

Konflikte mit WTO und EU

Russland sucht Handelsstreit

26.07.2013



Russlands Alleingänge beim Errichten von Handelshemmnissen ziehen immer mehr Kritik auf sich. Anfang Juli erhob die EU bei der Welthandelsorganisation (WTO) wegen einer Recyclinggebühr auf importierte Automobile Beschwerde und leitete ein Konsultationsverfahren ein. In dieser Woche haben sich dem die USA, China, Japan, die Türkei und auch die Ukraine angeschlossen – Japan hat zudem ein eigenes separates Verfahren aufgegleist. Am Mittwoch wandte sich dann die EU-Kommission an die Zollbehörde in Moskau, weil diese Auflagen für die Einfuhr von Gütern erhöhen könnte.

Anfang Monat hatte die Zollbehörde angekündigt, ab Mitte August zusätzliche Sicherheiten beim Import von Gütern per Lastwagen zu verlangen. Bisher genügte ein international weiträumig anerkanntes Dokument, das die spätere Begleichung von Zöllen und Steuern garantieren soll. Die Administration beklagt grosse Zahlungsrückstände, was der hiesige Spediteursverband jedoch umgehend zurückwies: Die ausstehenden Forderungen von Juli 2010 bis Juli 2013 betreffen nur 0,002% der transportierten Waren und 0,0007% der übernommenen Garantien. Was Russland mit dem Vorstoss bezweckt, bleibt unklar; von offizieller Seite hält man sich bedeckt. Die EU beklagt sich über die kurzfristige Änderung der Spielregeln ohne vorherige Rücksprache.

So hat sich in wenigen Wochen ein zweites Konfliktfeld neben jenem Problem aufgetan, das schon seit Monaten die Beziehungen belastet: Seit dem Beitritt zur WTO im September 2012

hat Russland den Einfuhrzoll auf Neuwagen zwar von 30% auf 25% gesenkt und zugesagt, ihn über sieben Jahre bis auf 15% zu reduzieren. Doch zugleich führte das Land eine Recyclinggebühr auf importierte Kraftfahrzeuge ein. Die Grundgebühr für Personenwagen liegt bei 20 000 Rbl. (570 Fr.), für Lastwagen und Busse bei 150 000 Rbl. (4260 Fr.). Sie kann nach Bauart und Zustand des Fahrzeugs stark ansteigen. Hersteller aus der Zollunion von Weissrussland, Russland und Kasachstan sind von der Abgabe befreit, wenn sie die Abwrackung der Altfahrzeuge garantieren. Für ausländische Hersteller ist das neben der Umgehung der Importzölle ein Anreiz zur lokalen Produktion.

Beschwerden aus dem Ausland liessen nicht auf sich warten, und ursprünglich gab die russische Regierung an, bis 1. Juli dieses Jahres die Gebühr auch auf heimische Produzenten auszudehnen. Das ist nicht geschehen: Erst Ende Mai hat sie die Gesetzesänderung an die Staatsduma übermittelt, wo sie in der Herbstsession ab September behandelt wird. Bis November könnte sie verabschiedet werden. Das allerdings wäre nicht mehr innerhalb jener 60 Tage, in denen nach Einleitung des WTO-Konsultationsverfahrens eine einvernehmliche Beilegung angestrebt wird.

Die verschleppte Ausdehnung oder Abschaffung der Gebühr ist für hiesige Produzenten besonders wertvoll, denn in den derzeit schwierigeren Zeiten ist sie ein signifikanter Wettbewerbsfaktor am Automarkt. Vor wenigen Tagen erklärte die Regierung, sie erwarte für das laufende Jahr einen Rückgang der Automobilverkäufe um bis zu 4%. Die Association of European Business rechnet mit bis zu 5%. Das nachlassende Wirtschaftswachstum lässt die Russen bei Grossanschaffungen zögern; ausländische Marken verkauften 2012 grob gerechnet drei Viertel aller Neuwagen.

Neben dem weissrussischen Produzenten MAZ gilt der russische Hersteller GAZ als grosser Leidtragender eines möglichen Wegfalls der Recyclinggebühr. Das Unternehmen ist der führende Anbieter von Nutzfahrzeugen und besitzt einen Marktanteil von 48% bei Kleintransportern und 64% bei Bussen. GAZ arbeitet mit einer operativen Marge von 11% effizienter als der Sektordurchschnitt. Sollten allerdings auch russische Hersteller eine Abwrackprämie entrichten müssen, befürchtet die Sberbank einen Preisanstieg der GAZ-Fahrzeuge um 10% bis 20%, was Wettbewerbsfähigkeit und Margen erodieren liesse. Sie ist allerdings überzeugt, dass die Regierung andere Wege finden wird, heimische Hersteller zu schützen.