



THE CANADIAN PRESS/JONATHAN HAYWARD

Albertas Premier Ed Stelmach (links) und British Columbias Premier Gordon Campbell (Mitte) haben ein neues Freihandels- und Investitionsabkommen unterzeichnet. Saskatchewanws Premier Brad Wall (rechts) hat seine Unterschrift nicht darunter gesetzt.

## Abbau von internen Handelsschranken in Kanada

Anhänger sprechen von immensen wirtschaftlichen Vorteilen

VON WILLIAM DYMOND

**D**IE ANHÄNGER DES FREIHANDELS zwischen allen Provinzen Kanadas wollen die heutigen Binnenhandels- und Investitionsrestriktionen in den Dinosaurierraum eines Museums verbannen. Kanadische Protektionisten entgegnen, dass man die neuesten Vorschläge zum Binnenfreihandel – von den Provinzen Alberta und British Columbia bereits angenommen – in den Raubtierraum des gleichen Museums abschieben sollte.

Einer der Widersprüche in der aktuellen kanadischen Politik ist das Bekenntnis zur Liberalisierung des internationalen Handels, kombiniert mit dem sturen Widerstand gegen die Aufhebung inländischer Handelsschranken. Seit der Herausbildung des globalen Handelssystems vor 60 Jahren war Kanada immer unter den ersten, wenn es

darum ging, Regeln für Welthandelsabkommen und Handelsgespräche auszuarbeiten.

In den 1980er-Jahren begrüßte Kanada bilaterale Freihandelsabkommen als komplementär zum Multilateralismus, ausgehend von den USA und dann erweitert auf Mexiko und eine Reihe anderer Länder. Der Fortschritt beim Abbau der zahlreichen inländischen Handelsschranken vollzieht sich jedoch nur schleichend.

Das neue Abkommen, das zwei westliche Provinzen verbindet, ist das British Columbia-Alberta Trade, Investment and Labour Mobility Agreement, auch bekannt als TILMA.

Der Conference Board of Canada, eine gemäßigte Denkfabrik, nannte das Abkommen einen „vielversprechenden Schritt“.

### Schaffung eines größeren Marktes

„TILMA erschafft Kanadas zweitgrößte Volkswirtschaft – ein Markt mit nahezu 8 Millionen Menschen“, meinte Ron Stevens, Albertas Stellvertretender Premier und Minister für internationale und intergouvernementale Beziehungen, am 15. April.

„Es bedeutet nahtlosen Zugang zu vielen Möglichkeiten in allen Bereichen der Wirtschaft.“ Stevens hielt seine Rede bei der Präsentation der „Bill 1“ in der Legislatur Albertas. Dieses Gesetz schafft die Notwendigkeit für Unternehmen, sich in beiden Provinzen zu registrieren, ebenso ab, wie es mit gewissen Auflagen an Energiebehörden bricht, sodass TILMA in Kraft treten kann.

Die Vereinigung der Gemeinden in British Columbia (Union of British Columbia Municipalities) ist besorgt, dass das Abkommen den Gemeinden Schwellen der Akquisition auferlegt, die Zuteilung von Subventionen und Zuschüssen limitiert und

**William Dymond** ist Senior Executive Fellow am Centre for Trade Policy and Law der Universität Carleton in Ottawa und diente als Direktor des Zentrums von 2000 bis 2003.

möglicherweise die Umweltschutzprojekte einiger Großstädte und Städte behindert. Einige Experten führen aus, dass TILMA wenig bis gar nichts mit interprovinziellm Handel zu tun hätte, und dafür Maßnahmen aufhebe, die breiteren öffentlichen oder gesellschaftlichen Interessen dienen. Andere befürchten, dass TILMA die Provinz British Columbia zwingen könnte, ein Verbot von Junk-Food an öffentlichen Schulen rückgängig zu machen.

### Eine Provinz distanziert sich

Die neu gewählte Regierung der Konservativen Partei in Saskatchewan, Albertas Nachbarprovinz im unmittelbaren Osten, hat sich aufgrund negativer Auswirkungen auf gewisse steuerliche Anreize und auf die Tochtergesellschaften der Provinz-Unternehmen von ihrem früheren Statement einer Teilnahme am Handelsabkommen distanziert.

