



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 54

13. prosince 2011

Oznámení č.	Obsah	Strana
	I <i>Usnesení, doporučení a stanoviska</i>	
	STANOVISKA	
	<b>Evropský inspektor ochrany údajů</b>	
2011/C 363/01	Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o vymáhání práv duševního vlastnictví celními orgány .....	1
	II <i>Sdělení</i>	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE	
	<b>Evropská komise</b>	
2011/C 363/02	Sdělení Komise o pozastavení všeobecných cel a o autonomních celních kvótách .....	6

CS

Cena:  
3 EUR

(Pokračování na následující straně)

IV *Informace*

## INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

**Evropská komise**

2011/C 363/03	Směnné kurzy vůči euru .....	18
---------------	------------------------------	----

---

V *Oznámení*

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

**Evropská komise**

2011/C 363/04	Oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti některých antidumpingových opatření .....	19
---------------	--	----

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

**Evropská komise**

2011/C 363/05	Státní podpora – Německo – Státní podpora SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Podpora pro společnost BMW Leipzig – Výzva k předložení připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU <sup>(1)</sup> .....	20
---------------	--	----

## JINÉ AKTY

**Evropská komise**

2011/C 363/06	Informační oznámení podle čl. 10 odst. 3 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 732/2008 – Země, jež využívají zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných od 1. ledna 2012 .....	34
---------------	---	----



---

<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP

## I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

## STANOVISKA

## EVROPSKÝ INSPEKTOR OCHRANY ÚDAJŮ

**Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o vymáhání práv duševního vlastnictví celními orgány**

(2011/C 363/01)

EVROPSKÝ INSPEKTOR OCHRANY ÚDAJŮ,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 16 této smlouvy,

s ohledem na Listinu základních práv Evropské unie, a zejména na články 7 a 8 této listiny,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů <sup>(1)</sup>,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů <sup>(2)</sup>, a zejména na čl. 28 odst. 2 tohoto nařízení,

PŘIJAL TOTO STANOVISKO:

**1. ÚVOD**

1. Dne 24. května 2011 přijala Komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o vymáhání práv duševního vlastnictví celními orgány (dále jen „návrh“).

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31, (dále jen „směrnice 95/46/ES“).  
<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

**1.1 Konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů**

2. Dne 27. května 2011 zaslala Komise návrh evropskému inspektorovi ochrany údajů. Evropský inspektor ochrany údajů chápe toto sdělení jako žádost o radu institucím a orgánům Společenství, jak je předjímáno v čl. 28 odst. 2 nařízení (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (dále jen „nařízení (ES) č. 45/2001“). Ještě před přijetím návrhu <sup>(3)</sup> dala Komise evropskému inspektorovi ochrany údajů možnost vznést neformální připomínky. Evropský inspektor ochrany údajů je potěšen tímto postupem, který pomohl zdokonalit text z hlediska ochrany údajů již v rané fázi. Některé z těchto připomínek byly v návrhu zohledněny. Evropský inspektor ochrany údajů vítá odkaz na tuto konzultaci uvedený v preambuli návrhu.
3. Evropský inspektor ochrany údajů by však chtěl poukázat na některé prvky, které by v textu mohly být dále zlepšeny z hlediska ochrany údajů.

**1.2 Obecné souvislosti**

4. V návrhu jsou stanoveny podmínky a postupy při jednání celních orgánů, kdy je nebo by mělo být podrobeno zboží podezřelé z porušování práv duševního vlastnictví celní kontrole na území Evropské unie. Návrh má zlepšit právní rámec vytvořený nařízením (ES) č. 1383/2003 <sup>(4)</sup>, který nahradí.

<sup>(3)</sup> V dubnu 2011.

<sup>(4)</sup> Nařízení Rady (ES) č. 1383/2003 z 22. července 2003 o přijímání opatření celních orgánů proti zboží podezřelému z porušení určitých práv duševního vlastnictví a o opatřeních, která mají být přijata proti zboží, o kterém bylo zjištěno, že tato práva porušilo (Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 7).

5. Stanoví zejména postup, jakým mohou držitelé práv požádat celní útvar členského státu o přijetí opatření v tomto členském státě („vnitrostátní žádost“) nebo celní útvary více než jednoho členského státu o přijetí opatření v příslušném členském státě („unijní žádost“). V tomto smyslu „přijmout opatření“ znamená pozastavit propuštění zboží nebo zajistit jeho zadržení celními orgány. Dále stanoví postup, jak mohou příslušné celní útvary rozhodnout o žádosti, opatření, jež mají celní orgány (nebo úřady)<sup>(5)</sup> následně přijmout (tj. pozastavení propuštění zboží, zadržení nebo likvidace zboží), a související práva a povinnosti.

6. V tomto smyslu probíhá zpracování osobních údajů různými způsoby: když držitel práva podá svou žádost celnímu orgánu<sup>(6)</sup> (článek 6); když je žádost zaslána Komisi (článek 31); když je rozhodnutí celního orgánu zasláno jednotlivým příslušným celním úřadům (čl. 13 odst. 1) a v případech unijních žádostí celním orgánům ostatních členských států (čl. 13 odst. 2).

7. Zpracování údajů dle návrhu nařízení se netýká pouze osobních údajů držitele práv ve smyslu přenosu žádostí a rozhodnutí od držitelů práv celním orgánům, mezi členskými státy a mezi členskými státy a Komisí. Například podle čl. 18 odst. 3 poskytnou celní orgány držitelům rozhodnutí na jeho žádost jména a adresy odesílatele, příjemce, deklaranta či držitele zboží<sup>(7)</sup>, jakož i další informace týkající se tohoto zboží. V takovém případě jsou tedy zpracovávány osobní údaje jiných subjektů údajů (odesílatel, příjemce a držitel zboží mohou být fyzické nebo právnické osoby) a na požádání je vnitrostátní celní orgán zasílá držitelům práv.

8. I když to není v textu návrhu výslovně uvedeno, zdá se, když se podíváme na v současnosti platné prováděcí nařízení Komise (ES) č. 1891/2004<sup>(8)</sup> – které obsahuje

<sup>(5)</sup> Celní útvary jsou ústřední úřady, které mohou v každém členském státě přijímat formální žádosti držitelů práv, zatímco celní orgány či úřady jsou provozní závislé subjekty, které skutečně provádějí celní kontroly zboží vstupujícího na území Evropské unie.

<sup>(6)</sup> Žádost musí obsahovat mimo jiné údaje o žadateli (čl. 6 odst. 3 písm. a); pověření fyzické či právnické osoby zastupující žadatele (čl. 6 odst. 3 písm. d); jména a adresy zástupce(ů) žadatele pro věci právní a technické (čl. 6 odst. 3 písm. j).

<sup>(7)</sup> Odesílatel a příjemce jsou obvyklé dvě smluvní strany smlouvy o přepravě: odesílatel předá zboží příjemci, který nabývá vlastnictví zboží a prodává je podle pokynů odesílatele. „Deklarant“ je osoba podávající celní prohlášení vlastním jménem nebo osoba, jejímž jménem je toto prohlášení podáváno. „Držitel“ je osoba, která je vlastníkem zboží nebo která má podobné právo nakládat se zbožím, popřípadě která má zboží pod svou fyzickou kontrolou.

<sup>(8)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1891/2004 ze dne 21. října 2004, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1383/2003 o zásahu celních orgánů proti zboží podezřelému z porušení některých práv k duševnímu vlastnictví a opatřeních, která mají být přijata vůči zboží, o kterém bylo zjištěno, že tato práva porušilo (Úř. věst. L 328, 30.10.2004, s. 16).

standardní vzor žádosti, který mají používat držitelé práv – že postupy stanovené v návrhu budou rovněž zahrnovat zpracování údajů o podezření na porušení práv duševního vlastnictví některými fyzickými či právními osobami<sup>(9)</sup>. Evropský inspektor ochrany údajů zdůrazňuje, že údaje o podezření na spáchání trestného činu jsou považovány za citlivé údaje, které vyžadují zvláštní ochranu při zpracování (čl. 8 odst. 5 směrnice 95/46/ES a čl. 10 odst. 5 nařízení (ES) č. 45/2001).

9. Navíc má Komise na starosti ukládání žádostí držitelů práv o přijetí opatření do ústřední databáze (která by se měla nazývat „COPIS“), jež je zatím v přípravné fázi. Databáze COPIS bude centralizovaná platforma výměny informací pro celní operace týkající se zboží porušujícího práva duševního vlastnictví. Prostřednictvím databáze COPIS bude probíhat veškerá výměna údajů o rozhodnutích, doprovodných dokladech a sdělení mezi celními orgány členských států (čl. 31 odst. 3).

## 2. ANALÝZA NÁVRHU

### 2.1 Odkaz na směrnici 95/46/ES

10. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že v návrhu nařízení se v článku o obecné působnosti (v článku 32; 21. bodě odůvodnění) výslovně uvádí, že Komise musí dodržovat požadavky na zpracování osobních údajů dle nařízení (ES) č. 45/2001 a příslušné orgány členských států musí osobní údaje zpracovávat v souladu se směrnicí 95/46/ES.

11. V tomto ustanovení je rovněž výslovně uznána dozorčí role evropského inspektora ochrany údajů v souvislosti s údaji zpracovávány Komisi podle nařízení (ES) č. 45/2001. Evropský inspektor ochrany údajů by chtěl upozornit na chybný odkaz v článku 32 „[...] a pod dohledem nezávislého orgánu členského státu stanoveného v článku 28 uvedené směrnice“ – text by měl odkazovat na článek 28 směrnice 95/46/ES.

### 2.2 Prováděcí předpisy

12. Podle návrhu je Komise oprávněna přijmout prováděcí předpisy a definovat v nich formulář žádosti pro držitele

<sup>(9)</sup> Viz nařízení (ES) č. 1891/2004, příloha I, bod 9: „Přikládám specifické údaje o druhu nebo charakteru podvodu“, včetně dokladů anebo fotografií.

- práv (čl. 6 odst. 3)<sup>(10)</sup>. V tomto článku je však již uveden seznam požadovaných informací, které má žadatel poskytnout, včetně osobních údajů žadatele. Při stanovování základního obsahu žádosti by v čl. 6 odst. 3 mělo být také požadováno, aby celní orgány poskytly žadateli a každému dalšímu potenciálnímu subjektu údajů (např. odesílateli, příjemci nebo držiteli zboží) informace podle vnitrostátních pravidel, jež provádějí článek 10 směrnice 95/46/ES. Současně by také v žádosti měly být uvedeny stejné informace, jež mají být poskytnuty subjektu údajů za účelem zpracování Komisí podle článku 11 nařízení (ES) č. 45/2001 (vzhledem k ukládání údajů do databáze COPIS a jejich zpracování v této databázi).
13. Evropský inspektor ochrany údajů proto doporučuje, aby v čl. 6 odst. 3 byly v seznamu informací, jež mají být poskytnuty žadateli, uvedeny také informace, jež mají být poskytnuty subjektu údajů podle článku 10 směrnice 95/46/ES a článku 11 nařízení (ES) č. 45/2001.
14. Evropský inspektor ochrany údajů dále žádá, aby s ním Komise konzultovala, až bude vykonávat svou prováděcí pravomoc, aby bylo zajištěno, že nové vzorové (vnitrostátní i unijní) formuláře žádosti budou „v souladu s ochranou údajů“.
- ### 2.3 Kvalita údajů
15. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že v čl. 6 odst. 3 bodě 1 se zavádí požadavek, aby žadatelé předkládali a aktualizovali všechny dostupné informace, aby celní orgány mohly analyzovat a posoudit riziko porušení práv duševního vlastnictví. Tento požadavek představuje realizaci jedné ze zásad kvality údajů, podle níž musí být osobní údaje „přesné, a je-li to nezbytné, i aktualizované“ (čl. 6 písm. d) směrnice 95/46/ES). Evropský inspektor ochrany údajů dále vítá skutečnost, že je stejná zásada uplatněna i v čl. 11 odst. 3, který požaduje, aby „držitel rozhodnutí“ informoval příslušné celní útvary, které rozhodnutí přijaly, o všech změnách v informacích předložených v žádosti.
16. Články 10 a 11 se týkají doby platnosti rozhodnutí. Rozhodnutí celních orgánů má omezenou dobu platnosti,

v rámci které mají celní orgány přijmout opatření. Toto období lze prodloužit. Evropský inspektor ochrany údajů by chtěl zdůraznit, že žádost předložená držitelem práv (a zejména osobní údaje v ní uvedené) by po datu ukončení platnosti rozhodnutí neměla být uložena ani uchovávána vnitrostátními celními orgány a v databázi COPIS. Tato zásada vyplývá z čl. 4 odst. 1 písm. e) nařízení (ES) č. 45/2001 a z odpovídajícího čl. 6 odst. 1 písm. e) směrnice 95/46/ES<sup>(11)</sup>.

17. Stávající prováděcí nařízení<sup>(12)</sup> stanoví (čl. 3 odst. 3), že formuláře žádosti musí být celními orgány uchovávány „minimálně o jeden rok déle, než je předepsaná doba pro uvedené formuláře“. Toto ustanovení není zcela v souladu s výše uvedenými zásadami.
18. Evropský inspektor ochrany údajů tedy navrhuje vložit do návrhu ustanovení, které stanoví limit pro ukládání osobních údajů podle doby platnosti rozhodnutí. Nesmí docházet k prodlužování doby ukládání, a pokud je prodloužení odůvodněné, musí být dodrženy zásady nezbytnosti a proporcionality v souvislosti s účelem, což je třeba upřesnit. Zařazení ustanovení do návrhu, který bude bez rozdílu platný pro všechny členské státy i Komisi, zaručí zjednodušení, právní jistotu a účinnost, neboť se tím vyloučí rozporné výklady.
19. Evropský inspektor ochrany údajů vítá skutečnost, že v článku 19 (Povolené použití informací držitelem rozhodnutí) je jasně zmíněna zásada omezení účelu, neboť tento článek vymezuje, jak může držitel rozhodnutí používat mimo jiné osobní údaje odesílatele a příjemce, které mu celní orgány poskytly podle čl. 18 odst. 3<sup>(13)</sup>. Tyto údaje mohou být použity pouze za účelem zahájení řízení o stanovení možného porušení práv duševního vlastnictví držitele rozhodnutí nebo za účelem vymáhání náhrady v případě likvidace zboží podle postupu stanoveného v návrhu nařízení a podle zákonů členského státu, kde bylo zboží nalezeno. S ohledem na to, že tyto údaje mohou rovněž zahrnovat informace o podezření na spáchání trestného činu, je takovéto omezení ochranou proti zneužití těchto citlivých údajů. Toto ustanovení je dále posíleno článkem 15, který stanoví správní opatření proti držitelům práv v případě zneužití informací mimo účel

<sup>(10)</sup> V současnosti nařízení Komise (ES) č. 1891/2004 provádí nařízení (ES) č. 1383/2003, které obsahuje mimo jiné vzorové formuláře pro vnitrostátní a unijní žádosti a pokyny, jak má být formulář vyplněn (nařízení Komise (ES) č. 1891/2004 ze dne 21. října 2004, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1383/2003 o zásahu celních orgánů proti zboží podezřelému z porušení některých práv k duševnímu vlastnictví a opatřeních, která mají být přijata vůči zboží, o kterém bylo zjištěno, že tato práva porušilo (Úř. věst. L 328, 30.10.2004, s. 16)).

<sup>(11)</sup> Osobní údaje musí být „uchovávány ve formě umožňující identifikaci subjektů údajů po dobu ne delší, než je nezbytné pro dosažení účelů, pro které jsou shromažďovány nebo dále zpracovávány [...]“.

<sup>(12)</sup> Viz poznámka pod čarou 8.

<sup>(13)</sup> Toto ustanovení je v souladu s obsahem článku 57 (část III, oddíl IV) dohody TRIPS, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/trips\\_e/t\\_agm4\\_e.htm#2](http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2)

uvedený v článku 19. Kombinace těchto dvou článků ukazuje, že Komise věnuje zvláštní pozornost zásadě omezení účelu.

#### 2.4 Ústřední databáze

20. V návrhu se uvádí (v čl. 31 odst. 3), že všechny žádosti o přijetí opatření, rozhodnutí o schválení žádosti, rozhodnutí o prodloužení doby platnosti rozhodnutí a pozastavení účinnosti rozhodnutí o schválení žádosti, které obsahují také osobní údaje, se uchovávají v ústřední databázi Komise (COPIS).
21. Databáze COPIS bude tedy novou databází, jejímž účelem bude v podstatě nahradit výměnu příslušných dokumentů mezi celními orgány členských států digitálním úložištěm a systémem přenosu. Tuto databázi bude spravovat Komise, konkrétně generální ředitelství pro daně a celní unii (GR TAXUD).
22. Doposud vycházela výměna informací mezi členskými státy a Komisí z nařízení (ES) č. 1383/2003<sup>(14)</sup> a prováděcího nařízení Komise (ES) č. 1891/2004<sup>(15)</sup>. Co se týká nařízení (ES) č. 1383/2003, článek 5 umožňuje podávat žádosti členským státům elektronicky, ale nezmiňuje centralizovanou databázi. V článku 22 se uvádí, že členské státy sdělí důležité informace „o provádění tohoto nařízení“ Komisi a Komise je předá ostatním členským státům. Co se týká prováděcího nařízení, v 9. bodě odůvodnění se uvádí, že musí být stanoveny podmínky pro výměnu informací mezi členskými státy a Komisí, aby mohla Komise sledovat uplatňování nařízení a podávat o tom zprávy. V článku 8 je upřesněno, že členské státy Komisi pravidelně zasílají seznam všech písemných žádostí a opatření následně přijatých celními orgány, včetně osobních údajů držitelů práv, informací o druhu práv a příslušných výrobcích.
23. V novém textu návrhu (v čl. 6 odst. 4) je požadováno – v souvislosti s definováním obsahu žádosti – aby byly žádosti podávány elektronicky, jsou-li k dispozici počítačové nebo elektronické systémy. Navíc je v článku 31 uvedeno, že žádosti podávané vnitrostátním celním orgánům musí být předány Komisi, která je „uloží do

ústřední databáze“. Právní základ pro vytvoření databáze COPIS je tedy zřejmě omezen na kombinaci ustanovení nového čl. 6 odst. 4 a článku 31.

