Kommission zu stehen, die Beihilfenpraxis schärfer zu überwachen als bisher<sup>7</sup>.

Der Widerspruch löst sich auf, wenn man als Ziel der geplanten Durchleuchtung nicht die letztendliche Beseitigung der Subventionen in allen Branchen ansieht. Vielmehr scheint sich die Kommission für die Gemeinschaft insgesamt die Festlegung eines erwünschten Schutzniveaus in bestimmten Branchen vorzubehalten und möchte nur verhindern, daß es im Verhältnis der Mitgliedstaaten zueinander zu subventionsbedingten Wettbewerbsverzerrungen kommt. Dafür spricht auch, daß die Kommission die nationalen Einfuhrkontingente für Pkw-Importe aus Japan – Relikt aus der Zeit vor den Römischen Verträgen – nicht etwa abschaffen, sondern nur "vergemeinschaften" will. Sofern diese Haltung

nicht ein bloßes Nachgeben gegenüber den protektionistischen Kräften aus Frankreich, Italien und Spanien widerspiegelt, sondern industriepolitisch motiviert ist, steckt hinter einer solchen Strategie die Vorstellung, daß es unter temporärem Schutz gelingen werde, dank der technologiepolitischen Gemeinschaftsprogramme<sup>8</sup>, aber auch der Herausbildung effizienterer europäischer Unternehmen im Binnenmarkt, den Japanern in absehbarer Zeit aus eigener Kraft Paroli zu bieten. Diese Strategie verkennt jedoch, daß die Unternehmen ihre Investitionen im geschützten Markt nicht mehr unter den Bedingungen einer marktorientierten Risikokalkulation planen. Vielmehr werden sie ihr ganzes Gewicht einsetzen, um zu erreichen, daß der Schutz perpetuiert wird. Im Falle finanzieller Hilfen könnte es durchaus zu Wettbewerbsungleichheiten kommen, wenn sich einzelne Länder weigern, derartige Unterstützungszahlungen zu leisten. Damit mag dieses Instrument auf Dauer unpraktikabel sein. In der Handelspolitik wird die Diskriminierung aber künftig ausgeschaltet sein, wenn es nur noch eine einzige, gemeinschaftliche Einfuhrquote für Automobile aus bestimmten Ländern gibt.

#### *Fusionskontrolle*

Industriepolitische Akzente hat die Kommission auch mit ihrem wettbewerbspolitisch wichtigsten Legislativerfolg des Jahres 1989, der Verabschiedung ihres Entwurfs für eine vorbeugende Fusionskontrolle durch den Rat, gesetzt. Dies befürchten jedenfalls die Verfechter einer strengen Orientierung der – im Prinzip auch von ihnen für notwendig befundenen – EG-Fusionskontrolle an Kriterien des Marktes. Widerstand war vor allem aus der Bundesrepublik, aber auch aus Großbritannien gekommen. Am 21. Dezember 1989 einigte sich der Rat nach heftiger, auch öffentlich ausgetragener Kontroverse<sup>9</sup> auf eine Kompromißfassung für eine "Verordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen"<sup>10</sup>, die am 21. September 1990 in Kraft treten soll. Einerseits setzte die EG-Kommission, unterstützt durch die Mehrzahl der Mitgliedstaaten, durch, daß die Kontrolle grenzüberschreitender Fusionsvorhaben oberhalb einer bestimmten Größenordnung

- außer an Kriterien der Marktstruktur (Wettbewerbsorientierung) auch an der Frage festzumachen ist, ob der Zusammenschluß die "Entwicklung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts" fördert, sofern "diese dem Verbraucher dient und den Wettbewerb nicht verhindert" (Industriepolitik);
- in einem dem britischen und dem französischen Recht entlehnten<sup>11</sup> einstufigen Verfahren abgewickelt wird, wobei sämtliche Prüfkriterien simultan eingebracht werden und nicht wie in der Bundesrepublik – zuletzt praktiziert im Fall Daimler/MBB<sup>12</sup> – die wettbewerbliche Prüfung durch eine separate Fachbehörde der Prüfung übergeordneter Gesichtspunkte durch die politische Instanz vorausgeht;
- ausschließlich der EG-Kommission, nicht also zugleich einer nationalen Aufsichtsbehörde zusteht, wenngleich die Kommission einen aus ihrer Sicht

unbedenklichen Fall auf Antrag – und im Zweifel einklagbar – zur Prüfung an die nationale Behörde verweisen kann.

