

17.11.88

EG - Fz - Wi

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Rahmenrichtlinien der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften für Staatsbeihilfen zugunsten der Automobil-
industrie

- Auf dem Wege zu einer umfassenden Politik gegenüber den
staatlichen Beihilfen im Kraftfahrzeugsektor -

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 17.11.1988
gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen
Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Kommission beabsichtigt, noch vor Jahresende die
Rahmenrichtlinien zu verabschieden.

09. VIII. 1988

...Brüssel....., den

KOMMISSION
DER
EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

GENERALDIREKTION FÜR WETTBEWERB

Der Generaldirektor

009211

Betrifft : Rahmenrichtlinien für Staatsbeihilfen zugunsten der Automobilindustrie.

Sehr geehrter Herr Botschafter,

Hiermit teile ich Ihrer Regierung mit, daß die Kommission anlässlich ihrer Sitzung am 19. Juli 1988 entschieden hat, Rahmenrichtlinien für Staatsbeihilfen zugunsten der Automobilindustrie einzuführen. Mit Hilfe dieser Rahmenrichtlinien beabsichtigt die Kommission alle verschiedenen Arten von Beihilfen zugunsten der Automobilhersteller zu kontrollieren.

Zu diesem Zweck hat die Kommission entschieden, unter Anwendung von Artikel 93, Absatz 1 des EWG-Vertrages vorzuschlagen :

- eine ex ante Notifizierung nach Artikel 93, Absatz 3, betreffend alle Beihilfevorhaben, gleich welcher Art, zugunsten von Unternehmen der Automobilindustrie, wenn die Kosten des begünstigten Vorhabens mindestens zwischen 9 und 15 MECU ausmachen, wobei die Kommission vor Jahresende eine einzige Schwelle festlegen und die endgültigen Bedingungen der Einführung der Rahmenrichtlinien nach Konsultierung der Mitgliedstaaten verabschieden wird ;
- einen ausführlichen jährlichen Bericht der Mitgliedstaaten betreffend alle Beihilfezahlungen an Automobilhersteller ;
- eine Kontrolle aller vorgeschlagenen Beihilfen aus Gemeinschaftsfonds zugunsten der Hersteller von Automobilen, um ihre Konformität mit der Kommissionspolitik in diesem Sektor sicherzustellen.

Die Gründe für diese Kommissionsentscheidung sind im anliegenden Dokument aufgeführt.

S.E. dem Botschafter
Herrn Werner UNGERER
Ständiger Vertreter der Bundesrepublik
Deutschland bei den Europäischen Gemeinschaften
rue Royale, 64

1000 - BRÜSSEL

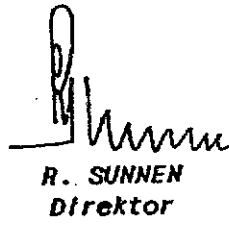
Ehe die oben genannten zweckdienlichen Maßnahmen formell den Mitgliedstaaten vorgeschlagen werden, hat die Kommission die Generaldirektion Wettbewerb angewiesen, eine Diskussion dieser Entscheidung und eine Konsultation der Mitgliedstaaten hierzu durchzuführen. Daher ist entschieden worden, eine multilaterale Sitzung von Vertretern der zwölf Mitgliedstaaten und den Kommissions-Dienststellen anzuberaumen, die Ende Oktober stattfinden könnte.

Außerdem wird die Kommission vor Ende September ihre Politik in diesem Sektor diskutieren, insbesondere in Anbetracht der Schaffung eines gemeinsamen Marktes ohne interne Grenzen bis zum Jahre 1992. Sodann wird sie entscheiden, ob Rahmenrichtlinien für die Prüfung notifizierter Beihilfen eingeführt werden und ob die Rahmenrichtlinien auf den Teile-Sektor auszudehnen sind.