Im Jahre 2008 hat sich Kanada einer internationalen Handelsliberalisierung verpflichtet, doch zu Hause hält es interne Handelsbarrieren aufrecht.

Paradoxerweise kontrastiert die externe Handelsliberalisierung stark mit der Standfestigkeit interner, die Provinzen abtrennenden Handelsschranken.

Das Handelsabkommen Alberta-British Columbia trat am 1. April 2007 in Kraft und war eine Antwort auf die Frustrationen beider Regierungen mit dem langsamen Vorankommen früher geschlossener Abkommen. Es ist ein mehr oder weniger umfangreiches Wirtschaftsabkommen, das die Bereiche Energie, Landwirtschaft, Transport und Investitionen abdeckt.

TILMA stellt ebenso sicher, dass in einer Provinz erteilte Ausbildungen und ausgestellte Lizenzen auch in der anderen anerkannt werden. Vorschriften und Standards, die den Handel behindern könnten, sind zu harmonisieren, und es dürfen keine neuen, einschränkenden Vorschriften erlassen werden. Das Handelsabkommen sieht ebenfalls vor, dass keinerlei Diskriminierung bei der öffentlichen Beschaffung von Gütern im Wert von 10.000 CAD oder mehr erlaubt ist, von nicht-professionellen Diensten im Wert von 75.000 CAD oder mehr, und bei Bauvorhaben im Wert von 100.000 CAD oder mehr.

### Auch Autos mobiler

Diese Vorschriften gelten ab 1. April 2009 auch für öffentliche Unternehmen wie die Crown corporations, also Unternehmen im Regierungsbesitz, sowie die Lokalbehörden. Im Rahmen des Abkommens können Fahrzeuge, die in einer Provinz zugelassen sind, mit einer zeitlich beschränkten Erlaubnis auch in der anderen operieren.

Wettbewerbsverzerrende Subventionen, die einer Partei einen Vorteil gegenüber der anderen verschaffen könnten, sind durch TILMA ebenfalls verboten. Subventionen sind jedoch nach wie vor erlaubt in Bereichen wie etwa wissenschaftliche Forschung, Nicht-Regierungs-

Organisationen, Katastrophenhilfe bei Naturkatastrophen sowie Büchern, Zeitschriften, Filmen und Musik.

Am 5. Dezember 2007 nahm das Parlament Albertas ein Gesetz an, das einen einklagbaren Konfliktlösungsmechanismus vorsah. In den Worten von Guy Boutilier, Albertas Minister für internationale, intergouvernementale und Ureinwohner-Beziehungen, bedeutet das Gesetz, dass „ein Entscheid der TILMA Schlichtungsstelle einklagbar ist. Die Stelle wird echte Zähne haben“.

Falls die unterlegene Regierung dann einer Aufforderung zur Politikänderung nicht nachkommt, kann eine Strafe von bis zu 5 Millionen CAD ausgesprochen werden, plus Prozesskosten.

TILMA ist eine Ausweitung und Anwendung eines früheren Abkommens in den gleichen Zügen. 1995 unterschrieben die Bundesregierung, die Provinzen und die Territorien ein Abkommen über den Binnenhandel (Agreement on Internal Trade, AIT). Mit diesem Abkommen erkannte Kanada seine Pflicht an, inländische Handelsschranken abzubauen, um vom 1989 mit den USA geschlossenen Freihandelsabkommen und der 1994 darauf folgenden NAFTA in vollem Maße profitieren zu können.

### Handelsfördernde Maßnahmen

Zusätzlich zu AIT und TILMA gibt es andere Abkommen zum Binnenhandel, z. B.

- der „Social Union Framework Accord“, der 1999 von allen Provinzen und Territorien außer Quebec mit der allgemeinen Absicht unterzeichnet wurde, die Mobilität des Arbeitsmarktes zu stützen und keine neuen Barrieren durch sozialpolitische Initiativen zu kreieren;
- das „Forum of Labour Market Ministers“, das 1983 zur verstärkten Zusammenarbeit im Arbeitsmarkt gebildet wurde; oder
- das „Interprovincial Standards Red Seal Program“, das seit nunmehr 45 Jahren die Mobilität hochqualifizierter Arbeiter innerhalb Kanadas fördert. Das Red Seal Program setzt landesweit Standards für Handwerker fest und unterwirft diese einer Prüfung, deren Resultate national anerkannt sind. Ziel ist, dass Arbeiter keine neuen Qualifikationen erwerben müssen, wenn sie in eine andere Provinz ziehen.

