

Den Europæiske Unions Tidende

C 363



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

54. årgang

13. december 2011

Informationsnummer

Indhold

Side

I Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser

UDTALELSER

Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse

2011/C 363/01

Udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse om forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om toldkontrol af intellektuelle ejendomsrettigheder 1

II Meddelelser

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2011/C 363/02

Meddelelse fra Kommissionen vedrørende autonome toldsuspensioner og toldkontingenter 6

DA

Pris:
3 EUR

(Fortsættes på omslagets anden side)

IV Oplysninger

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2011/C 363/03	Euroens vekselkurs	18
---------------	--------------------------	----

V Øvrige meddelelser

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES HANDELSPOLITIK

Europa-Kommissionen

2011/C 363/04	Meddelelse om det forestående udløb af visse antidumpingforanstaltninger	19
---------------	--	----

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN

Europa-Kommissionen

2011/C 363/05	Statsstøtte — Tyskland — Statsstøtte SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Støtte til BMW Leipzig — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter artikel 108, stk. 2, i TEUF ⁽¹⁾	20
---------------	---	----

ANDET

Europa-Kommissionen

2011/C 363/06	Meddelelse i henhold til proceduren i artikel 10, stk. 3, litra c), i Rådets forordning (EF) nr. 732/2008 — Lande, der er begunstigede under den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse fra 1. januar 2012	34
---------------	---	----



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

DEN EUROPÆISKE TILSYNSFØRENDE FOR
DATABESKYTTELSE

Udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse om forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om toldkontrol af intellektuelle ejendomsrettigheder

(2011/C 363/01)

DEN EUROPÆISKE TILSYNSFØRENDE FOR DATABESKYTTELSE
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 16,

under henvisning til Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, særlig artikel 7 og 8,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽¹⁾,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽²⁾, særlig artikel 28, stk. 2, —

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

1. INDLEDNING

1. Den 24. maj 2011 vedtog Kommissionen forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om toldkontrol af intellektuelle ejendomsrettigheder (i det følgende benævnt »forslaget«).

⁽¹⁾ EFT L 281, 23.11.1995, s. 31, (i det følgende benævnt »direktiv 95/46/EF«).

⁽²⁾ EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1.

1.1. Høring af den tilsynsførende

2. Kommissionen fremsendte forslaget til den tilsynsførende den 27. maj 2011. Den tilsynsførende opfatter denne henvendelse som en anmodning om at rådgive Fællesskabets institutioner og organer i henhold til artikel 28, stk. 2, i forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (i det følgende benævnt »forordning (EF) nr. 45/2001«). Tidligere ⁽³⁾, inden forslaget blev vedtaget, gav Kommissionen den tilsynsførende mulighed for at fremsætte uformelle bemærkninger. Den tilsynsførende glæder sig over processen, som har bidraget til at forbedre teksten, hvad angår databeskyttelsen i en tidlig fase. Nogle af disse bemærkninger er blevet indarbejdet i forslaget. Den tilsynsførende hilser henvisningen til den igangværende høring i præamblen til forslaget velkommen.

3. Den tilsynsførende vil ikke desto mindre gerne understrege visse elementer af teksten, som stadig kan forbedres, hvad angår databeskyttelsen.

1.2. Generelle baggrundsplysninger

4. Forslaget indeholder betingelser og procedurer for foranstaltninger, som iværksættes af toldmyndighederne, når varer, der mistænkes for at have krænket en intellektuel ejendomsrettighed, er eller skulle have været undergivet toldtilsyn inden for EU's territorium. Det har til formål at forbedre de retlige rammer, der er fastlagt i forordning (EF) nr. 1383/2003 ⁽⁴⁾, som det træder i stedet for.

⁽³⁾ 1 april 2011.

⁽⁴⁾ Rådets forordning (EF) nr. 1383/2003 af 22. juli 2003 om toldmyndighedernes indgriben over for varer, der mistænkes for at krænke visse intellektuelle ejendomsrettigheder, og om de foranstaltninger, som skal træffes over for varer, der krænker sådanne rettigheder (EUT L 196 af 2.8.2003, s. 7).

5. Det fastlægger særlig den procedure, hvorved rettighedsindehavere kan anmode om, at toldvæsenet i en medlemsstat griber ind i den pågældende medlemsstat (»national anmodning«), eller at toldvæsenet i mere end en medlemsstat griber ind i hver enkelt medlemsstat (»EU-anmodning«). I den sammenhæng betyder »griber ind«, at toldmyndighederne suspenderer frigivelsen af varerne eller organiserer deres tilbageholdelse. Forslaget fastlægger endvidere den proces, hvorved det relevante toldvæsen træffer afgørelse om anmodningen, de foranstaltninger, som toldmyndighederne (eller -kontorerne) ⁽⁵⁾ følgelig skal træffe (dvs. suspendering af frigivelsen, tilbageholdelse eller tilintetgørelse af varer), og de hermed forbundne rettigheder og forpligtelser.
6. I den sammenhæng foretages der behandling af personoplysninger på forskellige måder: Når rettighedsindehaveren indgiver sin anmodning til toldmyndigheden ⁽⁶⁾ (artikel 6), når anmodningen videregives til Kommissionen (artikel 31), når toldmyndighedernes afgørelse videregives til de forskellige kompetente toldkontorer (artikel 13, stk. 1) og, i forbindelse med en EU-anmodning, til de andre medlemsstaters toldmyndigheder (artikel 13, stk. 2).
7. Den behandling af oplysninger, der er omfattet af udkastet til forordning, dækker ikke kun rettighedsindehaverens personoplysninger i forbindelse med overførsel af anmodninger og afgørelser fra rettighedsindehavere til toldmyndigheder, mellem medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne og Kommissionen. I henhold til artikel 18, stk. 3, formidler toldmyndighederne f.eks. efter anmodning fra indehaveren af afgørelsen oplysninger til denne om navne og adresser på afsenderen, modtageren, klarereren eller indehaveren af varerne ⁽⁷⁾ samt andre oplysninger om varerne. I dette tilfælde behandles derfor personoplysninger om andre registrerede (afsender, modtager og indehaver af varerne kan være fysiske eller juridiske personer), og efter anmodning overføres de af den nationale toldmyndighed til rettighedsindehaveren.
8. Selvom det ikke fremgår udtrykkeligt af teksten i forslaget, lader det til, når man ser på den nuværende gennemførelsesforordning fra Kommissionen (EF) nr. 1891/2004 ⁽⁸⁾ — der omfatter den standardanmodningsformular, som skal anvendes af rettighedsindehavere — at de procedurer, der er fastlagt i forslaget, også omfatter behandling af oplysninger om mistanke om visse personers eller enheders krænkelse af intellektuelle ejendomsrettigheder ⁽⁹⁾. Den tilsynsførende understreger, at oplysninger om mistanke om krænkelse anses for at være følsomme oplysninger, som kræver specifikke garantier for behandling (artikel 8, stk. 5, i direktiv 95/46/EF og artikel 10, stk. 5, i forordning (EF) nr. 45/2001).
9. Kommissionen er desuden ansvarlig for at lagre rettighedsindehavernes anmodninger om indgriben i en central database (skal navngives »COPIS«), som stadig befinder sig i forberedelsesfasen. COPIS bliver en centraliseret platform til udveksling af oplysninger i forbindelse med toldaktioner vedrørende alle varer, der krænker intellektuelle ejendomsrettigheder. Al udveksling af oplysninger om afgørelser, ledsagedokumenter og meddelelser mellem medlemsstaternes toldmyndigheder skal finde sted via COPIS (artikel 31, stk. 3).
- ## 2. ANALYSE AF FORSLAGET
- ### 2.1. Henvisning til direktiv 95/46/EF
10. Det glæder den tilsynsførende, at det i en alment gældende artikel i udkastet til forordning udtrykkeligt er anført (artikel 32, betragtning 21), at det er nødvendigt, at Kommissionens behandling af personoplysninger er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001, og at behandlingen foretaget af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF.
11. I denne bestemmelse anerkendes den tilsynsførendes tilsynsfunktion desuden eksplicit, for så vidt angår Kommissionens behandling i medfør af forordning (EF) nr. 45/2001. Den tilsynsførende vil gerne fremhæve den forkerte henvisning i artikel 32 »[...] og under tilsyn af den uafhængige myndighed i medlemsstaten, jf. artikel 28 i dette direktiv«. Teksten skal henvise til artikel 28 i direktiv 95/46/EF.
- ### 2.2. Gennemførelsesretsakter
12. I henhold til forslaget har Kommissionen beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter for at fastlægge udformningen af anmodningerne fra rettighedsindehavere
-
- ⁽⁵⁾ Toldvæsenet er det centralkontor, som i hver enkelt medlemsstat kan modtage de formelle anmodninger fra rettighedsindehavere, mens toldmyndighederne eller -kontorerne er de operationelle, afhængige enheder, der gennemfører den faktiske toldkontrol af varer, som indføres i EU.
- ⁽⁶⁾ Anmodningsskemaet skal bl.a. indeholde oplysninger om den, der indgiver anmodningen (artikel 6, stk. 3, litra a)), bemyndigelse af fysiske eller juridiske personer, som repræsenterer den, der indgiver anmodningen (artikel 6, stk. 3, litra d)), navne og adresser på repræsentanter for den, der har indgivet anmodningen, som er ansvarlige for juridiske og tekniske spørgsmål (artikel 6, stk. 3, litra j)).
- ⁽⁷⁾ Afsender og modtager er de to parter, som typisk er involveret i en konsignationskontrakt: Afsenderen overdrager varerne til modtageren, som kommer i besiddelse af varerne og sælger dem efter anvisning fra afsenderen. »Klarereren« er den person, der foretager toldangivelse i eget navn, eller den, i hvis navn en sådan angivelse foretages. »Indehaveren« er den person, der ejer eller har en lignende dispositionsret over varerne, eller som har fysisk kontrol over dem.
- ⁽⁸⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 1891/2004 af 21. oktober 2004 om toldmyndighedernes indgriben over for varer, der mistænkes for at krænke visse intellektuelle ejendomsrettigheder, og om foranstaltninger, over for varer, der krænker sådanne rettigheder (EUT L 328 af 30.10.2004, s. 16).
- ⁽⁹⁾ Jf. bilag I, pkt. 9, i forordning (EF) nr. 1891/2004. »I attach specific information concerning the type or pattern of fraud«, herunder dokumenter og/eller fotografier.

