



HANDELS- UND ZOLL-POLITIK

Die wirtschaftliche Stellung der deutschen Automobilindustrie im internationalen Zollsystem war von Anfang an eine außerordentlich ungünstige. Während in allen Staaten die maßgebenden Körperschaften den Schutz der einheimischen Industrie in den Vordergrund stellten und dementsprechend die Schutzzölle erhöhten, so daß sie vielfach geradezu katastrophal wirkten, stand die deutsche Regierung der Erhöhung der Einfuhrzölle für Automobile völlig ablehnend gegenüber.

Die Vorkriegsziffern der gegenseitigen Einfuhrzölle zeigen, daß die deutsche Automobilindustrie der ausländischen Konkurrenz gegenüber von vornherein benachteiligt war. Stellte sich doch der Einfuhrzoll vor dem Kriege z. B. für einen 8/14-PS-Wagen im Werte von 9500,— M. in Deutschland auf 180,— M., in Österreich auf 1440 Kronen, in Frankreich auf 600 Fr. und in den Vereinigten Staaten auf 45 v. H. des Wertes, also auf annähernd 5000 M. Hieraus ergibt sich, daß Deutschland überhaupt nicht den geringsten Zollschutz hatte.

Während der Kriegsjahre ruhten die gegenseitigen Handelsbeziehungen naturgemäß vollkommen. Eine Ein- und Ausfuhr kam im internationalen Verkehr nicht in Betracht, da sich die im Krieg befindlichen Länder durch gegenseitige Einfuhrverbote schützten. Hierzu kam, daß die gesamte deutsche Automobilindustrie für den Kriegsbedarf vollkommen beschäftigt war und infolgedessen auch an keinen Export nach den neutralen Ländern denken konnte.

Auch nach Abschluß des Krieges war Deutschland hinsichtlich der Zölle und der Handelspolitik durch die erschwerenden Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles stark gehemmt. Gemäß Artikel 268 des Friedensvertrages durfte Deutschland zunächst während einer Frist von 6 Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages keine höheren Zölle für die Einfuhr festlegen, als die vorteilhaftesten Sätze, die für die Einfuhr nach Deutschland am 31. Juli 1914 in Anwendung waren. Unser Verband erreichte jedoch, daß die Einfuhrverbote weiter aufrechterhalten blieben und dementsprechend nur eine kontingentierte Einfuhr ausländischer Kraftwagen erfolgte. Lediglich aus Elsaß-Lothringen mußte entsprechend Artikel 268 des Friedensvertrages die Einfuhr von Automobilen, und zwar vollständig zollfrei, gestattet werden entsprechend dem Jahresdurchschnitt der in den Jahren 1911 bis 1913 aus Elsaß-Lothringen gelieferten Automobile. An diese Bestimmung war die deutsche Regierung während eines Zeitraumes von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages von Versailles gebunden.

Eine viel schwerere Belastung des Automobilmarktes in Deutschland ergab sich durch die Abstoßung von vielen Tausenden von Wagen aus den amerikanischen Heeresbeständen des besetzten Gebietes. Durch Verordnung vom 4. August 1919 wurde jedoch erreicht, daß alle diese Wagen, welche ohne Einfuhrgenehmigung in Deutschland sich zeigten, nicht nur keine Zulassung zum Verkehr erhielten, sondern der entschädigungslosen Beschlagnahme verfielen.

Die beginnende Inflation ermöglichte es der deutschen Automobilindustrie, in den Jahren 1920 bis 1923 in ziemlich erheblichem Umfange zu exportieren. Während es sich im Jahre 1920 in der Hauptsache um die gebrauchten Kraftfahrzeuge aus Heeresbeständen handelte, wuchs mit dem weiteren Fortschreiten der Inflation auch der Export an neuen Kraftfahrzeugen.

Andererseits jedoch veranlaßten die in den meisten Industrieländern herrschende große Arbeitslosigkeit und der Mangel des Absatzes im eigenen Lande alle Haupt-



staaten immer mehr dazu, sich durch noch höhere Zollsätze gegen die Einfuhr ausländischer Fabrikate abzuschließen: Belgien erhob einen 45proz. Wertzoll, Frankreich einen 180proz. Wertzoll, Großbritannien einen Wertzoll von $33\frac{1}{2}$ v. H., Italien einen Zoll, der sich auf etwa 45 bis 50 v. H. vom Werte auswirkte, die Tschechoslowakei 65 v. H. und die Vereinigten Staaten einen solchen von 45 v. H. Demgegenüber waren die deutschen Einfuhrzölle derartig niedrig, daß sie nur ungefähr 3 bis 5 v. H. des Wertes ausmachten.

