

Wettbewerbs- und Industriepolitik

ALFRED HAID/KURT HORNSCHILD

Die europäische Wettbewerbs- und Industriepolitik steht auf dem Prüfstand. Erhöht wurde der Druck auf diesen Politikbereich mit dem Weißbuch „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“¹. Dieses präsentierte der frühere Kommissionspräsident Delors vor seinem Ausscheiden auf dem Brüsseler Gipfel vom 10.–11. Dezember 1993 der Europäischen Union als eine Art persönliches Vermächtnis: ein Aktionsprogramm zur Schaffung von Millionen neuer Arbeitsplätze. Umgesetzt werden soll es mit Hilfe einer „Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit“². Mit dieser Wortinnovation verzichtete man auf den (vor allem in Deutschland und Großbritannien) negativ belegten Begriff „Industriepolitik“ und vermied damit schwierige Definitionsprobleme, ohne daß dadurch der Handlungsspielraum grundsätzlich eingeschränkt wird. Die Europäische Union reagierte damit auf die im Anschluß an den Maastrichter Vertrag ausgelöste Diskussion um den neu eingeführten Art. 130 EG-Vertrag „Industrie“³. Obwohl der Begriff „Industriepolitik“ darin nicht explizit auftaucht, sahen Verfechter des Wettbewerbsprinzips in diesem sogenannten „Industrieartikel“ ein Einfallstor für selektive Industriepolitik interventionistischer Prägung und äußerten Zweifel über die Allgemeingültigkeit des Wettbewerbsprinzips in der künftigen Wirtschaftspolitik der Union. Die Vertreter der „Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit“ werden jedoch nicht müde zu betonen, daß damit keine selektive sondern eine „horizontale“, „liberale“ und „marktwirtschaftliche Industriepolitik“⁴ gemeint ist. Die künftigen Erfahrungen mit der Anwendung des Art. 130 werden zeigen, ob damit neue wirtschaftspolitische Weichenstellungen vorgenommen wurden.

Die „Politik industrieller Wettbewerbsfähigkeit“

Beim Konzept der Wettbewerbsfähigkeit beruft sich die Union auf die Definition der OECD, wonach „Wettbewerbsfähigkeit die Fähigkeit von Unternehmen, Industriezweigen, Regionen, Nationen oder supranationalen Regionen (ist), unter Bedingungen des internationalen Wettbewerbs den Produktionsfaktoren dauerhaft ein relativ hohes Einkommens- und Beschäftigungsniveau zu sichern“. Wettbewerbsfähigkeit wird gleichgesetzt mit Verbesserung der Gesamtproduktivität, insbesondere der Arbeitsproduktivität. Ziel ist es jedoch nicht, die relative Position Europas auf Kosten seiner Handelspartner zu verbessern. Vielmehr soll der wirtschaftliche Fortschritt zum wechselseitigen Nutzen aller am Welthandel be-

teiligten Länder gefördert werden. Voraussetzung einer solchen Politik ist eine möglichst reibungslose Anpassung der Wirtschaft an die Erfordernisse des technischen Fortschritts und der internationalen Konkurrenz.

Begnügt sich die Kommission in ihren früheren Mitteilungen mit der Darlegung allgemeiner Grundsätze der europäischen Industriepolitik, so präzisiert sie neuerdings ihre Wirtschaftspolitik mit Hilfe konkreter Arbeitsprogramme⁵. So versteht sich das Weißbuch 1993 als „Reflexionsgrundlage und Wegweisung für die Entscheidungen, die wir auf dezentraler, nationaler und Gemeinschaftsebene zu treffen haben, um eine tragfähige Basis zu schaffen für die Entwicklung unserer Volkswirtschaften, so daß sie für den internationalen Wettbewerb gerüstet sind und ... Millionen ... notwendige(r) Arbeitsplätze ... entstehen können“. Seit seiner Verabschiedung gehört die Umsetzung dieser Vorschläge zu den Prioritäten der EU. Industriepolitisch relevant sind vor allem die Schaffung transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehr und Energie und das Projekt „Informationsgesellschaft“.