(artikel 6, stk. 3) ⁽¹⁰⁾. Artiklen indeholder imidlertid allerede en liste over de oplysninger, som den, der indgiver anmodningen, skal angive, herunder vedkommendes personoplysninger. I forbindelse med bestemmelsen af det væsentlige indhold i anmodningen skal det i artikel 6, stk. 3, også kræves, at toldmyndighederne formidler oplysninger til den, der har indgivet anmodningen, og alle andre potentielle registrerede (f.eks. afsenderen, modtageren eller indehaveren af varerne) i henhold til de nationale gennemførelsesbestemmelser til artikel 10 i direktiv 95/46/EF. Sideløbende hermed skal anmodningen endvidere omfatte de tilsvarende oplysninger, der skal formidles til den registrerede med henblik på Kommissionens behandling i henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 45/2001 (på baggrund af lagringen og behandlingen i COPIS).

13. Den tilsynsførende anbefaler derfor, at de oplysninger, der skal formidles til den registrerede i henhold til artikel 10 i direktiv 95/46/EC og artikel 11 i forordning (EF) nr. 45/2001, også medtages i artikel 6, stk. 3, på den liste over oplysninger, som skal formidles til den, der har indgivet anmodningen.

14. Derudover anmoder den tilsynsførende om at blive hørt, når Kommissionen udøver sine gennemførelsesbeføjelser, for at sikre, at de nye anmodningsformularer (på nationalt plan eller EU-plan) er »forenelige med databeskyttelse«.

2.3. Oplysningernes pålidelighed

15. Den tilsynsførende bifalder, at artikel 6, stk. 3, nr. 1, omfatter et krav om, at de, der indgiver anmodninger, skal videresende og ajourføre alle tilgængelige oplysninger, så toldmyndighederne kan analysere og vurdere risikoen for krænkelse af intellektuelle ejendomsrettigheder. Dette krav gennemfører et af principperne vedrørende oplysningernes pålidelighed, ifølge hvilket personoplysninger »skal være korrekte og om nødvendigt ajourførte« (direktiv 95/46/EF, artikel 6, litra d)). Den tilsynsførende bifalder ligeledes, at det samme princip gennemføres i artikel 11, stk. 3, hvori det kræves, at »indehaveren af afgørelsen« informerer det kompetente toldvæsen, der har truffet afgørelse om alle ændringer af de oplysninger, som er angivet i anmodningen.

16. Artikel 10 og 11 vedrører afgørelsernes gyldighedsperiode. En afgørelse fra toldmyndighederne har en begrænset

gyldighedsperiode, inden for hvilken toldmyndighederne skal gribe ind. Denne periode kan forlænges. Den tilsynsførende vil gerne understrege, at den anmodning, som rettighedsindehaveren har indsendt (og især personoplysningerne heri), ikke skal gemmes eller opbevares af de nationale toldmyndigheder og i COPIS-databasen, når afgørelsens gyldighedsperiode er udløbet. Dette princip er afledt af artikel 4, stk. 1, litra e), i forordning (EF) nr. 45/2001 og den tilsvarende artikel 6, stk. 1, litra e), i direktiv 95/46/EF ⁽¹¹⁾.

17. I den aktuelle gennemførelsesforordning ⁽¹²⁾ fastlægges det (artikel 3, stk. 3), at anmodningsformularer skal opbevares af toldmyndighederne »i mindst et år efter udløbet af nævnte formulars lovmæssige gyldighedsperiode«. Denne bestemmelse synes ikke at være helt i tråd med de ovenfor anførte principper.

18. Den tilsynsførende foreslår derfor, at der indsættes en bestemmelse i forslaget, som fastsætter en grænse for opbevaring af personoplysninger, der er forbundet med varigheden af afgørelsernes gyldighedsperiode. Enhver forlængelse af opbevaringsperioden skal undgås eller, hvis der er grund til det, opfylde principperne om nødvendighed og proportionalitet i forhold til formålet, som skal præciseres. Hvis der medtages en bestemmelse i forslaget, som er ligeledes gældende i alle medlemsstaterne og for Kommissionen, ville det være en garanti for forenkling, retssikkerhed og effektivitet, ligesom det ville forhindre modstridende fortolkninger.

19. Det glæder den tilsynsførende, at princippet om formålsbegrænsning fremgår klart af artikel 19 (tilladt brug af oplysningerne fra indehaveren af afgørelsen), i og med at det heri begrænses, hvordan en indehaver af en afgørelse kan anvende bl.a. afsenderens og modtagerens personoplysninger, som toldmyndighederne har formidlet til denne i henhold til artikel 18, stk. 3 ⁽¹³⁾. Personoplysningerne kan kun anvendes til at indlede en procedure for at fastslå en eventuel krænkelse af afgørelsesindehaverens intellektuelle ejendomsrettigheder eller for at søge erstatning i forbindelse med tilintetgørelse af varer i henhold til den procedure, der er angivet i udkastet til forordning, og i henhold til lovgivningen i de medlemsstater, hvor varerne er blevet fundet. I lyset af at personoplysningerne også kan omfatte oplysninger om mistanke om krænkelse, er denne begrænsning en beskyttelsesforanstaltning mod misbrug af disse følsomme oplysninger. Denne bestemmelse underbygges

⁽¹⁰⁾ På nuværende tidspunkt gennemfører Kommissionens forordning (EF) nr. 1891/2004 forordning (EF) nr. 1383/2003, som bl.a. indeholder formularer for nationale anmodninger og EU-anmodninger og vejledninger i, hvordan formularerne skal udfyldes (Kommissionens forordning (EF) af 21. oktober 2004 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1383/2003 om toldmyndighedernes indgriben over for varer, der mistænkes for at krænke visse intellektuelle ejendomsrettigheder, og om foranstaltninger, over for varer, der krænker sådanne rettigheder (EUT L 328 af 30.10.2004, s. 16)).

⁽¹¹⁾ Personoplysninger skal »opbevares på en måde, der giver mulighed for at identificere de registrerede i et længere tidsrum end det, der er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil de indsamles, eller i forbindelse med hvilke de behandles på et senere tidspunkt [...]«.

⁽¹²⁾ Se fodnote 8.

⁽¹³⁾ Denne bestemmelse er i overensstemmelse med indholdet i artikel 57 (del III, afsnit IV) i TRIPS-aftalen, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

endvidere af artikel 15, der omhandler administrative foranstaltninger mod rettighedsindehaveren i tilfælde af misbrug af oplysningerne ud over de formål, som er angivet i artikel 19. Kombinationen af disse to artikler viser, at Kommissionen er særlig opmærksom på princippet om formålsbegrænsning.

