I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CE) N. 3697/93 DEL CONSIGLIO

del 20 dicembre 1993

relativo alla revoca di concessioni tariffarie ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 2 e dell'articolo 27, paragrafo 3, lettera a) dell'accordo di libero scambio tra la Comunità e la Repubblica d'Austria (General Motors Austria)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 113,

vista la proposta della Commissione,

considerando che l'accordo di libero scambio tra la Comunità economica europea e la Repubblica d'Austria è stato firmato a Bruxelles il 22 luglio 1972 [1];

considerando che l'accordo abolisce i dazi doganali negli scambi tra la Comunità e la Repubblica d'Austria per quanto riguarda i prodotti industriali originari delle parti contraenti ai sensi del protocollo n. 3 dell'accordo;

considerando che a norma dell'accordo le parti devono creare condizioni di concorrenza leale per gli scambi;

considerando che l'articolo 23, paragrafo 1, punto iii) dell'accordo stabilisce che ogni aiuto pubblico nell'ambito degli scambi tra la Comunità e l'Austria che falsi o minacci di falsare la concorrenza, favorendo determinate imprese oppure la produzione di determinati prodotti, è incompatibile con il buon funzionamento dell'accordo;

considerando che, in una dichiarazione pubblicata contemporaneamente all'accordo di libero scambio, la Comunità afferma di aver intenzione di esaminare eventuali pratiche contrarie all'articolo suddetto in base ai criteri derivanti dall'applicazione dell'articolo 92 del trattato CEE;

considerando che nel marzo 1991 la Commissione ha appreso che le autorità federali e regionali austriache intendevano accordare un aiuto pubblico del 15 % alla General Motors Austria (GMA) a favore di investimenti per espandere la produzione di componenti di cambi di velocità, alberi a camme e teste cilindri presso lo stabilimento di Aspern/Vienna; che i cambi di velocità sono importati nella Comunità per essere montati in automobili della General Motors, mentre i componenti del motore sono esportati in Ungheria, dove sono montati sui motori General Motors;

considerando che il regolamento (CEE) n. 2837/72 del Consiglio, del 19 dicembre 1972, relativo alle misure di salvaguardia previste nell'accordo tra la Comunità economica europea e la Repubblica d'Austria [2], stabilisce che in tali circostanze la Commissione deve esaminare la questione, di propria iniziativa oppure a richiesta di uno Stato membro, e decidere se le pratiche in questione siano compatibili con l'accordo;

considerando che il programma d'investimento che beneficia dell'aiuto era destinato a razionalizzare la produzione ed ad ampliarla nella fabbrica di Vienna;

considerando che il contratto con le autorità federali relativo alla concessione di un aiuto del 10 % sino ad un massimale di 450 milioni di scellini austriaci per un investimento complessivo di 4 471 milioni di scellini austriaci è stato firmato dalle parti interessate il 21 luglio 1992 e che esiste un contratto analogo con le autorità regionali a norma del quale è concesso un aiuto del 5 % sino a un massimale di 225 milioni di scellini austriaci per lo stesso investimento;

considerando che le ulteriori informazioni chieste dalla Commissione al governo austriaco sono state inviate nel gennaio 1993;

considerando che, dopo un'accurata valutazione del caso e ulteriori contatti con le autorità austriache nel febbraio 1993, il caso GMA è stato ufficialmente sottoposto al comitato misto il 25 febbraio 1993, ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 2 e paragrafo 3, lettera a) dell'accordo e che in questa occasione è stata presentata alle autorità austriache una nuovo serie di richieste di chiarimenti;

[1] GU n. L 300 del 31. 12. 1972, pag. 2.

[2] GU n. L 300 del 31. 12. 1972, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CEE) n. 638/90 (GU n. L 74 del 20. 3. 1990, pag. 1).

considerando che nella riunione del comitato la Commissione ha comunicato alle autorità austriache che, in base alle informazioni di cui disponeva in quel momento, riteneva che gli aiuti pubblici in questione fossero incompatibili con l'articolo 23 dell'accordo e che, in base ai criteri previsti dal metodo da essa adottato per l'applicazione dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) del trattato CEE agli aiuti regionali e in base alla normativa comunitaria per il settore degli autoveicoli, il progetto di investimenti in questione presso lo stabilimento di Aspern/Vienna non avrebbe potuto beneficiare dell'aiuto regionale;

considerando che il comitato misto ha stabilito che dovessero essere tenute consultazioni tra esperti per individuare una soluzione reciprocamente accettabile, ai sensi dell'articolo 27, paragrafi 2 e 3 dell'accordo e che la Commissione ha chiesto che si pervenisse a una soluzione entro la Pasqua 1993;

considerando che non è stata raggiunta una soluzione accettabile per le due parti entro il termine fissato dalla Commissione;