Bei der Sitzung des Europäischen Rates im Juni 1994 in Korfu einigten sich die Staats- und Regierungschefs der Mitgliedstaaten auf Prioritätenlisten mit elf Verkehrsprojekten (in erster Linie Bahnverbindungen) und neun Energieprojekten (Elektrizitätsverbunde, Erdgasnetze). Diese Prioritäten wurden auf dem Gipfeltreffen in Essen im Dezember 1994 bestätigt und eine Ausweitung der Netze auf die Nachbarländer der EU in Mittel- und Osteuropa sowie auf den Mittelmeerraum beschlossen. Dabei sollen Partnerschaften zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor gefördert werden. Der Europäische Rat ließ seine Bereitschaft erkennen, Projekte notfalls finanziell zu unterstützen. Die Europäische Investitionsbank wird bei der langfristigen Finanzierung behilflich sein. Allerdings werden der rechtliche Rahmen und die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Verwaltungen zahlreiche Probleme aufwerfen. Die Kommission und die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von rechtlichen und bürokratischen Hürden zu treffen.

Eine Gruppe führender Persönlichkeiten aus der Industrie und aus Wirtschafts- und Benutzerkreisen untersuchte unter dem Vorsitz von Martin Bangemann, dem für Industrie und Telekommunikation zuständigen Kommissar, die verschiedenen Aspekte der Informationsgesellschaft. In ihrem Bericht vom Mai 1994 kam diese Gruppe zu dem Ergebnis, daß die Verwirklichung der Informationsgesellschaft weitgehend der privaten Initiative überlassen bleiben soll. Erforderlich sei jedoch ein klarer rechtlicher Rahmen, insbesondere in bezug auf den Marktzugang, die Kompatibilität zwischen Netzen, das geistige Eigentum und den Datenschutz. Die Kommission hat sich in ihrer Mitteilung „Europas Weg in die Informationsgesellschaft – Ein Aktionsplan“⁶ vom 19. Juli 1994 die Schlußfolgerungen der Bangemann-Gruppe weitgehend zu eigen gemacht. Die endgültige Liberalisierung der Kommunikationsinfrastrukturen in der EU ist für den 1. Januar 1998 geplant.

In ihrer Mitteilung vom September 1994 über die Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit nennt die Kommission folgende Aktionsschwerpunkte: Förderung der immateriellen Investitionen, z. B. durch steuerliche Anreize für Investitionen von Unternehmen und Privatpersonen in die Weiterbildung, Entwicklung der industriellen Zusammenarbeit, etwa durch Finanzierung großer Forschungs- und Entwicklungsprojekte und die Förderung des Technologietransfers zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) durch die Strukturfonds der Europäischen Union, Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs⁷ und die Modernisierung der öffentlichen Hand.

Subventionspolitik

Die oben beschriebenen Zukunftsvisionen der Kommission stehen in deutlichem Kontrast zur wirtschaftspolitischen Praxis. Beispielhaft wird auf die Schwierigkeiten bei der Bewältigung der Strukturprobleme der Union im Stahlsektor und im Luftverkehr eingegangen:

Das Krisenmanagement der Europäischen Union zur Überwindung der neuerlichen Überproduktionskrise⁸ im Stahlbereich war bislang wenig erfolgreich. Das von den Stahlproduzenten geforderte Strukturkrisenkartell zum freiwilligen Abbau von Kapazitäten wurde von der Kommission im November 1992 mit dem Hinweis auf EGKS-Vorschriften abgelehnt⁹. Der als Alternative von den Stahlproduzenten präsentierte Vondran-Plan sollte Überkapazitäten mittels finanzieller Anreize abbauen. Unternehmen, die sich bereit erklären, Kapazitäten stillzulegen, sollten von den anderen Unternehmen Ausgleichszahlungen erhalten, da diese von den Kapazitätsstillegungen – via Marktentlastung und gestiegenen Marktpreis – profitierten. Auf diese Weise sollten die Kosten der Stilllegung (Vorruhestandsregelungen, Ausbildungs- und Umschulungsprogramme) unter allen Anbietern aufgeteilt und die Entscheidung für den Marktaustritt erleichtert werden¹⁰. Die Unternehmen, die die Kapazitäten beibehielten, waren jedoch nicht bereit, im voraus Ausgleichszahlungen zu leisten. Daraufhin erklärte sich die Kommission bereit, diese Zahlungen auf der Grundlage von Art. 53a EGKS-Vertrag vorzufinanzieren und schuf sogar die rechtlichen Voraussetzungen für die, eigentlich nicht mit EU-Recht konformen, Ausgleichskassen. Darüber hinaus stellte sie rund 1,7 Mrd. DM Zuschüsse für Unternehmen in Aussicht, die Kapazitätsstillegungen nachweisen konnten. Der als Braun-Mission¹¹ bekannt gewordene Plan, Unternehmen mit Hilfe finanzieller Anreize zum freiwilligen Abbau von Überkapazitäten zu bewegen, scheiterte, weil die für erforderlich gehaltenen Stilllegungen nicht zusammenkamen. Unter Einbeziehung sogenannter „möglicher Schließungen“ wurden Kapazitätsstillegungen bei Rohstahl von lediglich 26 Mio. t/Jahr und bei Warmwalzstahl von 18 Mio. t/Jahr angeboten. Auch wollten sich die Unternehmen nicht verbindlich festlegen¹². Unabhängig davon förderte die Kommission Fusionen und Produktionskooperationen und sorgte mit Importrestriktionen für einen temporären Schutz des europäischen Stahlmarktes. Subven-

tionen außerhalb des Beihilfekodex wurden nur noch in Verbindung mit Kapazitätsstillegungen genehmigt¹³.

Die betroffenen Mitgliedstaaten betrieben derweil ihr eigenes Krisenmanagement. Italien, Spanien, Portugal und Deutschland beantragten bei der Kommission für ihre Staatsbetriebe die Genehmigung von Subventionen. Bedingung für eine Befürwortung der Subventionsanträge¹⁴ waren eine weitgehende Privatisierung sowie Kapazitätsstillegungen. Als Gegenleistung für die Genehmigung von 13 Mrd. DM Subventionen verpflichteten sich die betroffenen Staaten, 2 Mio. t Rohstahlkapazität und 5 Mio. t Warmwalzkapazität stillzulegen und ihre subventionierten staatlichen Stahlunternehmen (Spanien: Corporation de la Siderurgia Integral, Sidenor (teilweise); Italien: Ilva; Deutschland: EKO-Stahl) zu privatisieren. Bemerkenswert, daß es Spanien unter diesen Umständen gelang, EU-Subventionen für Stilllegungen im Baskenland zu erhalten und gleichzeitig von der Kommission eine moderne Anlage in Sestao genehmigt zu bekommen.

Als die Kommission Mitte 1994 auf ihr Angebot, die Kapazitätsstillegungen vorzufinanzieren, immer noch keine verbindlichen Zusagen über Kapazitätsstillegungen erhalten hatte, erklärte Karel van Miert, Kommissar für Wettbewerbspolitik, das Scheitern des Umstrukturierungsplans. Soziale Begleitmaßnahmen seitens der Union wurden gestoppt und das Konzept der Vorfinanzierung von Kapazitätsstillegungen aufgegeben. Von den im November 1992 festgestellten Überkapazitäten wurden bis zu diesem Zeitpunkt 13 Mio. t/Jahr Rohstahl und 11 Mio. t/Jahr Warmwalzstahlkapazitäten stillgelegt. Inwieweit diese Kapazitätsstillegungen unmittelbar der Braun-Mission zuzuschreiben sind oder ob sie von den betreffenden Unternehmen auch unabhängig davon durchgeführt worden wären, läßt sich nachträglich schwerlich feststellen. Offensichtlich verloren die betroffenen Unternehmen angesichts der sich belebenden Konjunktur in Verbindung mit den von der Kommission Anfang 1993 beschlossenen Maßnahmen (wie etwa dem temporären Importschutz) und der sich dadurch verbessernden Marktsituation das Interesse an einem stärker koordinierten Kapazitätsabbau. Die konjunkturelle Belebung in der Stahlbranche sollte sich also nachträglich als Hindernis für den überfälligen Strukturwandel erweisen¹⁵.