2.4. Central database

20. I forslaget (artikel 31, stk. 3) nævnes det, at alle anmodninger om indgriben, afgørelser om støtte til anmodninger, afgørelser, som forlænger gyldighedsperioden for afgørelser og suspenderer afgørelser om støtte til anmodninger, herunder personoplysninger, lagres i en central database hos Kommissionen (COPIS).
21. COPIS er derfor en ny database, som først og fremmest har til formål at erstatte udvekslingen af relevante dokumenter mellem medlemsstaternes toldmyndigheder med et digitalt lager og et overførselssystem. Kommissionen, især GD TAXUD, kommer til at forvalte den.
22. Indtil nu har retsgrundlaget for udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne og Kommissionen været forordning (EF) nr. 1383/2003⁽¹⁴⁾ og Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 1891/2004⁽¹⁵⁾. For så vidt angår forordning (EF) nr. 1383/2003, giver artikel 5 mulighed for elektronisk at indgive anmodninger til medlemsstaterne, men der står intet om en central database. I artikel 22 er det angivet, at medlemsstaterne meddeler Kommissionen de fornødne oplysninger »om gennemførelsen af denne forordning«, og Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om disse oplysninger. Med hensyn til gennemførelsesforordningen er det i betragtning (9) fastlagt, at der skal fastsættes bestemmelser om udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne og Kommissionen, så sidstnævnte kan overvåge og udarbejde rapporter om forordningens anvendelse. I artikel 8 præciseres det, at medlemsstaterne regelmæssigt forelægger Kommissionen en liste over alle skriftlige anmodninger og efterfølgende indgreb fra toldmyndighederne med angivelse af personoplysninger om rettighedsindehaverne, rettighedstyperne og varerne.
23. I den nye tekst i forslaget (artikel 6, stk. 4) kræves det — ved fastlæggelsen af indholdet i anmodningsformularen — at anmodninger skal indgives elektronisk, hvis der står computersystemer eller elektroniske systemer til rådighed. I artikel 31 er det endvidere anført, at Kommissionen underrettes om anmodninger til de nationale toldmyndigheder og »lagrer dem i en central database«. Retsgrundlaget for oprettelse af COPIS-databasen synes derfor at være

begrænset til de kombinerede bestemmelser i de nye artikler, artikel 6, stk. 4, og artikel 31.

24. Det er på dette retsgrundlag, at Kommissionen udarbejder COPIS' struktur og indhold. På nuværende tidspunkt er der imidlertid ikke blevet vedtaget yderligere detaljerede forskrifter i den almindelige lovgivningsprocedure, som fastlægger formålet med og egenskaberne ved COPIS. Dette er efter den tilsynsførendes opfattelse særlig bekymrende. Personoplysninger om fysiske personer (navne, adresser og andre kontaktoplysninger samt relaterede oplysninger om mistanke om krænkelse) vil blive genstand for en omfattende udveksling mellem Kommissionen og medlemsstaterne og vil blive gemt i databasen i en ikke nærmere defineret periode, men der findes ikke nogen retsakt, på hvis baggrund en person kan kontrollere lovligheden af denne behandling. De specifikke adgangs- og forvaltningsrettigheder i forbindelse med de forskellige behandlinger er desuden ikke udtrykkeligt afklaret.
25. Som den tilsynsførende har understreget ved tidligere lejligheder⁽¹⁶⁾, skal retsgrundlaget for instrumenter, der begrænser den grundlæggende ret til beskyttelse af personoplysninger, som anerkendt i artikel 8 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder og i retspraksis på baggrund af artikel 8 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og som anerkendt i artikel 16 i TEUF, fastlægges i en retsakt, der er baseret på traktaterne, og som kan gøres gældende over for en dommer. Dette er nødvendigt for at garantere retssikkerheden for den registrerede, som skal kunne støtte sig til klare regler og gøre dem gældende i retten.
26. Derfor opfordrer den tilsynsførende Kommissionen til at præcisere retsgrundlaget for COPIS-databasen ved at indføre en mere detaljeret bestemmelse i en retsakt vedtaget i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure i henhold til TEUF. Denne bestemmelse skal være i overensstemmelse med kravene i forordning (EF) nr. 45/2001 og, hvis det er relevant, direktiv 95/46/EF. I den bestemmelse, hvori den database, der involverer den elektroniske udvekslingsmekanisme, fastlægges, skal især (i) formålet med behandlingerne identificeres, og det skal fastlægges, hvilke anvendelser der er kompatible, (ii) det skal identificeres, hvilke enheder (toldmyndigheder, Kommissionen) der vil få adgang til hvilke oplysninger i databasen og have mulighed for at ændre oplysningerne, (iii) retten til indsigt og til underretning skal sikres for alle registrerede, hvis personoplysninger eventuelt lagres og udveksles, og (iv) opbevaringsperioden for personoplysninger skal defineres og begrænses til det minimum, der er nødvendigt for at opfylde formålet. Den tilsynsførende understreger endvidere, at følgende elementer i databasen også skal defineres i den centrale retsakt: Den enhed, der skal kontrollere

⁽¹⁴⁾ Se fodnote 4.

⁽¹⁵⁾ Se fodnote 8.

⁽¹⁶⁾ Jf. udtalelse fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse vedrørende Kommissionens beslutning af 12. december 2007 om gennemførelse af informationssystemet for det indre marked (IMI) hvad angår beskyttelse af personoplysninger (2008/49/EF) (EUT C 270 af 25.10.2008, s. 1).

og forvalte databasen, og den enhed, der er ansvarlig for at garantere sikkerheden i forbindelse med behandling af de oplysninger, som databasen indeholder.

27. Den tilsynsførende foreslår, at selve forslaget skal indeholde en ny artikel, hvor disse hovedelementer er klart fastlagt. Alternativt skal der i forslagsteksten indsættes en bestemmelse, hvori det påtænkes at vedtage en særskilt lovgivningsmæssig retsakt i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure, i hvilken forbindelse Kommissionen skal anmodes om at forelægge et forslag.
28. Under alle omstændigheder skal de gennemførelsesforanstaltninger, der skal vedtages, indeholde detaljerede oplysninger om de funktionelle og tekniske egenskaber ved databasen.
29. Selvom forslaget på nuværende tidspunkt ikke omfatter nogen former for interoperabilitet med andre databaser, som forvaltes af Kommissionen eller andre myndigheder, understreger den tilsynsførende, at indførelsen af en sådan interoperabilitet eller udveksling først og fremmest skal være i overensstemmelse med princippet om formålsbegrænsning: Oplysninger skal anvendes til det formål, som danner grundlag for databasens oprettelse, og der kan ikke gives tilladelse til yderligere udveksling eller forbindelse ud over dette formål. Det skal desuden understøttes af et dedikeret retsgrundlag, som skal være baseret på EU-traktaterne.
30. Den tilsynsførende er opsat på at blive involveret i den proces, der fører frem til den endelige oprettelse af denne database, med henblik på at støtte og rådgive Kommissionen i forbindelse med udformningen af et passende system, som er »foreneligt med databeskyttelse«. Han opfordrer derfor Kommissionen til at inkludere en høring af den tilsynsførende i den igangværende forberedelsesfase.
31. Endelig henleder den tilsynsførende opmærksomheden på, at i betragtning af at oprettelsen af databasen vil involvere behandling af særlige kategorier af oplysninger (om mistanke om krænkelser), kan denne behandling gøres til

genstand for forudgående kontrol af den tilsynsførende i henhold til artikel 27, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 45/2001.

3. KONKLUSION

32. Den tilsynsførende bifalder den specifikke henvisning i forslaget til, at direktiv 95/46/EF og forordning (EF) nr. 45/2001 finder anvendelse på de behandlinger af personoplysninger, som henhører under forordningen.
33. Den tilsynsførende vil gerne understrege følgende punkter med henblik på at forbedre teksten, hvad angår databeskyttelsen:
- Artikel 6, stk. 3, bør omfatte den registreredes ret til oplysninger.
 - Kommissionen bør ved udøvelsen af sine gennemførelsesbeføjelser i henhold til artikel 6, stk. 3, høre den tilsynsførende for at udarbejde en anmodningsformular, som er »forenelig med databeskyttelse«.
 - I teksten bør der angives en frist for opbevaring af personoplysninger indsendt af rettighedsindehaveren, både på nationalt plan og EU-plan.
 - Den tilsynsførende opfordrer Kommissionen til at identificere og præcisere retsgrundlaget for oprettelse af COPIS-databasen og tilbyder at yde ekspertbistand til Kommissionen i forbindelse med forberedelsen af COPIS-databasen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. oktober 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Europæisk assisterende tilsynsførende for
databeskyttelse

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Meddelelse fra Kommissionen vedrørende autonome toldsuspensioner og toldkontingenter

(2011/C 363/02)

1. INDLEDNING

- 1.1. I henhold til artikel 31 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) skal autonome toldsuspensioner og toldkontingenter godkendes af Rådet, der med kvalificeret flertal træffer beslutning på forslag af Kommissionen. I 1998 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse ⁽¹⁾, hvori det var fastlagt, hvilke retningslinjer og procedurer Kommissionen skulle følge ved udarbejdelsen af sine forslag til Rådet.
- 1.2. I denne reviderede meddelelse tages der højde for målene i handlingsprogrammet »Told 2013« samt de behov og bemærkninger, som medlemsstaterne har givet udtryk for efter seminaret om autonome toldsuspensioner og toldkontingenter, som blev afholdt den 23. og 24. september 2010 i Istanbul. Revisionens omfang er begrænset og tjener to formål: den præciserer dels nogle principper vedrørende autonome toldsuspensioner og toldkontingenter og dels den procedure, som medlemsstater og operatører skal følge for at søge om en sådan autonom foranstaltning.
- 1.3. Der kan blive behov for fremtidige ændringer — af materiel karakter — af denne meddelelse som resultat af en undersøgelse af virkningen af autonome toldsuspensioner og toldkontingenter på EU-økonomien, som Kommissionen agter at iværksætte i løbet af 2012. Undersøgelsen vil også vurdere virkningen på små og mellemstore virksomheder (smv).
- 1.4. Kommissionen ønsker med fastsættelsen af disse retningslinjer at få det gjort klart, hvad der er den økonomiske tankegang bag EU's politik i denne sektor. Dette stemmer ligeledes overens med Kommissionens regler om åbenhed.
- 1.5. Kommissionen agter at følge den generelle politik, der fremgår af denne meddelelse og de hertil hørende administrative arrangementer med hensyn til toldsuspensioner og toldkontingenter, der træder i kraft i anden halvdel af 2012.