Zwecks Vorbereitung der multilateralen Sitzung bitte ich Ihre Regierung, eventuelle Bemerkungen in dieser Sache schon jetzt vorzubringen. Selbstverständlich stehe ich Ihnen auch zu einem bilateralen Gespräch im Monat September zu Verfügung, falls Ihre Regierung dies für zweckmäßig erachtet.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Botschafter, den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung,

Für den Generaldirektor



R. SUNNEN
Direktor

Anlage

Auf dem Wege zu einer umfassenden Politik
gegenüber den staatlichen Beihilfen im Kraftfahrzeugsektor

I. Einleitung

Die Kraftfahrzeugindustrie (1) ist für die Gemeinschaft von großer industrieller und beschäftigungspolitischer Bedeutung. Ihr Gedeihen ist für eine ganze Reihe vor- und nachgelagerter Industriezweige und Dienstleistungsunternehmen lebenswichtig. Von ihr hängt schätzungsweise einer von zehn Arbeitsplätzen in der Gemeinschaft ab.

Viele Gebiete der Gemeinschaftspolitik wirken sich unmittelbar auf den Automobilsektor aus. So ist in der Industrie ein hoher Grad an innergemeinschaftlichem Handel zu verzeichnen, der sich durch die Vollendung des Binnenmarktes noch verstärken wird, da damit die Abschaffung der noch bestehenden nationalen Einfuhrbeschränkungen sowie die Harmonisierung der technischen Normen und des Steuerwesens einhergeht. Auch der Handelspolitik fällt im Hinblick auf das Anwachsen der Einfuhren aus Drittländern eine wichtige Aufgabe zu. Angesichts der relativen, immer größeren Öffnung des Kraftfahrzeugmarktes der Europäischen Gemeinschaft wirken sich Wettbewerbsverzerrungen durch abgestimmte Verhaltensweisen (2) oder durch staatliche Beihilfen unmittelbar in ganz erheblichem Umfang auf den innergemeinschaft-

(1) Im Sinne dieser Mitteilung ist unter dem Kraftfahrzeugsektor zu verstehen: die Herstellung von Personenkraftwagen, Linienomnibussen, Reiseomnibussen, Lastkraftwagen, Lieferwagen und sonstigen Nutzfahrzeugen.

(2) Dieses Dokument beschränkt sich auf die Prüfung der staatlichen Beihilfepolitik im Kraftfahrzeugsektor. Die Artikel 85 und 86 EWG-Vertrag sind auf diesen Sektor unmittelbar anwendbar. Außerdem erließ die Kommission die Verordnung Nr. 123/85 über die Gruppenfreistellung von Vertriebsvereinbarungen in der Kraftfahrzeugindustrie.

lichen Handel aus, vor allem in den Teilsektoren, in denen die Gewinnspannen am niedrigsten sind, d.h. bei in Großserien hergestellten Personenkraftwagen.

Angesichts ihrer wirtschaftlichen Bedeutung und der Tatsache, daß das künftige Wohlgedeihen der Kraftfahrzeugindustrie wegen der Bedeutung, die der Gemeinschaftspolitik bei der Schaffung des Tätigkeitsrahmens der Kraftfahrzeughersteller zufällt, nur auf Gemeinschaftsebene und weniger auf nationaler Ebene gewährleistet werden kann, ist es für die Kommission erforderlich, einen Überblick über den Kraftfahrzeugsektor zu erlangen und die Kohärenz aller einschlägigen Gemeinschaftspolitiken sicherzustellen.

