

Brüssel, den 6. Oktober 2004

EU-US-Abkommen über zivile Großraumflugzeuge von 1992: wichtige Fakten und Zahlen

Das EU-US-Abkommen von 1992

Bis Ende der 70er Jahre hatten die USA auf dem Markt für zivile Großraumflugzeuge de facto eine Monopolstellung. In den 80er Jahren trat das Airbus-Konsortium (gegründet 1969) aktiv in den Wettbewerb ein. Die USA reagierten besorgt auf die europäische Konkurrenz und die angebliche Subventionierung der Entwicklung der ersten Airbusmodelle durch die europäischen Regierungen. Dies führte zu größeren Streitigkeiten, da die europäische Seite ebenso besorgt war über die Subventionierung US-amerikanischer Hersteller durch NASA- und Militärprogramme.

Ende der 80er Jahre begannen die EU und die USA bilaterale Verhandlungen über die Begrenzung staatlicher Beihilfen für den Großraumflugzeugsektor. Ergebnis der Verhandlungen war 1992 die Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der EG und den USA über den Handel mit zivilen Großraumflugzeugen, das deutlich strengere Disziplinen für staatliche Beihilfen beiderseits des Atlantiks vorsieht als die einschlägigen WTO-Regeln. Das Abkommen regelt im Detail die Formen und Grenzen der zulässigen Beihilfen, außerdem enthält es die Verpflichtung zu Transparenz und verpflichtet beide Seiten zur Vermeidung von Handelsstreitigkeiten.

Disziplinen für die EU- und US-Unterstützung

- Das Abkommen legt eine Höchstgrenze für die direkte staatliche Unterstützung von Programmen zur Entwicklung neuer Flugzeuge fest (33 % der Gesamtentwicklungskosten). Diese Unterstützung (Anschubinvestitionen in Form rückzahlbarer direkter Darlehen) ist zu verzinsen, und zwar mit einem mindestens die Darlehenskosten der Regierung deckenden Zinssatz, und innerhalb von maximal 17 Jahren zurückzuzahlen. Diese Disziplin gilt im Wesentlichen für die in Europa überwiegend übliche Form der staatlichen Unterstützung.
- In dem Abkommen wird außerdem festgelegt, dass die indirekte Unterstützung (z. B. Vorteile für Luftfahrtanwendungen der NASA oder von Militärprogrammen) auf 3 % des Umsatzes der inländischen Großraumflugzeugindustrie beschränkt sein sollte. Diese Disziplin zielt in erster Linie auf das Förderungssystem der USA ab. Im Unterschied zu dem europäischen System rückzahlbarer Anschubinvestitionen, ist eine Rückzahlung indirekter Beihilfen nicht vorgeschrieben, und die großzügige Höchstgrenze von 3 % ist auf der breiteren Basis des Jahresumsatzes der Großraumflugzeugindustrie bemessen.

Staatliche Unterstützung in Europa

Die europäischen Regierungen gewähren Airbus beim Start eines Programms rückzahlbare Anschubinvestitionen, keine Zuschüsse. Damit unterstützen sie die Technologieforschung und -entwicklung in Europa genauso wie die US-Regierung die amerikanische Forschung und Entwicklung (FuE) durch Programme der NASA, der FAA, des Verteidigungsministeriums und Steuervorteile bei der Ausfuhr. Allerdings geben die EU-Regierungen dreimal weniger für Luftfahrt-FuE aus als die US-Regierung.

Alle Darlehen europäischer Regierungen für Airbusprogramme seit Inkrafttreten des EU-US-Abkommens über den Handel mit zivilen Großraumflugzeugen von 1992 entsprachen uneingeschränkt den Regelungen und dem Geist des Abkommens, und dies wird auch bei alle künftigen Airbusprogrammen so sein. Die USA bestreiten dies nicht.

- Von den acht Airbus-Flugzeugprogrammen seit 1990 wurden nur drei zu Beginn aus staatlichen Mitteln unterstützt.
- Airbus zahlt während der gesamten Laufzeit eines Flugzeugprogramms Lizenzgebühren an die Regierungen. Zinsen und Kapital werden bei Lieferung zurückgezahlt, schon bevor die Programme die Kosten decken und unabhängig vom Verkaufspreis.

US-Subventionen

Dank der Subventionen der US-Regierung, überwiegend in Form von Rüstungs- und NASA-Verträgen, Forschungs- und Entwicklungsausgaben und steuerlichen Subventionen, konnte die US-Luftfahrtindustrie ihre weltweit beherrschende Rolle über 50 Jahre lang aufrechterhalten.

- Im Unterschied zu den europäischen Anschubinvestitionen muss diese Unterstützung nicht zurückgezahlt werden und wird auch tatsächlich nicht zurückgezahlt.
- Seit 1992 hat Boeing von der US-Regierung Subventionen von rund 23 Mrd. USD erhalten.
- Allein im Geschäftsjahr 2003 belief sich die indirekte staatliche Unterstützung der US-Industrie im Bereich zivile Großraumflugzeuge auf 2,74 Mrd. USD. Dies entspricht rund 11,9 % des Jahresumsatzes dieser Industrie in 2003.
- Seit 1990 hat Boeing immer größere Teile seiner zivilen Luftfahrtprogramme in andere Länder (z. B. Japan, über 60 % der 7E7) ausgelagert. Diese werden von den Regierungen dieser Länder subventioniert, so dass Boeings Luftfahrtprogramme auch im Ausland noch erhebliche Subventionen erhalten.
- Seit 1990 hat Boeing mit Hilfe ausländischer Vertriebsgesellschaften (offshore Foreign Sales Companies – FSC) über 1,2 Mrd. USD an Bundessteuern vermieden. Dies ist eine direkte (rechtswidrige) staatliche Subvention und ein Verstoß gegen die internationalen Regeln.