2. OVERBLIK OVER POLITIKKEN — GENERELLE PRINCIPPER

2.1. Den fælles toldtarifs rolle

- 2.1.1. I artikel 28 i TEUF anføres følgende: »Unionen er bl.a. en toldunion, som omfatter al vareudveksling, og som indebærer ... indførelse af en fælles toldtarif over for tredjeland«.

Fra 1968 har EU anvendt den vigtigste del af denne fælles toldtarif ⁽²⁾ som en ud af flere foranstaltninger, der skal øge erhvervslivets effektivitet og konkurrenceevne i international målestok.

- 2.1.2. Ud over at fremme den industrielle udvikling i EU skal toldsatserne i denne toldtarif styrke EU's industrielle produktionskapacitet og derved gøre det lettere for producenterne at konkurrere med leverandører fra tredjelande.

Derfor skal den told, der er fastsat i tariffen, betales for alle de produkter, der overgår til fri omsætning, bortset fra de undtagelser, der er fastsat i EU's bestemmelser. Betaling af told er derfor en normal procedure.

2.2. Begrebet toldsuspensioner og toldkontingenter

- 2.2.1. De toldsuspensioner, der vedtages på grundlag af artikel 31 i TEUF, er en undtagelse fra den normale procedure, så længe foranstaltningen er gældende og for en ubegrænset mængde (toldsuspension) eller en begrænset mængde (kontingent). Begge foranstaltninger giver mulighed for fuldstændig eller delvis fritagelse for den told i tredjelandet, der pålægges indførselsvarer (antidumping- og udligningstold eller særlige toldtariffer påvirkes ikke af disse toldsuspensioner og toldkontingenter). Varer, som pålægges antidumping- eller udligningstold, bør normalt være udelukket fra at modtage

⁽¹⁾ EFT C 128 af 25.4.1998, s. 2.

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 (EFT L 256 af 7.9.1987, s. 1).

suspensioner eller kontingenter. Varer, som er underlagt indførselsforbud og restriktioner (f.eks. konventionen om international handel med udryddelsestruede vilde dyr og planter (CITES)), kan ikke nyde godt af toldsuspensioner eller toldkontingenter.

2.2.2. Der er fri bevægelighed for varer, der indføres under toldsuspensions- eller toldkontingentordningerne, i hele EU. Følgelig har enhver importør i en hvilken som helst medlemsstat ret til at udnytte toldsuspensioner eller toldkontingenter, når først de er indrømmet. En toldsuspension, som er meddelt som svar på en ansøgning fra en medlemsstat, kan få konsekvenser for alle de øvrige. Der bør derfor være et nært og omfattende samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at alle EU's interesser bliver taget i betragtning. Autonome toldkontingenter forvaltes af Kommissionen i tæt samarbejde med medlemsstaterne i en central toldkontingentdatabase. Disse toldkontingenter tildeles efter »først til mølle«-princippet i overensstemmelse med artikel 308a til 308c i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks ⁽¹⁾.

2.2.3. Udvidelsen af EU, den teknologiske udvikling og ændringerne i de traditionelle handelsruter har ændret de økonomiske forudsætninger i en stadig mere globaliseret økonomi. Det er vigtigt at sikre, at toldsuspensioner sætter virksomheder i EU i stand til at opretholde fuld beskæftigelse og indhente de nødvendige dele til at fremstille avancerede produkter med en høj værditilvækst, selv om aktiviteten primært består af samling af enkeltdele.

2.3. Særlige forhold ved toldsuspensioner og toldkontingenter

2.3.1. I artikel 31 i TEUF hedder det, at Rådet på forslag af Kommissionen fastsætter toldsatserne i den fælles toldtarif. Dette omfatter ændringer eller suspensioner af disse toldsatser.

2.3.2. Toldsuspensioner og toldkontingenter bør revideres regelmæssigt og eventuelt ophæves på anmodning af en berørt part. Hvis EU har brug for løbende levering af bestemte produkter med reducerede satser eller nulsatser (f.eks. et specifikt produkt er ikke tilgængeligt (toldsuspension) eller for lille (toldkontingent) til, at det kan betale sig at foretage den fornødne investering til at igangsætte en produktion i EU), kan Kommissionen i ekstraordinære tilfælde foreslå en ændring af den fælles toldtarif. I denne henseende vil Kommissionen besvare ansøgninger fra medlemsstater samt på eget initiativ.

2.3.3. Endvidere skal toldsuspensioner, eftersom de udgør en undtagelse fra den generelle regel i den fælles toldtarif,

som alle andre undtagelser anvendes på en sammenhængende måde.

2.3.4. Toldsuspensioner skal for at undgå forskelsbehandling være åbne for alle EU-importører og leverandører i tredjelande. Det betyder, at toldsuspensioner eller toldkontingenter ikke indrømmes for:

- i) varer, der er omfattet af en eksklusiv handelsaftale eller
- ii) varer, der handles mellem nærtstående parter, som har eksklusive intellektuelle ejendomsrettigheder over deres produktion, eller
- iii) varer, hvis beskrivelse indeholder interne virksomhedsspecifikke benævnelser som virksomhedsnavne, handelsnavne, specifikationer, varenumre mv.

2.4. Autonome toldsuspensioners og toldkontingenters rolle

2.4.1. Kommissionen mener, at told har en særlig økonomisk funktion. Autonome toldsuspensioner, som fuldstændig eller delvis skal ophæve toldvirkningerne i en given periode, kan kun indrømmes i tilfælde af, at produkterne ikke er tilgængelige i EU. Autonome toldkontingenter kan åbnes for varer, som produceres i EU i utilstrækkelige mængder.

2.4.2. Da tolden endvidere betragtes som EU's traditionelle egne ressourcer, skal de angivne økonomiske begrundelser vurderes i lyset af EU's generelle interesser.

2.4.3. Ordningen med toldsuspensioner og toldkontingenter har tidligere bevist, at den er et meget effektivt politisk redskab til støtte for den økonomiske aktivitet i EU og også vil være det i fremtiden, hvilket fremgår af det stadig stigende antal ansøgninger, som Kommissionen modtager. I dag afspejler disse foranstaltninger mellem 5 % og 6 % af de budgetterede traditionelle egne ressourcer.

2.4.4. Ved at tillade, at virksomheder opnår leverancer til en lavere pris for en bestemt periode, vil det således blive muligt at stimulere den økonomiske aktivitet inden for EU, at forbedre konkurrenceevnen for disse virksomheder og i særdeleshed at gøre dem i stand til at fastholde eller skabe beskæftigelse og modernisere deres strukturer osv. I 2011 findes der omkring 1 500 gældende autonome suspensioner og kontingenter, mens Kommissionen under den nylige økonomiske afmatning i EU registrerede et stigende antal ansøgninger, hvilket viser denne politiks betydning for EU's industri.

⁽¹⁾ EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1.

2.5. Anvendelsesområder for autonome toldsuspensioner

- 2.5.1. Formålet med toldsuspensioner er at sætte EU's virksomheder i stand til at anvende råmaterialer, halvfabrikata eller komponenter, som ikke er tilgængelige eller produceres i EU, med undtagelse af »færdigvarer«.
- 2.5.2. Uanset punkt 2.5.3 og 2.5.4 betyder »færdigvarer« i denne meddelelse varer, som udviser et eller flere af følgende kendetegn:
- er klar til salg til slutbrugeren og til at blive pakket eller ikke pakket i EU med henblik på detailsalg
 - er færdigvarer, som ikke er samlet
 - skal ikke gennemgå væsentlig bearbejdning eller forarbejdning ⁽¹⁾, eller
 - har allerede karakter af et være et fuldstændigt eller færdigt produkt.
- 2.5.3. Virksomhederne i EU går mere og mere over til at samle produkter, der kræver enkeltdele, som allerede er meget teknisk avancerede. Nogle af de dele, der skal bruges, anvendes uden større ændringer og kan derfor betragtes som færdigvarer. Dog kan der i visse tilfælde indrømmes toldsuspension for færdigvarer, der anvendes som komponenter i det færdige produkt, forudsat at merværdien som følge af denne samleproces er tilstrækkelig høj.
- 2.5.4. Der kan eventuelt indrømmes toldsuspension for udstyr eller materiale, der skal anvendes i produktionsprocessen, selv om de generelt betragtes som »færdigvarer«, forudsat at udstyr og materiale er specifikt og nødvendigt til fremstilling af klart identificerede produkter, og at toldsuspensionerne ikke kan skade konkurrerende virksomheder i EU.

