II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Februar 1990

zur Änderung der deutschen Beihilferegelung zugunsten der Kfz-Industrie

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(90/381/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 erster Unterabsatz,

nach Aufforderung der Beteiligten gemäß dem genannten Artikel zur Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 31. Dezember 1988 hatte die Kommission den Mitgliedstaaten ihren Beschluß vom 22. Dezember 1988 mitgeteilt, gestützt auf Artikel 93 Absatz 1 EWG-Vertrag einen Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie (1) einzuführen. In der Anlage zu diesem Schreiben wurden die Notwendigkeit und der Anwendungsbereich, die Anmeldungsregeln und die Leitlinien für die Beurteilung erläutert; außerdem sind darin Mustervordrucke für die Anmeldung und die vorzulegenden Berichte enthalten. Der Gemeinschaftsrahmen, der die Anmeldung aller Beihilfen aufgrund genehmigter Regelungen zugunsten von Kfz-Herstellern vorsieht, wenn die Kosten eines Vorhabens 12 Millionen ECU überschreiten, trat am 1. Januar 1989 in Kraft und ist zwei Jahre lang gültig. Die Kommission strebte damit die Änderung der in der Kfz-Industrie anwendbaren Beihilferegelungen an, um die Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung der einzelnen Anwendungsfälle gemäß den in dem Gemeinschaftsrahmen enthaltenen Kriterien und dabei insbesondere der Schwelle von 12 Millionen ECU Vorhabenskosten einzuführen.

Mit Verbalnote vom 25. Januar 1989 hatte die Bundesregierung um eine Verlängerung der Beantwortungsfrist bis Ende Februar und mit Verbalnote vom 28. Februar 1989 um eine weitere Verlängerung bis 15. März 1989 gebeten.

Mit Verbalnote vom 3. März 1989 an das Generalsekretariat und mit Schreiben von Wirtschaftsminister Haussmann an Sir Leon Brittan vom 10. März 1989 hat die Bundesregierung der Kommission ihren förmlichen Beschluß mitgeteilt, den Gemeinschaftsrahmen nicht anzuwenden, und die Gründe für diesen Beschluß erläutert. Der Weigerung der Bundesregierung lag im wesentlichen die Auffassung zugrunde, daß mit dem Gemeinschaftsrahmen die von ihr abgelehnten sektoralen industriepolitischen Ziele verfolgt würden, mit denen die Wirksamkeit der Regionalbeihilfen durch eine Beeinträchtigung ihrer Beständigkeit und Vorhersehbarkeit gefährdet werden könnte. Die Bundesregierung äußerte die Überzeugung, daß die deutschen Beihilferegelungen in ihren sektoralen Auswirkungen neutral seien und den innergemeinschaftlichen Handel nicht auf spürbare Weise beeinträchtigten.

Mit Schreiben vom 4. April 1989 teilte die Kommission der Bundesregierung mit, daß nach ihrer Auffassung die von der Bundesregierung vorgebrachte Begründung die Nichtanwendung des Gemeinschaftsrahmens nicht rechtfertigte. Sie nahm darin zu den Argumenten der deutschen Behörden Stellung und forderte sie auf, ihre Haltung zu überdenken. Andernfalls sehe sie sich gezwungen, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag gegenüber allen Beihilferegelungen der

(1) ABl. Nr. C 123 vom 18. 5. 1989, S. 3.

Bundesrepublik Deutschland zugunsten der Kfz-Industrie einzuleiten, um der Anwendbarkeit des Gemeinschaftsrahmens Geltung zu verschaffen.

Mit Schreiben von Wirtschaftsminister Haussmann an Sir Leon Brittan vom 3. Mai 1989 bekräftigte die Bundesregierung ihren Entschluß, den Gemeinschaftsrahmen nicht anzuwenden und betonte, daß abgesehen von den bereits vorgebrachten Argumenten ein besonderer Gemeinschaftsrahmen für diesen Industriezweig in Anbetracht seiner gegenwärtigen Ergebnisse nicht mehr erforderlich sei.