II. Staatliche Beihilfepolitik im Kraftfahrzeugsektor

In allen größeren Mitgliedstaaten wurde die Kraftfahrzeugindustrie unterstützt und geschützt durch eine Mischung von staatlichen Beihilfen, Einfuhrbeschränkungen gegenüber Japan und Staatshandelsländern, eine zehntelnde Bevorzugung einheimischer Fahrzeuge durch die Verbraucher und die traditionelle Stärke der an inländische Hersteller gebundenen Vertriebsnetze, was gewährleistet, daß die inländischen Hersteller auf ihren Heimatmärkten ihre beherrschende Stellung bewahren. Erhalten wird diese Lage auch zu einem großen Teil durch das wirtschaftliche Verhalten der Teilnehmer an einem engen oligopolistischen Markt. Mit der Vollendung des Binnenmarktes werden viele der künstlichen Unterstützungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten abgebaut werden, während gleichzeitig eine strategische Planung auf Gemeinschaftsebene und weniger auf nationaler Ebene an die Stelle der früheren eher nationalistischen Haltung treten wird. Aus wirtschaftlicher Sicht werden die Hersteller nicht lediglich dadurch überleben, daß sie dank staatlicher Interventionen eine beherrschende Stellung auf ihren Heimatmärkten ausüben. Heutzutage sind die nationalen Märkte zu klein, um die Rentabilität großer Produktionsunternehmen zu gewährleisten.

Die Kraftfahrzeugindustrie ist mittlerweile weitgehend ein weltweiter Industriezweig. Um überleben zu können, müssen die Hersteller auf den Weltmärkten miteinander in Wettbewerb treten und verkaufen. Die künftige Lebensfähigkeit der europäischen Industrie wird in erster Linie durch ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre Dynamik auf dem Binnenmarkt bestimmt werden. Durch die Gewährleistung eines freien und lauten Wettbewerbs auf dem Binnenmarkt kann die Kommission zu einer gesunden Entwicklung des Kraftfahrzeugsektors beitragen und sicherstellen, daß sich die Unternehmen rechtzeitig den sich verändernden Marktverhältnissen anpassen.

Unter bestimmten Umständen kann die Gewährung nationaler Beihilfen an Automobilhersteller mit dem gemeinsamen Interesse vereinbar sein. In einem so preissensiblen Industriezweig wie dem Sektor Großserien-Personenkraftwagen ist die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen durch Beihilfen hoch. Da die Integration des Marktes der Gemeinschaft immer rascher vor sich geht, ist eine aktive Politik der Gemeinschaft auf diesem Gebiet dringend erforderlich.

DG IV's Wettbewerbsberichte sowie Studien von Experten des Sektors⁽¹⁾ zeigen deutlich, daß jeder größere Kraftfahrzeughersteller in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren erhebliche staatliche Beihilfen erhalten hat. Mehrere Großunternehmen wurden vor dem Konkurs bewahrt. Die Zusammensetzung der europäischen Automobilindustrie spiegelt heute diese staatlichen Finanzhilfen wider. Auch die Regionalbeihilfen waren ein erhebliches Merkmal dieses Sektors. Angesichts der strategischen Bedeutung des Kraftfahrzeugsektors für die Wirtschaft der größeren Mitgliedstaaten waren die staatlichen Behörden bereit, ihre inländischen Kraftfahrzeughersteller immer dann zu unterstützen, wenn sie mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Dies hatte zur Folge, daß im Gegensatz zu anderen Sektoren kein Hersteller vom Markt verschwand.

Bisher war es der Kommission nur möglich, eine teilweise Kontrolle über die Beihilfenzahlungen an Kraftfahrzeughersteller auszuüben. Soweit Beihilfen aufgrund bestehender Beihilferegeln gewährt wurden, die zuvor von der Kommission genehmigt worden waren, gab es keine vorherige Prüfung der Begründetheit von Beihilfen in Einzelfällen. Außerdem wurden der Kommission nicht systematisch Angaben geliefert, weshalb es unmöglich ist, sich einen umfassenden Überblick über den Umfang der Beihilfen an die Kraftfahrzeugindustrie zu verschaffen. Grobe Schätzungen anhand unvollständiger Angaben zeigen, daß der Automobilsektor zwischen 1981 und 1986 nationale Beihilfen von mindestens 11 Milliarden ECU erhielt (2). (Für die Umstrukturierung der Stahlindustrie im selben Zeitraum wurden 33 Milliarden ECU gezahlt.) Es besteht Grund zu der Annahme, daß nationale Regelungen über Regional-, Innovations- und sonstige Beihilfen bisweilen dazu benutzt werden, normale Modernisierungs- und Ersatzinvestitionen auf eine Weise zu finanzieren, die für die Kommission normalerweise nicht anwendbar wäre und die zu Wettbewerbsverzerrungen führen dürfte, da sie dem Begünstigten einen künstlichen Vorteil verschafft. Der EFRE und die EIB finanzieren ebenfalls Modernisierungsinvestitionen. Mit dem nunmehr für die Strukturfonds vorgeschlagenen Übergang von der Projektfinanzierung zur