2.6. Anvendelsesområder for autonome toldkontingenter

Alle bestemmelser i punkt 2.5 gælder også autonome toldkontingenter. Fiskevarer er udelukket fra toldkontingentordningen, eftersom en parallel undersøgelse, som også er baseret på deres følsomhed, kan føre til, at de indarbejdes i et ekstra forslag fra Kommissionen til Rådets forordning om åbning og forvaltning af autonome fællesskabstoldkontingenter for visse fiskevarer.

⁽¹⁾ Vejledning i, hvad der udgør væsentlig bearbejdning eller forarbejdning, findes i »listereglerne« vedrørende fastlæggelse af ikkepræferencoprindelse, som er offentliggjort på følgende websted: — http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Ompakning udgør heller ikke væsentlig bearbejdning eller forarbejdning.

2.7. Modtagere af autonome toldsuspensioner og toldkontingenter

Autonome toldsuspensioner og toldkontingenter er beregnet for virksomheder med produktion i EU. Hvis en toldsuspension er begrænset til et særligt anvendelsesformål, overvåges anvendelsen af det indførte produkt i overensstemmelse med procedurerne for kontrol af end-use ⁽²⁾.

Der vil blive udvist særlig opmærksomhed over for små og mellemstore virksomheder. Eftersom autonome toldsuspensioner og toldkontingenter vil kunne fremme små og mellemstore virksomheders internationalisering, vil der blive taget initiativ til at højne små og mellemstore virksomheders bevidsthed om dette redskab. Som nævnt ovenfor vil ordningens virkning på smv være en del af en bredere evaluering, som vil blive iværksat i 2012.

I mellemtiden bør toldsuspensioner dog ikke omfatte varer, som er underlagt en økonomisk set ubetydelig told.

2.8. Toldunionen med Tyrkiet

Samme kriterier gælder for produkter, der er underkastet reglerne for toldunionen med Tyrkiet (alle produkter undtagen landbrugsprodukter og produkter, som hører under EKSF-traktaten), eftersom Tyrkiet i dette tilfælde har samme rettigheder og forpligtelser som medlemsstaterne.

Tyrkiet kan også sende ansøgninger om toldsuspensioner og toldkontingenter, og tyrkiske delegerede kan deltage i møder i Gruppen for Økonomiske Tarifsørgsmål (ETQG) for at drøfte ansøgninger med delegerede fra alle medlemsstaterne og Kommissionen. Der vil blive taget hensyn til Tyrkiets produktion på lige fod med EU's produktion for at træffe beslutninger om gennemførelse af en ny toldsuspension samt beregning af passende toldkontingentmængder.

Tyrkiske ansøgninger om toldsuspensioner kan, efter at Kommissionen har gennemgået dem, indarbejdes i det forslag, som sendes til Rådet. Beslutningsprocessen for toldkontingenter er anderledes, eftersom de ikke vil indgå i Rådets forordning. Disse toldkontingenter baseret på tyrkiske ansøgninger, vil kun finde anvendelse i Tyrkiet.

3. GENERELLE RETNINGSLINJER

Af ovennævnte årsager agter Kommissionen at følge den aktionslinje, der er omhandlet nedenfor, når den fremsætter forslag til Rådet og selv vedtager forordninger.

- 3.1. Hovedformålet med autonome toldsuspensioner og toldkontingenter er at sætte EU's virksomheder i

⁽²⁾ Artikel 291 til 300 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93.

stand til at anvende råmaterialer, halvfabrikata eller komponenter uden at skulle betale den normale told, der er fastsat i den fælles toldtarif.

Alle ansøgninger om toldsuspensioner sendes først til de delegerede i ETQG, som undersøger, om de er relevante. Derefter drøftes ansøgningerne forsigtigt på tre møder i ETQG, og der foreslås først foranstaltninger efter denne gennemgang af de økonomiske årsager, som ansøgningerne er baseret på.

Kommissionen vil sende sine forslag (som hvert halve år delvist opdaterer listerne over produkter, som er omfattet af toldsuspensioner eller listerne over produkter, som er omfattet af toldkontingenter) til Rådet til godkendelsen pr. 1. januar og 1. juli for at tage højde for nye ansøgninger og tekniske eller økonomiske tendenser inden for produkter og markeder.

3.2. I princippet og medmindre EU's interesser nødvendiggør noget andet, vil der ikke blive foreslået toldsuspensioner eller toldkontingenter i følgende situationer:

- hvis der fremstilles identiske eller ækvivalente varer eller erstatningsvarer i tilstrækkelige mængder i EU. Det samme gælder i de tilfælde, hvor foranstaltningen i mangel af produktion i EU vil kunne give konkurrenceforvridning mellem EU's virksomheder for de færdige produkter, hvori de pågældende varer skal indgå, eller i produkter fra en beslægtet sektor
- hvis de pågældende varer er færdige produkter, der er beregnet til salg til slutbrugere, uden at skulle forarbejdes i større udstrækning eller uden at udgøre en integrerende del af et større slutprodukt, som de er nødvendige for
- hvis de importerede varer er omfattet af en eksklusiv handelsaftale, som begrænser EU-importørens mulighed for at erhverve disse produkter fra producenter i tredjelande
- hvis varer handles mellem indbyrdes afhængige parter⁽¹⁾, som har eksklusive intellektuelle ejendomsrettigheder (f.eks. handelsnavne, industrielt design og patenter) over disse varer
- hvis fordelene ved foranstaltningen sandsynligvis ikke vil komme de berørte forarbejdere og producenter i EU til gode

- hvis der findes andre særlige procedurer til fordel for EU's producenter (f.eks. aktiv forædling)
- hvis ansøgeren vil bruge varen udelukkende til handelsformål
- hvis toldsuspensioner eller toldkontingenter vil medføre konflikt med andre EU-politikker (f.eks. andre præferencetoldordninger, frihandelsaftaler, handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger, kvantitative eller miljømæssige restriktioner).

3.3. Hvis der i EU fremstilles produkter, der er identiske eller ækvivalente med eller kan erstatte de produkter, som skal indføres, men som ikke fremstilles i tilstrækkeligt omfang til at kunne opfylde behovene hos alle vedkommende forarbejdnings- eller fremstillingsvirksomheder, kan der indrømmes toldkontingenter (begrænset til de manglende mængder) eller delvise toldsuspensioner.

En ansøgning om toldkontingenter kan fremlægges som sådan eller følge af behandlingen af en ansøgning om toldsuspensioner. I denne forbindelse vil der i givet fald tages hensyn til eventuel skade for en eventuel uudnyttet produktionskapacitet i EU.

3.4. Så vidt det er muligt, vurderes ækvivalensen af importerede produkter og EU-produkter efter objektive kriterier, idet der tages passende hensyn til væsentlige kemiske, fysiske og tekniske egenskaber ved hvert produkt, deres tiltænkte funktion og kommercielle anvendelse og især deres funktionsmåde og nuværende eller fremtidige disponibilitet på EU's marked.

Der tages ikke hensyn til prisforskelle mellem importerede produkter og EU-produkter ved evalueringen.

3.5. I overensstemmelse med bestemmelserne i vedlagte bilag skal ansøgninger om toldsuspensioner eller toldkontingenter indgives af medlemsstaterne på vegne af forarbejdnings- eller fremstillingsvirksomheder i EU, med angivelse af navn, som har det udstyr, der skal til for at kunne anvende de indførte varer i deres produktionsprocesser. Ansøgerne skal anføre, at de for nylig, men uden held, har gjort et reelt forsøg på at skaffe de pågældende varer eller ækvivalente varer eller erstatningsprodukter fra potentielle leverandører i EU. For ansøgninger om toldkontingenter skal navnet på EU-producenten eller -producenterne anføres i ansøgningen.

Ansøgere skal også give alle de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan behandle deres anmodning ud fra de kriterier, der er anført i denne meddelelse. Af praktiske årsager vil ansøgninger, hvor den skyldige told antages at ville beløbe sig til under 15 000 EUR om året, ikke komme i betragtning. Virksomheder kan gå sammen for at nå denne tærskel.

⁽¹⁾ Udtrykket indbyrdes afhængige parter er defineret i artikel 143 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks (EFT L 253 af 11.10.1993, s. 1).

- 3.6. Toldkontingentbeholdningen kan konsulteres hver dag på internettet på EUROPAs portal: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm. Klik på »quota«.

De konsoliderede bilag til forordningerne om toldsuspensioner og toldkontingenter, en liste over nye ansøgninger og adresser på de ansvarlige medlemsstater vil ligeledes på et tidspunkt blive tilgængelige på samme server.