24. Na tomto právním základě vytváří Komise strukturu a obsah databáze COPIS. V této fázi však není řádným legislativním postupem přijato žádné další podrobné právní ustanovení, které by stanovovalo účel a charakteristiku databáze COPIS. Toto je z pohledu evropského inspektora ochrany údajů zvláště znepokojivé. Osobní údaje jednotlivců (jména, adresy a další kontaktní údaje, jakož i související informace o podezření na spáchání trestného činu) budou předmětem intenzivní výměny mezi Komisí a členskými státy a budou ukládány na dobu neurčitou v databázi, a přesto neexistuje žádný právní předpis, podle něž by si jednotlivec mohl ověřit zákonnost takového zpracování. Navíc nejsou výslovně upřesněna ani konkrétní práva na přístup a práva správy v souvislosti s různými operacemi při zpracování.
25. Jak již dříve evropský inspektor ochrany údajů upozorňoval<sup>(16)</sup>, musí být právní základ pro nástroje, které omezují základní právo na ochranu osobních údajů, jež je zakotveno v článku 8 Listiny základních práv Evropské unie, v judikatuře vycházející z článku 8 Evropské úmluvy o lidských právech a v článku 16 Smlouvy o fungování Evropské unie, stanoven v právním nástroji vycházejícím ze smluv a musí být přezkoumatelný soudem. Je to nezbytné proto, aby byla zajištěna právní jistota subjektu údajů, který musí mít možnost vycházet z jasně stanovených pravidel a uplatňovat je u soudu.
26. Evropský inspektor ochrany údajů proto vyzývá Komisi, aby upřesnila právní základ databáze COPIS, a to tak, že zařadí podrobnější ustanovení do dokumentu přijatého řádným legislativním postupem podle Smlouvy o fungování Evropské unie. Toto ustanovení musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 45/2001, popřípadě směrnice 95/46/ES. V ustanovení o databázi zahrnující mechanismus elektronické výměny musí být zejména i) určen účel operací zpracování a musí zde být stanoveno, jaká použití jsou s ním slučitelná; ii) určeno, které subjekty (celní orgány, Komise) budou mít přístup ke kterým údajům uloženým v databázi a budou mít možnost údaje upravovat; iii) zajištěno právo na přístup a informace pro všechny subjekty údajů, jejichž osobní údaje zde mohou být ukládány a vyměňovány; iv) definována a omezena doba ukládání osobních údajů na minimum potřebné pro splnění takového účelu. Dále evropský inspektor ochrany údajů upozorňuje, že v hlavním legislativním aktu musí být definovány také tyto prvky databáze: subjekt, který bude

<sup>(14)</sup> Viz poznámka pod čarou 4.

<sup>(15)</sup> Viz poznámka pod čarou 8.

<sup>(16)</sup> Viz stanovisko evropského inspektora ochrany údajů k rozhodnutí Komise ze dne 12. prosince 2007 týkající se provádění systému pro výměnu informací o vnitřním trhu, pokud jde o ochranu osobních údajů (2008/49/ES) (Úř. věst. C 270, 25.10.2008, s. 1).

databázi kontrolovat a spravovat, a subjekt, který bude mít na starosti zajištění bezpečnosti zpracování údajů obsažených v databázi.

27. Evropský inspektor ochrany údajů navrhuje, aby byl v návrhu uveden nový článek, v němž budou tyto základní prvky jasně stanoveny. Nebo by mělo být do textu návrhu vloženo ustanovení předjímající přijetí samostatného legislativního aktu, jehož návrh by měla předložit Komise, řádným legislativním postupem.
28. V každém případě musí být v prováděcích opatřeních, jež budou přijata, podrobně uvedeny funkční a technické charakteristiky databáze.
29. Ačkoli návrh v této fázi nepředjímá žádnou interoperabilitu s jinými databázemi spravovanými Komisí nebo jinými orgány, evropský inspektor ochrany údajů rovněž zdůrazňuje, že zavedení jakéhokoli druhu takovéto interoperability nebo výměny musí být především v souladu se zásadou omezení účelu: údaje musí být používány pro účel, pro který byla databáze vytvořena, a mimo tento účel nesmí být povolena žádná jiná výměna nebo propojení. Dále musí vycházet z konkrétního právního základu, který musí být zakotven ve smlouvách EU.
30. Evropský inspektor ochrany údajů je připraven zapojit se do procesu, který povede ke konečnému vytvoření této databáze, s cílem podpořit a poradit Komisi při vytváření vhodného systému, který bude „v souladu s ochranou údajů“. Proto doporučuje, aby Komise zařadila do probíhající přípravné fáze konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů.
31. Nakonec evropský inspektor ochrany údajů upozorňuje na skutečnost, že vzhledem k tomu, že vytvoření databáze bude zahrnovat zpracování zvláštních kategorií údajů (o podezření na spáchání trestného činu), musí takovéto zpracování podléhat předchozí kontrole ze strany evropského inspektora ochrany údajů podle čl. 27 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 45/2001.

### 3. ZÁVĚR

32. Evropský inspektor ochrany údajů vítá konkrétní odkaz v návrhu na použitelnost směrnice 95/46/ES a nařízení (ES) č. 45/2001 na činnosti spojené se zpracováním osobních údajů v rámci působnosti tohoto nařízení.
33. Evropský inspektor ochrany údajů by chtěl upozornit na následující body s cílem zlepšit text z pohledu ochrany údajů:
  - v čl. 6 odst. 3 by mělo být zahrnuto právo na informování subjektu údajů,
  - Komise by měla při výkonu své prováděcí pravomoci podle čl. 6 odst. 3 konzultovat evropského inspektora ochrany údajů, aby vytvořila vzorovou žádost, která bude „v souladu s ochranou údajů“,
  - v textu by měl být stanoven časový limit pro ukládání osobních údajů předložených držitelem práv, a to jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni Komise,
  - evropský inspektor ochrany údajů vyzývá Komisi, aby určila a upřesnila právní základ pro vytvoření databáze COPIS, a nabízí Komisi svou pomoc při přípravě databáze COPIS.

V Bruselu dne 12. října 2011.

Giovanni BUTTARELLI  
zástupce evropského inspektora ochrany údajů

## II

(Sdělení)

## SDĚLENÍ ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

## EVROPSKÁ KOMISE

## Sdělení Komise o pozastavení všeobecných cel a o autonomních celních kvótách

(2011/C 363/02)

## 1. ÚVOD

- 1.1 Podle článku 31 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) schvaluje pozastavení všeobecných cel a autonomní celní kvóty kvalifikovanou většinou Rada na základě návrhu Komise. Komise vydala v roce 1998 sdělení<sup>(1)</sup>, v němž vymezila hlavní zásady a postupy, jimiž se má Komise řídit při předkládání návrhů Radě.
- 1.2 Toto revidované sdělení zohledňuje cíle akčního programu „Cla 2013“ a potřeby a připomínky, které sdělily členské státy na základě semináře o pozastavení všeobecných cel a o autonomních celních kvótách konaného ve dnech 23. a 24. září 2010 v Istanbulu. Revize má omezenou oblast působnosti a sleduje dva cíle: na jedné straně objasňuje některé zásady režimů pozastavení všeobecných cel a autonomních celních kvót a na straně druhé upřesňuje postup, kterým mají členské státy a hospodářské subjekty o takové autonomní opatření žádat.
- 1.3 V návaznosti na studii o dopadu autonomních celních kvót a pozastavení všeobecných cel na hospodářství EU, kterou Komise hodlá provést v průběhu roku 2012, bude možná nezbytné toto sdělení dále podstatným způsobem změnit. Studie se bude zabývat i dopadem na malé a střední podniky.
- 1.4 Stanovením těchto hlavních zásad sleduje Komise cíl vymezit ekonomické úvahy, na nichž je založena politika Unie v této oblasti. Tento postup je rovněž v souladu s pravidly transparentnosti stanovenými Komisí.
- 1.5 Komise má v úmyslu řídit se všeobecnými zásadami vymezenými v tomto sdělení a příslušnými správními opatřeními pro pozastavení všeobecných cel a pro celní kvóty s účinností od druhé poloviny roku 2012.

## 2. SHRNUTÍ POLITIKY – VŠEOBECNÉ ZÁSADY

## 2.1 Úloha společného celního sazebníku

- 2.1.1 Článek 28 SFEU stanoví, že „Unie zahrnuje celní unii, která pokrývá veškerý obchod zbožím a která zahrnuje [...] přijetí společného celního sazebníku ve vztahu ke třetím zemím“.

Od roku 1968 uplatňuje Unie hlavní část společného celního sazebníku<sup>(2)</sup> jako jedno ze souboru opatření, jejichž cílem je podporovat účinnost a konkurenceschopnost průmyslu Unie v mezinárodním měřítku.

- 2.1.2 Vedle podpory rozvoje průmyslu v Unii mají celní sazby stanovené v sazebníku posilovat výrobní kapacitu průmyslu Unie a zlepšovat pozici jejích výrobců v hospodářské soutěži s dodavateli ze třetích zemí.

Z tohoto důvodu musí být cla stanovená v tomto sazebníku až na výjimky stanovené v předpisech Unie hrazena za všechny výrobky propuštěné do volného oběhu. Hrazení těchto cel tedy představuje obvyklý stav věcí.

## 2.2 Koncepce celních kvót a pozastavení cel

- 2.2.1 Pozastavení schválená na základě článku 31 SFEU představují výjimku z obvyklého stavu věcí, která platí po dobu platnosti daného opatření buď na neomezené množství (pozastavení cla), nebo na omezené množství (celní kvóta) zboží. Obě opatření umožňují úplné nebo částečné zproštění od cel vztahujících se na dovoz zboží ze třetí země (těmito pozastaveními cel a celními kvótami nejsou dotčena antidumpingová a vyrovnávací cla ani zvláštní celní sazby). Zboží, na něž se vztahují antidumpingová nebo vyrovnávací cla,

(1) Úř. věst. C 128, 25.4.1998, s. 2.

(2) Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

by mělo být obvykle z udělení pozastavení nebo kvóty vyloučeno. V případě zboží, na něž se vztahují zákazy a omezení dovozu (např. podle Úmluvy o mezinárodním obchodu s ohroženými druhy (CITES)), nelze pozastavení cel a celní kvóty poskytovat.

2.2.2 Zboží dovážené na základě ujednání o pozastavení cla nebo o celní kvótě se může po Unii volně pohybovat; to znamená, že po udělení pozastavení cla nebo celní kvóty může této výhody využít jakýkoli hospodářský subjekt v jakémkoli členském státě. Pozastavení cla nebo celní kvóta udělené na základě žádosti jednoho členského státu by mohly mít následky pro všechny ostatní členské státy, a proto by měla mezi členskými státy fungovat těsná a rozsáhlá spolupráce, aby byly zohledněny všechny zájmy Unie. Autonomní celní kvóty spravuje Komise v úzké spolupráci s členskými státy v centrální databázi celních kvót. Tyto celní kvóty jsou udělovány na základě zásady „kdo dřív přijde, je dřív na radě“ v souladu s právními ustanoveními článků 308a až 308c nařízení (EHS) č. 2454/93, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství<sup>(1)</sup>.

2.2.3 Následkem rozšiřování Evropské unie, technického pokroku, změn v tradičních cestách mezinárodního obchodu a pokračující globalizace ekonomiky se mění hospodářská situace. Je důležité zajistit, aby pozastavení cel umožňovala společně usazeným v Evropské unii zachovat si plnou zaměstnanost a získávat součásti potřebné pro výrobu náročných výrobků s vysokou evropskou přidanou hodnotou, a to i v případech, kdy jejich činnost spočívá převážně v kompletaci součástí.

### 2.3 Charakteristiky pozastavení cel a celních kvót

2.3.1 Článek 31 SFEU stanoví, že cla v rámci společného celního sazebníku stanoví Rada na návrh Komise. Týká se to i změn nebo pozastavení těchto cel.

2.3.2 Pozastavení cel a celní kvóty by měly být pravidelně přezkoumávány a měla by existovat i možnost jejich zrušení na žádost dotčené strany. Ve výjimečných případech, vyplývá-li z pokračujícího pozastavení cla nadále potřeba dodávat do Unie některé výrobky se sníženou nebo nulovou sazbou (např. není-li potřebný výrobek k dostání (pozastavení cla) nebo není-li k dispozici v dostatečném množství (celní kvóta) na to, aby se vyplatily investice potřebné pro zahájení výroby v Unii), může Komise navrhnout změnu společného celního sazebníku. V této souvislosti může Komise jednat na základě žádostí členských států i z vlastního podnětu.

2.3.3 Navíc vzhledem k tomu, že pozastavení cel představují výjimku z obecného pravidla, které stanoví společný celní sazebník, musí být stejně jako jiné odchylky uplatňovány jednotně.

2.3.4 Aby se předešlo diskriminaci, musí mít k pozastavení cel přístup všichni dovozci v Unii a všichni dodavatelé z třetích zemí. To znamená, že se pozastavení cel a celní kvóty neudělují v případech:

- i) zboží, na něž se vztahuje exkluzivní obchodní dohoda, nebo
- ii) zboží obchodovaného mezi stranami ve spojení, které mají na svou výrobu výhradní práva duševního vlastnictví, nebo
- iii) zboží, jehož popis obsahuje specifické vnitropodnikové pojmy, jako jsou firemní označení, názvy značek, specifikace, čísla výrobků apod.

### 2.4 Úloha pozastavení všeobecných cel a autonomních celních kvót

2.4.1 Komise se domnívá, že cla plní konkrétní ekonomickou funkci. Pozastavení všeobecných cel, která mají po určité období zcela nebo částečně rušit účinky těchto cel, mohou být udělována pouze v případě nedostupnosti dotyčných výrobků v Unii. Autonomní celní kvóty mohou být otevírány pro zboží, které se v Unii nevyrobí v dostatečném množství.

2.4.2 Kromě toho vzhledem k tomu, že příjmy z cel patří k tradičním vlastním zdrojům Unie, by měly být uvedené ekonomické důvody posuzovány ve světle všeobecných zájmů Unie.

2.4.3 Režim pozastavení všeobecných cel a celních kvót se v minulosti osvědčil jako velmi účinný politický nástroj na podporu hospodářské činnosti v Evropské unii a bude jím i nadále, což dokládá trvale rostoucí počet žádostí předkládaných Komisi. V současné době tato opatření odrážejí 5 % až 6 % tradičních rozpočtových vlastních zdrojů.

2.4.4 Kdyby podniky měly po určitou dobu umožněn přístup k levnějším vstupům, bylo by možné stimulovat hospodářskou činnost v Unii, zlepšit konkurenceschopnost těchto podniků a zejména umožnit těmto podnikům zachovat a vytvářet pracovní místa, modernizovat své struktury apod. V roce 2011 je v platnosti přibližně 1 500 pozastavení všeobecných cel či celních kvót, přičemž během nejnovější hospodářské recese v EU zaznamenala Komise nárůst počtu žádostí, což svědčí o významu této politiky pro průmysl Unie.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 253, 11.10.1993, s. 1.

## 2.5 Sortiment výrobků pro pozastavení všeobecných cel

- 2.5.1 Cílem pozastavení cel je umožnit podnikům v EU používat suroviny, polotovary nebo součásti, které se neprodávají nebo nevyrábějí v Unii, s výjimkou „hotových“ výrobků.
- 2.5.2 Aniž jsou dotčeny odstavce 2.5.3 a 2.5.4, pro účely tohoto sdělení se „hotovými výrobky“ rozumí komodity, které vykazují jednu nebo více z těchto vlastností:
- jsou připraveny k prodeji konečnému uživateli, bez ohledu na to, zda jsou nebo nejsou zabaleny na území Unie k maloobchodnímu prodeji,
  - jde o demontované hotové zboží,
  - nebudou podrobeny žádnému podstatnému zpracování nebo jiné přeměně <sup>(1)</sup>, nebo
  - již v zásadě mají charakter kompletního nebo hotového výrobku.
- 2.5.3 Vzhledem k tomu, že výrobci v Unii se stále více orientují na montáž a kompletaci výrobků z technicky velmi vyspělých součástí, některé potřebné součásti se používají bez větší změny, a mohly by se proto považovat za „hotové“ výrobky. Pozastavení cel by nicméně mohla být v některých případech udělována i na „hotové“ výrobky používané jako součásti konečného výrobku za předpokladu, že taková kompletace má dostatečně vysokou přidanou hodnotu.
- 2.5.4 V případě zařízení nebo materiálů používaných ve výrobním procesu lze o pozastavení cel uvažovat (i když tyto výrobky jsou obvykle „hotovými“ výrobky) za předpokladu, že tato zařízení a materiály jsou specifické a jsou nezbytné pro výrobu jasně vymezených výrobků a že dotyčná pozastavení cel neohrožují konkurující podniky v Unii.