Der Verband beantragte daher bereits in den Jahren 1921/22 auch für Deutschland die Einführung eines Wertzolles von 45 v. H., ohne jedoch diese Forderung durchsetzen zu können. Die Ablehnung erfolgte insbesondere deshalb, weil die Reichsregierung eine gesonderte Regelung der Einfuhrzölle für Automobile nicht für zweckmäßig und notwendig erachtete, zumal das Einfuhrverbot für Automobile noch bestand.

Die erste Bresche in das Einfuhrverbot schlugen die Abmachungen mit der österreichischen Automobilindustrie. Da die deutsche Zubehörindustrie einen wesentlichen Export nach Österreich hatte, wurde der österreichischen Automobilindustrie die Einfuhr von österreichischen Kraftfahrzeugen nach Deutschland insoweit freigegeben, als sie einen bestimmten Prozentsatz der Einfuhr der deutschen Zubehörindustrie nach Österreich nicht überschritt.

Es folgte sodann Italien mit den gleichen Wünschen, da auch die italienische Automobilindustrie einen großen Teil ihres Zubehörs und Materials aus Deutschland kaufte.

Berücksichtigt man noch, daß — wie oben schon erwähnt — die elsäß-lothringischen Automobilfabriken auf Grund des Friedensvertrages eine nicht unerhebliche Zahl von Automobilen vollkommen zollfrei einführen konnten, so ergibt sich hieraus, daß das Einfuhrverbot tatsächlich in erheblichem Umfange wirkungslos wurde.

Als nun die bevorstehenden Handelsvertragsverhandlungen die Reichsregierung veranlaßten, auch den anderen Ländern hinsichtlich der Einfuhr von Automobilen gewisse Konzessionen zu machen, sah sich der Verband, der von Tag zu Tag die Wirkung der Einfuhrverbote schwinden sah, veranlaßt, immer wieder erneut bei der Regierung die sofortige Erhöhung der Einfuhrzollsätze zu beantragen. Dieses um so mehr, als er infolge der immer dringender werdenden Forderung eines großen Teiles der Händlerschaft mit der baldigen völligen Aufhebung der Einfuhrverbote rechnen mußte. Die Forderung nach erhöhten Zöllen war um so mehr gerechtfertigt, als aus der Liquidation des Weltkrieges der deutsche Fabrikant gegenüber seinen ausländischen Konkurrenten außerordentlich schwer vorbelastet war, und zwar in erster Linie durch den zeitlichen Vorsprung, den das Ausland bei seiner Umstellung auf Vergrößerung und Verbilligung der Fabrikation hatte; weiterhin durch die ungleich höhere Belastung der deutschen Automobilindustrie durch Steuern und öffentliche Lasten jeder Art gegenüber dem Auslande.

Die Situation lag für die deutsche Automobilindustrie insoweit auch noch wesentlich anders, als für die übrige deutsche Industrie, insbesondere die Maschinenindustrie, da die Weltmarktpreise für Kraftwagen infolge der ungeheuer gesteigerten amerikanischen Massenfabrikation bis zu 40 v. H. unter dem Friedenspreis sich bewegten, während die Weltmarktpreise für den allgemeinen Maschinenbau 30 bis 40 v. H. über dem Friedenspreis standen.

Diese ganz vereinzelt dastehende ungünstige Lage der deutschen Automobilindustrie gegenüber allen anderen Industriezweigen gab allein schon die Begründung für die Berechtigung der von ihr geforderten Erhöhung der Zölle. Trotz aller Vorstellungen des Verbandes und trotz aller Hinweise darauf, daß durch die Sonderabkommen mit verschiedenen Ländern die bestehenden Einfuhrverbote fast illusorisch



gemacht seien, wurde auch weiterhin eine gesonderte Erhöhung der Automobilzölle abgelehnt.