Angesichts dieser unveränderten Haltung der deutschen Behörden beschloß die Kommission am 27. Juli 1989 die Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag gegenüber allen genehmigten Beihilferegelungen der Bundesrepublik Deutschland, die gegenwärtig von der Kfz-Industrie in Anspruch genommen werden können. Maßgebend dafür war die Erwägung, daß die Bundesregierung keine hinreichenden Gründe vorgebracht hatte, die es gerechtfertigt hätten, den Gemeinschaftsrahmen im Gegensatz zu allen anderen Mitgliedstaaten nicht anzuwenden.

Mit Schreiben vom 9. August 1989 teilte die Kommission der Bundesregierung diesen Beschluß mit und forderte sie auf, ihre Stellungnahme zu unterbreiten. Gemäß Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag wurden die Mitgliedstaaten und die anderen Beteiligten durch eine Veröffentlichung dieses Schreibens (1) ebenfalls von diesem Beschluß in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, ihre diesbezüglichen Stellungnahmen vorzulegen.

II

Mit Schreiben vom 6. und 31. Oktober und 30. November 1989 haben die deutschen Behörden im Rahmen dieses Verfahrens ihre Stellungnahme vorgelegt. Ferner fanden am 18. Oktober und 6. Dezember 1989 zwei bilaterale Zusammenkünfte mit Vertretern der Kommission statt. Von deutscher Seite wurde zur Rechtfertigung der Weigerung folgendes geltend gemacht:

1. Die Zustimmung der übrigen Mitgliedstaaten zu dem Gemeinschaftsrahmen sei unerheblich, da dieser für einige von ihnen ohne praktische Auswirkungen sei.

2. Der Gemeinschaftsrahmen sei industriepolitisch motiviert und könne für diese Zwecke verwendet werden. Die Feststellung der Kommission, daß er zur gesunden Entwicklung dieses Industriezweiges beitragen und gewährleisten könne, daß sich die Unternehmen rechtzeitig den sich wandelnden Marktverhältnissen anpassen, wird als Ausdruck einer industriepolitischen Haltung angesehen, die sich auf diesen Sektor und die Volkswirtschaft insgesamt schädlich auswirken könnte.

3. Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre und der offensichtlichen Tendenzen in der Europäischen Gemeinschaft könne man davon ausgehen, daß der Gemeinschaftsrahmen zunehmend zur Durchsetzung industriepolitisch motivierter Maßnahmen anhand der Artikel 92 und 93 herangezogen würde; ein solches Vorgehen wäre ein Mißbrauch dieser Vertragsartikel und stünde im Widerspruch zur deutschen Wirtschaftspolitik, der die Gleichbehandlung aller Wirtschaftszweige, eine Struktur-, Regional- und Umweltpolitik sowie die Berlinförderung zur Herbeiführung positiver Anpassungen zugrunde liege.

4. Investitionsentscheidungen müßten dem Markt überlassen bleiben. Weder ihre Notwendigkeit noch ihre sektorale Wirksamkeit könnten über ein zentrales Überwachungssystem gesteuert werden, das nicht leistungsfähig funktionieren könnte, da eine dafür zuständige Behörde nicht über die erforderlichen Markt- und Unternehmensinformationen verfügen würde.

5. Die deutschen Beihilfesysteme seien überwiegend horizontal ausgerichtet und damit in ihren sektoralen Auswirkungen neutral; aufgrund ihrer geringen Intensität seien sie nicht geeignet, spürbare Verfälschungen des Wettbewerbs und Beeinträchtigungen des innergemeinschaftlichen Handels zu zeitigen.

6. Die mit dem Gemeinschaftsrahmen eingeführte sektorale Spezialisierung könnte die Wirksamkeit der Regional- und Umweltpolitik der Bundesrepublik Deutschland durch die Beeinträchtigung ihrer Beständigkeit und Vorhersehbarkeit gefährden. Der Gemeinschaftsrahmen würde zu Verzögerungen bei der Entscheidungsfindung führen.