## 2.6 Sortiment výrobků pro autonomní celní kvóty

Všechna ustanovení odstavce 2.5. platí i pro autonomní celní kvóty. Z režimu celních kvót jsou vyloučeny produkty rybolovu, neboť je možné, že je Komise na základě souběžného přezkumu prováděného rovněž vzhledem k jejich citlivosti zahrne do samostatného návrhu nařízení Rady o otevření a způsobu správy autonomních celních kvót Společenství pro některé produkty rybolovu.

<sup>(1)</sup> Pokyny, co se rozumí podstatným zpracováním nebo přeměnou, viz „seznam pravidel“ ke stanovení nepreferenčního původu, která naleznete na adrese: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/customs\\_duties/rules\\_origin/non-preferential/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/) — Opětovné balení rovněž nelze považovat za podstatné zpracování nebo přeměnu.

## 2.7 Příjemci pozastavení všeobecných cel a autonomních celních kvót

Pozastavení všeobecných cel a autonomní celní kvóty jsou určeny pro firmy vyrábějící v Unii. Je-li předmětný výrobek určen pro zvláštní použití, bude toto sledováno v souladu s postupy pro kontrolu konečného použití <sup>(2)</sup>.

Zvláštní pozornost bude věnována zájmům malých a středních podniků. Vzhledem k tomu, že pozastavení všeobecných cel a autonomní celní kvóty by mohly usnadnit internacionalizaci těchto podniků, budou zahájeny iniciativy k jejich lepšímu informování o tomto nástroji. Jak bylo uvedeno výše, dopad tohoto režimu na malé a střední podniky bude součástí širšího hodnocení, které bude zahájeno v roce 2012.

Zároveň je třeba dbát na to, aby se pozastavení cel nevztahovala na zboží, které podléhá clu o ekonomicky nepodstatné výši.

## 2.8 Celní unie s Tureckem

V případě výrobků, na něž se vztahují pravidla celní unie s Tureckem (všechny výrobky s výjimkou zemědělských produktů a výrobků, na něž se vztahuje Smlouva o ESUO), platí stejná kritéria, neboť práva a povinnosti Turecka jsou v tomto případě podobná jako práva a povinnosti členských států.

Turecko může také podávat žádosti o pozastavení cel a celní kvóty a zástupci Turecka se mohou účastnit zasedání pracovní skupiny pro hospodářské otázky celních sazeb (ETQG), aby projednali žádosti se zástupci všech členských států a Komise. Při rozhodování o zavedení nového pozastavení cel i při výpočtu vhodných objemů celních kvót se bude brát v úvahu výroba Turecka stejným způsobem jako výroba Unie.

Žádosti Turecka o pozastavení cel mohou být po prošetření Komisí zařazeny do návrhu předloženého Radě. Postup rozhodování o celních kvótách je odlišný, protože kvóty nebudou součástí nařízení Rady. Tyto celní kvóty otevřené na základě žádostí Turecka by platily pouze v Turecku.

## 3. OBECNÉ POKYNY

Z výše uvedených důvodů zamýšlí Komise postupovat v souvislosti se svými návrhy Radě a nařízeními, která může přijmout, níže uvedeným způsobem.

- 3.1 Hlavním účelem pozastavení všeobecných cel a autonomních celních kvót je umožnit podnikům

<sup>(2)</sup> Články 291 až 300 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93.

v Unii používat suroviny, polotovary nebo součásti, aniž by tyto podniky musely hradit běžná cla stanovená ve společném celním sazebníku.

Všechny žádosti o pozastavení cel se předkládají nejprve zástupcům ve skupině pro hospodářské otázky celních sazeb (Economic Tariff Questions Group – ETQG), kteří přezkoumají jejich přiměřenost. Poté se žádosti pečlivě projednají na třech zasedáních ETQG a opatření se navrhnou až po prověření ekonomického odůvodnění žádosti.

Komise bude předkládat své návrhy (které každých šest měsíců částečně aktualizují seznamy výrobků, na něž se vztahují pozastavení cel, nebo seznamy výrobků, na něž se vztahují celní kvóty) Radě a použijí se od 1. ledna nebo od 1. července, aby se zohlednily nové žádosti a technické či ekonomické trendy v oblasti výrobků a trhů.

3.2 V zásadě, není-li to v rozporu se zájmy Unie, a navzdory mezinárodním závazkům nebude opatření o pozastavení cla ani celní kvótě navrženo v těchto situacích:

— jsou-li v Unii vyráběny v dostatečném množství totožné, srovnatelné nebo náhradní výrobky. Totéž platí v případech, kdy se výrobky v Unii nevyrábí, ale opatření by mohlo vést k narušení hospodářské soutěže mezi podniky v Unii, pokud jde o hotové výrobky, do nichž se dotyčné zboží zapracovává, nebo o výrobky souvisejícího odvětví,

— jde-li o hotové výrobky, které jsou určeny k prodeji koncovým zákazníkům a nejsou dále podstatným způsobem zpracovány ani netvoří nedílnou součást většího konečného výrobku, pro jehož fungování jsou nezbytné,

— vztahuje-li se na dovážené zboží exkluzivní obchodní dohoda, která omezuje možnosti dovozců z EU nakupovat tyto výrobky od výrobců ze třetích zemí,

— je-li zboží obchodováno mezi stranami ve spojení<sup>(1)</sup>, které mají na toto zboží výhradní práva duševního vlastnictví (např. obchodní názvy, průmyslové vzory a patenty),

— je-li nepravděpodobné, že by přínosy opatření přešly na dotčené zpracovatele nebo výrobce v Unii,

— existují-li jiná zvláštní opatření ve prospěch výrobců v Unii (např. režim aktivního zušlechťovacího styku),

— použije-li žadatel zboží pouze pro účely obchodování,

— pokud by požadované pozastavení cla nebo celní kvóta znamenaly střet s jinou politikou Unie (např. jiné preferenční zacházení, dohody o volném obchodu, ochranná obchodní opatření, množství nebo environmentální omezení).

3.3 Pokud se v Unii vyrábějí určité výrobky, které jsou totožné nebo srovnatelné s dováženým výrobkem nebo jimi lze dovážený výrobek nahradit, ale tato výroba nepostačuje k naplnění potřeb všech příslušných zpracovatelských nebo výrobních společností, mohou být uděleny celní kvóty (v rozsahu odpovídajícím chybějícímu množství) nebo částečná pozastavení cel.

Žádost o celní kvótu může být předložena samostatně nebo v návaznosti na šetření ve věci žádosti o pozastavení cel. V této souvislosti se přihlédne k případnému souvisejícímu poškození výrobní kapacity v Unii.

3.4 Srovnatelnost dovážených výrobků a výrobků z Unie se posuzuje, pokud možno, podle objektivních kritérií, přičemž se náležitě zohlední hlavní chemické, fyzikální a technické vlastnosti výrobků, jejich zamýšlená funkce a komerční použití a zejména způsob jejich použití a současná či budoucí dostupnost na trhu Unie.

Při hodnocení se nepřihlíží k cenovým rozdílům mezi dováženým výrobkem a výrobkem z Unie.

3.5 V souladu s ustanoveními příloh tohoto sdělení by měly členské státy předkládat žádosti o pozastavení cel nebo celní kvóty jménem zpracovatelských nebo výrobních společností z Unie, které disponují odpovídajícím vybavením pro použití dovezeného zboží ve svém výrobním procesu, a to včetně uvedení názvů těchto společností. Žadatelé by měli uvést, že v nedávné době podnikli skutečný, leč neúspěšný, pokus získat dotyčné nebo srovnatelné či náhradní zboží od potenciálních dodavatelů v Unii. Pro účely žádostí o celní kvóty je třeba uvést jméno výrobce/jména výrobců v Unii.

Žadatelé musí rovněž poskytnout informace, které umožní Komisi prověřit jejich žádost na základě kritérií stanovených v tomto sdělení. Z praktických důvodů nelze uvažovat o žádostech, u nichž je odhadovaná výše nevybraného cla nižší než 15 000 EUR ročně. Podniky se mohou za účelem dosažení této minimální hodnoty seskupovat.

<sup>(1)</sup> Význam pojmu „strany ve spojení“ viz článek 143 nařízení Komise (EHS) č. 2454/93, kterým se provádí nařízení Rady (EHS) č. 2913/92, kterým se vydává celní kodex Společenství (Úř. věst. L 253, 11.10.1993, s. 1).

3.6 Aktuální zůstatky celních kvót je možné nalézt každý den na internetu na portálu EUROPA na následující adrese: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/common/databases/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm), kliknutím na odkaz „quota“.

Na stejném serveru bude možno nalézt také konsolidované verze příloh nařízení o pozastavení cel a celních kvótách, seznam nových žádostí a adresy odpovědných správních orgánů členských států.

#### 4. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

Zkušenosti nabyté v této oblasti naznačují, že nejlepší přístup ke správě této oblasti spočívá ve shromažďování žádostí takovým způsobem, aby nově schválená pozastavení cel a celní kvóty a změny vstupovaly v platnost k 1. lednu nebo k 1. červenci každého roku. Toto seskupování usnadní řešení těchto opatření v rámci integrovaného celního sazebníku Evropských společenství TARIC a jejich následné uplatňování členskými státy. Komise se proto bude snažit předkládat Radě své návrhy na pozastavení cel a celní kvóty s dostatečným předstihem, aby mohla být příslušná nařízení zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* ještě před datem jejich použitelnosti.

##### 4.1 Podávání nových žádostí

4.1.1 Žádosti se podávají ústřednímu kontaktnímu úřadu v každém členském státě. Adresy těchto úřadů lze nalézt na adrese: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who). Členské státy jsou povinny ujistit se, že žádosti vyhovují podmínkám tohoto sdělení a že informace poskytnuté v žádostech jsou ve všech podstatných ohledech přesné. Členské státy zasílají Komisi pouze žádosti splňující podmínky stanovené v tomto sdělení.

4.1.2 Žádosti by měly být Komisi předkládány s dostatečným předstihem umožňujícím vyhodnocení žádostí a zveřejnění případného pozastavení cel či celní kvóty. Závazné lhůty jsou uvedeny v příloze V tohoto sdělení.

4.1.3 Žádosti se předkládají elektronicky v textovém formátu s využitím formulářů obsažených v příloze I. V zájmu urychlení administrativy a zvýšení efektivity zpracování žádostí se doporučuje, aby k žádostem vypracovaným v jazyce žadatele byla přiložena i verze v angličtině, francouzštině nebo němčině (včetně všech příloh).

4.1.4 Ke všem žádostem musí být připojeno prohlášení, že dovážené výrobky nejsou předmětem exkluzivní obchodní dohody (viz příloha II tohoto sdělení).

4.1.5 Žádosti o pozastavení cel a celní kvóty prověřuje Komise, která se opírá o stanovisko skupiny pro hospodářské otázky celních sazeb (ETQG). Tato skupina se schází nejméně třikrát během každého kola (viz harmonogram v příloze V tohoto sdělení), aby projednala žádosti spadající do pravomoci Komise, podle potřeb a charakteru prověřovaných výrobků.

4.1.6 Postup popsany v odstavci 3.3 sdělení nezproštuje žadatele povinnosti jasně uvést, o jaký druh opatření žádá (tj. pozastavení cel nebo celní kvótu), protože žádosti o kvótu musí obsahovat předpokládaný objem.

4.1.7 Výrobek by měl být popsán s využitím označení a formulací kombinované nomenklatury nebo, není-li to vhodné, názvů Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO), mezinárodních nechráněných názvů (INN), názvů Mezinárodní unie pro čistou a užitou chemii (IUPAC), evropského celního seznamu chemických látek (ECICS) nebo Colour Indexu (CI).

4.1.8 Měly by být používány měrné jednotky dle kombinované nomenklatury a v případě neexistence doplňkových jednotek jednotky mezinárodní soustavy jednotek (SI). Jsou-li pro popis požadovaného zboží zapotřebí zkušební metody a normy, mělo by jít o metody a normy mezinárodně uznávané. Názvy značek, vnitropodnikové normy jakosti, specifikace výrobků, čísla výrobků nebo podobné náležitosti nejsou přípustné.

4.1.9 Komise může žádost zamítnout, nejsou-li do druhého zasedání ETQG opraveny zavádějící popisy výrobků.

4.1.10 K žádostem o pozastavení cel nebo celní kvóty musí být připojeny všechny dokumenty potřebné pro důkladné prověření předmětných opatření (technické listy, návody k použití, marketingové materiály, statistiky, vzorky atd.). Je-li to považováno za nezbytné, může Komise požádat dotýčný členský stát, aby poskytl k žádosti o pozastavení cel případné doplňující informace, které Komise považuje za zásadní pro vypracování návrhu pro Radu.

Žadatel může chybějící údaje a dokumenty dodat do druhého zasedání ETQG; nejsou-li do té doby tyto

informace k dispozici, může Komise žádost zamítnout. Námitky vůči těmto neúplným žádostem je třeba předložit nejpozději v průběhu třetího zasedání.

- 4.1.11 Jsou-li nějaké informace důvěrné, měly by být jako takové jasně označeny a zároveň by měla být vyznačena míra jejich důvěrnosti (např. pouze pro použití Komisí, pouze pro informaci členům ETQG). Předseda ETQG nicméně smí tyto informace na výslovnou žádost sdělit jinému členskému státu nebo útvaru Komise, potřebuje však výslovné svolení zástupce členského státu, který za danou informaci zodpovídá. Zástupci v ETQG a pracovníci Komise jsou povinni přijmout všechna opatření, aby uchovali dotyčné informace v důvěrnosti.

Není-li však možné z jakéhokoli důvodu poskytnout některou informaci nezbytnou pro posouzení nebo projednání žádosti (zejména z důvodu ochrany „důvěrných firemních informací“, např. o výrobních postupech, chemických vzorcích nebo složeních apod.), žádost nebude dále brána v úvahu.

#### 4.2 Podávání žádostí o prodloužení

- 4.2.1 Žádosti se podávají elektronicky v textovém formátu s využitím formuláře v příloze III ústřednímu kontaktnímu úřadu v každém členském státě (viz odkaz v odstavci 4.1.1), který je prověří a ujistí se, že vyhovují podmínkám tohoto sdělení. Členské státy se na vlastní odpovědnost rozhodnou, které žádosti zašlou Komisi. Závazné lhůty jsou uvedeny v příloze V tohoto sdělení.
- 4.2.2 Na správu žádostí o prodloužení se s příslušnými obměnami použijí stejná pravidla jako na správu nových žádostí.

#### 4.3 Žádosti o změnu opatření nebo zvýšení objemů celních kvót

Žádosti o změnu popisu výrobku podléhajícího pozastavení cla nebo celní kvótě se předkládají a rozhoduje se o nich dvakrát ročně a platí pro ně stejné lhůty jako pro nové žádosti (viz příloha V).

Žádosti o zvýšení objemu stávající celní kvóty se mohou předkládat a přijímat kdykoli a v případě přijetí členskými státy se zveřejňují v nejbližším dalším nařízení, buď 1. ledna, nebo 1. července. Pro tyto žádosti není stanovena žádná lhůta pro vznášení námitek.

#### 4.4 Adresa Komise pro podávání žádostí

Evropská komise

Generální ředitelství pro daně a celní unii

TAXUD-SUSPENSION-QUOTA-REQUESTS@ec.europa.eu

Žádosti týkající se jiných útvarů Komise budou příslušným útvarům předány.

#### 4.5 Podávání námitek

- 4.5.1 Námitky se podávají ústřednímu kontaktnímu úřadu v každém členském státě (viz odkaz v odstavci 4.1.1), který je prověří a ujistí se, že vyhovují podmínkám tohoto sdělení. Členské státy se na vlastní odpovědnost rozhodnou, které námitky předloží prostřednictvím systému CIRCA členům ETQG a Komisi.
- 4.5.2 Námitky se podávají elektronicky v textovém formátu s využitím formuláře obsaženého v příloze IV. Závazné lhůty jsou uvedeny v příloze V tohoto sdělení.
- 4.5.3 Komise je oprávněna zamítnout námitku, která byla zaslána pozdě, jejíž formulář nebyl dostatečně vyplněn, k níž nebyly poskytnuty požadované vzorky, u níž nebyly v náležitých lhůtách (cca 15 pracovních dní) navázány kontakty mezi odporujícími a žádajícími společnostmi nebo jejíž formulář obsahoval zavádějící či nepřesné informace.
- 4.5.4 V případech, kdy odporující a žádající společnosti nejsou schopny komunikovat (např. vzhledem k právním předpisům o hospodářské soutěži), ujme se Generální ředitelství Komise pro daně a celní unii úlohy nestranného rozhodce; není-li toto vhodné, využijí se jiné útvary Komise.
- 4.5.5 Členský stát jednajícím jménem žadatele musí zajistit, aby byly kontaktovány kontaktní osoby společností, a musí o tom na vyžádání předložit Komisi nebo členům ETQG důkaz.