Erst das Jahr 1925 brachte eine Wendung. Mit dem 10. Januar 1925 waren die schweren handelspolitischen Fesseln, die der Friedensvertrag von Versailles dem Deutschen Reich, insbesondere auch durch die zwangsweise Gewährung der einseitigen Meistbegünstigung an alle alliierten Staaten in bezug auf Zollbehandlung usw. auferlegte, endgültig gefallen. Deutschland konnte wieder eine selbständige Handels- und Zollpolitik treiben und war nicht mehr vertragsmäßig gezwungen, zollpolitische und sonstige Benachteiligungen von den Ententestaaten ohne Gegenwehr hinzunehmen. Der Wirtschaftskrieg gegen Deutschland hatte mit dem 10. Januar 1925 sein Ende erreicht. Jetzt lag es im dringenden Interesse der Ententestaaten, die handelspolitischen Diktatbestimmungen durch Handelsverträge zu ersetzen, um einen vertraglosen Zustand zu vermeiden.

Die deutsche Reichsregierung mußte sich daher für diese Handelsvertragsverhandlungen ein Rüstzeug verschaffen und es wurden die Vorarbeiten für den Notzolltarif beschleunigt in Angriff genommen.

Nach außerordentlich schwerem Kampf, bei dem insbesondere auch die Automobilzölle von der Opposition scharf befehdet wurden, gelangte im August 1925 der Notzolltarif zur Annahme, in dem folgende Zollsätze für Automobile festgelegt wurden:

Automobile im Gewicht bis zu 22 dz	M. 250,— %/kg
Automobile im Gewicht von 22 bis 32 dz	M. 175,— %/kg
Automobile im Gewicht von mehr als 32 dz	M. 150,— %/kg.

Gleichzeitig wurde jedoch gesetzlich festgelegt, daß diese Zollsätze wie folgt abzubauen sind:

Von 22 dz und darunter

vom 1. Juli 1926 an	225,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	200,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	150,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	100,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	75,— „ „ „ „

von mehr als 22 bis 32 dz

vom 1. Juli 1926 an	160,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	130,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	100,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	75,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	40,— „ „ „ „

von mehr als 32 dz

vom 1. Juli 1926 an	135,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	120,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	90,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	70,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	30,— „ „ „ „

Ferner wurde gleichzeitig bestimmt, daß die neuen Zollsätze mit dem 1. Oktober 1925 in Kraft traten und gleichzeitig sämtliche Einfuhrverbote aufgehoben wurden.

Gänzlich unerwartet erfolgte jedoch trotz aller Vorstellungen des Verbandes und der Zusicherung der Regierung schon Ende des Jahres 1925 durch den deutsch-



italienischen Handelsvertrag eine Herabsetzung dieser Einfuhrzollsätze, und zwar wurden die Zollsätze

von 5—9 dz auf M. 175,—
 von 9—12 dz auf M. 180,—
 von 12—22 dz auf M. 200,—

festgesetzt. Die Abbau-Termine blieben im allgemeinen unverändert:

5 bis 9 dz

vom 1. Juli 1926 an	175,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	175,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	150,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	100,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	75,— „ „ „ „

9 bis 12 dz

vom 1. Juli 1926 an	180,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	180,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	150,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	100,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	75,— „ „ „ „

12 bis 22 dz

vom 1. Juli 1926 an	190,— RM. für 1 dz
„ 1. Jan. 1927 „	175,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1927 „	150,— „ „ „ „
„ 1. Jan. 1928 „	100,— „ „ „ „
„ 1. Juli 1928 „	75,— „ „ „ „

Diese Herabsetzung der Zollsätze im deutsch-italienischen Handelsvertrag traf die deutsche Automobilindustrie um so schwerer, als gleichzeitig im Wege der Meistbegünstigung diese niedrigeren Zollsätze auch für Belgien, England, Österreich, Tschechoslowakei und insbesondere für die Vereinigten Staaten von Amerika zur Anwendung kamen.

Das Ausland, insbesondere die Vereinigten Staaten und Italien, versuchte, diese günstige Situation, die durch die Aufhebung der Einfuhrverbote und die Herabsetzung der Zölle im deutsch-italienischen Handelsvertrag sich ihm bot, durch großzügige Propaganda unter Errichtung einer großen Reihe eigener Verkaufsbüros auszunutzen.

Wenn es der ausländischen Automobilindustrie nicht gelungen ist, ihren Erwartungen entsprechend Automobile in Deutschland abzusetzen, so ist dieses lediglich auf die große Wirtschaftskrisis zurückzuführen, die seit dem Jahre 1925 auch heute noch unverändert in Deutschland fortbesteht, und die auch die deutsche Automobilindustrie erneut gezwungen hat, ihre Produktion einzuschränken.