(1) The Motor Industry Research Unit : State Aid to the European Motor Industry, Norwich, 1987.

(2) Mindestbetrag, der anhand unvollständiger Angaben errechnet wurde, die nicht alle Unternehmen einschließen. Mehr als 50% dieses Betrags wurde an verlustbringende staatliche Unternehmen gezahlt.

Programmfinanzierung werden der Kommission noch weniger Informationen zugänglich sein als derzeit. In der Vergangenheit waren mehrere Rettungsbeihilfen Ad-hoc-Maßnahmen, die entweder überhaupt nicht oder verspätet gemeldet wurden, was die Möglichkeit einer Einbeziehung der gemeinschaftlichen Dimension in nationale Umstrukturierungsprogramme einschränkte.

In Ermangelung einer systematischen Kontrolle war die Kommission gezwungen, Einzelfälle auf einer Ad-hoc-Basis ohne Bezugnahme auf einen Gemeinschaftsrahmen zu behandeln.

In ihrer Mitteilung von 1981 über die Automobilindustrie betonte die Kommission die Notwendigkeit eines globalen Vorgehens gegenüber staatlichen Beihilfen im Kraftfahrzeugsektor, um zu einer Kohärenz zu gelangen, "in der die Gefahr des gegenseitigen Überbietens gebannt ist und die vom gemeinsamen Standpunkt aus kostspielige Verschwendung unterbleibt". Umrissen wurde die Möglichkeit einer nachträglichen Überwachung staatlicher Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 93 Absatz 1. In den Jahren 1981 und 1982 richtete die GD IV Schreiben an die Mitgliedstaaten, in denen diese um ihre Mitarbeit gebeten wurden. Da die eingegangenen Antworten aber nur bruchstückhaft und unangemessen waren, wurde diese Überlegung nicht weiter verfolgt.

III. Vorschläge für künftige Maßnahmen

Die künftige Beihilfenpolitik der Kommission muß auf den Prozeß der Schaffung eines Einheitsmarktes ohne Binnengrenzen bis 1992 abgestimmt werden. Je mehr die Marktintegration fortschreitet, desto mehr bekommen die Wettbewerber, die keine Beihilfen erhalten, die von der Beihilfegewährung verursachten Wettbewerbsverzerrungen zu spüren. Alle Hersteller haben Anspruch auf ein konsequentes Vorgehen, das mit dem Vertrag vereinbar ist. Gleichzeitig kann der Prozeß der Marktintegration bewirken, daß die Mitgliedstaaten immer mehr dazu neigen, Unternehmen, die nicht mehr in der Lage sind, einem lautereren Wettbewerb auf einem immer besser funktionierenden Markt standzuhalten, Beihilfen zu gewähren, um ihr Überleben zu gewährleisten. Zunächst besteht die Gefahr, daß die Mitgliedstaaten danach trachten, Industriezweigen oder Schlüsselunternehmen, denen nach ihrer Auffassung aus strategischer Sicht große wirtschaftliche Bedeutung auf nationaler Ebene zukommt, Finanzhilfen zu gewähren, um ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern im Gemeinsamen Markt zu stärken. Sodann kann ein zu großes Vertrauen auf staatliche Beihilfen bei der industriellen Anpassung die Wettbewerbsfähigkeit dadurch beeinträchtigen, daß die Hersteller für Marktveränderungen weniger empfänglich sind. In der Vergangenheit veranlaßte die Überzeugung, daß die öffentliche Hand alle Verluste übernehmen wird, manche