Andererseits erreichte die Bundesrepublik, daß

- das Aufgreifkriterium für die Auslösung des EG-Verfahrens relativ hoch<sup>13</sup> angesetzt wurde – freilich mit der Möglichkeit einer Herabsetzung durch qualitatives Mehrheitsvotum im Rat nach frühestens vier Jahren – und darunter angesiedelte Fälle automatisch unter nationales Recht fallen;
- die "nationale Restkompetenz" für die aus Gemeinschaftssicht unbedenklichen Fälle nur einstimmig, also etwa nicht gegen die Stimme der Bundesrepublik im Rat, aufgehoben werden kann.

Gemessen an der deutschen Wettbewerbsordnung ist das nach 16 Jahren der Auseinandersetzung erzielte Ergebnis keineswegs unbedenklich. Zwar hält die Spitze des Bundeswirtschaftsministeriums die "Gefahr eines 'Zweiklassen-Rechts' mit scharfen Vorschriften für kleine Fusionsfälle und relativ milden Regeln für Großfusionen"<sup>14</sup> für gebannt. Doch ist angesichts des automatischen Fortbestands der nationalen Zuständigkeit unterhalb der Aufgreifschwelle für das EG-Verfahren nicht ersichtlich, worauf sich diese Einschätzung stützt. Denn es ist durchaus wahrscheinlich, daß die Franzosen, Italiener und Spanier ebendiese industriepolitische Möglichkeit weiter nutzen werden. Es ist zu bezweifeln, daß dies für den Wettbewerb "praktisch bedeutungslos"<sup>15</sup> ist. Mit der Einstufigkeit des Verfahrens bei Verwendung uneindeutiger Entscheidungskriterien ist jedenfalls ein Stück Rechtsunsicherheit für die betroffenen Unternehmen, aber auch ein Stück Intransparenz und damit Unvermögen zur öffentlichen Auseinandersetzung um die Opportunität von Großfusionen vorprogrammiert. Dies, zumal die Kommission auch die an die nationale Ebene verwiesenen Fälle wieder an sich ziehen kann.

Andererseits ist zu begrüßen, daß mit der Verabschiedung der Verordnung in der Mehrzahl der EG-Länder überhaupt erstmals eine vorbeugende Fusionskontrolle möglich wird. Hinzu kommt, daß beim EG-Verfahren wettbewerbsrechtlich z. T. sogar strengere Maßstäbe angelegt werden als im deutschen, insoweit nämlich auch schon unterhalb der Marktbeherrschungsschwelle die Untersagung der Fusion möglich ist oder gar geboten erscheint, wenn die "Entwicklung wirksamen Wettbewerbs" gefährdet ist<sup>16</sup>.

Somit wird es weitgehend von der administrativen Anwendung und der gerichtlichen Auslegung der neuen Verordnung in den kommenden Jahren abhängen, wie sich die Marktstrukturen in Europa entwickeln werden. Zwar kann dies unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten nicht befriedigen, doch machte die Dynamik des Binnenmarktes eine rasche Einigung, die erstens überhaupt eine Kontrolle in vielen Ländern, zweitens die annähernde Gleichbehandlung der Unternehmen in den Mitgliedstaaten sicherstellt, dringlich. Denn die Zahl der Zusammenschlüsse, Übernahmen und Mehrheitsbeteiligungen nimmt rapide zu. Dies gilt besonders für Großfusionen oberhalb eines Gesamtumsatzes der beteiligten Unternehmen von 1 Mrd. ECU: 1984/85, also zu Beginn der Binnenmarkt-

