

über die Einfuhr von Kraftfahrzeugen
und die Kraftfahrzeug-Montageindustrie in Irland

Artikel 1

Irland wird ermächtigt, die für die Kraftfahrzeugmontage und die Kraftfahrzeugeinfuhr geltende Regelung, im folgenden „Scheme“ genannt, die nach dem „Motor Vehicles (Registration of Importers) Act, 1968“, im folgenden „Act“ genannt, durchgeführt wird, bis zum 1. Januar 1985 beizubehalten.

Artikel 2

1. Vom Beitritt an sind alle im Rahmen des „Act“ eingetragenen und weiterhin die Eintragungsvoraussetzungen erfüllenden Einfuhr-/Montagebetriebe, die in der Gemeinschaft hergestellte Kraftfahrzeugmarken einführen und montieren, ermächtigt, bereits montierte Fahrzeuge von in anderen Mitgliedstaaten hergestellten Marken und mit Ursprung in diesen Mitgliedstaaten ohne Beschränkungen einzuführen.

2. Vom 1. Januar 1974 an wendet Irland im Rahmen der Zollherabsetzungen, die es nach Artikel 32 der Beitrittsakte durchführt, eine nichtdiskriminierende Zollregelung auf die Fahrzeuge an, die von den in Absatz 1 genannten Einfuhr-/Montagebetrieben eingeführt werden.

3. Irland hat weiterhin die Möglichkeit, die Steueranteile der Zölle, die auf Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugteile erhoben werden, durch inländische Abgaben zu ersetzen, die Artikel 95 des EWG-Vertrags und Artikel 38 der Beitrittsakte entsprechen. Diese Abgaben dürfen insbesondere nicht zu einer Diskriminierung zwischen den auf folgende Waren erhobenen Zöllen führen:

- Teile, die in Irland hergestellt werden, und Teile, die aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden;
- Kraftfahrzeuge, die in Irland montiert werden, und montierte Kraftfahrzeuge, die aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden;
- Teile, die in Irland hergestellt oder aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden, und Kraftfahrzeuge, die in Irland montiert oder aus anderen Mitgliedstaaten eingeführt werden.

Artikel 3

1. Die in Artikel 2 Absatz 2 genannte Zollregelung gilt vom 1. Januar 1974 an auch für ein Globalkontingent, das Irland vom Beitritt an zugunsten der anderen Mitgliedstaaten für Kraftfahrzeuge mit Ursprung in der Gemeinschaft eröffnet, die nicht unter die Sonderregelung des „Scheme“ fallen.

2. Das Volumen dieses Kontingents wird jedes Jahr auf der Grundlage eines Hundertsatzes der Zahl der in Irland im voraufgegangenen Jahr montierten Kraftfahrzeuge festgesetzt. Dieser Hundertsatz beträgt für 1973 3 v. H.; er wird jährlich um einen Punkt bis auf 14 v. H. im Jahre 1984 erhöht.

Irland kann das Volumen dieses Kontingents auf die folgenden Kraftfahrzeuggruppen aufteilen:

I. — *Personenkraftfahrzeuge*

- a) mit einem Hubraum bis 1 500 cm³
- b) mit einem Hubraum über 1 500 cm³

II. — *Nutzkraftfahrzeuge*

- a) mit einem Leergewicht bis 3,5 t
- b) mit einem Leergewicht über 3,5 t

Das Leergewicht wird nach den Vorschriften für die Einteilung der Fahrzeuge für die Zwecke der Kraftfahrzeugbesteuerung in Irland festgestellt.

3. Innerhalb dieser Unterteilung kann Irland folgende Quoten zuteilen:

Gruppe I — Personenkraftfahrzeuge 85 v. H. des Globalkontingents, unterteilt wie folgt:

- I. a) (bis 1 500 cm³) 75 v. H.
- I. b) (über 1 500 cm³) 25 v. H.

Gruppe II — Nutzkraftfahrzeuge 15 v. H. des Globalkontingents, unterteilt wie folgt:

- II. a) (bis 3,5 t) 75 v. H.
- II. b) (über 3,5 t) 25 v. H.

4. Stellt sich bei der Anwendung der Kontingentregelung heraus, daß das Kontingent aus Gründen, die auf die Aufteilung nach den vorstehenden Bestimmungen zurückzuführen sind, nicht voll ausgeschöpft wird, so kann die Kommission nach Konsultierung der irischen Regierung geeignete Maßnahmen festle-

gen, die die irische Regierung zu treffen hat, um die volle Ausschöpfung des Globalkontingents zu erleichtern.

Artikel 4

Ergeben sich aus der Durchführung dieses Protokolls, insbesondere des Artikels 2 Absatz 1, zwischen in Irland ansässigen Einfuhr-/Montagebetrieben Wettbewerbsverzerrungen, die den schrittweisen Übergang von der beim Beitritt geltenden Regelung zu der Regelung nach dem EWG-Vertrag in Frage stellen

könnten, so kann die Kommission die irische Regierung ermächtigen, geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zu treffen. Diese Maßnahmen dürfen den Endtermin der Abschaffung des „Scheme“ nicht in Frage stellen.

Artikel 5

Irland nimmt alle weiteren Anpassungen des „Scheme“ vor, die den Übergang von der beim Beitritt geltenden Regelung zu der Regelung nach dem EWG-Vertrag erleichtern.