Es steht zu erwarten, daß mit dem nächsten Abschwung die ungelösten Probleme im Stahlsektor erneut zu Tage treten werden und eine neue Runde im Subventionswettlauf eingeleitet wird. Der bisherige Kapazitätsabbau war auch deshalb relativ gering, weil vielfach regional- und arbeitsmarktpolitische Interessen bestimmend waren. Sie sorgten dafür, daß notwendige Anpassungen immer wieder aufgeschoben wurden. Standortpolitische Argumente waren auch beim EKO-Stahlwerk in Eisenhüttenstadt vorherrschend. Die Kommission, bestrebt Subventionen für ein Land nur dann zu gewähren, wenn gleichzeitig ein essentieller Kapazitätsabbau in diesem Land erfolgt, genehmigte bei EKO den Bau der bis dato fehlenden Warmwalzstufe erst, nachdem in Deutschland kompensierende Stilllegungen zugesagt wurden. Das übernehmende belgische Unternehmen Cockerill Sambre 'kaufte' zu diesem Zweck für 20 Mio. DM vom italienischen

Riva-Konzern 360.000 t Kapazität seines Stahlwerks in Hennigsdorf bei Berlin¹⁶. Da Neuerungen in der Stahltechnologie in bestimmten Bereichen zu einem Sinken der optimalen Betriebsgröße führen werden¹⁷, dürfte sich der Anpassungsdruck auf die traditionellen Produktionslinien künftig weiter erhöhen und in Zeiten der Rezession den Ruf nach weiteren Subventionen verstärken.

Auch im Luftverkehr behindern und verzerren Subventionen den Wettbewerb. Obwohl die Liberalisierung Subventionen im Prinzip ausschließt, hat die EU solche Staatszuschüsse noch immer genehmigt. Allein 1994 flossen Subventionsgelder von rund 12 Mrd. DM (Athen: 3,6 Mrd. DM, Lissabon: 1,8 Mrd. DM, Paris: 7 Mrd. DM) in die Kassen der nicht wettbewerbsfähigen staatlichen Airlines. Die staatliche Alitalia benötigt 1995 Zuschüsse in Höhe von 1,6 Mrd. DM zum Überleben. Diese Subventionen verfälschen den Wettbewerb und benachteiligen die inzwischen privatisierten Gesellschaften in Deutschland, Großbritannien, Skandinavien und den Niederlanden. Anfang 1995 wurde jedoch erstmals eine von Spanien beantragte Hilfe von knapp 2 Mrd. DM für die angeschlagene Fluglinie Iberia von den Kommissaren van Miert und Kinnock mit dem Hinweis auf die bereits 1992 erhaltene Hilfe von 1,8 Mrd. DM abgelehnt. Denn entsprechend den neuen EU-Richtlinien darf Fluggesellschaften nur noch bei „außergewöhnlichen, unvorhergesehenen Umständen“ ein zweiter Zuschuß gewährt werden. Nur wenn Brüssel hart bleibt, haben die staatlichen Fluggesellschaften genügend Motivation, ihre Rationalisierungsanstrengungen zu verstärken. Solange die Regierungen ihre Luftfahrtgesellschaften immer wieder mit Steuergeldern unterstützen, bleiben notwendige Sanierungsbemühungen im Ansatz stecken. Wenn ab 1997 alle EU-Linien ohne Einschränkungen starten und landen können, wird sich der Wettbewerbsdruck noch weiter verstärken. Die Beibehaltung der Subventionspraxis konserviert die gegenwärtigen Wettbewerbsverzerrungen. Die aktuellen Probleme werden damit nur vertagt, um später in verschärfter Form erneut aufzutreten.