Unternehmen, die erforderliche Umstrukturierung bis zu einem Zeitpunkt zu verschieben, in dem sie ohne größere Schwierigkeiten durchgeführt werden könnte, machte dafür aber mitunter radikalere, schmerzvollere und weiterreichende strukturelle Veränderungen erforderlich. Schließlich besteht sogar die Gefahr, daß handelspolitische Maßnahmen von Herstellern dritter Länder untergraben werden, die aus verschiedenen Gründen, zu denen auch der Wunsch nach einer Umgehung von Handelsbeschränkungen zählen mag, in Fördergebieten investieren. Eine solche Politik schafft keine optimalen wirtschaftlichen Voraussetzungen auf Gemeinschaftsebene.

Daher benötigt die Kommission eine umfassende, koordinierte und transparente Strategie gegenüber staatlichen Beihilfen, wenn die Industrie international wettbewerbsfähig sein soll und wenn die Ziele des Binnenmarktes auch wirklich erreicht werden sollen. Auf der Grundlage des Beazley-Berichts stellte das Europäische Parlament fest, daß staatliche Beihilfen größere Verzerrungen verursachen, und forderte, daß staatliche Beihilfen transparenter gestaltet werden und daß die Kommission energische Maßnahmen ergreift, um Mißbräuche zu vermeiden.

Die Kommission kann staatliche Beihilfen in diesem Sektor nur dann genehmigen, wenn sich nachweisen läßt, daß die Beihilfen aus Sicht der Gemeinschaft gerechtfertigt sind. Folglich ist es erforderlich, die wirtschaftlichen Ziele der geplanten Beihilfe herauszustellen und zu unterscheiden zwischen Beihilfen, die nur im Interesse eines Unternehmens liegen und ihm einen unangemessenen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern verschaffen (beispielsweise Beihilfen für Modernisierungs- oder Ersatzinvestitionen), und Beihilfen, die den Empfänger zwar unmittelbar begünstigen, für den fraglichen Sektor oder die fragliche Region aber von dauerhaftem Nutzen sind, ohne daß der innergemeinschaftliche Handel in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise beeinträchtigt wird. Beihilfen für Lastkraftwagenhersteller, die Letzteren den Abbau von Kapazitäten ermöglichen, können im Interesse anderer Hersteller liegen, da sie durch den Abbau der Überkapazität auf Gemeinschaftsebene zu gesünderen Marktverhältnissen für alle Hersteller beitragen. Solche Beihilfen bewirken, daß das strukturelle Gleichgewicht verbessert wird und überschüssige Produktionskapazitäten nicht künstlich erhalten werden. Beihilfen an Hersteller, mit denen Verluste gedeckt werden sollen, die auf die Erhaltung unwirtschaftlicher Überkapazitäten oder auf die Nichtanpassung an die Marktnachfrage zurückgehen, und die nicht an eine Rationalisierung und Umstrukturierung gebunden sind, wirken sich hingegen nachteilig auf die Marktstruktur aus und beeinträchtigen sogar den Marktpreis, der sonst von anderen Herstellern verlangt worden wäre, was deren Rentabilität schmälert. Solche Beihilfen behindern die strukturellen Anpassungen, die ohne Beihilfen durch-

geführt würden, und machen es für die Wettbewerber, die keine oder weniger Beihilfen erhalten, unmöglich, unter gleichen Bedingungen miteinander in Wettbewerb zu treten. Bei der Prüfung von Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen muß die Kommission sicherstellen, daß die Beihilfen zu tiefgreifenden Änderungen sowie zu einer langfristigen Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Diese Beurteilung sollte aus der Sicht der Gemeinschaft vorgenommen werden.

Angesichts der von mehreren Herstellern angekündigten Pläne zur Kapazitätsausweitung des wachsenden japanischen Marktanteils aus der Sicht der Direktimporte und der Inlandsinvestitionen sowie der wachsenden Möglichkeiten für Einfuhren aus Drittländern mit unterbewerteten Währungen können erneute Überkapazitäten in der Automobilindustrie mittelfristig nicht ausgeschlossen werden.