Das eigentliche Problem ist aber die Wettbewerbsfähigkeit: Von 2001 bis 2003 hat Boeing nur 2,8 Mrd. USD an Eigenmitteln für FuE und investive Ausgaben im Bereich Zivilluftfahrt aufgewendet, Airbus dagegen 9,4 Mrd. USD. Mangelnde FuE und Investitionen haben dazu geführt, dass Boeing seit 1990 keine neuen Programme mehr eingeleitet hat.

US-Subventionen in Form von Rüstungsaufträgen

Boeings umfangreiche Zivilflugzeugsparte profitiert erheblich von militärischen FuE-Programmen und preislich überhöhten Aufträgen des Verteidigungsministeriums etwa über den Kauf von später umzubauenden, überteuerten Zivilflugzeugen. Hierzu zwei Beispiele aus jüngerer Zeit:

- Im Zusammenhang mit dem möglichen Verkauf des B-767 Tankerflugzeugs ermittelt Morgan Stanley 2003 in einem Bericht eine Subventionsspanne von 9 % bzw. einen Vorteil zwischen 1,6 und 2,3 Mrd. USD für Boeing. In dem Bericht wird argumentiert, dass der Leasingvertrag dem Wert von mindestens 700 festen Lieferungen von B-737 entspricht, dass die normale Gewinnspanne der 767 bei 6 % liegt, das Pentagon Boeing aber bis zu 15 % einräumen will.
- Am 14. Juni 2004 erteilte die US-Navy Boeing einen Auftrag mit einem potenziellen Wert von rund 44 Mrd. USD bis 2030 für die Produktion und Wartung von 108 zivilen B-737 und ihren Umbau in Langstrecken-U-Boot-Jäger. Die Flugzeuge werden anscheinend in Boeings zivilen Werken in Wichita, Kansas, und Renton, Washington, gebaut.

US-Subventionen in Form von FuE-Geldern

Boeings umfangreiche Zivilflugzeugsparte profitiert erheblich von den FuE-Programmen der NASA und des Pentagon. Allein 2003 erhielt Boeing Subventionen in Höhe von 2,74 Mrd. USD, wovon rund 2 Mrd. USD vom Verteidigungsministerium stammen und über 600 Mio. USD von der NASA.

Übernimmt die Regierung den größten Teil der FuE-Ausgaben für ein bestimmtes Luftfahrtprodukt, reduziert sich der FuE-Aufwand für den wichtigsten potenziellen Verwender der Technologien, Boeing. Dies gilt auch dann, wenn die FuE letztlich nicht erfolgreich ist.

Subventionierung der geplanten Boeing 7E7: über 6 Mrd. USD

Geplant sind Subventionen für das 7E7-Programm der Bundesstaaten Washington (3,2 Mrd. USD), Kansas (0,5 Mrd. USD) und Oklahoma (0,35 Mrd. USD). Die 7E7-Subventionen des Bundesstaates Washington alleine sind ungefähr so hoch wie die europäische Anschubinvestition für den A380. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die A380-Anschubinvestition zurückgezahlt wird und mit dem Abkommen von 1992 vereinbar ist, die Unterstützung des Bundesstaates Washington aber nicht. Auch die 7E7-Produktionsbeihilfen verstoßen gegen das Abkommen. Hinzu kommen noch die geplanten japanischen Subventionen für die 7E7 in Höhe von rund 1,6 Mrd. USD.

Verbindungen zwischen der EU und den USA im Luftfahrtsektor

Zahlreiche europäische Unternehmen sind an den US-Programmen beteiligt und umgekehrt.

Airbus A380 – US-Zulieferer	
Eaton	Hydraulik
General Electric	Motoren
Goodrich	Hauptfahrwerk, Evakuierungssysteme, Innenbeleuchtung
Honeywell	Avionik
Northrop Grumman	Navigationsausrüstung
Parker Hannifin	Treibstoff, Flugsteuerung, Hydraulik u. Druckluftsysteme

Boeing 7E7 – Europäische Zulieferer	
Cobham (UK)	Pumpen und Ventile
Dassault Systèmes (Frankreich)	Software und Instrumente
Finmeccanica (Italien)	Flugzeugteile
GKN (UK)	Materialtechnologieentwicklung
Groupe Latécoère (Frankreich)	Strukturentwicklung
Rolls-Royce (UK)	Motoren

- Airbus hat seit 1990 rund 50 Mrd. USD in den USA ausgegeben, 15 Mio. pro Tag, 5,6 Mrd. pro Jahr.
- Airbus bietet 120 000 Arbeitsplätze in der US-Luftfahrtindustrie.
- Boeing verlagert weiter durch Auslagerung an ausländische Zulieferer Arbeitsplätze ins Ausland.
- Boeing profitiert indirekt über seine europäischen Partner von den europäischen Anschubinvestitionen.

Wichtige Fakten und Zahlen

- 23 Mrd. USD Subventionen von der US-Regierung an Boeing seit 1992.
- 1 Mrd. USD rechtswidrige FSC/ETI-Subventionen an Boeing zwischen 2000 und 2003, und Boeing erhält weiter rund 200 Mio. USD pro Jahr.
- 2,7 Mrd. USD Subventionen an Boeing allein 2002: Dies entsprach 8,6 % des Jahresumsatzes von Boeing in 2002, d. h. fast das Dreifache der in dem Abkommen von 1992 festgelegten 3 %-Grenze. 2003 ist die Situation ähnlich.