## PŘÍLOHA I

## Formulář:

**ŽÁDOST O POZASTAVENÍ CLA/CELNÍ KVÓTU (Nehodící se opatření vymažte)**

(Členský stát:           )

**Část I**

(ke zveřejnění na webové stránce GR TAXUD)

1. Kód kombinované nomenklatury:
2. Přesný popis výrobku v návaznosti na kritéria celního sazebníku:  
Pouze pro chemické výrobky (zejména kapitoly 28 a 29 kombinované nomenklatury):
3. i) Číslo CUS (referenční číslo v Evropském celním seznamu chemických látek – European Customs Inventory of Chemicals);  
ii) Číslo CAS (registrační číslo Chemical Abstracts Service);  
iii) Jiné číslo:

**ŽÁDOST O POZASTAVENÍ CLA/CELNÍ KVÓTU (Nehodící se opatření vymažte)**

(Členský stát:           )

**Část II**

(k poskytnutí členům ETQG)

4. Další informace, včetně obchodního označení, popisu funkce, zamýšleného použití dováženého výrobku, typu výrobku, do něhož má být výrobek zapracován, a koncového použití tohoto výrobku:  
Pouze pro chemické výrobky:
5. Strukturní vzorec:
6. Výrobky jsou chráněny patentem:  
Ano/Ne  
Pokud ano, číslo patentu a orgánu, který patent vydal:
7. Výrobky podléhají antidumpingovému/antisubvenčnímu (vyrovnávacímu) opatření:  
Ano/Ne  
Pokud ano, další vysvětlení, proč je požadováno pozastavení cla/kvóta:
8. Názvy a adresy podniků známých v EU, které byly osloveny za účelem dodání totožných, srovnatelných nebo náhradních výrobků (povinné v případě žádostí o kvóty):  
Data a výsledky těchto kontaktů:  
Zdůvodnění nevhodnosti výrobků těchto podniků pro zamýšlený účel:
9. Výpočet objemu kvóty  
Roční spotřeba žadatele:  
Roční výroba v EU:  
Požadovaný objem celní kvóty:
10. Zvláštní poznámky
  - i) podobná pozastavení cel nebo kvóty:
  - ii) stávající závazná informace o sazebním zařazení výrobku:
  - iii) další poznámky:

**ŽÁDOST O POZASTAVENÍ CLA/CELNÍ KVÓTU (Nehodící se opatření vymažte)**

(Členský stát:           )

**Část III**

(pouze pro účely Komise)

11. Žádost předložil:

Adresa:

Tel./Fax:

E-mail:

12. Odhadovaný roční dovoz v roce 20XX (první rok požadovaného období platnosti):

— hodnota (v EUR):

— množství (v hmotnostních a doplňkových jednotkách, je-li to pro dotyčný kód KN vhodné):

13. Aktuální dovoz (za rok 20XX – 2 roky) (rok předcházející roku podání žádosti):

— hodnota (v EUR):

— množství (v hmotnostních a doplňkových jednotkách, je-li to pro dotyčný kód KN vhodné):

14. Celní sazba platná v době podání žádosti (včetně dohod o preferenčním zacházení, dohod o volném obchodu, pokud pro původ zboží, které je předmětem žádosti, existují):

Sazba cla pro dovoz ze třetích zemí:

Stanovena preferenční celní sazba: ano/ne (pokud ano, sazba cla: ...)

15. Odhadované nevybrané roční clo (v EUR):

16. Původ zboží, které je předmětem žádosti:

Jméno výrobce mimo EU:

Země:

17. Názvy a adresy uživatele v EU:

Adresa:

Tel./Fax:

E-mail:

18. Prohlášení zúčastněné strany, že se na dovážené výrobky nevztahuje exkluzivní obchodní dohoda (připojte zvláštní list – viz příloha II tohoto sdělení) (povinné)

*Přílohy (technické listy výrobků, návody k použití, brožury apod.)*

Počet stran:

*Pozn.: Jsou-li některé z informací v části II nebo III důvěrné, je třeba je připojit na zvláštních listech, které jsou zřetelně označeny jako důvěrné. Na titulní stránce je také třeba vyznačit míru důvěrnosti informací.*

## PŘÍLOHA II

**Formulář:****PROHLÁŠENÍ O NEEEXISTENCI EXKLUZIVNÍ OBCHODNÍ DOHODY (\*)**

Název společnosti:

Adresa:

Tel./Fax:

E-mail:

Jméno a funkce podpisující osoby:

Tímto prohlašuji jménem (název společnosti), že následující výrobek (výrobky)

(popis(y) výrobku(ů))

není (nejsou) předmětem exkluzivní obchodní dohody.

(Podpis, datum)

\_\_\_\_\_

(\*) Exkluzivními obchodními dohodami se rozumí jakékoli dohody, které znemožňují jiným společnostem než žadateli dovážet výrobky, které jsou předmětem žádosti.

## PŘÍLOHA III

**Formulář:****ŽÁDOST O PRODLOUŽENÍ POZASTAVENÍ CLA**

(Členský stát:                    )

**Část I**

(veřejná)

Kód kombinované nomenklatury (KN) nebo kód TARIC:

Přesný popis výrobku:

**Část II**

Žádost se předkládá jménem (název a adresa dovozce/uživatele v EU):

Celní sazba platná v době podání žádosti (včetně dohod o preferenčním zacházení, dohod o volném obchodu, pokud pro původ zboží, které je předmětem žádosti, existují):

Dovoz (rok 20XX, (první rok nového požadovaného období platnosti):

— hodnota (v EUR):

— množství (v hmotnostních a doplňkových jednotkách, je-li to pro dotyčný kód KN vhodné):

Odhadované nevybrané roční clo (v EUR):

\_\_\_\_\_

## PŘÍLOHA IV

**Formulář:****NÁMITKA VŮČI ŽÁDOSTI O POZASTAVENÍ CLA/CELNÍ KVÓTU (nehodící se opatření vymažte)**

(Členský stát: \_\_\_\_\_ )

**Část I**

Číslo žádosti:

Kód KN:

Popis zboží:

Číslo jednací:

 Zboží se v současné době vyrábí v Unii nebo Turecku a je dostupné na trhu. V Unii nebo Turecku lze v současné době získat srovnatelné nebo náhradní výrobky.

Vysvětlující poznámky (rozdíly, proč a jak mohou tyto nahradit výrobek, který je předmětem žádosti):

Je třeba přiložit technické listy, které dokládají vlastnosti a kvalitu nabízeného výrobku.

 Jiné:

Navrhovaný kompromis (vysvětlující poznámky):

Přesun do celní kvóty:

Navrhovaný objem kvóty:

Částečné pozastavení cla:

Navrhovaná celní sazba:

Jiné návrhy:

Poznámky:

**Společnost v EU nebo Turecku, která v současné době vyrábí totožný, srovnatelný nebo náhradní výrobek**

Název společnosti:

Kontaktní osoba:

Adresa:

Tel.:

Fax:

E-mail:

Obchodní název výrobku:

**NÁMITKA VŮČI ŽÁDOSTI O POZASTAVENÍ CLA/CELNÍ KVÓTU (nehodící se opatření vymažte)**

(Členský stát: \_\_\_\_\_ )

**Část II**

Výrobní kapacita (k dispozici pro trh; tj. např. nikoli kapacita vázaná pro vnitropodnikové použití nebo vázaná smluvně):

Současná:

Po dobu příštích 6 měsíců:

## PŘÍLOHA V

**Harmonogram pro správu žádostí o pozastavení všeobecných cel a žádostí o autonomní celní kvóty**

## a) Nové a opakovaně předkládané žádosti

	Lednové kolo	Červencové kolo
Vstup požadovaných pozastavení cel nebo celních kvót v platnost	1.1.20xx	1.7.20xx
Termín pro předložení žádostí Komisi	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
První zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 20.4.20xx-1 a 15.5.20xx-1	Mezi 20.10.20xx-1 a 15.11.20xx-1
Druhé zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 5.6.20xx-1 a 15.6.20xx-1	Mezi 5.12.20xx-1 a 20.12.20xx-1
Třetí zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 5.7.20xx-1 a 15.7.20xx-1	Mezi 20.1.20xx a 30.1.20xx
Další (volitelné) zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 1.9.20xx-1 a 15.9.20xx-1	Mezi 15.2.20xx a 28.2.20xx
Termín pro písemné podání námitek vůči novým žádostem	Druhé zasedání ETQG	
Termín pro písemné podání námitek vůči stávajícím opatřením	První zasedání ETQG	

## b) Žádosti o prodloužení

Datum prodloužení stávajících pozastavení cel	1.1.20xx
Termín pro předložení žádostí Komisi	15.4.20xx-1
První zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 20.4.20xx-1 a 15.5.20xx-1
Druhé zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 5.6.20xx-1 a 15.6.20xx-1
Třetí zasedání ETQG k projednání žádostí	Mezi 5.7.20xx-1 a 15.7.20xx-1
Termín pro písemné podání námitek vůči prodloužením	První zasedání ETQG

## IV

(Informace)

## INFORMACE ORGÁNŮ, INSTITUCÍ A JINÝCH SUBJEKTŮ EVROPSKÉ UNIE

## EVROPSKÁ KOMISE

Směnné kurzy vůči euru <sup>(1)</sup>

12. prosince 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,3251	AUD australský dolar	1,3104
JPY japonský jen	103,12	CAD kanadský dolar	1,3576
DKK dánská koruna	7,4361	HKD hongkongský dolar	10,3109
GBP britská libra	0,84800	NZD novozélandský dolar	1,7293
SEK švédská koruna	9,0525	SGD singapurský dolar	1,7193
CHF švýcarský frank	1,2349	KRW jihokorejský won	1 523,48
ISK islandská koruna		ZAR jihoafrický rand	10,9105
NOK norská koruna	7,7015	CNY čínský juan	8,4284
BGN bulharský lev	1,9558	HRK chorvatská kuna	7,4975
CZK česká koruna	25,578	IDR indonéská rupie	11 987,73
HUF maďarský forint	305,16	MYR malajsijský ringgit	4,1946
LTL litevský litas	3,4528	PHP filipínské peso	57,842
LVL lotyšský latas	0,6979	RUB ruský rubl	41,8289
PLN polský zlotý	4,5395	THB thajský baht	41,277
RON rumunský lei	4,3491	BRL brazilský real	2,4068
TRY turecká lira	2,4687	MXN mexické peso	18,2660
		INR indická rupie	70,0470

<sup>(1)</sup> Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

## V

(Oznámení)

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ SPOLEČNÉ OBCHODNÍ POLITIKY

## EVROPSKÁ KOMISE

## Oznámení o nadcházejícím pozbytí platnosti některých antidumpingových opatření

(2011/C 363/04)

1. Podle čl. 11 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1225/2009 ze dne 30. listopadu 2009 <sup>(1)</sup> o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropského společenství, Evropská komise oznamuje, že pokud nebude zahájen přezkum v souladu s následujícím postupem, pozbudou níže uvedená antidumpingová opatření platnosti dnem uvedeným v tabulce níže.

**2. Postup**

Výrobci v Unii mohou podat písemnou žádost o přezkum. Tato žádost musí obsahovat dostatečné důkazy o tom, že pozbytí platnosti opatření by mělo pravděpodobně za následek pokračování nebo obnovení dumpingu a újmy.

Pokud by se Komise rozhodla dotyčná opatření přezkoumat, bude poté dovozcům, vývozcům, zástupcům země vývozu a výrobcům v Unii poskytnuta příležitost doplnit, vyvrátit nebo objasnit tvrzení obsažená v žádosti o přezkum.

**3. Lhůta**

Výrobci v Unii mohou podat písemnou žádost o přezkum z výše uvedených důvodů tak, aby byla doručena Evropské komisi, generálnímu ředitelství pro obchod, na adresu: European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles/Brussel, Belgique/België <sup>(2)</sup>, kdykoli ode dne zveřejnění tohoto oznámení, avšak nejpozději tři měsíce před datem uvedeným v tabulce níže.

4. Toto oznámení se zveřejňuje v souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 1225/2009.

Výrobek	Země původu nebo vývozu	Opatření	Odkaz	Datum pozbytí platnosti <sup>(1)</sup>
železná nebo ocelová lana a kabely	Ruská federace	Antidumpingové clo	nařízení Rady (ES) č. 1279/2007 (Úř. věst. L 285, 31.10.2007, s. 1)	1.11.2012

<sup>(1)</sup> Platnost opatření končí o půlnoci dne uvedeného v tomto sloupci.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 22.12.2009, s. 51.

<sup>(2)</sup> Fax +32 22956505.

## ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

## EVROPSKÁ KOMISE

## STÁTNÍ PODPORA – NĚMECKO

Státní podpora SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Podpora pro společnost BMW Leipzig

Výzva k předložení připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU

(Text s významem pro EHP)

(2011/C 363/05)

Dopisem ze dne 13. července 2011 uvedeným v původním jazyce na stranách následujících po tomto shrnutí oznámila Komise Německu své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU týkající se výše uvedené podpory.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k podpoře, ohledně níž Komise zahajuje řízení, ve lhůtě jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který za ním následuje, na adresu:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State aid Greffe  
Office: J-70 3/225  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax +32 22961242

Tyto připomínky budou sděleny Německu. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně, s uvedením důvodů, požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

## ZNĚNÍ SHRUTÍ

## POPIS OPATŘENÍ A INVESTIČNÍHO PROJEKTU

Dne 30. listopadu 2010 oznámily německé orgány informaci o regionální podpoře ve prospěch BMW AG pro účely investice v Lipsku (Německo), což je podporovaná oblast podle německé mapy regionální podpory se standardním stropem regionální podpory pro velké podniky ve výši 30 % hrubého grantového ekvivalentu v době oznámení.

Cílem projektu je rozšíření současného výrobního zařízení; BMW zamýšlí vybudovat nové zařízení na výrobu vozidel s elektrickým pohonem s karoseriemi s využitím plastů zesílených uhlíkovými vlákny, která představují zcela inovační výrobky, jež dosud nejsou vyráběny. Investice se týká dvou modelů: automobilu Mega City Vehicle typu i3 a sportovního

automobilu typu i8. Mega City Vehicle (dále jen „MCV“) je elektrické vozidlo na baterie (angl. *Battery Electric Vehicle*, dále jen „BEV“), tzn. že využívá pouze elektrické energie z akumulátoru. Sportovní automobil je *plug-in* hybridní elektrické vozidlo (angl. *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*, dále jen „PHEV“) a kromě akumulátoru má také malý, ale výkonný spalovací motor.

Investiční projekt byl zahájen v roce 2009 a jeho dokončení je plánováno na období 2013/2014. Čistá současná hodnota způsobilých investičních nákladů na projekt činí 368,01 milionu EUR. Navrhovaná částka podpory ve výši 46,0 milionů EUR v čisté současné hodnotě představuje 12,5% intenzitu podpory, a je tedy nižší než platný strop intenzity podpory ve výši 13,5 %.

## POSOUZENÍ SLUČITELNOSTI PODPŮRNÉHO OPATŘENÍ

*Podpora splňuje všechna standardní kritéria slučitelnosti vztahující se na regionální podporu*

Avšak podle pokynů k regionální podpoře<sup>(1)</sup> může Komise schválit regionální podporu pro velké investiční projekty, jež podléhá individuální oznamovací povinnosti, v rámci předběžného posouzení, pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky tzv. „podílu na trhu“ a „zvýšení kapacity na nevykonném trhu“ (podmínky podle odst. 68 písm. a) a b)).

Podle názoru Německa by měl být oznámený investiční projekt vyňat z testů podle odst. 68 písm. a) a b) pokynů k regionální podpoře na základě poznámky pod čarou 65 těchto pokynů, jež stanoví tuto výjimku pro příjemce podpory, kteří vytvářejí trh s novým výrobkem. Komise podotýká inovační povahu elektromobilů s karoserií s využitím plastů zesílených uhlíkovými vlákny, avšak vzhledem k tomu, že BMW není jediným ani prvním výrobcem těchto vozidel, má pochybnosti, zda se poznámka pod čarou vztahuje na BMW, a vyzývá zúčastněné strany, aby předložily připomínky k této otázce. Komise provedla testy pro účely předběžného posouzení, ale vrátí se k této otázce ve formálním šetření.

*Relevantní výrobní a zeměpisný trh podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře*

Vzhledem k tomu, že jde o první oznámený případ regionální podpory pro inovační osobní elektromobily (BEV/PHEV) s karoserií s využitím plastů zesílených uhlíkovými vlákny, bylo pro Komisi značně obtížné určit relevantní výrobní a zeměpisný trh. Zejména nemohla zaujmout konečné stanovisko ohledně toho, zda trh s elektromobily tvoří nezávislý výrobní trh, nebo část celkového trhu s osobními automobily bez rozlišení pohonu. Na jedné straně Komise bere na vědomí, že neexistuje možnost zastupitelnosti na straně nabídky mezi elektromobilem s karoserií s využitím plastů zesílených uhlíkovými vlákny a konvenčním automobilem se spalovacím motorem a plechovou karoserií, neboť se vyrábějí na samostatných výrobních linkách, zahrnujících různé výrobní cykly, s použitím zcela odlišných technologií. Kromě toho trh elektromobilů vykazuje odlišné modely a charakteristiky ve srovnání s trhem automobilů se spalovacím motorem. Na druhé straně Komise poznamenává určitý stupeň zastupitelnosti na straně poptávky navzdory významně vyšší ceně elektromobilů.