Angesichts der vorerwähnten immer größeren Wettbewerbsanfälligkeit in diesem Sektor kann die Kommission nur dann eine erfolgreiche Politik betreiben, wenn es ihr ermöglicht wird, vor der Beihilfenzahlung Stellung zu Einzelfällen zu nehmen. Nur so kann sie gewährleisten, daß die Intensitäten und die Modalitäten der Beihilfe der jeweiligen Lage angepaßt sind und daß die Beihilfe aus der Sicht der Gemeinschaft beurteilt wird. Ein System der nachträglichen Kontrolle wäre unangemessen, auch wenn es in der Praxis die Transparenz erhöhen könnte. Wenn ein Mitgliedstaat eine Beihilfe unter Beachtung der Bedingungen und Kriterien einer von der Kommission zuvor genehmigten Regelung gezahlt hat, wird die Kommission rechtlich daran gehindert, einzuschreiten, um eine Beihilfe in Einzelfällen zu verringern oder abzuschaffen. Daher gibt nur ein System der vorherigen Kontrolle, wie es für Beihilfen an die Stahl- bzw. Synthesefaserindustrie gilt, der Kommission die Möglichkeit, ihre Politik zu verwirklichen.

Da die meisten Großunternehmen bereits umstrukturiert haben oder derzeit umstrukturieren und da im Zuge der Vollendung des Binnenmarkts eine Überwachung der staatlichen Beihilfen immer notwendiger wird, ist nunmehr die Zeit für die Einführung eines Systems der vorherigen Kontrolle gekommen. Praktisch alle größeren Hersteller erwirtschaften nun wieder Gewinne, während die Nachfrage im Kraftfahrzeugsektor gleichzeitig hoch ist. Die Gefahr künftiger Überkapazitäten ist aber durchaus gegeben, denkt man an die Expansionspläne der Großunternehmen, von denen jedes "Nummer 1 in Europa" werden möchte. Bei Personenkraftwagen ist der Preiswettbewerb besonders stark. Die Kommission muß deutlich machen, daß bestimmte Arten staatlicher Beihilfen - beispielsweise Beihilfen zur Deckung von Verlusten aus Preiskämpfen oder aufgrund unzulänglicher Leistungen der Unternehmen auf Ebene der Erzeugnisse und des Service - nicht zulässig sind.

Im Kraftfahrzeugsektor gibt es eine Überkapazität bei Lastkraftwagen und Omnibussen. Außerdem besteht die Gefahr, daß die derzeitige fast hundertprozentige Kapazitätsauslastung bei Personenkraftwagen nicht beibehalten werden kann. Wegen der wirtschaftlichen, industriellen, sozialen und politischen Bedeutung dieses Industriezweiges ist es unerläßlich, daß die Kommission rechtzeitig von Beihilfevorhaben unterrichtet wird, damit deren Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Interesse in vollem Umfang beurteilt werden kann. Zweck einer vorherigen Kontrolle ist es sicherzustellen, daß alle Hersteller ihre industrielle Strategie frei planen und ihre eigene Reaktion auf Marktentwicklungen frei bestimmen können, ohne durch ungerechtfertigte Vergünstigungen für ihre Wettbewerber benachteiligt zu werden. Die Kommission sollte nicht danach trachten, der Automobilindustrie eine industriepolitische Strategie vorzuschreiben, da diesbezügliche Entscheidungen am besten der Industrie und dem Markt selbst überlassen werden sollten. Aufgabe der Kommission ist es sicherzustellen, daß die Verwirklichung des Binnenmarktes nicht durch mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare staatliche Beihilfen für inländische Hersteller behindert wird. In diesem Zusammenhang ist auch eine enge Koordinierung bei der Gewährung von Gemeinschaftsmitteln an diesen Sektor erforderlich, damit nur bestimmte Investitionsarten finanziert werden.