Die Bauindustrie von Quebec ist um einiges regulierter als diejenige Ontarios, was die Arbeiter aus Ontario, die in Quebec arbeiten wollen, vor Probleme stellt. 1999 verlor Ontario die Geduld und erließ den „Fairness is a Two-Way-Street Act“. Ontario hatte genug von Bauarbeitern aus Quebec, die über den Ottawa-Fluss kamen, um in Ottawa ohne jegliche Behinderung zu arbeiten, während Bauarbeiter aus Ontario nicht so einfach in Quebec arbeiten konnten. Das neue Gesetz schloss Bauarbeiter aus Quebec von Regierungsprojekten in Ottawa aus und zwang sie, sich beim Jobs Protection Office

zu registrieren. Schließlich begruben beide Provinzen den Streit, als sie im Juni 2006 das Ontario-Quebec Construction Labour Mobility Agreement unterzeichneten.

Das Argument gegen inländische Handels- und Arbeitermobilitätsbarrieren ist, dass sie den politischen Interessen einer kleinen Gruppe auf Kosten des wirtschaftlichen Wachstums dienen. Oft als Mittel der Arbeitsplatzsicherung und Wohlfahrtsgenerierung angesehen, bewirken sie das Gegenteil, so die Kritiker, indem sie sowohl die sie aufrechterhaltenden Provinzen als auch das ganze Land ärmer machen.

Abschnitt 91 des kanadischen Verfassungsaktes gibt der Bundesregierung exklusive Kompetenzen bezüglich der Regulierung von Handel und Gewerbe. 2007 sagte die Bundesregierung, sie würde „sich damit auseinandersetzen, wie man die bundesstaatliche Handels- und Gewerbe-Kompetenz nutzen kann, um unsere Wirtschaftsunion besser in den Dienst der Kanadier zu stellen“. Die Überlegung der Regierung ist klar. Wie die Rede weiter hervorhob, ist es „trotz Globalisierung der Märkte ... oft schwieriger, Güter und Dienstleistungen über provinzielle Grenzen zu bewegen als über internationale“.

### Berufung auf eine strittige Kompetenz

Sich auf die verfassungsmäßige Handels- und Gewerbe-Kompetenz zu berufen, würde die kanadische Bundesregierung allerdings vor eine weitere Herausforderung stellen. In den frühen Jahren des Bundesstaates haben Gerichtsentseide diese Kompetenz stark zugunsten großzügiger Interpretation der provinziellen Autonomie in Sachen Besitz- und Bürgerrechte eingeschränkt. Wenn sich also die Regierung auf diese Verfassungskompetenz berufen würde, müsste sie äußerst behutsam vorgehen.

Die Anhänger von TILMA fordern die Provinzen östlich von Alberta and B.C. auf, bei erstbesten Gelegenheit ihrem Beispiel zu folgen. Sie sehen den nächsten Schritt in Richtung landesweiten Freihandel im Abkommen vom November 2007 zwischen den Premiers von Ontario und Quebec, Dalton McGuinty und Jean Charest, das Verhandlungen über ein interprovinzielles Handelsabkommen einleitete.

Kanada hatte die Wahl, bei der Ausarbeitung internationaler Handelsregeln und tieferen Handelsschranken dabei zu sein, oder aber beiseite zu stehen und an seiner Souveränität über die Handelsbarrieren festzuhalten. International hat das Land mit der Welt mitgezogen; national steht es abseits.

Das Resultat ist bis heute ein Unvermögen, von den wirtschaftlichen Vorteilen der Welthandelsregeln und tieferen Handelsschranken vollumfänglich zu profitieren. Es ist Zeit, wie es Alberta and B.C. erkannt haben, in den sauren Apfel zu beißen, politische Strategien anzupassen und zukünftige wirtschaftliche Erfolge zu fördern.