Dalším problémem, jemuž Komise čelila při vymezení relevantního výrobního trhu, bylo přiřazení elektromobilů k jednotlivým segmentům trhu s osobními automobily, které se vyvinuly v minulosti pro automobily se spalovacím motorem.

S ohledem na určení relevantního zeměpisného trhu zvažovala Komise rozdíly v charakteristice trhů s elektromobily a

s automobily se spalovacím motorem, které naznačují, že by byl u elektromobilů trh pravděpodobně větší než EHP, avšak nebyla schopna dospět ke konečnému stanovisku.

Na základě výše uvedených skutečností Komise vyzývá třetí strany, aby předložily připomínky k těmto bodům:

a) definice relevantního výrobního trhu: samostatný trh s elektromobily, nebo část celkového trhu s osobními automobily; samostatný trh pro PHEV typu i8, nebo jejich začlenění do trhu s elektromobily spolu s typem BEV; způsob přiřazení elektromobilů k segmentům vytvořeným pro automobily se spalovacím motorem, nebo co by mělo být základem nové segmentace elektromobilů;

b) definice relevantního zeměpisného trhu pro elektromobily s ohledem na obchodní toky a překážky obchodu, zejména ve srovnání s osobními automobily se spalovacím motorem.

*Test podílu na trhu podle odst. 68 písm. a) pokynů k regionální podpoře*

V rámci tohoto testu musí členské státy prokázat, že na příjemce podpory poskytnuté na velký investiční projekt nepřipadá více než 25 % na relevantním výrobním a zeměpisném trhu před investicí nebo po jejím provedení.

Vzhledem k tomu, že Komise nemohla zaujmout konečné stanovisko ohledně určení relevantního výrobního a zeměpisného trhu, provedla test podílu na trhu u všech přijatelných trhů: na trhu všech osobních automobilů (včetně BEV a PHEV) obecně, na trhu všech osobních automobilů v segmentech B, C, D a F a v kombinovaném segmentu C/D (neboť model MCV lze přiřadit podle segmentace používané společností Global Insight podle délky do segmentů B a C a podle ceny do segmentu D a sportovní automobil do segmentu F), na trhu s elektromobily (pro BEV/PHEV společně i samostatně) a na obou zeměpisných úrovních, jak na celosvětové, tak na úrovni EHP. Za zdroj údajů o trhu posloužilo hlavně Evropské sdružení výrobců u automobilů se spalovacím motorem a studie Deutsche Bank (2008) a Boston Consulting Group u trhu s elektromobily. Komise poznamenává, že prognózy trhu s elektromobily pro období kolem roku 2015 byly poněkud konzervativní, neboť naznačovaly, že v roce 2015 trh s elektromobily dosáhne 1 % podílu celkového trhu s osobními automobily, a vyzývá zúčastněné strany, aby předložily připomínky ohledně možného vývoje trhu.

Vzhledem k tomu, že na základě dostupných údajů podíl BMW na trhu převyšuje na některých přijatelných trzích 25 %, nemůže Komise v souladu s odstavcem 68 pokynů k regionální podpoře rozhodnout o slučitelnosti daného opatření v rámci předběžného posouzení a musí zahájit formální šetření podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie. Vyzývá zúčastněné strany, aby předložily své připomínky.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.

V případě, že připomínky obdržené ohledně zahájení formálního šetření neumožní Komisi dospět k jednoznačnému závěru, buď že lze podporu vyjmout z použití podmínek odstavce 68 pokynů k regionální podpoře na základě ustanovení poznámky pod čarou 65 pokynů k regionální podpoře, nebo že podmínky odst. 68 písm. a) a b) jsou dodrženy, provede Komise podrobné posouzení investičního projektu na základě sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty<sup>(2)</sup>.

Členské státy a zúčastněné strany se vyzývají, aby poskytly ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení všechny informace nezbytné pro provedení tohoto podrobného posouzení, jak je stanoveno ve výše uvedeném sdělení o podrobném posouzení.

#### ZNĚNÍ DOPISU

„die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben Ihrer Behörden zu der oben genannten Beihilfemaßnahme entschieden hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden: ‚AEUV‘) einzuleiten.

#### 1. VERFAHREN

1. Mit elektronischer Anmeldung, die am 30. November 2010 (SANI 5190) von der Kommission registriert wurde, unterrichtete Deutschland die Kommission von seiner Absicht, der BMW AG eine regionale Beihilfe gemäß den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (im Folgenden: ‚Regionalbeihilfe-Leitlinien‘)<sup>(3)</sup> für ihr Investitionsvorhaben in Leipzig, Sachsen, Deutschland zu gewähren.
2. Die Kommission forderte mit Schreiben und E-Mails vom 31. Januar, 21. März und 20. April 2011 zusätzliche Informationen an, die Deutschland mit Schreiben und E-Mails vom 1., 18. und 23. März 2011 vorlegte. Mit Schreiben vom 13. Mai bat Deutschland um eine Verlängerung der Frist für die Übermittlung der zuletzt angeforderten Informationen, die allerdings am 26. Mai 2011 bereitgestellt wurden. Am 28. Juni 2011 übermittelte Deutschland zusätzliche Informationen.

#### 2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHLIFEMAßNAHME

##### 2.1 Ziel

3. Im Rahmen der Förderung der regionalen Entwicklung will Deutschland der BMW AG (im Folgenden: ‚BMW‘) eine regionale Investitionsbeihilfe mit einem abgezinsten

Wert von 46 Mio. EUR zur Errichtung einer neuen Produktionsanlage im bestehenden BMW-Werk in Leipzig für die Herstellung von elektrisch angetriebenen Pkw mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff gewähren.

4. Die Investition erfolgt in Leipzig, Sachsen, Deutschland, einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV. Zur Zeit der Anmeldung galt hier für große Unternehmen gemäß der deutschen Fördergebietskarte 2007-2013<sup>(4)</sup> ein regionaler Beihilfemaximalsatz (ohne Aufschläge) von 30 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ).

#### 2.2 Beihilfeempfänger

5. Empfänger der finanziellen Unterstützung ist die BMW AG, die Muttergesellschaft der BMW Group mit Sitz in München, Bayern, Deutschland. Die BMW Group konzentriert sich auf die Herstellung von Autos und Motorrädern der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Motor Cars.
6. Die Investition soll in einem Werk in Leipzig erfolgen, das eines von 17 BMW-Produktionsstätten darstellt und keine eigene Rechtspersönlichkeit besitzt.
7. Da BMW Leipzig keine eigenständige Organisationseinheit ist, konnten keine getrennten finanziellen Angaben vorgelegt werden. Im Jahr 2009 wurden hier 2 852 Mitarbeiter beschäftigt. Deutschland übermittelte die folgenden Informationen über die BMW Group:

Tabella: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

	2007	2008	2009
Weltweit	56,0	53,2	50,7
EWR	31,7	29,4	26,3
Deutschland	11,9	10,7	11,4

Tabella: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

	2007	2008	2009
Weltweit	107 539	100 041	96 230
EWR	94 284	87 596	84 791
Deutschland	80 128	73 916	71 648

<sup>(2)</sup> Sdělení Komise o kritériích pro podrobné posouzení regionální podpory pro velké investiční projekty (Úř. věst. C 223, 16.9.2009, s. 3).

<sup>(3)</sup> ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

<sup>(4)</sup> Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/06 — Deutsche Fördergebietskarte 2007-2013 (Abl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6).

## 2.3 Das Investitionsvorhaben

### 2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

8. Das Investitionsvorhaben hat die Errichtung einer neuen Produktionsanlage für die Herstellung von Elektrofahrzeugen mit Karosserien aus kohlefaserverstärktem Kunststoff zum Ziel. Die Herstellung von zwei Modellen ist geplant. Es handelt sich um völlig neuartige Produkte, die bisher noch nie hergestellt wurden und im Leipziger Werk fertig gestellt werden sollen: das Modell i3, das so genannte MegaCity Vehicle (im Folgenden: ‚MCV‘), und den Luxus-sportwagen i8.
9. Das MCV ist ein reines Elektrofahrzeug ohne Verbrennungsmotor, das mit Elektrizität aus einer Batterie betrieben wird, d. h. es ist ein batteriegetriebenes Elektrofahrzeug (Battery Electric Vehicle, BEV) <sup>(5)</sup>. Die Karosserie wird aus kohlefaserverstärktem Kunststoff entwickelt, wodurch ihr Gewicht bei einer Fahrzeuglänge von 3,95 m bis 4,05 m 1,3 t nicht übersteigt. Mit einer Reichweite von bis zu 150 km ohne Aufladen der Batterie und einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ist das MCV für den städtischen Einsatz gedacht. Die Produktionskapazität des Werks wird [10 000-50 000] <sup>(\*)</sup> Fahrzeuge jährlich betragen, wovon rund die Hälfte für den Vertrieb im EWR und die andere Hälfte für Länder außerhalb des EWR vorgesehen ist. Diese Verteilung hängt von der künftigen Regierungspolitik in Bezug auf Fördermittel für den Erwerb von Elektrofahrzeugen durch Verbraucher in den Bestimmungsländern ab, da Elektrofahrzeuge erheblich höhere Herstellungskosten aufweisen als Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor. Es wird erwartet, dass der Preis des Modells i3 für den städtischen Raum ungefähr [...] EUR betragen wird.
10. Das Sportwagenmodell i8 ist ein Plug-in-Hybridfahrzeug (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) <sup>(6)</sup>. Es wird die Vorteile von Elektrofahrzeugen wie zum Beispiel Leichtbauweise durch eine Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff voll ausschöpfen, aber zusätzlich einen kleinen,

<sup>(5)</sup> ‚Electric vehicles do not have dual mechanical and electrical power-trains. 100 % of its propulsion comes from an electric motor, energized by electricity stored in batteries.‘ (Elektrofahrzeuge verfügen nicht über zwei Antriebssysteme — ein mechanisches und ein elektrisches. Sie werden zu 100 % durch einen Elektromotor, der von Elektrizität aus Batterien gespeist wird, angetrieben.) (Quelle: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In. Batteries must be included, 9. Juni 2008, S. 10).

<sup>(\*)</sup> Geschäftsgeheimnis.

<sup>(6)</sup> ‚Plug-in hybrids will allow for vehicles to store enough electricity (from an overnight charge) for a certain distance to be driven solely on electric power and will function as a full hybrid beyond this range. Full hybrids provide enough power for limited levels of autonomous driving at slow speed, and they offer efficiency gains ranging from 25 %-45 %. Fuel efficiency of a PHEV is estimated to 40 %-65 %.‘ (Bei Plug-in-Hybridfahrzeugen kann ausreichend Elektrizität (aus einer nächtlichen Aufladung) in den Fahrzeugen gespeichert werden, so dass sie eine gewisse Strecke ausschließlich mit Elektrizität zurücklegen können und darüber hinaus wie Vollhybride arbeiten. Vollhybridfahrzeuge verfügen über eine ausreichende Leistung für autonomes Fahren auf eingeschränktem Niveau mit langsamer Geschwindigkeit und bieten Effizienzsteigerungen von 25 %-45 %. Die Treibstoffeffizienz eines PHEV wird auf 40 %-65 % geschätzt.) (Quelle: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In. Batteries must be included, 9. Juni 2008, S. 10).

jedoch sehr effizienten 3-Zylinder-Verbrennungsmotor besitzen. Laut Deutschland besteht der Zweck des Verbrennungsmotors darin, die Nachteile eines vollständig elektrisch angetriebenen Fahrzeugs in Situationen auszugleichen, in denen dies notwendig ist: 1) bei Entfernungen, welche die Reichweite einer Batterie ohne Aufladung überschreiten, und 2) bei Geschwindigkeiten, die unter dem für Sportwagen wünschenswerten Niveau liegen. Des Weiteren beabsichtigt BMW, ein innovatives aerodynamisches Konzept und ein neues, sparsames Steuerungssystem (3 l auf 100 km) für den i8 zu entwickeln. Das Modell i8 soll bei einer Länge von rund 4,6 m ein Gewicht von weniger als 1,5 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h erreichen. Der Preis des Sportwagens wird über [...] EUR betragen; seine Zielgruppe sind prestigebewusste Verbraucher. Dieses Modell soll in sehr geringen Stückzahlen gefertigt werden — im Durchschnitt [...] Fahrzeuge jährlich (in den ersten beiden Jahren wird eine stärkere Nachfrage erwartet) und ist in der Gesamtproduktion von [10 000-50 000] Elektrofahrzeugen in Leipzig enthalten, da für die Herstellung dieselben Produktionsanlagen wie beim MCV-Modell i3 genutzt werden (der Verbrennungsmotor wird im BMW-Werk in [...] entwickelt). Auch beim Sportwagenmodell i8 wird damit gerechnet, dass 50 % im EWR und 50 % außerhalb des EWR abgesetzt werden.

11. Bei beiden Modellen ist die Markteinführung für 2013 geplant. Die Arbeiten an dem Investitionsvorhaben begannen im Dezember 2009 und sollten bis 2013/2014 abgeschlossen sein, wobei die Beihilfe bis Ende 2015 ausbezahlt wird.

### 2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

12. Im September 2007, d. h. innerhalb von drei Jahren vor Aufnahme der Arbeiten am angemeldeten Vorhaben, begann ein früheres Investitionsvorhaben im Leipziger Werk, für das eine Regionalbeihilfe gewährt wurde. Die beihilfefähigen Kosten des Vorhabens betragen 100 Mio. EUR, und die auf der Grundlage von Gruppenfreistellungsregelungen gewährte Beihilfe belief sich auf 12,5 Mio. EUR.

13. Die Investition hatte die Herstellung von Pressteilen sowie Türen und Klappen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (für die Modelle 1er und X1) zum Ziel. Die Produktionstechnologien und auch die Bauteile für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterscheiden sich erheblich von denjenigen für das angemeldete Elektrofahrzeug: Ein konventionelles Auto mit Verbrennungsmotor besteht beispielsweise aus ca. 250-300 Blech- oder Aluminiumteilen, die zusammengeschweißt werden, während bei einem Elektrofahrzeug die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff rund 30 Kunststoffteile umfasst, die zusammengeklebt werden. Es sind keine Bauteile aus Metall, kein Pressen oder Schweißen erforderlich.

## 2.4 Beihilfefähige Kosten

14. Die beihilfefähigen Investitionskosten betragen nominal 392 Mio. EUR, was einem abgezinsten Wert von 368,01 Mio. EUR entspricht. In der folgenden Tabelle

sind die beihilfefähigen Kosten des Investitionsvorhabens in Nominalbeträgen für den Durchführungszeitraum aufgeschlüsselt.

Tabella: Aufschlüsselung der beihilfefähigen Kosten in Mio. EUR (Nominalbeträge)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
Gebäude	1	2	86	40	1	1	131
Anlagen/ Ausrüstung	2	3	34	163	53	6	261
Insgesamt	3	5	120	203	54	7	392

## 2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

15. Deutschland bestätigt, dass der Beihilfeempfänger einen beihilfefreien Eigenbeitrag von mehr als 25 % der beihilfefähigen Kosten leisten wird. Abgesehen von der Beihilfe mit einem abgezinsten Wert von 46 Mio. EUR werden die restlichen Kosten des Vorhabens mit einem abgezinsten Wert von 322,01 Mio. EUR von BMW aus Eigenmitteln getragen (vor allem aus dem Cashflow).

## 2.6 Die Beihilfemaßnahme

16. Das angemeldete Investitionsvorhaben hat einen Nominalwert von 392 Mio. EUR, d. h. einen abgezinsten Wert von 368,01 Mio. EUR, wobei die Beihilfeintensität 12,5 % beträgt, d. h. die Beihilfe macht nominal 49 Mio. EUR (abgezinst 46 Mio. EUR) aus.
17. Die angemeldete Beihilfe soll in Form einer Investitionszulage gewährt werden, die aus Steuermitteln finanziert und jeweils in dem der Investitionskostenverauslagung folgenden Jahr ausgezahlt wird, d. h. die letzte Zahlung wird 2015 getätigt.

Tabella: Plan für die Auszahlung der Beihilfe in Mio. EUR (Nominalbetrag)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Investitionszulage	0,4	0,6	15,0	25,4	6,8	0,9	49,0

18. Deutschland hat bestätigt, dass dieser Beihilfebetrags und diese Beihilfeintensität bei einer Veränderung der beihilfefähigen Kosten nicht überschritten werden und dass die Beihilfe nicht mit einer weiteren Beihilfe zur Deckung derselben beihilfefähigen Kosten kumuliert wird.

## 2.7 Anreizeffekt

19. Der Rechtsanspruch auf die Beihilfe besteht automatisch bei Erfüllung der Bedingungen der Regelung, so dass keine Gewährungsentscheidung oder Förderwürdigkeitsbestätigung erforderlich ist.

## 2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

20. Leipzig liegt in Sachsen, Deutschland, einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV, in dem zum Zeitpunkt der Anmeldung für große Unternehmen gemäß der deutschen Fördergebietskarte 2007-2013 (7) ein regionaler Beihilfehöchstsatz (ohne Aufschläge) von 30 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), galt.