initiative, waren es nur 92, 1987/88 bereits 268<sup>17</sup>. Dabei hat sich die Konzentration in diesem Größenbereich von der Nahrungsmittel- und der chemischen Industrie hin zum Baugewerbe verlagert. In diesem Wirtschaftszweig hat es bisher auch innerhalb der Gemeinschaft nur in geringem Ausmaß grenzüberschreitenden Leistungsaustausch gegeben. Nunmehr scheinen die Unternehmen eine Situation zu antizipieren, in der die Binnengrenzen nicht nur für den Leistungsaustausch, sondern auch für die Mobilität von Gerät und Arbeitskraft aufgehoben sind. Gerade in diesem Bereich – ähnlich im übrigen wie im Transportgewerbe – mit seiner immer nur temporären Standortgebundenheit der Arbeitsplätze (Baustellen) besteht aber angesichts der großen Unterschiede in den nationalen Lohnniveaus die Gefahr, daß mit der formellen Einführung von mehr Wettbewerb die nationalen Lohnstarife unterlaufen werden. Die gemeinschaftliche Konzentrationskontrolle wird dies zwar nicht verhindern können. Sie ist aber ein Element in einer Gesamtstrategie, mit der solche Wirkungen des "Systemwettbewerbs" in Grenzen gehalten werden müssen.

Neben der Tendenz zur verstärkten Großfusion in der Gemeinschaft war in den letzten Jahren ein sprunghafter Anstieg der Zusammenschlüsse von EG-Unternehmen mit Unternehmen aus Drittländern zu beobachten<sup>18</sup>. Dies dürfte wettbewerbspolitisch eher positiv zu bewerten sein, denn es zeigt die prinzipielle Offenheit der Gemeinschaft für Direktinvestitionen von Unternehmen aus den USA und Japan. Während bei innergemeinschaftlichen Zusammenschlüssen die Zahl der Unternehmen geringer wird, ist dies bei Drittlandstransaktionen nicht der Regelfall. Jedenfalls nicht "in der ersten Runde". Da es sich bei den Drittlandsinvestoren gewöhnlich um hochpotente, weltmarktorientierte Konzerne handelt, besteht aber die Gefahr, daß kleinere Unternehmen verdrängt werden. Was somit im globalen Kontext an Wettbewerbsintensität gewonnen wird, kann im gemeinschaftlichen oder nationalen Rahmen verloren gehen, weil mit der geringer werdenden Zahl von Unternehmen die Gefahr der unkontrollierbaren Marktabsprache oder des stillschweigenden Gleichverhaltens zunimmt.

#### *Unternehmenskonzentration und Macht der Banken*

Im Vorfeld der Ministererlaubnis für die Fusion von Daimler-Benz mit Messerschmidt-Bölkow-Blohm ist in der Bundesrepublik, aber auch auf EG-Ebene, die alte Diskussion über einen Spezialaspekt der Gefahren für den Wettbewerb wieder aufgelebt, die mit der zunehmenden Konzentration im gewerblichen Bereich verbunden, ja für diese Konzentration im Zweifel mitverantwortlich sind: die "Macht der Banken".