In Bezug auf die Frage ob die vorherige Kontrolle staatlicher Beihilfen in diesem Sektor auch die Fahrzeugteilhersteller einbeziehen sollte, muß berücksichtigt werden, daß der Lage im Sektor Kraftfahrzeugteile zwar eine wachsende Bedeutung zukommt. Dieser Industriezweig wirft aber Definitionsprobleme auf und setzt sich aus tausenden kleiner und mittlerer Unternehmen zusammen. Aus wettbewerblicher Sicht handelt es sich außerdem mehr um ein Konzentrationsproblem und weniger um ein Problem unkontrollierter staatlicher Beihilfen. Die Kommission könnte zunächst für einen Zeitraum von zwei Jahren eine vorherige Kontrolle einführen und nach Ablauf dieses Zeitraums die Nützlichkeit eines solchen Systems überprüfen. Um sich auf die wichtigeren Fälle konzentrieren zu können, in denen die Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen groß ist, wird vorgeschlagen, das Erfordernis der vorherigen Meldung nur auf Beihilfefälle anzuwenden, in denen die Kosten des für eine Förderung in Betracht gezogenen Vorhabens einen von der Kommission noch festzulegenden Schwellenwert übersteigen.

Wie bereits dargelegt, ist es aber wichtig, daß die Kommission in vollem Umfang von allen Beihilfen an diesen Sektor unterrichtet wird. Daher sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, alljährlich einen Bericht vorzulegen, aus dem alle Einzelheiten der Beihilfeszahlungen an Kraftfahrzeughersteller hervorgehen. Es empfiehlt sich, die Mitgliedstaaten zur Durchführung des fraglichen Systems zu hören, um ihre volle Mitarbeit zu erlangen.

16.12.88

Beschluß
des Bundesrates

zu den

Rahmenrichtlinien der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften für Staatsbeihilfen zugunsten der Automobilindustrie

- Auf dem Wege zu einer umfassenden Politik gegenüber den
staatlichen Beihilfen im Kraftfahrzeugsektor -

Der Bundesrat hat in seiner 596. Sitzung am 16. Dezember 1988
zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten begrüßt der Bundesrat grundsätzlich alle Maßnahmen, die zum Abbau bzw. zur Verhinderung von sektoralen Staatsbeihilfen dienen. Diese konservieren in der Regel überholte Branchenstrukturen und können dazu beitragen, den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes zu verzerren.
2. Der Bundesrat teilt die Auffassung der EG-Kommission über die große Bedeutung der Kraftfahrzeugindustrie für die Gemeinschaft und die dort beschäftigten Arbeitnehmer. Dies rechtfertigt aber nicht die von der EG-Kommission im Rahmen einer umfassenden, koordinierten und transparenten Strategie in Erwägung gezogene Verpflichtung zur Vorabnotifizierung aller Beihilfevorhaben zugunsten von Unternehmen der Automobilindustrie von einer bestimmten Größenordnung an. Der Bundesrat lehnt daher die von der Kommission als "Rahmenrichtlinie" bezeichnete Regelung in ihrer Gesamtheit ab.

...

Eine zusätzliche Prüfung bereits genehmigter Förderprogramme auf Konformität mit der aktuellen Kommissionspolitik und jährliche Berichte über alle Beihilfezahlungen an einen Wirtschaftszweig, der nicht zu den "sensiblen" Sektoren gehört, sind nach Auffassung des Bundesrates nicht hinnehmbar.

3. Für die Zulassung bzw. das Verbot von sektoralen Beihilfen müssen nach Auffassung des Bundesrates in den einzelnen Branchen grundsätzlich die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Es ist daher nicht einsehbar, warum die EG-Kommission gerade für die Automobilindustrie ein verwaltungsaufwendiges und bürokratisches Beihilfereglement einführen will. Solche Maßnahmen stehen im Widerspruch zu den Bemühungen der EG-Kommission um Verwaltungsvereinfachung in der Gemeinschaft, die vom Bundesrat ausdrücklich begrüßt wurden - BR-Drucksache 280/88 (Beschluß) -.