## 2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

21. Die Beihilfe wird vom Finanzamt München als Bewilligungsbehörde genehmigt.
22. Folgende nationale Rechtsgrundlage wurde für die Gewährung der Beihilfe angegeben:
- Investitionszulagengesetz 2010) vom 7. Dezember 2008, Gruppenfreistellung unter der Referenz-Nummer X 167/08 (8).

## 2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

23. Deutschland gibt an, dass mit dem Investitionsvorhaben etwa 800 neue Arbeitsplätze in dem Fördergebiet geschaffen werden.

## 2.11 Aufrechterhaltung der Investition

24. Deutschland hat bestätigt, dass das Investitionsvorhaben im fraglichen Fördergebiet mindestens fünf Jahre lang ab dem Tag der Fertigstellung aufrechterhalten werden muss.

## 2.12 Allgemeine Regelungen

25. Deutschland hat der Kommission zugesagt,
- ihr innerhalb von zwei Monaten nach Bewilligung der Beihilfe eine Kopie der diese Beihilfemaßnahme betreffenden relevanten Rechtsakte zu übermitteln;
  - nach Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den gezahlten Beihilfebeträgen), zur Durchführung der Beihilfevereinbarung und zu anderen Investitionsvorhaben am gleichen Standort/im gleichen Werk) vorzulegen;
  - innerhalb von sechs Monaten nach Zahlung der letzten Beihilfetranche nach dem angemeldeten Finanzierungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

(7) Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/06 — Deutsche Fördergebietskarte 2007-2013 (Abl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6).

(8) X 167/08 — Deutschland — Investitionszulagengesetz (IZ) 2010 (Abl. C 280 vom 20.11.2009, S. 7).

### 3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

#### 3.1 Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV

26. Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe gilt, müssen folgende Kriterien kumulativ erfüllt sein: i) Die Maßnahme muss eine staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung sein, ii) dem Unternehmen muss daraus ein wirtschaftlicher Vorteil erwachsen, iii) der Vorteil muss selektiv sein, und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.
27. Die finanzielle Unterstützung erfolgt durch die deutschen Behörden in Form einer Investitionszulage und kann somit als eine staatliche und aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erachtet werden, da sie die andernfalls aus Steuern erzielten Einnahmen des Staates verringert.
28. Da die Förderung nur einem Unternehmen, BMW, zugute kommt, handelt es sich um eine selektive Maßnahme.
29. Die Maßnahme entlastet das Unternehmen von Kosten, die es unter normalen Marktbedingungen bei der Errichtung der Produktionsanlage selbst tragen müsste, und verschafft ihm somit einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern.
30. Die Förderung wird von den deutschen Behörden für ein Investitionsvorhaben für die Herstellung von Personenkraftwagen mit Elektroantrieb bereitgestellt. Da dieses Produkt zwischen Mitgliedstaaten gehandelt wird, ist die Maßnahme geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
31. Der wirtschaftliche Vorteil, den BMW gegenüber seinen Wettbewerbern bei der Erzeugung von Waren erhält, die innerhalb der EU gehandelt werden, kann den Wettbewerb verfälschen oder ihn zu verfälschen drohen.
32. Die Kommission ist folglich der Auffassung, dass die angemeldete Maßnahme eine staatliche Beihilfe für BMW im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

#### 3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

33. Mit der Anmeldung der geplanten Beihilfemaßnahme vor ihrer Durchführung ist Deutschland seinen Verpflichtungen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV und der Einzelanmeldepflicht nach Artikel 6 Absatz 2 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung nachgekommen.

#### 3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

34. Da es sich bei der Maßnahme um eine regionale Investitionsbeihilfe handelt, ist die Kommission verpflichtet, ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt anhand der Bestim-

mungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien und insbesondere des Abschnitts 4.3 über große Investitionsvorhaben zu prüfen, da die Beihilfe die in den Randnummern 64 und 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien genannten Schwellenwerte überschreitet.

#### 3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

35. Deutschland schließt aus, dass die BMW Group im Allgemeinen oder die BMW AG im Besonderen als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Kriterien der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(9)</sup> betrachtet werden könnte. Somit kommt der Beihilfeempfänger für eine Regionalbeihilfe in Frage.
36. Die Beihilfe wird in Anwendung der Gruppenfreistellungsregelung X 167/08 gewährt, so dass Randnummer 10 der Regionalbeihilfe-Leitlinien nicht anwendbar ist, da die Maßnahme keine Ad-hoc-Beihilfe darstellt.
37. Das ganze Gebiet von Sachsen kommt für Regionalbeihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV in Frage, wobei der zulässige regionale Beihilfehöchstsatz zur Zeit der Anmeldung 30 %, ausgedrückt als BSÄ, betrug<sup>(10)</sup>.
38. Die angemeldete Beihilfe wird als Erstinvestition gemäß Randnummer 34 der Regionalbeihilfe-Leitlinien angesehen, da damit eine Investition in materielle und immaterielle Anlagewerte bei der Erweiterung einer bestehenden Betriebsstätte unterstützt wird.
39. Die Gewährung der Beihilfe in Form einer Investitionszulage gemäß den relevanten Rechtsvorschriften (Investitionszulagegesetz 2010) beruht auf einem automatischen Rechtsanspruch auf die Beihilfe, sobald objektive Kriterien erfüllt sind. Darüber hinaus hängt die tatsächliche Zahlung der Beihilfe von der Genehmigung der Maßnahme durch die Kommission gemäß Randnummer 38 der Regionalbeihilfe-Leitlinien ab.
40. Der Eigenbeitrag des Beihilfeempfängers zu den beihilfefähigen Kosten, der völlig beihilfefrei sein muss, liegt über dem verpflichtenden Mindestwert von 25 % gemäß Randnummer 39 der Regionalbeihilfe-Leitlinien.
41. Gemäß Randnummer 40 der Regionalbeihilfe-Leitlinien wird die Investition während einer Mindestdauer von fünf Jahren nach Abschluss des Vorhabens in der Region aufrechterhalten.

<sup>(9)</sup> ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2. Insbesondere sind die folgenden Kriterien nach Randnummer 10 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien nicht erfüllt: '(a) wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist;' und '(c) wenn unabhängig von der Unternehmensform die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt sind.'

<sup>(10)</sup> Vgl. Fußnote 6.

42. Die beihilfefähigen Kosten umfassen Ausgaben für Gebäude und Anlagen/Ausrüstung und entsprechen somit Randnummer 50 der Regionalbeihilfe-Leitlinien.
43. Die in Abschnitt 4.4 der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten Kumulierungsvorschriften werden eingehalten.
44. Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe die in den Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten üblichen Zulässigkeitskriterien erfüllt.

### 3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

#### 3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

45. Nach Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien gilt ein großes Investitionsvorhaben als Einzelinvestition, wenn die Erstinvestition in einem Zeitraum von drei Jahren vor Beginn der Arbeiten an dem Vorhaben vorgenommen wird und festes Vermögen betrifft, das eine wirtschaftlich unteilbare Einheit bildet, um zu verhindern, dass ein großes Investitionsvorhaben künstlich in Teilvorhaben untergliedert wird, um den Bestimmungen dieser Leitlinien zu entgehen.
46. Die Mitgliedstaaten könnten aufgrund der automatischen Absenkung des regionalen Beihilfehöchstsatzes bei großen Investitionsvorhaben versucht sein, anstelle einer Einzelinvestition zwei Einzelvorhaben anzumelden, um so zu einer höheren maximalen Beihilfeintensität zu gelangen<sup>(11)</sup>.
47. Die Herstellung der Personenkraftwagen mit Elektroantrieb und Karosserien aus kohlefaserverstärktem Kunststoff erfolgt völlig getrennt von der Produktion konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Metallkarosserien (1er, X1). Es werden dafür eigene, voneinander unabhängige Produktionsanlagen genutzt, die sich nicht überschneiden. Das frühere Investitionsvorhaben in Bezug auf Pressteile sowie Türen und Klappen war auf die Erzeugung konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet (siehe Erwägungsgründe 12-13), und bei der Herstellung der Modelle i3 und i8 kommen weder diese Bauteile zum Einsatz noch kann dabei irgendein Nutzen aus der früheren Beihilfe erwachsen.
48. Die Kommission stellt daher fest, dass keine funktionalen, technischen oder strategischen Verbindungen zwischen den beiden Vorhaben bestehen, die eindeutig wirtschaft-

lich teilbar sind und somit keine Einzelinvestition im Sinne der Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien darstellen.

#### 3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

49. Die geplanten beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens in Leipzig betragen abgezinst<sup>(12)</sup> 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Beihilfehöchstsatz von 13,5 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), nach Anwendung des Herabsetzungsmechanismus.
50. Die angemeldete Beihilfe beträgt insgesamt abgezinst 46 Mio. EUR; die Beihilfeintensität (BSÄ) erreicht 12,5 %. Da die gesamte Beihilfeintensität unter dem Beihilfehöchstsatz liegt, entspricht die für das Vorhaben vorgeschlagene Beihilfeintensität den Regionalbeihilfe-Leitlinien. Deutschland hat zugesichert, dass der angemeldete Beihilfebetrag und die angemeldete Beihilfeintensität nicht überschritten werden.

#### 3.5.3 Filter für die eingehende Prüfung von Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben nach Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien

51. Gemäß Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnen und eine eingehende Würdigung der Beihilfe vornehmen, um ihren Anreizeffekt und ihre Verhältnismäßigkeit zu überprüfen sowie ihre positiven Folgen (regionaler Beitrag) und negativen Auswirkungen (Wettbewerbsverzerrung/Beeinträchtigung des Handels) gegeneinander abzuwägen, wenn der Umsatz des Beihilfeempfängers vor und/oder nach der Investition mehr als 25 % des sachlich und räumlich relevanten Marktes ausmacht oder wenn die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität mehr als 5 % des sichtbaren Verbrauchs im EWR auf dem fraglichen Markt beträgt und dieser Markt während eines fünfjährigen Bezugszeitraums (2003-2008) in absoluten Zahlen oder relativ gesehen (im Vergleich zum Wachstum des BIP im EWR) geschrumpft ist.
52. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die unter Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien beschriebenen Überprüfungen gemäß Fußnote 65 der Regionalbeihilfe-Leitlinien nicht durchgeführt werden müssen, wenn der Mitgliedstaat nachweist, dass der Beihilfeempfänger einen neuen Produktmarkt schafft. In diesem Fall kann die Beihilfe ohne die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b genehmigt werden, wenn die allgemeinen Vereinbarkeitskriterien für Regionalbeihilfen und die zusätzlichen spezifischen Voraussetzungen für Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben, insbesondere die Herabsetzung der anwendbaren Beihilfeintensität nach Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien, erfüllt werden.

<sup>(11)</sup> Wird ein Vorhaben im Umfang von mehr als 100 Mio. EUR in zwei Vorhaben untergliedert, könnte der Mitgliedstaat auf die ersten 50 Mio. EUR der Projektkosten jeweils (insgesamt also zweimal) den vollen regionalen Beihilfehöchstsatz anwenden (keine Herabsetzung des anwendbaren regionalen Beihilfehöchstsatzes erforderlich) sowie jeweils (insgesamt also zweimal) die Hälfte dieses Höchstsatzes auf die nächsten 50 Mio. EUR. Für alle beihilfefähigen Kosten jenseits der Obergrenze von 100 Mio. EUR verringert sich der regionale Beihilfehöchstsatz auf ein Drittel (34 %).

<sup>(12)</sup> Die Berechnung der in diesem Beschluss aufgeführten abgezinsten Werte erfolgt auf der Grundlage des zur Zeit der Anmeldung geltenden Basissatzes von 1,24 %, zu dem gemäß der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6) 100 Basispunkte hinzuzufügen sind — d. h. 2,24 %. ([http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)).

53. Die Kommission kann derzeit auf der Grundlage der verfügbaren Informationen nicht zu dem Schluss gelangen, dass die von BMW in Leipzig durchgeführten Investitionen unter diese Fußnote fallen und somit von den Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b befreit wären. Einerseits stellt die Kommission fest, dass die angemeldeten Elektrofahrzeugmodelle im Allgemeinen und die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff im Besonderen eine solche Innovation darstellen, dass damit ein neues Produkt geschaffen wird, das nicht mit in der Vergangenheit produzierten Fahrzeugen vergleichbar ist. Andererseits scheint BMW jedoch weder der erste noch der einzige Hersteller von derartigen Fahrzeugen zu sein. Da es der Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist, über die Anwendbarkeit von Fußnote 65 der Regionalbeihilfe-Leitlinien zu entscheiden, hat sie beschlossen, diese Überprüfungen bei der Würdigung der vorliegenden Sache durchzuführen. Sie fordert allerdings Beteiligte auf, zu dieser Sachfrage und zur Auslegung dieser Fußnote auf neuen Märkten Stellung zu nehmen.

54. Für die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien muss die Kommission zunächst das/die von der Investition betroffene/n Produkt/e ermitteln und den sachlich relevanten Markt sowie den räumlich relevanten Markt definieren.

#### 3.5.3.1 Betreffendes Produkt

55. Nach Randnummer 69 der Regionalbeihilfe-Leitlinien, ist das ‚betreffende Produkt‘ in der Regel das Produkt des Investitionsvorhabens. Sieht ein Investitionsvorhaben die Herstellung mehrerer verschiedener Produkte vor, so muss jedes Produkt berücksichtigt werden. Wenn sich das Vorhaben auf ein Zwischenprodukt bezieht, für das es keinen Markt gibt, kann das betreffende Produkt auch das nachgelagerte Produkt sein.

56. Das angemeldete Investitionsvorhaben bezieht sich ausschließlich auf die Herstellung von zwei Modellen von Pkw mit Elektroantrieb und Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff. Diese sind der i3, ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug (BEV), bei dem elektrische Energie in einer Autobatterie gespeichert wird, und der Elektrosportwagen i8, der zusätzlich zur Autobatterie auch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor besitzt (PHEV). Es werden keine getrennten Zwischenprodukte erzeugt und auf dem Markt verkauft.

57. Auf den im Rahmen des Investitionsvorhabens errichteten Anlagen können keine anderen Produkte hergestellt werden. Die Verwendung von Produktionsanlagen für Elektrofahrzeuge zur Erzeugung von Pkw mit Verbrennungsmotor ist technologisch ausgeschlossen.

58. Deshalb kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vom Investitionsvorhaben betroffenen Produkte die Fahrzeugmodelle i3 (BEV) und i8 (PHEV) sind.

#### 3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

59. Nach Randnummer 69 der Regionalbeihilfe-Leitlinien umfasst der relevante Produktmarkt das betreffende Produkt und jene Produkte, die vom Verbraucher (wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) oder vom Hersteller (durch die Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Substitute angesehen werden.

60. Die Kommission hat im traditionellen Kraftfahrzeugsektor eine Reihe von Beschlüssen (sowohl über staatliche Beihilfen als auch über Fusionen) angenommen und in diesem Zusammenhang Analysen zur sachdienlichen Definition des relevanten Produktmarktes durchgeführt.

61. Es gibt mehrere Anbieter von Analysen des Kraftfahrzeugmarktes. Zu den namhaftesten zählen IHS Global Insight und POLK. Die Mitgliedstaaten und die Beihilfeempfänger legen in der Regel Informationen vor, die auf Segmentierungen eines dieser Beratungsunternehmen beruhen. IHS schlägt eine Unterteilung des Pkw-Marktes in eng gefasste Klassen (27 Segmente) vor, während POLK acht Segmente unterscheidet (A000, A00, A0, A, B, C, D und E), wobei das A000-Segment Kleinwagen umfasst und das E-Segment die Oberklasse darstellt. Vom A000-Segment zum E-Segment steigen der Durchschnittspreis, die Größe und die durchschnittliche Motorleistung der Pkw allmählich an.

62. In Beihilfesachen stützte sich die Kommission auf diese Segmentierungen, da sie von den Mitgliedstaaten in ihren Anmeldungen zur Abgrenzung der Märkte verwendet wurden.

63. Im vorliegenden Fall befasst sich die Kommission erstmals mit einer Anmeldung, die eine Regionalbeihilfe für die Herstellung von Pkw mit Elektroantrieb (BEV/PHEV) betrifft. Die Anmeldung wirft eine Reihe von Fragen hinsichtlich der sachdienlichen Definition des Marktes auf, da die Schlussfolgerungen früherer Beschlüsse über Pkw mit Verbrennungsmotor nicht unbedingt übernommen werden können.