7. Der Gemeinschaftsrahmen könnte zu einem Anwachsen der sektoralen Beihilfen führen; Präzedenzfälle hierfür seien von der Kommission genehmigte umfangreiche Beihilfen im Kfz-Sektor, die vom Gemeinschaftsrahmen nicht erfaßt würden.

8. Es gebe keine überzeugenden Gründe für einen Gemeinschaftsrahmen für Beihilfen an die Kfz-Industrie als eine zweckdienliche Maßnahme gemäß Artikel 93 Absatz 1 EWG-Vertrag.

9. Anreize für globale Beihilferegelungen für den Umweltschutz stellten in der Bundesrepublik Deutschland eine besondere politische Priorität dar und seien Aufgaben, die sich auch die Gemeinschaft gemäß Artikel 130r gestellt habe.

10. Die Kommission erkenne in ihrer Regionalpolitik (Strukturfonds) die Unabhängigkeit der Mitgliedstaaten hinsichtlich der regionalen und allgemeinen Beihilferegelungen an, sofern diese nicht im Widerspruch zum gemeinsamen Interesse stehen; mit den deutschen Beihilferegelungen würden gestützt auf Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) allgemein anerkannte Ziele der Regional- und Umweltpolitik verfolgt, die nicht im Widerspruch zum gemeinsamen Interesse stünden, wie es z. B. in bezug auf die Strukturfonds definiert sei; es sei deshalb nicht zu rechtfertigen, neue förmliche und sachliche Beschränkungen gegenüber Beihilferegelungen einzuführen, die seit Jahren unangefochten bestünden.

(1) ABl. Nr. C 281 vom 7. 11. 1989, S. 6.

11. Beihilfen in Gebieten nach Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) wurden im Vertrag als grundsätzlich mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anerkannt; die Notwendigkeit und Dringlichkeit dieser Beihilfen habe nicht an Bedeutung verloren; ohne diese Beihilfen wäre Berlin nicht lebensfähig und würde das Zonenrandgebiet den wirtschaftlichen Anschluß verlieren.

12. Die vorherige Anmeldung einzelner Anwendungsfälle der verschiedenen bestehenden Beihilferegelungen sei nicht möglich, da diese Regelungen von den Begünstigten automatisch in Anspruch genommen würden und den Behörden im voraus nicht bekannt seien. Angesichts dieser internen Schwierigkeiten hätte den deutschen Behörden eine angemessene Frist eingeräumt werden müssen, um die bestehenden Regelungen auf dem Gesetzeswege entsprechend anpassen zu können.

13. Die Kommission müsse in jedem Fall den besonderen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten Berlins Rechnung tragen, die sich aus der Insellage der Stadt auf DDR-Gebiet ergäben; ferner sei zu bedenken, daß die von dem Gemeinschaftsrahmen erfaßten Kfz-Tätigkeiten in Berlin auf die Teilefertigung von sechs Kfz-Herstellern beschränkt seien und die hierfür aufgewendeten Fördermittel angesichts der niedrigen Investitionshöhe nur einen geringen Umfang aufwiesen.

Stellungnahmen von anderen Mitgliedstaaten oder anderen Beteiligten sind bei der Kommission nicht eingegangen.

III

Zu den in Teil II Punkte 1 bis 13 zusammengefaßten Argumenten der deutschen Behörden macht die Kommission folgendes geltend:

Zu 1. Wenn es auch zutrifft, daß die Kfz-Industrie in einer Reihe von Mitgliedstaaten gegenwärtig von geringer Bedeutung ist, haben dem Gemeinschaftsrahmen doch Mitgliedstaaten wie Frankreich, Italien, das Vereinigte Königreich und Belgien zugestimmt, deren Volkswirtschaften in erheblichem Maße von diesem Sektor abhängen und bei denen der Anteil an der Bruttowertschöpfung des verarbeitenden Gewerbes zwischen 5 und 10 % schwankt.

