I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 3697/93 DES RATES

vom 20. Dezember 1993

über die Rücknahme von Zollzugeständnissen gemäß Artikel 23 Absatz 2 und Artikel 27 Absatz 3 Buchstabe a) des Freihandelsabkommens zwischen der Gemeinschaft und Österreich (General Motors Austria)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Am 22. Juli 1972 wurde in Brüssel ein Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich, nachstehend „Abkommen" genannt, unterzeichnet. (1)

Gemäß dem Abkommen wurden im Warenverkehr zwischen der Gemeinschaft und Österreich die Zölle für gewerbliche Ursprungserzeugnisse der Vertragsparteien im Sinne von Protokoll Nr. 3 zum Abkommen beseitigt.

Die Vertragsparteien sind gemäß dem Abkommen verpflichtet, im Warenverkehr gerechte Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Gemäß Artikel 23 Absatz 1 Ziffer iii) des Abkommens ist jede staatliche Beihilfe, die den Warenverkehr zwischen der Gemeinschaft und Österreich beeinträchtigt und den Wettbewerb durch Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige verfälscht oder zu verfälschen droht, mit dem guten Funktionieren des Abkommens unvereinbar.

In einer Erklärung, die zur gleichen Zeit wie das Abkommen veröffentlicht wurde, wies die Gemeinschaft darauf hin, daß sie die dem vorgenannten Artikel zuwiderlaufenden Praktiken auf der Grundlage der Kriterien beurteilen wird, die sich aus der Anwendung von Artikel 92 des Vertrages ergeben.

Im März 1991 erfuhr die Kommission von der Absicht der österreichischen Bundes- und Landesbehörden, General Motors Austria (GMA) eine staatliche Investitionsbeihilfe von 15 v. H. für die Ausweitung der Produktion von Getrieben, Nockenwellen und Zylinderköpfen in seinem Werk in Aspern bei Wien zu gewähren; die Getriebe werden in die Gemeinschaft eingeführt und dort in Kraftfahrzeuge von General Motors eingebaut, während die Motorteile nach Ungarn ausgeführt werden, um dort in Motoren von General Motors eingebaut zu werden.

Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2837/72 des Rates vom 19. Dezember 1972 über die im Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich (2) vorgesehenen Schutzmaßnahmen muß die Kommission in solchen Fällen von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats den Sachverhalt prüfen und sich zu der Vereinbarkeit der fraglichen Praktiken mit dem Abkommen äußern.

Durch das unterstützte Investitionsprogramm sollte die Produktion rationalisiert und der Ausstoß des Wiener Werks erhöht werden.

Der Vertrag mit den Bundesbehörden, der die Gewährung einer Beihilfe von 10 v. H. bis zu einem Plafond von 450 Millionen österreichischen Schillingen für eine Gesamtinvestition von 4 471 Millionen österreichischen Schillingen vorsieht, wurde von den betroffenen Parteien am 21. Juli 1992 unterzeichnet; ein ähnlicher Vertrag über die Gewährung einer Beihilfe von 5 v. H. bis zu einem Plafond von 225 Millionen Schillingen für dieselbe Investition wurde mit den Landesbehörden geschlossen.

Die von der Kommission erbetenen zusätzlichen Informationen wurden von der österreichischen Regierung im Januar 1993 übermittelt.

Nach einer gründlichen Prüfung des Sachverhalts und weiteren Kontakten mit den österreichischen Behörden im Februar 1993 wurde der Gemischte Ausschuß gemäß Artikel 27 Absatz 2 und Absatz 3 Buchstabe a) des Abkommens am 25. Februar 1993 offiziell mit dem GMA-Fall befaßt, wobei den österreichischen Behörden eine weitere Liste mit zu klärenden Punkten übergeben wurde.

(1) ABl. Nr. L 300 vom 31. 12. 1972, S. 2.

(2) ABl. Nr. L 300 vom 31. 12. 1972, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 638/90 (ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1990, S. 1).

Auf der Sitzung des Gemischten Ausschusses setzte die Kommission die österreichischen Behörden davon in Kenntnis, daß sie auf der Grundlage der in diesem Stadium verfügbaren Informationen die Auffassung vertritt, daß die fragliche staatliche Beihilfe mit Artikel 23 des Abkommens unvereinbar ist und daß sowohl gemäß den Kriterien der von der Kommission angenommenen Methode zur Anwendung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstaben a) und c) des Vertrages auf Regionalbeihilfen als auch gemäß dem Gemeinschaftsrahmen für den Kraftfahrzeugsektor das Investitionsprojekt in Aspern bei Wien nicht für eine Regionalbeihilfe in Betracht käme.

Der Gemischte Ausschuß kam überein, im Zuge von Expertengesprächen gemäß Artikel 27 Absätze 2 und 3 eine für beide Seiten annehmbare Lösung zu suchen; die Kommission forderte dabei, daß eine solche Lösung vor Ostern 1993 gefunden werden müsse.

Innerhalb der von der Kommission gesetzten Frist konnte keine für beide Seiten annehmbare Lösung gefunden werden.