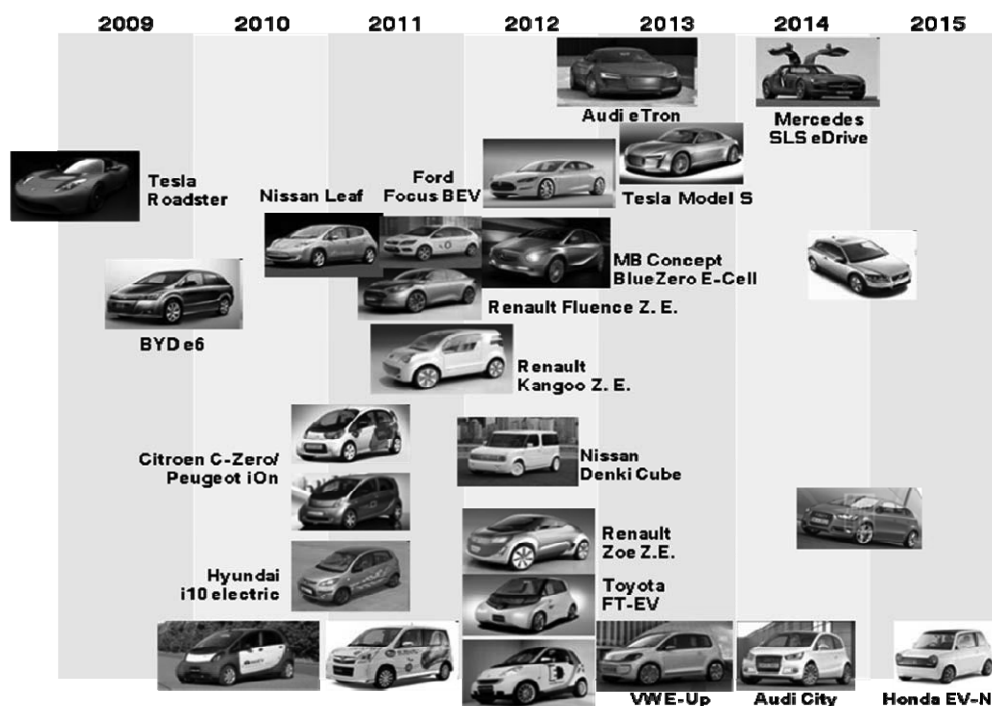
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil des Gesamtmarktes für Pkw oder einen getrennten Produktmarkt darstellen werden. Die Kommission fordert Beteiligte auf, auch zu dieser Frage Stellung zu nehmen.

65. Anhand der vorliegenden Informationen kann die Kommission nicht zweifelsfrei ausschließen, dass es einen getrennten Markt für Elektroautos geben wird: auf der

Angebotsseite liegt eindeutig keine Substituierbarkeit vor, denn Elektrofahrzeuge mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff können auf Produktionsanlagen für konventionelle Fahrzeuge nicht hergestellt werden und umgekehrt. Hinsichtlich der Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite (d. h. wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) dienen Pkw mit Elektromotor und Pkw mit Verbrennungsmotor demselben grundlegenden Zweck, nämlich der Personenbeförderung. Beim i3, dem Elektrofahrzeug für den städtischen Raum, ist dieser Verwendungszweck allerdings aufgrund seiner geringen Reichweite von bis zu 150 km ohne Batterieaufladung in erster Linie auf Fahrten in der Stadt beschränkt. Das Modell i8 erfüllt einen zweifachen Zweck, nämlich Fahrten in der Stadt und sonstige Fahrten, und gleicht die Beschränkungen eines Elektrofahrzeugs durch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor aus. Elektrofahrzeuge sind erheblich teurer als konventionelle Autos mit derselben Größe und demselben Verwendungszweck (der Preisunterschied wird selbst durch staatliche Zuschüsse für Verbraucher nur zum Teil ausgeglichen), und die voraussichtlichen Käufer scheinen sich im Hinblick auf Einkommen und Umweltbewusstsein ziemlich von den Käufern konventioneller Autos derselben Größe

zu unterscheiden. Die Kommission fordert Beteiligte auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob Elektrofahrzeuge einen getrennten Produktmarkt bilden.

66. Wenn Elektrofahrzeuge einen getrennten Markt bilden, ist fraglich, ob und in welchem Ausmaß eine weitere Segmentierung des Marktes für Pkw mit Elektroantrieb notwendig ist.
67. Deutschland legte eine Übersicht über die konkurrierenden Elektrofahrzeuge verschiedener Hersteller samt dem Jahr ihrer Markteinführung vor. Auch wenn diese Übersicht etwas ungenau zu sein scheint, da es in einigen Fällen zu einer erheblichen Verzögerung gekommen ist (wider Erwarten kam das erste Elektrofahrzeug — der Nissan Leaf — erst im Januar 2011 auf den Markt), so bietet die Grafik doch einen Überblick über die konkurrierenden Elektrofahrzeugmodelle, der darauf hindeutet, dass ein vollständiges Abgehen von der Segmentierung für elektrisch angetriebene Pkw aufgrund der Unterschiedlichkeit der Modelle auch keine angemessene Lösung ist:



68. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob eine weitere Segmentierung des Elektrofahrzeugmarktes sachdienlich ist und auf welchen Grundsätzen und Kriterien eine solche Unterteilung aufbauen könnte.
69. Gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen, ist die Zuordnung der in Leipzig zu produzierenden Elektrofahrzeuge zu einem spezifischen Pkw-Segment problematisch. In Bezug auf mögliche Marktsegmentierungen wählte Deutschland im vorliegenden Fall die Segmentierung von IHS Global Insight für den Zweck der Anmeldung.

70. Laut Deutschland fällt das MCV-Modell i3 in die Segmente C<sup>(13)</sup> und D<sup>(14)</sup>, wobei Deutschland die Verwendung eines kombinierten C/D-Segments vorschlägt. Bei strikter Anwendung der Segmentierung müsste die Kommission jedoch zu dem Schluss gelangen, dass das MCV i3 hinsichtlich der Größe in die Segmente B<sup>(15)</sup> und C und

<sup>(13)</sup> Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das C-Segment: Ford Focus, VW Golf, BMW 1er Serie oder Audi A3.

<sup>(14)</sup> Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das D-Segment: Honda Accord, VW Passat, BMW 3er Serie, Mercedes-Benz C-Klasse oder Audi A4.

<sup>(15)</sup> Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das B-Segment: VW Polo, Ford Fiesta, Peugeot 207 oder Toyota Yaris.

hinsichtlich des Preises in das D-Segment eingeordnet werden kann. Den deutschen Angaben zufolge sind die Käufer des MCV nicht auf Kunden beschränkt, die sich bei Autos mit Verbrennungsmotoren normalerweise für die unteren Segmente entscheiden würden, sondern kommen aus allen Segmenten, weil sie ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein haben.

71. Das Sportwagenmodell BMW i8 fällt in das F-Segment<sup>(16)</sup> nach IHS Global Insight, das nicht durch die Fahrzeuggröße sondern ausschließlich durch den Preis abgegrenzt ist. Im Fall dieses Pkw-Modells ist ein zusätzliches Problem zu lösen. Laut Deutschland ist es aufgrund des eingebauten Verbrennungsmotors als Hybridfahrzeug eingestuft. Es wird allerdings auf denselben Produktionsanlagen wie das MCV-Modell erzeugt, hat eine Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und verfügt zusätzlich über einen Verbrennungsmotor zur Verbesserung des Elektroantriebs, der darüber hinaus nicht in der geförderten Anlage entwickelt wird. Eine Betrachtung der bisher auf dem Markt verfügbaren Hybridfahrzeuge zeigt, dass es sich in der Regel um mit Verbrennungsmotor angetriebene Autos mit Metallkarosserien handelt, in die ein zusätzlicher Elektroantrieb eingebaut ist, der nur einen geringen Teil zur Fahrzeugleistung beiträgt.
72. Derzeit ist die Kommission nicht in der Lage, eine definitive Position dazu zu beziehen, ob sich traditionelle Marktsegmentierungen, die von Polk, Global Insight und anderen für den konventionellen Kfz-Markt entwickelt wurden, überhaupt auf den Elektrofahrzeugmarkt übertragen lassen. Sie stellt zum jetzigen Zeitpunkt fest, dass die Zuordnung zu Segmenten in Analogie zu Pkw mit Verbrennungsmotoren äußerst problematisch ist. Auf den ersten Blick scheint die Anwendung der Segmentierung von POLK aufgrund der Bedeutung des Verbrennungsmotors bei der Abgrenzung der Segmente schwierig zu sein. Auch die Verwendung der von IHS Global Insight festgelegten Einteilung erscheint nicht einfach. Hier sind die entscheidenden Parameter die Fahrzeuglänge und der Preis: hinsichtlich der Länge scheint die Mehrheit der in Entwicklung befindlichen Elektrofahrzeuge (laut Ankündigungen der Hersteller) in die ‚kleinen‘ Segmente A, B und C zu fallen; in Bezug auf den Preis treffen höhere Segmente — mindestens das D-Segment — zu. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur Übertragbarkeit bestehender Klassifikationen für den Zweck der Marktdefinition Stellung zu nehmen.
73. Des Weiteren kann die Kommission keine definitive Position dazu beziehen, ob die Zuordnung der Modelle i3 und i8 zu den von Deutschland vorgeschlagenen Segmenten sachdienlich ist (gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen). Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu dieser Frage Stellung zu nehmen.
74. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass Deutschland vorgeschlagen hat, den i3 in ein kombiniertes C/D-Segment einzuordnen. Die Kommission

erinnert daran, dass sie in der Vergangenheit Zweifel daran geäußert hat, ob sich kombinierte Segmente auf Pkw mit Verbrennungsmotor anwenden lassen<sup>(17)</sup>. Die Kommission kann zurzeit keine definitive Position zur Frage der kombinierten Segmente beziehen und fordert die Beteiligten auf, auch zu diesem Punkt Stellung zu nehmen.

75. Aufgrund des Fehlens von Erfahrungen aus der Vergangenheit und durch die oben angeführten Schwierigkeiten kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt zu keinem Schluss über den sachlich relevanten Markt gelangen. Deshalb betrachtet die Kommission in den weiteren Analysen alle plausiblen Märkte als sachlich relevante Märkte, d. h. den Markt für Elektrofahrzeuge, den Gesamtmarkt für Pkw ohne Unterscheidung der Antriebstechnik und den Markt für Hybridfahrzeuge (in Bezug auf das Modell i8). Im Hinblick auf die Segmentierung berechnete die Kommission die Marktanteile im Einklang mit dem deutschen Vorschlag, nach dem das MCV-Elektrofahrzeug von BMW als Teil des kombinierten C/D-Segments zu beurteilen ist, und getrennt für die Segmente B, C und D sowie beim Sportwagen für das F-Segment.

### 3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

76. Gemäß Randnummer 70 der Regionalbeihilfe-Leitlinien sollten für die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien Märkte normalerweise auf Ebene des EWR definiert werden oder, ‚falls diese Daten nicht vorliegen oder nicht relevant sind, auf der Grundlage eines anderen allgemein akzeptierten Marktsegments, für das statistische Daten zur Verfügung stehen‘.
77. Deutschland betrachtet den Weltmarkt oder zumindest einen über den EWR hinausgehenden Markt als den räumlich relevanten Markt, da beide BMW-Modelle auf die internationale Nachfrage ausgerichtet sind und die Herstellung von Elektrofahrzeugen bisher auf Europa, die USA und Asien beschränkt ist (laut Deutschland entfallen derzeit rund 50 % der Produktion auf Europa und 30 % auf die USA).
78. Deutschland betont, dass die Dynamik der Entwicklung des Marktes für Elektrofahrzeuge auch von einer weiteren Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften in bestimmten Ländern abhängt und dass für die Einfuhr von elektrisch angetriebenen Pkw zwar in einigen Staaten (USA, Japan) dieselben Zollsätze vorgesehen sind wie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, während andere Länder (China) viel niedrigere Zollsätze anwenden. Unterschiede bestehen auch bei den Kosten für die Einfuhr von Kohlefasern im Vergleich zu Stahl, der bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor eingesetzt wird. Des

<sup>(16)</sup> Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das F-Segment: Maserati Quattroporte, Ferrari 430, 599, 612, Lamborghini Murcielago oder Aston Martin DBS.

<sup>(17)</sup> Zuletzt in der Entscheidung der Kommission in der Sache SA.27913 — Staatlich Beihilfe C 31/09 — Ungarn — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft; Entscheidung vom 28. Oktober 2009 (K(2009) 8131) in der Beihilfesache C 31/09 (Abl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Beschluss zur Ausweitung des Verfahrens vom 6. Juli 2010 (K(2010) 4474) in der Beihilfesache C 31/09 (Abl. C 234 vom 10.9.2010, S. 4).

Weiteren ist der Handel mit Elektrofahrzeugen durch die in den einzelnen Ländern geltenden technischen Normen weniger stark eingeschränkt als bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Deutschland hebt auch hervor, dass der Markt stark von staatlichen Förderprogrammen für Verbraucher abhängt. Diese Förderungen machen Elektrofahrzeuge für eine größere Gruppe von Verbrauchern erschwinglich, da sie den erheblichen Preisunterschied zwischen Elektrofahrzeugen und mit Verbrennungsmotor angetriebenen Fahrzeugen entsprechender Größe zum Teil ausgleichen. Ohne die Förderungen blieben sie sehr exklusiv und würden nur von einer sehr kleinen Gruppe von Verbrauchern nachgefragt. In den USA erreicht die staatliche Förderung bis zu 7 500 USD je Fahrzeug, wobei ähnliche Beträge in China und Japan vorgesehen sind. In Zukunft könnten diese Subventionen auch auf Megastädte wie Mexiko Stadt und São Paulo ausgedehnt werden.

79. In einigen der bisherigen Beschlüsse in Bezug auf den Kraftfahrzeugsektor<sup>(18)</sup> definierte die Kommission den relevanten räumlichen Markt als ‚mindestens EWR-weit‘ und schloss somit explizit die Möglichkeit nicht aus, dass ein räumlich relevanter Markt besteht, der größer als der EWR ist. In zwei Beihilfesachen zu Regionalbeihilfen für den Kraftfahrzeugsektor (Audi Hungaria Motor und Fiat Powertrain Technologies Poland) eröffnete die Kommission jedoch das förmliche Prüfverfahren u. a. in Bezug auf die angemessene Marktabgrenzung.
80. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen (Markteinführung der ersten Elektrofahrzeuge erst 2010) kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt keine definitive Position dazu beziehen, ob ein eigenständiger Elektrofahrzeugmarkt eine weltweite Ausdehnung hätte oder nicht. Die Kommission fordert Dritte auf, zur sachdienlichen Definition des räumlichen Marktes für Elektrofahrzeuge im Allgemeinen sowie für Fahrzeuge wie die Modelle i3 und i8 Stellung zu nehmen.
81. Da die Kommission für die Zwecke der Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien zu keinem Schluss über den genauen räumlich relevanten Markt gelangen kann, führt sie die relevanten Tests sowohl für den EWR als auch die weltweiten Märkte durch.

#### 3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

82. Um feststellen zu können, ob gemäß Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien für das Vorhaben eine eingehende Überprüfung der Erforderlichkeit der Beihilfe notwendig ist und ob seine Vorteile stärker ins Gewicht fallen als die dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen und die Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten, muss die Kommission

die Marktanteile des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition analysieren und prüfen, ob diese Marktanteile auf dem sachlich und räumlich relevanten Markt 25 % übersteigen.

83. Da das angemeldete Investitionsvorhaben von BMW 2009 anliefe und die Vollproduktion für 2014 geplant ist, sollte die Kommission den Marktanteil der BMW Group auf den sachlich und räumlich relevanten Märkten in den Jahren 2008 und 2015 ermitteln. Da das erste Elektrofahrzeug (Nissan Leaf) jedoch erst im Januar 2011 auf den Markt gebracht wurde, kann die Kommission den Marktanteil von BMW am Markt für elektrisch angetriebene Pkw für das Jahr 2008 nicht berechnen.
84. In Bezug auf die Marktanteile von BMW bei Elektrofahrzeugen nach Abschluss des Vorhabens, d. h. im Jahr 2015, stützte Deutschland seine Berechnungen auf Informationen, die von der Deutschen Bank in einer externen Studie über Elektrofahrzeuge am 9. Juni 2008 veröffentlicht wurden, sowie auf Daten, die von der Boston Consulting Group im August 2009 gesammelt wurden. Insbesondere beruhen die von Deutschland vorgelegten Angaben auf der Annahme, dass der weltweite Markt für Elektrofahrzeuge (eingeschränkt auf BEV) nur 1 % des Gesamtmarktes für Pkw ausmachen wird (für 2015 wird der Gesamtverkauf von Pkw ohne Unterscheidung der Antriebstechnik auf 72,4 Millionen weltweit und auf 15,3 Millionen im EWR geschätzt; der Verkauf von Elektrofahrzeugen eingeschränkt auf BEV wird lediglich auf 720 000 weltweit und auf 150 000 im EWR geschätzt, der Gesamtverkauf von Hybridfahrzeugen auf 12,3 Millionen weltweit und auf 2,6 Millionen im EWR). Dieser Anteil ist vielleicht zu konservativ angesetzt, aber Deutschland konnte keine andere unabhängige Schätzung von Dritten für den Zeitraum um 2015 als die Studie der Deutschen Bank bereitstellen und wies darauf hin, dass die meisten anderen Quellen nur Schätzungen für das Jahr 2020 enthielten. Die Verkaufszahlen für das erste Elektrofahrzeugmodell — den Nissan Leaf — legen nahe, dass selbst im Jahr 2011, d. h. drei Jahre nach der Veröffentlichung der Prognose der Deutschen Bank, die Dynamik der Entwicklung auf dem Elektrofahrzeugmarkt von Nissan unterschätzt wurde. Nissan rechnete mit einem Absatz von 10 000 Stück des Elektrofahrzeugmodells im Jahr 2011, verkaufte aber schon im ersten Quartal 2011 4 000 Einheiten. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur erwarteten Größe des weltweiten und des EWR-weiten Marktes für Elektrofahrzeuge im Jahr 2015 Stellung zu nehmen.
85. Deutschland legte Daten/Schätzungen für den Umsatz von BMW vor. In diesem Zusammenhang sollte beachtet werden, dass BMW bei der Berechnung des Marktanteils davon ausging, dass vom gesamten Produktionsvolumen von [10 000-50 000] (oder [...]) Einheiten nur [...] MCV auf dem EWR-Markt verkauft und [...] ausgeführt werden sollen. Ebenso ist geplant, dass 50 % des voraussichtlichen Produktionsvolumens des Sportwagenmodells (bis zu [...] Stück) außerhalb des EWR abgesetzt werden. Diese Aufteilung zwischen den Verkäufen im EWR und außerhalb des EWR ist für die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt nicht überprüfbar. Die Kommission fordert die

<sup>(18)</sup> Entscheidungen der Kommission in den Sachen K 31/09 — Audi Hungaria Motor Kft., N 674/08 — VW Slovakia a.s (ABl. C 205 vom 29.7.2010, S. 1), N 473/08 — Ford España S.L. (ABl. C 19 vom 26.1.2010, S. 5) usw.