Fusionskontrolle

Die Politik der Fusionskontrolle der Europäischen Gemeinschaft wurde in den letzten Jahren wegen wettbewerbsfremder Elemente wiederholt kritisiert. Anlaß zur Kritik geben weniger die Analysen der Merger Task Force der zuständigen Generaldirektion IV, die die wettbewerbsrelevanten Belange zu prüfen hat, als die Art des politischen Prozesses, durch den das Urteil der Merger Task Force über die Zulässigkeit einer Fusion in eine politische Entscheidung überführt wird. Die Entscheidung wird bekanntlich von allen Kommissaren gemeinsam durch Abstimmung getroffen. Da sich die Mitglieder der Kommission bei ihren Entscheidungen neben wettbewerbspolitischen auch von nationalen, unternehmerischen sowie industriepolitischen Erwägungen leiten lassen und von Mitgliedstaaten mitunter versucht wird, Einfluß zu nehmen¹⁸, ist der Entscheidungsprozeß nicht nur wenig transparent, sondern birgt auch Gefahren in sich. So könnte etwa

die Sicherung wettbewerbsgerechter Marktstrukturen zugunsten international wettbewerbsfähiger, aber auch mächtiger Großunternehmen vernachlässigt werden. Nachdem sich Bangemann immer wieder für industrielle Kooperationen und strategische Allianzen stark macht, ist es nur folgerichtig, daß die Europäische Kommission am 28. Juli 1994 die Minderheitskapitalbeteiligung von British Telecom (BT) beim US-Unternehmen MCI genehmigte. Dieses Projekt wurde, obwohl es sich bei jedem der Beteiligten schon um einen globalen, potenten Anbieter handelt, mit dem Hinweis auf die Orientierung am Weltmarkt, genehmigt. Sicherlich ist es berechtigt, bei sinkenden Transaktionskosten, bedingt durch neue Technologien und kostengünstige Transportmöglichkeiten für Güter und Dienste, nicht mehr die nationalen Märkte, sondern den Weltmarkt als relevant zu betrachten. Problematisch ist jedoch, wenn in Hinblick auf 'Weltmärkte' leichtfertig Unternehmenszusammenschlüsse genehmigt werden, die sich in Zukunft als schädlich für den Wettbewerb innerhalb der Union auswirken können.

Die neue industriepolitische Akzentuierung in der Wettbewerbspolitik der EU wird deutlich, wenn man die letzten Entscheidungen mit der 1991 beantragten Turboprop-Fusion zwischen Aérospatiale-Alenia und de Havilland vergleicht. Während sich damals Sir Leon Brittan, der das Wettbewerbskonzept unterstützt, gegen den eine weltmarktorientierte Industriepolitik vertretenden Bangemann mit seiner Definition von „relevantem Markt“ noch durchsetzen konnte, setzten sich jetzt im Fall BT/MCI die 'Industriepolitiker' durch. Man kann davon ausgehen, daß aufgrund politischer Einflußnahme Fusionen auch künftig unter Inkaufnahme von Marktmacht genehmigt werden.

Um die Wettbewerbspolitik dem politischen Tageseinfluß zu entziehen, werden Forderungen nach Errichtung eines unabhängigen Europäischen Kartellamts, das mit Fachleuten besetzt ist, immer lauter. Eine streng nach wettbewerbspolitischen Kriterien entscheidende Behörde – ähnlich dem einstufigen deutschen System – ist aber derzeit wegen der dafür nötigen Einstimmigkeit politisch nicht durchzusetzen¹⁹. Dafür scheint der Wettbewerbsgedanke in der Union insgesamt noch zu wenig ausgeprägt. Ein Europäisches Kartellamt scheint allenfalls durchsetzbar bei gleichzeitiger Einführung des zweistufigen Verfahrens. Dabei würde ein Zusammenschlußvorhaben in einem ersten Schritt streng wettbewerbsbezogen und im Anschluß daran auch unter anderen, wie etwa Gemeinwohlaspekten, beurteilt werden. Unter diesen Umständen wiegen aber die zu erwartenden Vorteile einer europäischen Kartellbehörde die zu erwartenden Nachteile nicht auf. Nach Ansicht der Monopolkommission besteht dann die „große Gefahr, daß Entscheidungen der zweiten Verfahrensstufe nachhaltig politisiert und somit die Ergebnisse der rein wettbewerbsbezogenen Prüfung letztlich ausgehebelt werden.“ Auch kann nicht damit gerechnet werden, daß eine Regelung ähnlich der Ministererlaubnis in Deutschland, auf europäischer Ebene ebenso restriktiv gehandhabt wird.

