



Wettbewerb in der Finanzmarktkrise - von Halbleitern zu Automobilen: die „Real Economy“

Dr. Ulrich Soltész, 4. März 2009

Finanzkrise



- Versagen der weltweiten Finanzmärkte
- Finanzsektorspezifische Mitteilungen vom 13.10.2008, 5.12.2008 und 25.02.2009
- Sonderbehandlung des Finanzsektors rechtfertigt sich aus dessen besonderen „systemischen“ Bedeutung
- keine Anwendung auf „Real Economy“ (scheinbare Ausnahmen: Kfz-Hersteller-Banken)

Rechtsrahmen Beihilfen an „Real Economy“



- „Temporary framework for state aid measures to support access to finance in the current financial and economic crisis“ vom 17.12.2008
- In „technischen“ Punkten geändert durch Mitteilung vom 25.02.2009
- Mitteilung der Kommission zur Kfz-Industrie vom 25.02.2009 („Responding to the crisis in the European automotive industry“)
- Mitteilung der Kommission vom 16.11.2008 („A European Recovery Plan“)



Mitteilung zur „Real Economy“

- ... schwierige Gratwanderung für die Kommission (Vermeidung eines „Dammbruches“)
- Moderater (zaghafter?) Ansatz:
 - Modifizierung der marktüblichen Zinssätze für Darlehen
 - Senkung Safe-Harbour-Prämien bei staatlichen Bürgschaften
 - Risikokapitalbeihilfen
- „zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel?“
- Nur anwendbar auf Beihilferegulungen (z.B. Konjunkturpaket II)



Probleme in der Praxis

- Herkömmliche Förderinstrumente reichen nicht aus (F&E-Beihilfen, Umweltbeihilfen, Regionalbeihilfen, etc.)
- Unternehmen, die nahe an der Grenze zum UiS liegen, können nur wenig von „Real economy-Mitteilung“ profitieren (hohe Bürgschaftsprämien, hohe Zinssätze für Darlehen)
- „Förderlücke“ für Unternehmen in der Grauzone
- Bleibt nur Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe...



Großzügigere Anwendung der R&U–Leitlinien während Krise?

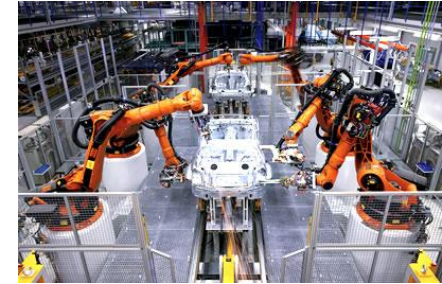
- Genehmigungsvoraussetzungen nach R&U-Leitlinien streng und nicht auf derzeitige wirtschaftliche Situation zugeschnitten
- Voraussetzungen:
 - Umstrukturierungsplan
 - Kompensationsleistungen
 - Eigenbeitrag

... bekannte Argumente



- Subventionswettbewerb zwischen Mitgliedstaaten (Bsp. Kfz-Industrie Frankreich)
- Protektionismus
- Überkapazitäten
- Marktberreinigung ...

... aber



- weltweiter Standortwettbewerb
- andere Staaten kennen keine Beihilferegelungen
- WTO Anti-Subventionsregeln reichen wohl kaum aus, um international unfairen Standortbewerb einzudämmen
- insbesondere Kompensationsmaßnahmen (Kapazitätsabbau) können einschneidend sein und auch Wettbewerbsfähigkeit für Zeit nach der Krise beeinträchtigen

Nach der Krise?

- Was bleibt von der “Real Economy” in der EU?
- Bewährungsprobe für das Beihilferecht



Nach der Krise?

- *“State aid rules are part of the solution not of the problem” (Neelie Kroes) ?*