4. ADMINISTRATIVE ARRANGEMENTER

De erfaringer, der er gjort med hensyn til toldsuspensioner, tyder på, at den bedste måde at administrere denne sektor på er at samle ansøgningerne, således at nye toldsuspensioner og toldkontingenter og ændringer træder i kraft enten den 1. januar eller den 1. juli hvert år. Ved at samle dem på denne måde vil det blive lettere at behandle disse foranstaltninger inden for Taric (De Europæiske Fællesskabers integrerede toldtarif) og dermed at anvende dem i medlemsstaterne. I den forbindelse vil Kommissionen gøre alt for at kunne fremlægge sine forslag til toldsuspensioner og toldkontingenter for Rådet i så god tid, at de pågældende forordninger vil kunne offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* et godt stykke tid, inden de træder i kraft.

4.1. Fremsendelse af nye ansøgninger

- 4.1.1. Ansøgninger sendes til et centralt toldsted i medlemsstaterne. Deres adresser kan findes via følgende link: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who Medlemsstaterne er ansvarlige for at sikre, at ansøgningerne opfylder betingelserne i denne meddelelse, og at oplysningerne i ansøgningerne er korrekte i alle væsentlige henseender. Kun ansøgninger, som opfylder betingelserne i denne meddelelse, sendes til Kommissionen af medlemsstaterne.
- 4.1.2. Ansøgningerne sendes til Kommissionen i god tid, idet der skal tages hensyn til den tid, der går til at færdiggøre evalueringen og offentliggørelsen af en toldsuspension eller et toldkontingent. Tidsfristerne offentliggøres i bilag V i denne meddelelse.
- 4.1.3. Ansøgninger skal sendes elektronisk i et tekstbehandlingsformat under anvendelse af formularerne i bilag I. For at fremskynde og effektivisere den administrative behandling af ansøgningerne anbefales det, at der sammen med ansøgninger udarbejdet på ansøgerens sprog også sendes en engelsk, fransk eller tysk udgave (inklusive alle vedhæftede dokumenter).

- 4.1.4. Alle ansøgninger skal ledsages af en erklæring om, at de ikke er omfattet af en eksklusiv handelsaftale (se bilag II i denne meddelelse).

- 4.1.5. Ved behandlingen af ansøgninger om toldsuspensioner og toldkontingenter hører Kommissionen Gruppen for Økonomiske Tarifspørgsmål (ETQG). Gruppen mødes mindst tre gange pr. runde (se tidsplanen i bilag V i denne meddelelse) for at drøfte ansøgninger i Kommissionens regi, alt efter hvilket produkt der skal behandles.

- 4.1.6. Fremgangsmåden i meddelelsens punkt 3.3 fritager ikke ansøgeren for forpligtelsen til tydeligt at anføre, hvilken type foranstaltning der ansøges om (f.eks. toldsuspensioner eller toldkontingenter). For toldkontingenter skal den forventede mængde indgå i ansøgningen.

- 4.1.7. Ved beskrivelsen af produktet anvendes navne og udtryk fra den kombinerede nomenklatur eller, hvis dette ikke er hensigtsmæssigt, Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO), internationale fællesnavne (INN), Den Internationale Union for Ret og Anvendt Kemi (IUPAC), Europæisk Toldfortegnelse over Kemiske Stoffer (ECICS) eller navne fra colour index (CI).

- 4.1.8. Der bør anvendes måleenheder fra den kombinerede nomenklatur og, hvis der ikke findes supplerende enheder, enheder fra det internationale enhedssystem (SI). Hvis der er behov for testmetoder og standarder for at beskrive de varer, der ansøges om, bør disse være internationalt anerkendte. Handelsnavne, interne kvalitetsstandarder for virksomhederne, produktspecifikationer, varenumre eller lignende benævnelser accepteres ikke.

- 4.1.9. Kommissionen kan afvise ansøgninger, hvis vildledende produktbeskrivelser ikke korrigeres på det andet møde i ETQG.

- 4.1.10. Ansøgninger om toldsuspensioner eller toldkontingenter skal vedlægges al den dokumentation, der er nødvendig for en gennemgribende behandling af de berørte foranstaltninger (tekniske datablade, brugsanvisninger, salgspropaganda, statistikker, prøveeksemplarer, osv.). Kommissionen kan, hvis den skønner det nødvendigt, anmode den berørte medlemsstat om yderligere oplysninger i forbindelse med suspensionsansøgningen, hvis den mener, det er nødvendigt for, at den kan udforme et forslag til Rådet.

Ansøgeren kan tilvejebringe eventuelt manglende oplysninger og dokumentation frem til det andet møde i ETQG. Hvis disse ikke fremlægges inden da, kan

Kommissionen afvise ansøgningen. Indsigelser mod sådanne ufuldstændige ansøgninger skal rejses senest på det tredje møde.

- 4.1.11. Fortrolige oplysninger bør tydeligt mærkes som sådanne, ligesom fortrolighedsgraden skal anføres (f.eks. kun til Kommissionens brug, kun til orientering for medlemmerne af ETQG). Ikke desto mindre kan formanden for ETQG give disse oplysninger videre til en anden medlemsstat eller Kommissionens tjenestegrene, hvis den udtrykkeligt anmoder herom, men kun med udtrykkelig tilladelse fra repræsentanten fra den medlemsstat, som har indsendt disse oplysninger. De delegerede fra ETQG og Kommissionens tjenestemænd skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at beskytte fortrolige oplysninger.

En ansøgning vil dog ikke blive taget i betragtning, hvis et dokument, der er vigtigt for undersøgelsen eller drøftelsen, ikke kan leveres af en eller anden grund (især for at beskytte »virksomhedsfortrolige oplysninger« om f.eks. fremstillingsprocesser, kemiske formler eller sammensætninger osv.)

4.2. Fremsendelse af ansøgninger om forlængelse

- 4.2.1. Ansøgninger sendes elektronisk i et tekstbehandlingsformat ved hjælp af formularen i bilag III til et centralt toldsted i medlemsstaterne (se link i 4.1.1.), hvor de behandles med henblik på at sikre, at ansøgningerne opfylder betingelserne i denne meddelelse. Medlemsstaterne træffer under eget ansvar beslutning om, hvilke anmodninger der skal sendes til Kommissionen. Tidsfristerne offentliggøres i bilag V i denne meddelelse.
- 4.2.2. De administrative aspekter vedrørende de nye anmodninger finder tilsvarende anvendelse på anmodninger om forlængelse.

4.3. Anmodninger om ændring af foranstaltninger eller forøgelse af toldkontingentmængder

Anmodninger om at ændre produktbeskrivelse for toldsuspensioner eller toldkontingenter sendes og behandles to gange om året og følger samme tidsfrister som nye anmodninger (se bilag V).

Anmodninger om at øge mængden af eksisterende toldkontingenter kan fremlægges og accepteres til enhver tid og kan med

medlemsstaternes accept offentliggøres i den næstkommende forordning, enten den 1. januar eller den 1. juli. Der findes ingen tidsfrister for indsendelse af indsigelser.

4.4. Kommissionens adresse ved fremsendelse af ansøgninger:

Europa-Kommissionen

Generaldirektoratet for Beskatning og Toldunion

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

Ansøgninger vedrørende andre af Kommissionens tjenestegrene sendes til disse.

4.5. Fremsendelse af indsigelser

- 4.5.1. Indsigelser sendes til det centrale toldsted i medlemsstaten (se link i 4.1.1.), hvor de vil blive behandlet for at sikre, at anmodningerne opfylder betingelserne i denne meddelelse. Medlemsstaterne træffer under eget ansvar beslutning om, hvilke indsigelser de fremlægger via CIRCA-systemet for medlemmerne af ETQG og Kommissionen.
- 4.5.2. Indsigelser fremsendes elektronisk i et tekstbehandlingsformat ved hjælp af formularen i bilag IV. Tidsfristerne offentliggøres i bilag V i denne meddelelse.
- 4.5.3. Kommissionen kan afvise en indsigelse, hvis den fremsendes for sent, hvis formularen ikke er blevet tilstrækkeligt udfyldt, hvis de ønskede prøver ikke er blevet stillet til rådighed, hvis der ikke rettidigt er blevet etableret kontakt mellem den virksomhed, der gør indsigelse, og den virksomhed, der fremsender ansøgningen (ca. 15 arbejdsdage), eller hvis indsigelsesformularen indeholdt vildledende eller forkerte oplysninger.
- 4.5.4. I tilfælde hvor den virksomhed, der gør indsigelse, og den virksomhed, der sender ansøgningen, ikke kan kommunikere (f.eks. konkurrencelovgivning), fungerer Kommissionens Generaldirektorat for Beskatning og Toldunion som upartisk voldgiftsinstans. I tilfælde, hvor dette er tilrådeligt, inddrages andre af Kommissionens tjenestegrene.
- 4.5.5. De medlemsstater, der handler på ansøgerens vegne, skal sikre, at der tages kontakt til virksomhederne, og skal dokumentere dette, hvis Kommissionen eller medlemmerne af ETQG anmoder om det.