Bilanz

Angesichts der politischen Gegebenheiten empfiehlt die Monopolkommission, Verbesserungen innerhalb des gegenwärtig bestehenden Systems anzustreben. So könnte durch Stärkung des Wettbewerbsgedankens auf europäischer Ebene politische Einflußnahme nachhaltig verringert werden. Hier wird auch deutlich, in welchem Dilemma sich die Union gegenwärtig befindet: einerseits ist sie dem Wettbewerb auf ihren eigenen Märkten verpflichtet, andererseits der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Unternehmen auf globalen Märkten. Angesichts des Fehlens einer internationalen Wettbewerbsordnung und relativ ungebremster, weltweiter Unternehmenszusammenschlüsse würde eine zu restriktive Fusionskontrolle innerhalb der EU einseitig zu Lasten der europäischen Unternehmen gehen und sie in ihren Globalisierungsstrategien einschränken. Andererseits hat sie die möglichen anti-kompetitiven Rückwirkungen auf die Gemeinschaft einzukalkulieren. Da eine weltweite Antitrust-Behörde – wie einst in der Havanna Charta vorgesehen – derzeit nicht in Sicht ist, nationale aber auch supranationale Wettbewerbsbehörden (wie die Fusionskontrolle in der Europäischen Union) angesichts global agierender Unternehmen häufig machtlos²⁰ sind, ist eine verstärkte Kooperation zwischen den verschiedenen wettbewerbspolitischen Instanzen erforderlich²¹. Nachhaltiger Erfolg wird einer solchen Politik allerdings erst beschieden sein, wenn sich die Wettbewerbsphilosophien der einzelnen Länder einander angeglichen haben.

Anmerkungen

- 1 BulLEG Beilage 6/93.
- 2 Mitteilung der Kommission über eine Politik der industriellen Wettbewerbsfähigkeit für die Europäische Union v. 14. 9. 1994, KOM (94) 319.
- 3 Vgl. Monopolkommission: Hauptgutachten 1990/91, Wettbewerbspolitik oder Industriepolitik, Baden-Baden 1992, S. 17 f.; Starbatty, Joachim: Artikel 130 Wendemarke der Ordnungspolitik, Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 15. 1. 1994, S. 13.
- 4 Industriepolitik wird dabei sehr weit ausgelegt: nahezu alle Maßnahmen der öffentlichen Hand, die direkt oder indirekt Einfluß auf die industrielle Entwicklung haben – wie etwa Forschungs- und Technologiepolitik, Infrastruktur- und Bildungspolitik sowie Ordnungspolitik –, werden darunter subsumiert. Zwar haben die Hauptverantwortung für die Wettbewerbspolitik die Unternehmen selbst, doch obliegt es der öffentlichen Hand, ein günstiges und dynamisches Umfeld für die industrielle Entwicklung zu schaffen. S. Industriepolitik in einem offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld, Ansätze für ein Gemeinschaftskonzept, Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Brüssel 16. 11. 1990, KOM (90) 556, BulLEG-Beilage 3/91; Bangemann, Martin: Gibt es eine marktwirtschaftliche Industriepolitik?, IFO-Schnelldienst 17–18 (1993), S. 26–29.
- 5 Jacob, Ralf: Perspektiven der europäischen Industriepolitik, IFO-Schnelldienst 5 (1995), S. 17–22.
- 6 KOM (94) 347 endg.
- 7 Zur wirksameren Gestaltung der Kontrollmechanismen soll eine Datenbank eingerichtet werden, die über alle Handelshemmnisse Auskunft gibt, denen europäische Unterneh-