Zu 2. Der Auffassung der Bundesregierung, der Gemeinschaftsrahmen sei industriepolitisch begründet und verfolge entsprechende Ziele, hält die Kommission erneut die Zielsetzung dieses Rahmenwerks entgegen, mit dem die vollständige Transparenz aller Mittelflüsse in diesem Industriezweig hergestellt und gleichzeitig eine strengere Disziplin bei der Vergabe von Beihilfen auferlegt werden soll, um auf Gemeinschaftsebene zu gewährleisten, daß der Wettbewerb in diesem Sektor nicht durch einseitige Maßnahmen verfälscht wird. Die Kommission kann in der Durchsetzung eines unverfälschten und freien Wettbewerbs kein industriepolitisch motiviertes Vorgehen sehen, das sich auf diesen Sektor und die Wirtschaft insgesamt nachteilig auswirken könnte.

Zu 3. Sie kann auch dem Argument nicht zustimmen, daß der Gemeinschaftsrahmen zur Vermehrung industriepolitisch begründeter Eingriffe beitragen würde. Sie ist sich bewußt, daß mit fortschreitender Marktintegration im Zuge der Schaffung des Binnenmarktes bis 1992 der sich verschärfende Wettbewerb zu Rufen nach staatlicher Hilfe und Unterstützung führen könnte, die von den Mitgliedstaaten nur in Form staatlicher Beihilfen gewährt werden könnten, da die meisten von den Regierungen zum Schutz der Unternehmen ihres Landes vor ausländischer Konkurrenz angewandten herkömmlichen Mittel mit der Schaffung des Binnenmarktes entfallen werden. Einseitige Hilfsmaßnahmen in einem Land können zur Arbeitslosigkeit in anderen Mitgliedstaaten und damit zu Forderungen nach ausgleichenden Beihilfen führen. Deshalb sollen mit der strikten Beihilfendisziplin des Gemeinschaftsrahmens industriepolitisch motivierte Eingriffe gerade verhindert werden.

Zu 4. Die Kommission stimmt der Ansicht uneingeschränkt zu, daß Investitionsentscheidungen dem Markt überlassen bleiben sollten und nicht einer Behörde übertragen werden dürfen. Mit dem Gemeinschaftsrahmen wird erkennbar nicht das Ziel verfolgt, die Kommission in die Lage zu versetzen, Investitionsentscheidungen in eine bestimmte Richtung zu lenken, sondern im Gegenteil zu gewährleisten, daß solche Entscheidungen tatsächlich von dem jeweiligen Investor getroffen werden und daß damit verbundene Beihilfen mit dem gemeinsamen Interesse gemäß dem EWG-Vertrag vereinbar sind und in einem angemessenen Verhältnis zum Ausmaß der Probleme stehen, zu deren Lösung sie beitragen sollen. Die Kommission möchte mit dem Gemeinschaftsrahmen gewährleisten, daß Investitionsentscheidungen nicht durch die Verfügbarkeit einseitiger Fördermittel beeinflußt werden.

Zu 5. Zu dem Argument, daß die deutschen Beihilferegelungen horizontal in ihrer Ausrichtung und von geringer Intensität seien und deshalb den innergemeinschaftlichen Handel und den Wettbewerb nicht spürbar beeinträchtigten, macht die Kommission geltend, daß selbst eine Beihilfe geringer Intensität angesichts des ausgeprägten Wettbewerbsdrucks in der Automobilindustrie und ihrer hohen Kapitalintensität durchaus zu einer Verfälschung des Wettbewerbs und einer Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels führen könnte. Die Kommission ist sich bewußt, daß die deutschen Fördermaßnahmen zum überwiegenden Teil aus Regionalbeihilfen bestehen, die von ihr weiterhin grundsätzlich befürwortend beurteilt werden, und daß die Kfz-Industrie einen wertvollen Beitrag zur regionalen