considerando che, in successive riunioni tecniche, le autorità austriache hanno fornito ulteriori informazioni che confermano che il piano d'investimento riveduto aumenterebbe le capacità in misura corrispondente a quella desumibile dai dati forniti nel marzo 1991 e che anche la dotazione è stata incrementata, fino a 4 718 milioni di scellini austriaci; che, prendendo in considerazione le spese relative allo sviluppo dei prodotti, agli impianti di produzione, agli interessi durante la costruzione e alla formazione, il costo globale del progetto raggiunge ora i 5 380 milioni di scellini austriaci, il che riduce l'intensità dell'aiuto al 12,5 %; che l'Austria ha trasmesso alla Commissione un memorandum giuridico datato 15 aprile 1993;

considerando che i primi cambi di velocità F15 originari dell'Austria che beneficiano delle preferenze tariffarie a norma dell'accordo sono stati importati nella Comunità nella prima metà del 1993;

considerando che la General Motors può fornire i cambi di velocità ai suoi impianti di montaggio nella Comunità a prezzi inferiori a quelli che sarebbero stati applicati se la società non avesse ricevuto l'aiuto pubblico;

considerando che, nel settore automobilistico, cioè in un mercato sensibile, nel quale operano anche produttori comunitari, un aiuto pubblico ingiustificato provoca distorsioni della concorrenza favorendo una determinata impresa, soprattutto in quanto le imprese con sede nella Comunità in una simile situazione non avrebbero ricevuto tali aiuti e considerando che in massima parte i prodotti in questione sono destinati alla Comunità, e che quindi tale aiuto perturba l'andamento degli scambi tra la Comunità e l'Austria;

considerando che i cambi di velocità sono componenti di elevato valore delle automobili di piccola o media cilindrata del Gruppo GM, che rientrano in segmenti di mercato nei quali la concorrenza sui prezzi è particolarmente intensa e che un aiuto consistente a favore di questi componenti rappresenta una percentuale significativa del valore aggiunto dell'automobile prodotta dalla società; che pertanto l'aiuto comporta un rischio reale di perturbazione degli scambi nel settore automobilistico in Europa;

considerando che, contrariamente a quanto ha sostenuto la General Motors, le perturbazioni degli scambi non si verificano soltanto a livello del prodotto finito; che vari altri produttori avrebbero potuto fabbricare i componenti a prezzi concorrenziali; che fra gli altri sei produttori di cambi di velocità menzionati dalla General Motors nel suo memorandum giuridico, quattro hanno stabilimenti all'interno della Comunità; che pertanto l'aiuto può essere stato un elemento decisivo della scelta di produrre i componenti nell'ambito della stessa impresa e come tale può aver falsato gli scambi del settore dei componenti automobilistici;

considerando che, a norma dell'articolo 27, paragrafo 3 dell'accordo di libero scambio, se una parte contraente non ha messo fine alle pratiche censurate nel termine fissato dal comitato misto oppure se quest'ultimo non raggiunge un accordo nel termine di tre mesi dal giorno in cui è stato adito, la parte contraente interessata può adottare le misure di salvaguardia che ritiene necessarie per porre rimedio alle serie difficoltà risultanti dalle pratiche in questione e in particolare può procedere ad una revoca di concessioni tariffarie;

considerando che l'aiuto fornito alla General Motors per la produzione dei cambi di velocità in un periodo in cui l'intera industria automobilistica dell'Europa occidentale affronta seri problemi di sovrapproduzione, in circostanze nelle quali nella Comunità l'aiuto non verrebbe concesso, provoca gravi difficoltà;

considerando che la misura di salvaguardia che appare più idonea per porre rimedio alla distorsione della concorrenza e alle ripercussioni sul commercio che derivano dall'esistenza dell'aiuto in oggetto è l'introduzione di dazi di livello corrispondente al livello dei dazi doganali che sarebbero stati applicati se l'anzidetto accordo di libero scambio non fosse entrato in vigore e ciò per tutto il periodo in cui l'aiuto di cui trattasi provoca distorsioni;

considerando che il periodo durante il quale l'aiuto avrà presumibilmente tali effetti è il periodo medio dell'ammortamento fiscale degli investimenti sovvenzionati;

considerando dunque che occorre applicare un dazio del 4,9 % per il periodo anzidetto o eventualmente per un periodo più breve qualora il Consiglio constati che gli aiuti in questione non hanno più effetti di distorsione della concorrenza del commercio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

È ripristinato un dazio del 4,9 % nei confronti dei cambi di velocità F15 per automobili prodotti dalla General Motors Austria, del codice ex NC 8708 40 10 (codice

addizionale Taric 8996; altri: codice addizionale Taric 8997) originari dell'Austria ai sensi del protocollo n. 3 dell'accordo.

Il dazio del 4,9 % si applica per un periodo equivalente al periodo medio dell'ammortamento fiscale o per un periodo più breve qualora il Consiglio, su proposta della Commissione, constati che gli aiuti in questione non hanno più effetti di distorsione della concorrenza e del commercio.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee.*

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 20 dicembre 1993.

Per il Consiglio
Il Presidente
W. CLAES