Im Falle Daimler/MBB hat der größte Daimler-Aktionär, die Deutsche Bank, ihren herausragenden industriestrategischen Einfluß nunmehr auf die gesamten westdeutschen Luft- und Raumfahrtaktivitäten ausdehnen können. Im deutschen Universalbanksystem kumulieren sich die Einflußmöglichkeiten der Großbanken aus Direktbeteiligung, Vollmachtstimmrecht, Netzwerken aus Aufsichtsratsmanda-

ten, Kreditvergabe – vielfach im Rahmen besonders enger "Hausbank"-Verbindungen – und Wertpapieremission. Hinzu kommt noch der Einfluß, den die Banken über ihre Kapitalanlagegesellschaften ausüben<sup>19</sup>. Neben die Gefahr der Machtkonzentration tritt der wettbewerbspolitisch ebenso bedenkliche Zielkonflikt zwischen den "Rollen des treuhändlerischen Verwalters von Kundendepots und des konkurrierenden Anlegers"<sup>20</sup>. Angesichts dieser Lage mußte sich die Bundesregierung in der neuen EG-Fusionsverordnung nicht den Worten, aber doch der Sache nach vom zuständigen EG-Kommissar ordnungspolitische Scheinheiligkeit vorwerfen lassen<sup>21</sup>. Bei der Genehmigung der Daimler/MBB-Fusion sah sich der Bundeswirtschaftsminister außerstande, diesen Aspekt in seinen zahlreichen Fusionsauflagen zu berücksichtigen<sup>22</sup>. Folgerichtig nahmen in der Bundesrepublik Politiker aller Couleur das Thema auf und forderten eine gesetzliche Beschränkung der Bankenbeteiligung an Unternehmen auf 10 bis 15 v. H. Doch angesichts des Unvermögens, eine so gravierende Rechtsänderung noch in dieser Legislaturperiode durchzusetzen, bleibt bei aller Einsicht in das Notwendige vorerst nichts als der Appell an eine zurückhaltende Ausschöpfung des Machtpotentials, wie ihn der Präsident des Bundeskartellamtes an die Banken richtete<sup>23</sup>. Die Inkaufnahme des wettbewerbspolitisch bedenklichen Machtzuwachses bei Banken und Industrie war der Preis für die wettbewerbspolitisch zu begrüßende Aussicht, daß mit der "industriellen Führung" von Daimler-Benz im Bereich Luft- und Raumfahrt gegen Mitte der 90er Jahre der Airbus reine Sache der Privatwirtschaft sein und – vom Wechselkursrisiko abgesehen – keine Subventionen mehr binden wird.

#### *Kleine und mittlere Unternehmen*

Eine andere bedenkliche Begleiterscheinung von Großfusionen hat der Bundeswirtschaftsminister bei seiner Ministererlaubnis an Daimler/MBB dagegen in seinen Auflagen abzuwenden versucht: die verstärkte Ausbootung oder Gängelung der mittelständischen Wirtschaft. So mußte Daimler zusichern, auf eine größere Fertigungstiefe zu verzichten. Außerdem soll das Verteidigungsministerium als wichtigster Auftraggeber im Bereich Rüstung, Luft- und Raumfahrt eine flexible Quote für die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) vorsehen, an die sich der Generalunternehmer zu halten hat<sup>24</sup>. Eine solche Regelung, die auf kurze Sicht zwar den Wettbewerb begrenzt, ihn auf lange Sicht indes eher sichert, findet zweifellos die Zustimmung der EG-Kommission. Ihr selbst steht ein solches mittelstandspolitisches Instrument zwar nicht unmittelbar zur Verfügung, denn ihr Etat für eigene Beschaffungen ist gering. Wohl aber wendet sie das gleiche Instrument bei ihren Entscheidungen über die finanziellen Beteiligungen an technologischen Forschungsprojekten<sup>25</sup> sowie über die Vergabe von Mitteln aus den Strukturfonds an. Es ist nur ein Element ihrer 1986 eingeleiteten Gesamtstrategie zur Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen an den Vorteilen des Binnenmarktes. Hinzu kommen noch die Beratungs- und