BILAG I

Formular til:

ANSØGNING OM TOLDSUSPENSION/TOLDKONTINGENT (Slet ikkerelevant foranstaltning)

(Medlemsstat:)

Første del

(offentliggøres på GD TAXUD's websted)

1. Kode i den kombinerede nomenklatur:
2. Præcis varebeskrivelse under hensyntagen til toldtarifikriterier:
Udelukkende for kemiske produkter (primært kapitel 28 + 29 i den kombinerede nomenklatur):
3. i) TTU-nr. (referencenummer i Europæisk Toldfortegnelse over Kemiske Stoffer)
ii) CAS-nr. (Registernummer i Chemical Abstracts Service):
iii) Andet nr.:

ANSØGNING OM TOLDSUSPENSION/TOLDKONTINGENT (Slet ikkerelevant foranstaltning)

(Medlemsstat:)

Anden del

(offentliggøres for medlemmerne af ETQG)

4. Yderligere oplysninger, herunder varebetegnelse, funktionsmåde, tiltænkt anvendelse af det indførte produkt, hvilken produkttype, det skal anvendes i, samt særligt anvendelsesformål for dette produkt:
Kun for kemiske produkter:
5. Strukturformel:
6. Produkterne er omfattet af et patent:
Ja/Nej
Hvis ja, angiv patentnr. og nr. for den udstedende myndighed:
7. Produkterne er omfattet af en antidumping-/udligningsforanstaltning:
Ja/Nej
Hvis ja, forklar hvorfor der ansøges om toldsuspension/toldkontingent:
8. Navn og adresse på de virksomheder i EU, som der er taget kontakt til med henblik på at levere identiske eller ækvivalente varer eller erstatningsvarer (obligatorisk for ansøgninger om toldkontingenter):
Datoer og resultater af disse henvendelser:
Årsager til, at der ikke kan anvendes produkter fra disse virksomheder til det pågældende formål:
9. Beregning af toldkontingentmængder
Ansøgerens årlige forbrug:
Årlig produktion i EU:
Ansøgt toldkontingentmængde:
10. Særlige bemærkninger
 - i) angivelse af tilsvarende toldsuspension eller toldkontingent:
 - ii) angivelse af eksisterende bindende tarifieringsoplysning:
 - iii) andre bemærkninger:

ANSØGNING OM TOLDSUSPENSION/TOLDKONTINGENT (Slet ikkerelevant foranstaltning)

(Medlemsstat:)

Tredje del

(kun til Kommissionens brug)

11. Ansøgning fra:

Adresse:

Tlf./Fax:

E-mail:

12. Forventet årlig indførsel for 20XX (første år i den gyldighedsperiode, der er ansøgt om):

— værdi (i EUR):

— mængde (i vægt og supplerende enhed, hvis dette er relevant for den pågældende KN-kode):

13. Aktuel import (for 20XX — to år) (året før ansøgningsåret):

— værdi (i EUR):

— mængde (i vægt og supplerende enhed, hvis dette er relevant for den pågældende KN-kode):

14. Toldsatsen på ansøgningstidspunktet (herunder præferenceaftaler, frihandelsaftaler, hvis de findes for oprindelsen af de varer, der ansøges om):

Toldsats i tredjeland:

Præferencetoldsats: ja/nej (hvis ja, angiv toldsatsen: ...)

15. Forventet skyldig told (i EUR) på årsbasis:

16. Oprindelse af de varer, der ansøges om:

Navn på ikke-EU-producent:

Land:

17. Navn og adresse på brugeren i EU:

Adresse:

Tlf./Fax:

E-mail:

18. Erklæring fra den pågældende part om, at de indførte produkter ikke er omfattet af en eksklusiv handelsaftale (der vedlægges supplerende ark — se bilag II i denne meddelelse) (obligatorisk):

Bilag (produktdatablade, brugsanvisninger, brochurer, osv.)

Antal sider:

NB: Hvis nogle af oplysningerne i Første eller Anden del er fortrolige, skal der vedlægges særskilte sider, som tydeligt er mærket som fortrolige. Fortrolighedsgraden skal også anføres på forsiden.

BILAG II

Formular til:**ERKLÆRING OM MANGLENDE EKSKLUSIV HANDELSAFTALE (*)**

Navn:

Adresse:

Tlf./Fax:

E-mail:

Underskriverens navn og funktion:

Undertegnede erklærer hermed på vegne af (virksomhedens navn), at følgende produkt(er)

(produktbeskrivelse(r))

ikke er omfattet af en eksklusiv handelsaftale.

(Underskrift, dato)

(*) Eksklusive handelsaftaler er aftaler, som forhindrer andre virksomheder end ansøgeren i at indføre det produkt/de produkter, der ansøges om.

BILAG III

Formular til:**ANSØGNING OM FORLÆNGELSE AF TOLDSUSPENSION**

(Medlemsstat:)

Første del

(offentlig)

Kode i den kombinerede nomenklatur (KN) eller TARIC-kode:

Præcis produktbeskrivelse:

Anden del

Ansøgning fremsendt for (navn og adresse på importøren/brugeren i EU):

Toldsatsen på ansøgningstidspunktet (herunder præferenceaftaler, frihandelsaftaler, hvis de findes for oprindelsen af de varer, der ansøges om):

Indførsel (år 20XX, første år i den nye gyldighedsperiode, der ansøges om):

— værdi (i EUR):

— mængde (i vægt og supplerende enhed, hvis dette er relevant for den pågældende KN-kode):

Forventet skyldig told (i EUR) på årsbasis:

BILAG IV

Formular til:**INDSIGELSE MOD ANSØGNING OM TOLDSUSPENSION/TOLDKONTINGENT** (slet ikkereklevant foranstaltning)

(Medlemsstat:)

Første del

Ansøgning nr.:

KN-kode:

Varebeskrivelse:

Arbejdsnr.:

☐ Varerne fremstilles allerede i EU eller Tyrkiet og er tilgængelige på markedet.☐ Ækvivalente varer eller erstatningsvarer kan allerede fås i EU eller Tyrkiet.

Forklaring (forskelle, hvorfor og hvordan det kan erstatte det produkt, der ansøges om):

Tekniske datablade, som dokumenterer arten og kvaliteten af produktet, skal vedlægges.

☐ Andet:

Kompromisforslag (forklaring):

Overføres til toldkontingent:

Foreslået toldkontingentmængde:

Delvis toldsuspension:

Foreslået toldsats:

Andre forslag:

Bemærkninger:

Virksomheden fremstiller allerede en identisk eller ækvivalent vare eller en erstatningsvare i EU eller Tyrkiet

Virksomhedens navn:

Kontaktperson:

Adresse:

Tlf.:

Fax:

E-mail:

Produktets handelsnavn:

INDSIGELSE MOD ANSØGNING OM TOLDSUSPENSION/TOLDKONTINGENT (slet ikkereklevant foranstaltning)

(Medlemsstat:)

Anden del

Produktionskapacitet (tilgængelige for markedet, f.eks. ikke bundet internt eller af kontrakter):

For indeværende:

Inden for de næste seks måneder:

BILAG V

Tidsplan for forvaltning af ansøgninger om autonome toldsuspensioner og toldkontingenter

a) Nye ansøgninger og genindsendte ansøgninger

	Januar	Juli
Ikrafttrædelse for de toldsuspensioner eller toldkontingenter, der ansøges om	1.1.20xx	1.7.20xx
Sidste ansøgningsfrist til Kommissionen	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Første ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 20.4.20xx-1 og 15.5.20xx-1	Mellem 20.10.20xx-1 og 15.11.20xx-1
Andet ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 5.6.20xx-1 og 15.6.20xx-1	Mellem 5.12.20xx-1 og 20.12.20xx-1
Tredje ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 5.7.20xx-1 og 15.7.20xx-1	Mellem 20.1.20xx og 30.1.20xx
Yderligere ETQG-møde (valgfrit) om drøftelse af ansøgninger	Mellem 1.9.20xx-1 og 15.9.20xx-1	Mellem 15.2.20xx og 28.2.20xx
Sidste frist for indsendelse af skriftlige indsigelser mod nye ansøgninger	Andet ETQG-møde	
Sidste frist for fremlæggelse af skriftlige indsigelser mod eksisterende foranstaltninger	Første ETQG-møde	

b) Ansøgninger om forlængelse

Forlængelsesdato for eksisterende toldsuspensioner	1.1.20xx
Sidste ansøgningsfrist til Kommissionen	15.4.20xx-1
Første ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 20.4.20xx-1 og 15.5.20xx-1
Andet ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 5.6.20xx-1 og 15.6.20xx-1
Tredje ETQG-møde om drøftelse af ansøgninger	Mellem 5.7.20xx-1 og 15.7.20xx-1
Sidste frist for fremlæggelse af skriftlige indsigelser mod forlængelser	Første ETQG-møde