Entwicklung leisten kann. Angesichts der Bedeutung dieses Industriezweigs, seiner zunehmenden Empfindlichkeit in wettbewerblicher Hinsicht und des Umfangs der von ihm abhängenden Handelsströme ist die Kommission bestrebt zu gewährleisten, daß die Regionalbeihilfen tatsächlich spürbare und langfristige Auswirkungen auf die regionale Entwicklung zeitigen, die stärker ins Gewicht fallen als mögliche nachteilige Auswirkungen auf diesen Sektor insgesamt. Ferner bezweckt die Kommission die Beseitigung der weitverbreiteten und höchst ungesunden Gepflogenheit der Mitgliedstaaten, bei der Gewährung von Regionalbeihilfen sich gegenseitig zu überbieten, um neue Unternehmen zur Ansiedlung zu gewinnen.

Zu 6. Zu dem Argument, daß der Gemeinschaftsrahmen die Beständigkeit und Vorhersehbarkeit der Regional- und Umweltpolitik der Bundesrepublik Deutschland gefährden könnte und zu Verzögerungen im Entscheidungsfindungsprozeß führen würde, macht die Kommission geltend, daß sie eine wirksame Beihilfepolitik nur dann betreiben kann, wenn sie in der Lage ist, einzelne Fördermaßnahmen vor der Genehmigung der Beihilfe zu prüfen. Dieser Grundsatz ist Bestandteil aller bestehenden Rahmenbestimmungen, z. B. in den Sektoren Kunstfasern, Textilien, Schiffbau und Stahl, und wurde auch von der Bundesregierung anerkannt. Hinsichtlich der Bearbeitungsfristen wird die Kommission in der Lage sein, zügig und zeitsparend vorzugehen, sofern die Mitgliedstaaten kooperieren.

Zu 7. Die Kommission kann sich die Auffassung nicht zu eigen machen, wonach der Gemeinschaftsrahmen zur Ausbreitung von sektoralen Beihilfen führen könnte. Die restriktive Handhabung der sektoralen Beihilfen durch die Kommission wird durch eine Reihe von Entscheidungen der jüngsten Vergangenheit (z. B. Alfa Romeo, Renault, Rover Gruppe, Enasa) eindeutig belegt. Diese Haltung hat sich in den Leitlinien zum Gemeinschaftsrahmen niedergeschlagen, die sektorale Beihilfen nur unter außergewöhnlichen Umständen und mit sehr einschränkenden Auflagen zulassen.

Zu 8. Zur Rechtfertigung eines Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie hat die Kommission bei dessen Einführung die Gründe dargelegt, die zweckdienliche Maßnahmen gemäß Artikel 93 Absatz 1 EWG-Vertrag in diesem Industriezweig erforderlich machten, um die Fortentwicklung des Gemeinsamen Marktes zu gewährleisten. Sie verweist hierzu auf die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichte Begründung des Gemeinschaftsrahmens sowie auf ihr Schreiben an die Mitgliedstaaten vom 9. August 1988, mit dem die Einführung des Gemeinschaftsrahmens vorgeschlagen wurde. Dem Beschluß zur Einführung des Rahmenwerks lag die Erwägung zugrunde, daß Rahmenvorschriften nicht unbedingt das Ergebnis einer Krise in einem Wirtschaftszweig sein müssen, sondern auch gerechtfertigt sein können, wenn der innergemeinschaftliche Wettbewerb für einen Wirtschaftszweig eine besondere Bedeutung einnimmt.