Vermittlungsaktivitäten des "Büros für Unternehmenskooperation", besonders das "europäische Netz zur Unternehmenszusammenführung" (BC-Net), gezielte Ausbildungsangebote für KMU-Manager, die Beteiligung an der Bereitstellung von Startkapital zu günstigen Konditionen<sup>26</sup>, die durch entsprechende Verordnungen gewährleistete automatische Freistellung bestimmter Gruppen von Vereinbarungen, insbesondere für Vertriebs- und Know-how-Lizenz-Vereinbarungen, vom Kartellverbot nach Art. 85 Abs. 3 EWGV<sup>27</sup>, die Entlastung von aufwendigen Pflichten der Rechnungslegung und schließlich die Bereitstellung der besonders auf KMU sowie auf temporäre Kooperation zugeschnittenen Gesellschaftsrechtsform der "Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung" (EWIV), die seit Juli 1989 überall in der Gemeinschaft gilt<sup>28</sup>.

### Dienstleistungen

Es bleibt abzuwarten, ob die mittelständische Wirtschaft mit diesen Maßnahmen in den Genuß von Größenvorteilen kommt, die ihr das Überleben sichern, ja ob mit der arbeitsteileren Produktion im Binnenmarkt nicht gar, wie manche Ökonomen vermuten, spontan eine Ära der kleinen und mittleren Unternehmen einsetzt. Die aktuelle Tendenz zur Konzentration spricht vorerst gegen diese These. Dies wird besonders im Dienstleistungssektor deutlich, also dort, wo im Binnenmarkt das größte Wachstumspotential zu vermuten ist, wo aber bisher zugleich der grenzüberschreitende Wettbewerb am stärksten unterdrückt wurde. Noch 1984/85 war im Bereich kleinerer Banken und Versicherungen<sup>29</sup> die Zahl der Zusammenschlüsse vernachlässigenswert gering. 1987/88 war sie bei den Banken 13mal, bei den Versicherungen viermal so hoch<sup>30</sup>. Gleichzeitig haben die Großen noch einmal kräftig zugelegt. Auch hier wird die eminente Bedeutung sichtbar, die einer strikten, vorbeugenden Fusionskontrolle künftig in Europa zukommt. Dazu bedarf es nicht zuletzt einer breiten Informationsbasis. Besonders im Dienstleistungssektor waren die Marktverhältnisse bisher wenig transparent. Deshalb ist es zu begrüßen, daß z.Z. sowohl im nationalen als auch im Gemeinschaftsrahmen große Anstrengungen unternommen werden, diese Lücken der Statistik zu füllen.

### Anmerkungen

- 1 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): XXIII. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Europäischen Gemeinschaften 1989. Brüssel, Luxemburg 1990, S. 143.
- 2 Vgl. ebd., S. 195.
- 3 Vgl. ebd.
- 4 Vgl. ebd., S. 145.
- 5 Vgl. ebd., S. 195.
- 6 Vgl. "Branchenbezogene Beihilfen schaden

dem Wettbewerb in der Gemeinschaft", in: Handelsblatt v. 17./18. 3. 1989.

- 7 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): a. a. O., S. 191.
- 8 Vgl. den Beitrag von Klaus W. Grewlich in diesem Band.
- 9 Vgl. den Beitrag des Verf. im Jahrbuch der Europäischen Integration 1988/89.
- 10 Vgl. VO der EG-Kommission Nr. 4064/89, in: ABl. der EG, L 395 v. 30. 12. 1989.