Die Vorschriften in Artikel 92 ff. des EWG-Vertrages reichen nach Auffassung des Bundesrates vollkommen aus, um wettbewerbsverzerrende Beihilfen an einzelne Unternehmen bestimmter Branchen zu verbieten.

4. Der Bundesrat sieht keine Regelungslücke und damit auch keinen Regelungsbedarf. Beihilfen außerhalb von genehmigten Förderprogrammen bedürfen ohnehin einer vorherigen Einzelnotifizierung. Im übrigen sieht der Bundesrat für den Fall, daß Rahmenregelungen im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen als erforderlich angesehen werden sollten, Artikel 94 des EWG-Vertrages als einschlägige Rechtsgrundlage an.
5. Nachdrücklich lehnt der Bundesrat die Absicht der EG-Kommission ab, auch für Beihilfen zugunsten der Automobilindustrie im Rahmen von bereits genehmigten Regionalprogrammen sowie von Forschungs-, Entwicklungs- oder Umweltschutzprogrammen, eine Vorabnotifizierung vorzusehen. Nachdem auf Betreiben

Drucksache 538/88 (Beschluß)

der EG-Kommission bereits die regionalen Fördergebiete reduziert und die Förderhöchstsätze abgesenkt wurden, sind von den deutschen Regionalbeihilfen und auch von den übrigen durch die EG-Kommission genehmigten Programmen mit Sicherheit keine Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des gemeinsamen Marktes zu befürchten. Dies gilt auch für eine eventuelle Förderung von Automobilunternehmen.

6. Der Bundesrat sieht die akute Gefahr, daß schon mit Einführung der Rahmenregelung in der zur Zeit diskutierten Form auch Zulieferunternehmen mit einbezogen werden. Nach der vorgelegten Definition werden nämlich zur Kraftfahrzeugindustrie neben Betriebsstätten für Montage und Komponentenerstellung ebenfalls die Produzenten sogenannter "Hauptbestandteile" für das Automobil gezählt.

Eine zusätzliche Gefahr sieht der Bundesrat in der möglichen Einbeziehung weiterer Zulieferteile für die Automobilherstellung. Die sich daraus ergebenden Abgrenzungsprobleme würden eine praktikablere Handhabung der Richtlinie erst recht unmöglich machen.

Im übrigen weist der Bundesrat darauf hin, daß die Zulieferindustrien ganz überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen bestehen.

7. Von einer Verwirklichung der Kommissionsvorstellungen befürchtet der Bundesrat eine bürokratische und nicht zuletzt deshalb ineffiziente Reglementierung eines wichtigen Wirtschaftszweiges. Er sieht die Gefahr, daß mit dieser Rahmenregelung eine weitere Präjudizierung auch für andere Sektoren geschaffen würde und über die Beihilfepolitik der Ansatz für eine sektorale Steuerung der Regionalförderung

...

und der übrigen Wirtschaftsförderung, darüber hinaus aber auch der gesamten Wirtschaft durch die Kommission gegeben wäre. Der Bundesrat lehnt eine so verstandene Beihilfepolitik auch aus grundsätzlichen ordnungspolitischen Erwägungen entschieden ab. Bezüglich der eigenständigen Regionalpolitik der Länder verweist er auf seine früheren Beschlüsse - BR-Drucksachen 367/87 (Beschluß) und 121/88 (Beschluß) -.

8. Der Bundesrat hat sich wiederholt dafür ausgesprochen, die Gemeinschaft nach außen hin nicht abzuschotten. Insofern dürfen auch gegen Hersteller aus Drittländern keine Maßnahmen ergriffen werden, wenn diese in Gebieten der Gemeinschaft investieren.
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, der Rahmenregelung für die Automobilindustrie nicht zuzustimmen und dem Bundesrat über den Fortgang der Verhandlungen zu berichten.