Zu 9. Hinsichtlich der Behandlung von Umweltschutzbeihilfen an die Kfz-Industrie weist die Kommission darauf hin, daß sie den Gemeinschaftsrahmen auf solche Beihilfen auf eine Weise beabsichtigt anzuwenden, die nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen des Artikels 130r steht. In den Leitlinien zum Gemeinschaftsrahmen wird darauf hingewiesen, daß die Entwicklung umweltfreundlicher und energieeinsparender Kraftfahrzeuge eine zum Teil durch das Gemeinschaftsrecht auferlegte Standardanforderung an die Kfz-Industrie ist und grundsätzlich aus den eigenen Mitteln der Unternehmen finanziert werden sollte. Die Verringerung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen und die damit verbundenen Techniken sind zu einer wichtigen Bezugsgröße des Wettbewerbs zwischen den Herstellern geworden, deren Bedeutung noch zunehmen dürfte. Die Kommission will verhindern, daß der Wettbewerb durch die Vergabe von Beihilfen an die Hersteller verfälscht wird, mit denen es diesen erleichtert werden soll, technische Rückstände in diesem Bereich aufzuholen.

Zu 10. Die Kommission teilt nicht die Auffassung der Bundesregierung, daß die Einführung neuer Beschränkungen für bestehende Beihilferegelungen angesichts der Unabhängigkeit der Mitgliedstaaten bei regionalen und allgemeinen Regelungen nicht zu rechtfertigen sei. Der Gerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 24. Februar 1987 in der Rechtssache Deufil (Rechtssache 310/85) [1] festgestellt, daß ein Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in einem bestimmten Industriezweig Leitlinien bereithält, mit denen die Bewertungsgrundlagen der Kommission festgelegt werden, die von den Mitgliedstaaten bei der Gewährung von Beihilfen in dem betreffenden Sektor einzuhalten sind. Nach der Auffassung des Gerichtshofes enthalten solche Rahmenbestimmungen keine unzulässigen Abweichungen von den Artikeln 92 und 93 EWG-Vertrag. Die Beurteilung einzelner Anwendungsfälle bestehender regionaler und allgemeiner Beihilferegelungen wird von der Kommission deshalb stets auf der Grundlage der Bestimmungen der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag vorgenommen.

Zu 11. Die Kommission ist der Ansicht, daß auch Beihilfen für bestimmte Gebiete, die gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) EWG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt worden sind, von den Bestimmungen des Gemeinschaftsrahmens erfaßt werden sollten. Die

[1] Slg. 1987, S. 901.

Vereinbarkeit von Beihilfen in diesen Regionen unterliegt der Würdigung durch die Kommission, die festzustellen hat, ob sie zum Ausgleich der durch die Teilung Deutschlands erlittenen wirtschaftlichen Nachteile tatsächlich erforderlich sind.

Zu 12. Von den deutschen Behörden wird geltend gemacht, daß die bestehenden Beihilferegelungen in der Bundesrepublik Deutschland den Begünstigten einen automatischen Rechtsanspruch verleihen und den Behörden im voraus nicht bekannt seien, weshalb die vorherige Anmeldung einzelner Fälle der Anwendung dieser Regelungen nicht möglich sei. Zu diesem Argument ist zu bemerken, daß die Behörden als Urheber der Rechtsform für die nationalen Beihilferegelungen und als Verwaltungsinstanz für die Bewilligung der einzelnen Beihilfen grundsätzlich in der Lage sein sollten, sich Kenntnis über die einzelnen Beihilfefälle zu verschaffen.

Zu dem Verlangen nach einer angemessenen Frist zur Änderung der bestehenden Regelungen auf dem Gesetzeswege ist erstens zu bemerken, daß der Gemeinschaftsrahmen zwar nur den Charakter einer Empfehlung hat, daß den deutschen Behörden jedoch bereits vierzehn Monate zur Verfügung standen, um ihre Rechtsvorschriften diesem Rahmen anzupassen.