- men ausgesetzt sind.
- 8 Bei warmgewalzten Produkten wurden Überkapazitäten von 19 bis 26 Mio. Jahrestonnen festgestellt, bei kaltgewalzten und beschichteten Erzeugnissen 3–4 Mio. t/Jahr und bei Rohstahl 31–42 Mio. t/Jahr. S. Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stahlindustrie: Die Notwendigkeit einer erneuten Umstrukturierung, Brüssel 23.11.1992, SEK(92) 2160 endg., S. 3 ff.
 - 9 Vgl. FAZ v. 10. 2. 1993, S. 13.
 - 10 S. dazu Conrad, Chr. A.: Abbau von Überkapazitäten durch Industriepolitik – die EU-Stahlpolitik, in: Wirtschaftsdienst 12 (1994), S. 640 f.
 - 11 Vgl. EUROPE v. 29. 4. 1993, S. 6.
 - 12 Vgl. EUROPE v. 11. 2. 1993, S. 11 f.; FAZ v. 10. 2. 1993, S. 13.
 - 13 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Stahlindustrie, a. a. O.
 - 14 FAZ v. 29. 4. 1993, S. 13.
 - 15 Roth, M./Wienert, H.: Je besser die Konjunktur, desto größer die Probleme, in: EU-Magazin 7/8 (1994), S. 34–36.
 - 16 Vgl. Handelsblatt v. 27. 2. 1995.
 - 17 Zu erwähnen wäre hier das Vorbandgießen, eine neue Technologie, deren Weiterentwicklung dazu führen wird, daß die optimale Betriebsgröße zur Blecherzeugung sinken wird. An die Stelle großer, unflexibler, nur bei hoher Auslastung kosteneffizienter Einheiten, werden dann hochproduktive, kleinere Unternehmen treten. Vgl. Roth, M./Wienert, H.: Je besser die Konjunktur, desto größer die Probleme, a. a. O., S. 34 ff.
 - 18 So etwa im Fall Nestle/Perrier. Vgl. Monopolkommission, X. Hauptgutachten, Mehr Wettbewerb auf allen Märkten, Baden-Baden 1994, Tz. 619.
 - 19 Vgl. Monopolkommission, X. Hauptgutachten, a. a. O., Tz. 620.
 - 20 Man denke nur an die gegenwärtige Entwicklung auf dem Software-Markt, wo Microsoft bei Betriebssystemen und Textverarbeitungssoftware für Personalcomputer dabei ist, ein Weltmonopol aufzubauen.
 - 21 Vorschläge für eine Harmonisierung und Koordinierung der internationalen Wettbewerbspolitik hat die Monopolkommission in ihrem IX. Hauptgutachten, Wettbewerbspolitik oder Industriepolitik, Baden-Baden 1992, Tz. 1112 ff. gemacht.

Weiterführende Literatur

- Ehlermann, Claus-Dieter: Industriepolitik aus europäischer Sicht, in: Oberender, Peter: Industriepolitik im Widerstreit mit der Wettbewerbspolitik, Berlin 1994.
- Europäische Kommission: Europäische Wirtschaft, Nr. 57, Wettbewerb und Integration. Die Fusionskontrolle der Gemeinschaft, Luxemburg 1994.
- Haid, Alfred/Hornschild, Kurt/Weigand, Jürgen: Ist die deutsche Wettbewerbspolitik noch zeitgemäß? – Über die Bedeutung neuerer Entwicklungen in der Industrieökonomie für die Wettbewerbspolitik, in: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 3/4 (1993), S. 222–244.
- Hellmann, Rainer: Europäische Industriepolitik. Zwischen Marktwirtschaft und Dirigismus, Baden-Baden 1994.