- 11 Vgl. Schmidt, Ingo: Die Europäische Fusionskontroll-Verordnung, in: Wirtschaftsdienst 1990/II, S. 92.
- 12 Vgl. dazu die verschiedenen Beiträge im Handelsblatt v. 11. 9. 1989 unter dem Ober-titel "Ministererlaubnis für die Fusion von Daimler-Benz und MBB".
- 13 5 Mrd. ECU Weltumsatz, mindestens je 250 Mio. ECU EG-Umsatz zweier beteiligter Un-ternehmen, außer wenn je 2/3 oder mehr da-von in einem einzigen Mitgliedstaat erzielt werden.
- 14 Vgl. "Ministerrat einigt sich auf EG-Fusions-kontrolle", in: Frankfurter Allgemeine Zei-tung v. 22. 12. 1989.
- 15 Vgl. ebd.
- 16 Vgl. Schmidt, Ingo: a. a. O., S. 93.
- 17 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): Achtzehnter Bericht über die Wettbewerbspolitik. Brüssel, Luxemburg 1989, S. 239.
- 18 Vgl. ebd., S. 238.
- 19 Vgl. Schneider, Uwe H.: "Die deutschen Unternehmen brauchen die Großbanken", in: Handelsblatt v. 6. 7. 1989.
- 20 Vgl. Kantzenbach, Erhard: "Die Beschrän-kung des Anteilsbesitzes wäre ein Schritt in die richtige Richtung", in: Handelsblatt v. 17. 7. 1989.
- 21 Vgl. Franzmeyer, Fritz: Industrie- und Wett-bewerbspolitik, in: Jahrbuch 1988/89, S. 147.
- 22 Vgl. "Bleibende wettbewerbliche Bedenken offen eingeräumt", in: Ministererlaubnis für die Fusion von Daimler-Benz und MBB, a. a. O.
- 23 Vgl. "Statt einer gesetzlichen Regelung zu-nächst eine freiwillige Selbstbeschränkung", in: Handelsblatt v. 3. 10. 1989.
- 24 Vgl. "Bleibende wettbewerbliche Bedenken offen eingeräumt", a. a. O.
- 25 Vgl. z. B. EG-Kommission (Hrsg.): XXIII. Gesamtbericht . . . , a. a. O., S. 164 und 182.
- 26 Vgl. zu all diesen Punkten ebd., S. 150 ff.
- 27 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): Achtzehnter Bericht . . . , a. a. O., S. 29-39.
- 28 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): XXIII Gesamtbericht . . . , a. a. O., S. 128.
- 29 Für den ebenfalls stark in Deregulierung be-griffenen Sektor Verkehr liegen keine ver-gleichbaren Angaben vor. Für den Handel gibt es zwar Informationen, er ist jedoch vor allem auf regionale Distribution angelegt, so daß der Binnenmarkt keine herausragende Rolle spielt. Der Sektor Telekommunikation, der zur Zeit stark liberalisiert wird, war bis-her fast überall durch ein staatliches Han-delsmonopol gekennzeichnet.
- 30 Vgl. EG-Kommission (Hrsg.): Achtzehnter Bericht . . . , a. a. O., S. 246.

### Weiterführende Literatur

- Audretsch, David B.: *The Market and the State: Government Policy Towards Business in Europe, Japan and the United States*. New York, London, Toronto, Sidney, Tokio 1989.
- Jacquemin, Alexis, Pierre Buigues und Fabienne Ilzkovitz: *Horizontale Konzentration, Fusio-nen und Wettbewerbspolitik in der Europäi-schen Gemeinschaft*, in: Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Generaldirek-tion Wirtschaft und Finanzen (Hrsg.): *Euro-päische Wirtschaft* Nr. 40, Mai 1989.
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.): *Achtzehnter Bericht über die Wett-bewerbspolitik (Im Zusammenhang mit dem "XXII. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Europäischen Gemeinschaften 1988" veröf-fentlichter Bericht)*. Brüssel, Luxemburg 1989.
- OECD (ed.): *Competition Policy and Intellectual Property Rights*. Paris 1989.
- OECD (ed.): *Competition Policy in OECD Countries 1987-1988*. Paris 1989.
- OECD (ed.): *Current Major Themes in Industrial Policy: Assessment of Industrial Policies*. Paris 1989.
- Schmidt, Ingo: *Die Europäische Fusionskontroll-Verordnung*, in: *Wirtschaftsdienst* Nr. 2/1990, S. 90-95.
- Woolcock, Stephen: *European Mergers: National or Community Controls? The Royal Institute of International Affairs, RIIA Discussion Paper 15*. London 1989.