Zweitens ist darauf hinzuweisen, daß die Entscheidungen der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag unmittelbar gelten und zu ihrer Durchführung keine gesetzgeberische Maßnahme der Mitgliedstaaten erforderlich ist [1]. Sie haben Vorrang vor den Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts, wenn diese im Widerspruch zu den sich daraus ergebenden Verpflichtungen stehen. Indem die Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung der von der vorliegenden Entscheidung erfaßten Beihilfen eindeutig und uneingeschränkt ist, muß sie ihre volle Wirksamkeit in der deutschen Rechtsordnung entfalten [2], ohne daß es notwendig wäre, Änderungen auf gesetzgeberischem Wege vorzunehmen. Gemäß einem jüngst ergangenen Urteil des Gerichtshofes sind nicht nur die einzelstaatlichen Gerichte, sondern auch die Verwaltungsbehörden einschließlich der kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften verpflichtet, die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts anstelle der einzelstaatlichen Vorschriften anzuwenden, wenn diese den ersteren entgegenstehen [3]. Falls die Bundesrepublik Deutschland es für zweckmäßig hält, bestehende Beihilferegelungen auf dem Gesetzeswege zu ändern, bloß um dem Gebot höherer Rechtssicherheit zu entsprechen, so muß sie den allgemeinen Grundsatz bedenken, wonach ein Mitgliedstaat sich nicht auf Verfahrensvorschriften, Übungen oder Umstände seiner internen Rechtsordnung berufen kann, um sich Gemeinschaftsverpflichtungen [4] zu entziehen, wie sie sich aus einer Entscheidung im Bereich der staatlichen Beihilfen ergeben.

Zu 13. Das von den deutschen Behörden in bezug auf die Beihilfen für Berlin vorgebrachte Argument läßt die Kommission im Gegensatz zu den übrigen Argumenten gelten. Sie ist sich bewußt, daß die Insellage dieser Stadt mit ihren dadurch verursachten, besonderen wirtschaftlichen und politischen Problemen nicht mit der Lage eines Gebiets nach Artikel 92 Absatz 2 der Bundesrepublik oder einer anderen Region in der Gemeinschaft verglichen werden kann. Angesichts des gegenwärtig geringen Umfangs der Kfz-Tätigkeiten in West-Berlin und der geringen Investitionen in der Teilefertigung kann die Anmeldepflicht des Gemeinschaftsrahmens für Beihilfen an Kfz-Hersteller in Berlin im Rahmen bestehender Beihilferegelungen des Berlin-Förderungsgesetzes ausgesetzt werden.

IV

Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, daß die von den deutschen Behörden vorgetragenen Argumente und Auffassungen ihre Weigerung nicht rechtfertigen, die von der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 1 EWG-Vertrag am 22. Dezember 1988 ergriffenen zweckdienlichen Maßnahmen anzuwenden, welche mit Schreiben vom 31. Dezember 1988 den deutschen Behörden mitgeteilt worden sind. Diese Maßnahmen sind in Abschnitt II des „Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie" dargelegt. In Anbetracht der Weigerung der deutschen Bundesregierung, die zweckdienlichen Maßnahmen anzuwenden, ist die Kommission berechtigt, im Anschluß an das von ihr eingeleitete und durchgeführte Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag mit einer aufgrund dieses Artikels erlassenen Entscheidung und gestützt auf die unter Abschnitt III vorstehend dargelegten Erwägungen der deutschen Bundesregierung aufzuerlegen, bestehende Beihilferegelungen zu ändern, um die in den genannten zweckdienlichen Maßnahmen enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der vorherigen Anmeldung und der Vorlage von Jahresberichten zu erfüllen.

[1] Urteil vom 19. Juni 1973 in der Rechtssache 77/72, Capolongo, Slg. 1973, S. 611.

[2] Siehe u. a. auch Urteil vom 6. Februar 1963 in der Rechtssache 26/62, Van Gend en Loos, Slg. 1963, S. 6, und Urteil vom 9. März 1978 in der Rechtssache 166/77, Simmenthal, Slg. 1978, S. 629.

[3] Urteil vom 22. Juni 1989 in der Rechtssache 103/88, Costanzo (noch nicht veröffentlicht).