Beteiligten auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob eine solche Aufteilung angesichts der vorhersehbaren Marktentwicklung realistisch ist.

86. Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland keine getrennten Daten für das F-Segment vorlegen konnte, sondern Informationen für das kombinierte E2+F-Segment übermittelte (relevant für den i8), da BMW die Daten für die Segmente E2 und F für interne Zwecke nicht separat erfasst.
87. Die Ergebnisse der Überprüfung der Marktanteile (unter Verwendung der oben dargelegten Aufteilung der Produktionsmengen auf Verkäufe innerhalb des EWR und Ausführungen aus dem EWR) werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2008	2015
Gesamtmarkt Pkw weltweit — insgesamt	2,6 %	2,6 %
B-Segment	1,8 %	1,8 %
C-Segment	1,4 %	1,5 %
D-Segment	5,1 %	5,5 %
E2+F-Segment (***)	5,1 %	8,2 %
Kombiniertes C/D-Segment	2,9 %	3,1 %
Gesamtmarkt Pkw EWR — insgesamt	5,7 %	6,5 %
B-Segment	3 %	4 %
C-Segment	3,5 %	4,5 %
D-Segment	12,3 %	14,2 %
E2+F-Segment (***)	12,7 %	17,3 %
Kombiniertes C/D-Segment	6,5 %	7,7 %
Elektrofahrzeugmarkt weltweit — insgesamt	—	[3-6 %]
B-Segment	—	[< 25 %]
C-Segment	—	[< 25 %]
D-Segment	—	[> 25 %]
E2+F-Segment (***)	—	[> 25 %] (**)
Kombiniertes C/D-Segment	—	[< 25 %]
Elektrofahrzeugmarkt EWR — insgesamt	—	12,7 %
B-Segment	—	[> 25 %]
C-Segment	—	[> 25 %]
D-Segment	—	[> 25 %]
E2+F-Segment (***)	—	[> 25 %] (**)
Kombiniertes C/D-Segment	—	[< 25 %]

	2008	2015
Hybridfahrzeugmarkt weltweit — insgesamt	—	(*)
E2+F-Segment (***)	—	3,2 %
Hybridfahrzeugmarkt EWR — insgesamt	—	(*)
E2+F-Segment (***)	—	15 %

(\*) Keine Daten verfügbar.

(\*\*) Eines der von der Kommission für diese Würdigung genutzten Szenarien, wonach die Modelle i8 und i3 vollkommene Substitute sind, sofern sie auf denselben Produktionsanlagen wie der i3 hergestellt werden und somit angebotsseitige Substitute darstellen (eigene Berechnungen der Kommission).

(\*\*\*) Laut Deutschland sind getrennte Daten für das F-Segment nicht verfügbar.

88. Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass der Marktanteil von BMW nur auf dem Gesamtmarkt für Pkw unter 25 % liegt, gleichgültig ob der EWR-weite oder der weltweite Markt herangezogen wird und unabhängig von der Segmentierung (ungeachtet der in den Erwägungsgründen 68-70 beschriebenen Probleme bei der Anwendung der Segmentierung).
89. Was den Elektrofahrzeugmarkt anbelangt, lässt sich aufgrund der auf den verfügbaren Daten beruhenden Ergebnisse nicht ausschließen, dass der Marktanteil von BMW auf einem eigenständigen weltweiten Elektrofahrzeugmarkt den Schwellenwert von 25 % im D-Segment überschreiten könnte (laut Prognosen erreicht er [ $> 25$  %]). Ähnliches gilt, wenn der Markt für Elektrofahrzeuge und nicht derjenige für Hybridfahrzeuge als der sachlich relevante Markt für das Modell i8 festgelegt wird, weil es auf denselben Produktionsanlagen wie das rein elektrisch angetriebene Modell i3 hergestellt wird und somit ein Substitut für das BEV darstellt. In diesem Fall könnte der Marktanteil von BMW im F-Segment ebenfalls über dem Schwellenwert von 25 % liegen ([ $> 25$  %]).
90. Auf dem EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge ohne Segmentierung wird der Schwellenwert von 25 % nur dann eingehalten, wenn BMW weniger als [...] Fahrzeuge von den insgesamt erzeugten [10 000-50 000] Autos auf dem EWR-Markt verkauft. Auf dem segmentierten EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge besteht allerdings selbst bei Berücksichtigung der von Deutschland angeführten Aufteilung der Verkäufe auf EWR-Länder und Nicht-EWR-Länder die Gefahr einer Überschreitung des Schwellenwerts von 25 %, wenn die Kommission im Einklang mit der gängigen Praxis die Möglichkeit einer Kombination von Kfz-Segmenten ausschließt (die Kommission lehnte beispielsweise in der Entscheidung zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens im Falle von Audi Hungaria Motor die von Ungarn vorgeschlagene Kombination bestimmter Segmente gemäß den Definitionen von Polk ab) und das Produktionsvolumen von BMW entweder dem B-, C- oder D-Segment zugeordnet werden muss. In diesem Fall würde der Marktanteil von BMW in allen berücksichtigten Einzelsegmenten im EWR 25 % überschreiten ([...] % im B-Segment, [...] % im C-Segment, [...] % im D-Segment und sogar [...] % im F-Segment).

91. Auf der Grundlage der verfügbaren Daten kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht zweifelsfrei ausschließen, dass die Marktanteile von BMW auf allen berücksichtigten plausiblen Märkten unterhalb des Schwellenwerts von 25 % gemäß Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien bleiben. Angesichts der Produktionskapazität von [10 000-50 000] Elektrofahrzeugen im Leipziger Werk und in Anbetracht der Dynamik auf dem Elektrofahrzeugmarkt sowie der Anzahl der auf diesem Markt im Wettbewerb stehenden Automobilhersteller ist es gleichzeitig plausibel, dass BMW den in Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten Schwellenwert von 25 % zumindest langfristig möglicherweise nicht überschreiten wird. Diese Tatsache weist darauf hin, dass die verfügbaren Daten, nach denen der Elektrofahrzeugmarkt (BEV) nur 1 % des gesamten Pkw-Marktes ausmacht, zu konservativ sind, um als zuverlässige Basis für die Zwecke der Überprüfungen nach Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien zu dienen. Die Kommission fordert Dritte auf, zu den oben erörterten Problemen Stellung zu nehmen.

#### 3.5.3.5 Kapazitätswachstum auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe b)

92. Die Kommission muss gemäß Randnummer 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfe-Leitlinien prüfen, ob die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität mehr als 5 % des Marktes belegt durch Daten über den sichtbaren Verbrauch<sup>(19)</sup> beträgt. In diesem Fall muss die Kommission auch prüfen, ob die in den letzten fünf Jahren verzeichneten mittleren Jahreswachstumsraten des sichtbaren Verbrauchs über der mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR liegen. Die Kommission führt diese Überprüfung für die oben angeführten plausiblen sachlich relevanten Märkte durch.

93. Die Überprüfung des Kapazitätswachstums auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum ergab folgende Werte für die einzelnen analysierten Segmente:

Tabelle: Kapazitätswachstum durch das Vorhaben auf dem Gesamtmarkt für Pkw auf Ebene des EWR

	Marktvolumen 2008	Kapazitätswachstum
B-Segment	4,6 Mio.	0,87 %
C-Segment	5,1 Mio.	0,78 %
D-Segment	2,6 Mio.	1,54 %
C/D-Segment	7,7 Mio.	0,52 %
E2+F-Segment	1,1 Mio.	0,36 %

94. Aus den Ergebnissen der Überprüfung geht klar hervor, dass bei Berücksichtigung des Pkw-Gesamtmarktes ohne

Unterscheidung der Antriebstechnik der im ersten Teil von Randnummer 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegte Schwellenwert von 5 % in keinem der analysierten Segmente auf dem EWR-Markt überschritten würde.

95. Diese Überprüfung kann für den Elektrofahrzeugmarkt nicht durchgeführt werden, da er 2008 noch nicht existierte. Es kann jedoch mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass das Wachstum auf diesem Markt unterdurchschnittlich ist.

96. Für den konventionellen Kfz-Markt hat Deutschland jedoch Angaben über die mittlere jährliche Wachstumsrate für den sichtbaren Verbrauch auf dem Pkw-Gesamtmarkt ohne Segmentaufteilung, getrennt für die Segmente B, C und D sowie für die kombinierten Segmente C/D und E2/F<sup>(20)</sup> vorgelegt. Die Daten für den Bezugszeitraum 2003-2008 betreffen nicht den EWR sondern nur die EU-27 und stammen vom Dachverband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) und EUROSTAT.

97. Die für den Bezugszeitraum 2003-2008 angegebenen Wachstumsraten belegen eindeutig, dass die analysierten Märkte unterdurchschnittlich wachsen oder sogar schrumpfen, wobei sich die Lage in anderen betroffenen Segmenten voraussichtlich nicht davon unterscheidet: -0,55 % auf dem Pkw-Gesamtmarkt, -1,65 % im B-Segment, 0,8 % im C-Segment, -4,66 % im D-Segment, -1,73 % im E2/F-Segment und -1,25 % im kombinierten C/D-Segment. Im selben Zeitraum war die mittlere jährliche Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR eindeutig höher: 2,17 % nominal in EUR und 0,86 % real (die entsprechenden Wachstumsraten für die EU-27 liegen bei 2,11 % und 0,85 %).

98. Wie vorstehend ausgeführt, muss die Kommission den im zweiten Teil von Randnummer 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten Test jedoch nur dann anwenden, wenn der im ersten Teil festgelegte Schwellenwert von 5 % überschritten wird. Aus den verfügbaren Daten geht hervor, dass der Schwellenwert für den Kapazitätswachstum von 5 % von dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben auf den relevanten Märkten nicht überschritten wird.

#### 3.6 Schlussfolgerung zu den Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstabe a und b

99. Auf der Grundlage der Überprüfungsergebnisse kann die Kommission nicht bestätigen, dass die Schwellenwerte gemäß Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien auf keinem der plausiblen Märkte überschritten werden, während die Überprüfung des Kapazitätswachstums nach Randnummer 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfe-Leitlinien keine Probleme für die Vereinbarkeit des Investitionsvorhabens mit dem Binnenmarkt bereitet.

<sup>(19)</sup> Der sichtbare Verbrauch des betreffenden Produkts wird in Fußnote 62 der Regionalbeihilfe-Leitlinien als ‚Produktion plus Einfuhren minus Ausfuhren‘ definiert.

<sup>(20)</sup> Laut Deutschland war es nicht möglich, getrennte Daten für das F-Segment bereitzustellen.

### 3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

100. Die Kommission befasst sich erstmals mit der Anmeldung einer Regionalbeihilfe für die Herstellung von elektrisch angetriebenen Pkw (BEV/PHEV). Die Kommission konnte im Zuge der vorläufigen Prüfung zu keiner definitiven Position bei der Definition der sachlich und räumlich relevanten Märkte gelangen und kann nach Durchführung der Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a für alle plausiblen Märkte nicht bestätigen, dass der Schwellenwert von 25 % mit Sicherheit nicht überschritten wird. Gleichzeitig hat die Kommission Zweifel daran, ob die angemeldete Beihilfe auf der Grundlage der Fußnote 65 der Regionalbeihilfe-Leitlinien von den Überprüfungen nach Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien ausgenommen werden kann.
101. Aus den oben angeführten Gründen hat die Kommission nach der vorläufigen Würdigung der Maßnahme Zweifel, dass die angemeldete Beihilfe die Schwellenwerte nach Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien einhält.
102. Folglich muss die Kommission alle erforderlichen Anhörungen vornehmen und hierzu das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV eröffnen. Damit erhalten Dritte, deren Interessen von der Gewährung der Beihilfe betroffen sein können, die Gelegenheit, zu dieser Maßnahme Stellung zu nehmen. Die Kommission wird die Maßnahme im Lichte der Informationen, die sowohl vom betroffenen Mitgliedstaat als auch von Dritten übermittelt werden, würdigen und ihren abschließenden Beschluss annehmen.
103. Falls die Kommission anhand der Stellungnahmen, die als Reaktion auf die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht zweifelsfrei zu dem Schluss gelangen kann, dass die Beihilfe entweder von den Überprüfungen nach Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien auf der Grundlage der Bestimmungen von Fußnote 65 der Regionalbeihilfe-Leitlinien ausgenommen werden kann oder dass die Schwellenwerte nach Randnummer 68 Buchstaben a und b nicht überschritten werden, wird die Kommission das Investitionsvorhaben auf der Basis der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben <sup>(21)</sup> eingehend untersuchen.

104. Der Mitgliedstaat und die Betroffenen werden aufgefordert, in ihrer Stellungnahme zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens alle für die Durchführung dieser eingehenden Prüfung erforderlichen Angaben zu machen und die in der Mitteilung angeführten einschlägigen Informationen und Unterlagen zu übermitteln.
105. Anhand des vorgelegten Beweismaterials zu den oben angeführten Aspekten wird die Kommission die positiven und negativen Auswirkungen der Beihilfe gegeneinander abwägen, indem sie eine Gesamtbeurteilung der Auswirkungen der Beihilfe vornimmt, so dass die Kommission das förmliche Prüfverfahren abschließen kann.

### 4. BESCHLUSS

106. Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an den potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten.
107. Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung des Artikels 108 Absatz 2 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, dem zufolge alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.
108. Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im Amtsblatt der Europäischen Union von der Beihilfesache unterrichten wird. Außerdem wird sie Beteiligte in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung in der EWR-Beilage zum Amtsblatt der Europäischen Union und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.“

---

<sup>(21)</sup> Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben (ABl. C 223 vom 16.9.2009, S. 3).

## JINÉ AKTY

## EVROPSKÁ KOMISE

**Informační oznámení podle čl. 10 odst. 3 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 732/2008****Země, jež využívají zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných od 1. ledna 2012**

(2011/C 363/06)

Nařízení Rady (ES) č. 732/2008 ze dne 22. července 2008 o uplatňování systému všeobecných celních preferencí od 1. ledna 2009 <sup>(1)</sup> (dále jen „nařízení“), jehož platnost byla prodloužena nařízením (EU) č. 512/2011 <sup>(2)</sup>, zavádí zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných (dále jen „GSP+“). Ustanovení čl. 9 odst. 1 písm. a) bodu iii) nařízení umožňuje, aby rozvojovým zemím, které podaly žádost do 31. října 2011, byl GSP+ přiznán od 1. ledna 2012.

K 31. říjnu 2011 obdržela Komise žádost Kapverdské republiky o využití zvláštního pobídkového režimu pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných od 1. ledna 2012. Komise tuto žádost přezkoumala v souladu s čl. 10 odst. 1 nařízení a dne 9. prosince 2011 přijala prováděcí rozhodnutí Komise 2011/830 o zvýhodněných zemích, které jsou způsobilé pro zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných od 1. ledna 2012, jak je stanoveno v nařízení Rady (ES) č. 732/2008 <sup>(3)</sup>, kterým se Kapverdské republice poskytuje GSP+ od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2013 nebo do dne stanoveného v nařízení, které je nahradí, podle toho, co nastane dříve.

Země, kterým byl rozhodnutím Komise 2008/938/ES ze dne 9. prosince 2008 o seznamu zvýhodněných zemí, které jsou způsobilé pro zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných pro období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2011 <sup>(4)</sup>, ve znění rozhodnutí Komise 2009/454/ES <sup>(5)</sup> a rozhodnutí Komise 2010/318/EU ze dne 9. června 2010 o zvýhodněných zemích, které jsou způsobilé pro zvláštní pobídkový režim pro udržitelný rozvoj a řádnou správu věcí veřejných pro období od 1. července 2010 do 31. prosince 2011 <sup>(6)</sup>, poskytnut GSP+ podle čl. 9 odst. 3 nařízení nemusí podle čl. 9 odst. 1 písm. a) bodu iii) žádost o GSP+ znovu podávat a využívají GSP+ i nadále.

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 211, 6.8.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 512/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 732/2008 ze dne 22. července 2008 o uplatňování systému všeobecných celních preferencí pro období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2011, (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 28).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 329, 13.12.2011, s. 19.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 334, 12.12.2008, s. 90.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 149, 12.6.2009, s. 78.

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 142, 10.6.2010, s. 10.







## CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

### Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_cs.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm)

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