Bei weiteren Treffen auf Expertenebene lieferten die österreichischen Behörden einige zusätzliche Angaben, durch die bestätigt wurde, daß nach dem überarbeiteten Investitionsplan die Kapazitäten in der Tat auf die im März 1991 genannten Stückzahlen erhöht würden und daß ferner das Investitionsbudget auf 4 718 Millionen Schillinge aufgestockt worden ist. Unter Einbeziehung sonstiger Ausgaben für Produktentwicklung, Anlagenplanung, Zinskosten während der Bauzeit und Ausbildung belaufen sich die Gesamtkosten des Projekts nunmehr auf 5 380 Millionen Schillinge, womit sich die Beihilfeintensität auf 12,5 v. H. verringert. Österreich hat der Kommission am 15. April 1993 rechtliche Ausführungen übermittelt.

Im ersten Halbjahr 1993 wurden die ersten F15-Getriebe mit Ursprung in Österreich unter Inanspruchnahme der Zollpräferenzen gemäß dem Abkommen in die Gemeinschaft eingeführt.

General Motors kann diese Getriebe an seine Montagebetriebe in der Gemeinschaft zu Preisen liefern, die niedriger sind als die, die das Unternehmen ohne den Erhalt einer Beihilfe dieser Intensität in Rechnung gestellt hätte.

In dem empfindlichen Kraftfahrzeugsektor, in dem Gemeinschaftshersteller auf demselben Markt tätig sind, wird durch eine ungerechtfertigte staatliche Beihilfe infolge der Begünstigung eines bestimmten Unternehmens der Wettbewerb verzerrt, besonders da in der Gemeinschaft ansässige Unternehmen unter ähnlichen Umständen keine Beihilfe erhalten hätten, und der Handel zwischen der Gemeinschaft und Österreich beeinträchtigt, weil ein Großteil der betreffenden Waren für die Gemeinschaft bestimmt ist.

Das Getriebe ist ein hochwertiges Bauteil der kleinen und mittelgroßen Wagen der General-Motors-Gruppe, die zu Segmenten des Kraftfahrzeugmarkts gehören, wo ein besonders harter Preiswettbewerb zu beobachten ist; eine umfangreiche Beihilfe für ein solches Bauteil macht einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung des betreffenden Kraftfahrzeugherstellers aus, so daß durch die Beihilfe tatsächlich die Gefahr einer Verzerrung des Kraftfahrzeughandels in Europa besteht.

Entgegen der Argumentation von General Motors ergeben sich Handelsverzerrungen nicht nur auf der Stufe des Endprodukts. Verschiedene andere nicht zu General Motors gehörende Hersteller könnten die Bauteile zu wettbewerbsfähigen Preisen hergestellt haben. Von den sechs von General Motors in den rechtlichen Ausführungen genannten Getriebeherstellern haben vier Fertigungsanlagen in der Gemeinschaft. Daher könnte die Beihilfe den Ausschlag gegeben haben, daß die Entscheidung zu einer firmeneigenen Produktion getroffen wurde, und könnte somit den Handel in diesem Sektor verzerrt haben.

Hat eine Vertragspartei innerhalb der im Gemischten Ausschuß festgesetzten Frist den beanstandeten Praktiken nicht ein Ende gesetzt oder kommt innerhalb von drei Monaten nach Befassung des Gemischten Ausschusses in diesem keine Einigung zustande, so kann die andere Vertragspartei gemäß Artikel 27 Absatz 3 des Abkommens die von ihr für erforderlich erachteten Schutzmaßnahmen treffen, um die aus den genannten Praktiken entstehenden ernsten Schwierigkeiten zu beheben; sie kann insbesondere Zollzugeständnisse zurückziehen.

Die Gewährung einer Beihilfe für die Getriebefertigung von General Motors in einer Zeit, in der die gesamte Automobilindustrie in Westeuropa mit schwerwiegenden Überkapazitäten konfrontiert ist, verursacht beträchtliche Schwierigkeiten, zumal in der Gemeinschaft unter ähnlichen Umständen keine solche Beihilfe gewährt wird.

Die Schutzmaßnahme, die am besten geeignet erscheint, die Wettbewerbsverzerrung zu beseitigen und die Auswirkungen auf den Handel zu korrigieren, die sich aus der Beihilfe ergeben, ist die Einführung eines Zollsatzes in Höhe des Zolls, der zu erheben gewesen wäre, wenn das Abkommen nicht in Kraft getreten wäre, und zwar so lange, wie die verzerrenden Auswirkungen der Beihilfe bestehen bleiben.

Die voraussichtliche Dauer dieser Auswirkungen der Beihilfe entspricht der durchschnittlichen Dauer der steuerlichen Abschreibung der subventionierten Investitionen.

Daher sollte ein Zollsatz von 4,9 v. H. angewendet werden, bis der Rat feststellt, daß sich die fragliche Beihilfe nicht länger wettbewerbs- und handelsverzerrend auswirkt oder höchstens für den obengenannten Zeitraum —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Es wird ein Zollsatz von 4,9 v. H. auf von General Motors Austria hergestellte Kraftfahrzeug-Schaltgetriebe des Typs F15 des KN-Codes ex 8708 40 10 (Taric-

Zusatzcode 8996; andere: Taric-Zusatzcode 8997) mit Ursprung in Österreich im Sinne von Protokoll Nr. 3 zum Abkommen wiedereingeführt.

Dieser Zollsatz von 4,9 v. H. gilt, bis der Rat auf Vorschlag der Kommission feststellt, daß sich die fragliche Beihilfe nicht länger wettbewerbs- und handelsverzerrend auswirkt oder höchstens für einen Zeitraum, der der durchschnittlichen Dauer der steuerlichen Abschreibung entspricht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 20. Dezember 1993.

Im Namen des Rates
Der Präsident
W. CLAES