[4] Siehe u. a. Urteil vom 11. April 1978 in der Rechtssache 100/77, Kommission gegen Italienische Republik, Slg. 1978, S. 879, und Urteil vom 2. Februar 1982 in der Rechtssache 71/81, Kommission gegen Königreich Belgien, Slg. 1982, S. 175, sowie Urteil vom 21. Februar 1990 in der Rechtssache C 74/89, Kommission gegen Königreich Belgien (noch nicht veröffentlicht).

Es sei daran erinnert, daß die Einführung der Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung von Beihilfen für Vorhaben eines Umfangs von über 12 Millionen ECU ab dem 1. Mai 1990 keine Schwierigkeiten bereiten dürfte, da es angesichts der unmittelbaren Anwendbarkeit der gemäß Artikel 93 Absatz 2 EWG-Vertrag erlassenen Entscheidungen nicht erforderlich ist, die bestehenden nationalen Beihilferegelungen auf dem Gesetzeswege zu ändern (siehe III zu 12.)

Diese Verpflichtung kann jedoch nicht rückwirkend in Kraft treten und bereits zugesagte Beihilfen erfassen, sofern nach deutschem Recht Ansprüche der Begünstigten anzuerkennen sind, selbst wenn die Beihilfen zu einem späteren Zeitpunkt gewährt werden sollen, wie z. B. im Falle von Steuererleichterungen (Jahressteuerrabatte oder -befreiungen von der Körperschaftsteuer im Gegenzug für im Jahr 1990 vorzunehmende industrielle Investitionen).

Unter Berücksichtigung der von den deutschen Behörden im Laufe des Verfahrens vorgebrachten Argumente, denen die Kommission zugestimmt hat, ist der besonderen politischen und wirtschaftlichen Lage Berlins Rechnung zu tragen. Die Freistellung von der Pflicht gemäß Unterabschnitt 2.2 erster Absatz des Gemeinschaftsrahmens zur vorherigen Anmeldung der in Anwendung des Berlin-Förderungsgesetzes gewährten Beihilfen wird daher gemäß Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c) EWG-Vertrag als gerechtfertigt angesehen. Für diese Beihilfen gilt lediglich die Verpflichtung zur Vorlage von Jahresberichten gemäß Absatz 2 des Unterabschnitts 2.2 —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Bundesrepublik Deutschland meldet der Kommission ab dem 1. Mai 1990 gemäß Artikel 93 Absatz 3 EWG-Vertrag alle aufgrund der im Anhang aufgeführten Beihilferegelungen gewährten Beihilfen für Projekte mit einem Kostenumfang von mehr als 12 Millionen ECU an Unternehmen des Kraftfahrzeugsektors gemäß der Begriffsbestimmung in Unterabschnitt 2.1 des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen in der Kraftfahrzeugindustrie. Die Anmeldungen sind gemäß den in den Unterabschnitten 2.2 und 2.3 genannten Erfordernissen vorzunehmen. Die Bundesrepublik legt der Kommission ferner die in dem Gemeinschaftsrahmen geforderten Jahresberichte vor.

(2) Die Verpflichtung gemäß Absatz 1 gilt über die nicht erschöpfende Aufstellung der Beihilferegelungen im Anhang hinaus auch für sonstige Beihilferegelungen, die von der Kfz-Industrie in Anspruch genommen werden können.

(3) Im Rahmen des Berlin-Förderungsgesetzes gewährte Beihilfen an Unternehmen der Kraftfahrzeugindustrie in Berlin sind von der mit dem Gemeinschaftsrahmen eingeführten Anmeldungspflicht freigestellt, jedoch in den vorzulegenden Jahresberichten aufzuführen.

Artikel 2

Die Bundesrepublik Deutschland teilt der Kommission die zur Durchführung dieser Entscheidung getroffenen Maßnahmen binnen zwei Monaten vom Zeitpunkt ihrer Bekanntgabe mit.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 21. Februar 1990

Für die Kommission

Leon BRITTAN

Vizepräsident