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

12. december 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

Valuta		Kurs	Valuta		Kurs
USD	amerikanske dollar	1,3251	AUD	australske dollar	1,3104
JPY	japanske yen	103,12	CAD	canadiske dollar	1,3576
DKK	danske kroner	7,4361	HKD	hongkongske dollar	10,3109
GBP	pund sterling	0,84800	NZD	newzealandske dollar	1,7293
SEK	svenske kroner	9,0525	SGD	singaporeanske dollar	1,7193
CHF	schweiziske franc	1,2349	KRW	sydkoreanske won	1 523,48
ISK	islandske kroner		ZAR	sydafrikanske rand	10,9105
NOK	norske kroner	7,7015	CNY	kinesiske renminbi yuan	8,4284
BGN	bulgarske lev	1,9558	HRK	kroatiske kuna	7,4975
CZK	tjekkiske koruna	25,578	IDR	indonesiske rupiah	11 987,73
HUF	ungarske forint	305,16	MYR	malaysiske ringgit	4,1946
LTL	litauiske litas	3,4528	PHP	filippinske pesos	57,842
LVL	lettiske lats	0,6979	RUB	russiske rubler	41,8289
PLN	polske zloty	4,5395	THB	thailandske bath	41,277
RON	rumænske leu	4,3491	BRL	brasilianske real	2,4068
TRY	tyrkiske lira	2,4687	MXN	mexicanske pesos	18,2660
			INR	indiske rupee	70,0470

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

V

(Øvrige meddelelser)

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF DEN FÆLLES
HANDELSPOLITIK

EUROPA-KOMMISSIONEN

Meddelelse om det forestående udløb af visse antidumpingforanstaltninger

(2011/C 363/04)

1. Europa-Kommissionen skal meddele, at medmindre der indledes en fornyet undersøgelse efter følgende procedure, udløber nedennævnte antidumpingforanstaltninger på det i tabellen angivne tidspunkt, jf. artikel 11, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 1225/2009 af 30. november 2009 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Det Europæiske Fællesskab ⁽¹⁾.

2. Procedure

EU-producenter kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse. Anmodningen skal indeholde tilstrækkelige beviser for, at foranstaltningernes udløb sandsynligvis vil medføre, at der fortsat eller igen vil finde dumping sted med deraf følgende skade.

Skulle Kommissionen beslutte at foretage en fornyet undersøgelse af de pågældende foranstaltninger, vil importørerne, eksportørerne, repræsentanterne for eksportlandet og EU-producenterne få lejlighed til at uddybe, afvise eller fremsætte bemærkninger til oplysningerne i anmodningen om en fornyet undersøgelse.

3. Tidsfrist

EU-producenter kan indgive en skriftlig anmodning om en fornyet undersøgelse på ovennævnte grundlag til Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Handel (Kontor H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgien ⁽²⁾, på et hvilket som helst tidspunkt efter denne meddelelses offentliggørelse, men ikke senere end tre måneder før den i nedenstående tabel angivne dato.

4. Denne meddelelse offentliggøres i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009.

Vare	Oprindelses- eller eksportland(e)	Foranstaltninger	Reference	Udløbsdato ⁽¹⁾
Tovværk og kabler af jern og stål	Den Russiske Føderation	Antidumping-told	Rådets forordning (EF) nr. 1279/2007 (EUT L 285 af 31.10.2007, s. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ Foranstaltningen udløber ved midnat på den i denne kolonne angivne dato.

⁽¹⁾ EUT L 343 af 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

EUROPA-KOMMISSIONEN

STATSSTØTTE — TYSKLAND

Statsstøtte SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Støtte til BMW Leipzig

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter artikel 108, stk. 2, i TEUF

(EØS-relevant tekst)

(2011/C 363/05)

Ved brev af 13. juli 2011, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Tyskland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde over for ovennævnte støtte.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende eventuelle bemærkninger til den støtteforanstaltning, over for hvilken Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Statsstøtte
Kontor: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Tyskland. Enhver, der fremsætter bemærkninger, kan skriftligt anmode om at få sit navn hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

**BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN OG INVESTERINGS-
PROJEKTET**

Den 30. november 2010 anmeldte de tyske myndigheder en regional støtte til BMW AG vedrørende en investering i Leipzig i Tyskland, der er et støttet område i henhold til det tyske regionalstøttekort med et standardregionalstøtteloft for store virksomheder på 30 procent af bruttosubventionsækvivalenten på tidspunktet for anmeldelsen.

Projektet sigter på en udvidelse af den aktuelle produktionsvirksomhed. BMW ønsker at bygge et nyt produktionsanlæg til fremstilling af elektriske biler med karosserier af kulfiberfor-

stærket plast, hvilket er et helt nyt produkt, der aldrig før er blevet fremstillet. Investeringen vedrører to modeller: i3 Mega City Vehicle og i8 sportsvognen. Mega City Vehicle (MCV) er et batteridrevet køretøj (BEV), der udelukkende kører på elektricitet, der er lagret i et batteri. Sportsvognen er et såkaldt Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV), og ud over batteriet har den en lille men effektiv forbrændingsmotor.

Investeringen startede i 2009 og forventes afsluttet i 2013/2014. Projektets støtteberettigede omkostninger beløber sig til 368,01 mio. EUR. Den foreslåede støtte på 46 mio. EUR svarer i nutidsværdi til en støtteintensitet på 12,5 % og holder sig således inden for rammerne af det gældende loft over støtteintensiteten på 13,5 %.

VURDERING AF STØTTEFORANSTALTNINGENS FORENELIGHED

Støtten overholder alle normale forenelighedskriterier, der er gældende for regionalstøtte

I henhold til de gældende retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte (i det følgende benævnt »RAG«) ⁽¹⁾ kan Kommissionen inden for rammerne af den foreløbige undersøgelse kun foretage en individuel godkendelse af anmeldte statsstøtte til store investeringsprojekter, hvis kriterierne vedrørende markedsandel og kapacitetsforøgelse i et underpræsterende marked (68a) og b)) er opfyldt.

Ifølge de tyske myndigheder skal det anmeldte investeringsprojekt undtages fra kriterierne i punkt 68a) og b) i retningslinjerne på baggrund af fodnote 65 i RAG, der fastsætter en undtagelse, hvis støttemodtagerne skaber et nyt produktmarked. Kommissionen erkender den innovative karakter af elektriske biler med karosserier af kulfiberforstærket plast, men da BMW hverken er den eneste eller den første producent af sådanne køretøjer, har den sine tvivl om, hvorvidt fodnoten finder anvendelse i dette tilfælde og opfordrer interesserede parter til at fremsætte kommentarer hertil. Kommissionen har undersøgt kriterierne og foretaget de relevante markedstests i forbindelse med den foreløbige undersøgelse, men vil vende tilbage til dette punkt i forbindelse med den formelle undersøgelse.

Det relevante produkt og geografiske marked i henhold til punkt 68a) i RAG

Da dette er den første anmeldte sag om regionalstøtte til innovative elektriske passagerkøretøjer (BEV/PHEV) med karosserier af kulfiberforstærket plast, er Kommissionen stødt på alvorlige vanskeligheder med hensyn til at afgrænse det relevante produktmarked og geografiske marked. Kommissionen kunne navnlig ikke nå frem til en endelig opfattelse af, hvorvidt markedet for elektriske biler er et selvstændigt produktmarked eller er en del af et samlet marked for passagerkøretøjer, hvor køretøjerne ikke differentieres i henhold til fremdriftsmetoderne. På den ene side bemærker Kommissionen, at der ikke er substituerbarhed på udbudssiden mellem en elektrisk bil med et karosseri af kulfiberforstærket plast og en normal bil med forbrændingsmotor og metalkarosseri, da de fremstilles på særskilte produktionslinjer med forskellige produktionscykluser og med anvendelse af fuldstændigt forskellige teknologier. Desuden er markedet for elektriske biler præget af andre mønstre og karakteristikker end markedet for biler med forbrændingsmotorer. På den anden side bemærker Kommissionen en vis grad af substituerbarhed med hensyn til efterspørgslen på trods af de væsentligt højere priser på elektriske biler.

Et andet problem, som Kommissionen stødt på i forbindelse med afgrænsningen af det relevante produktmarked, var placeringen af elektriske biler inden for de segmenter, der er blevet udarbejdet for at klassificere biler med brændstofmotorer.

På baggrund af afgrænsningen af det relevante geografiske marked undersøgte Kommissionen forskellene i markederne for både elektriske biler og biler med forbrændingsmotorer og

fandt frem til, at markedet for elektriske biler sandsynligvis er større end EØS-området, men Kommissionens holdning er ikke endegyldig.

På grundlag af ovenstående opfordrer Kommissionen tredjeparter til at fremsætte bemærkninger til følgende:

- a) Afgrænsningen af det relevante produktmarked. Er der et særskilt marked for elektriske biler eller er de en del af det samlede marked for passagerkøretøjer? Er der et særskilt marked for PHEV-biler af i8-typen, eller er de en del af markedet for elektriske biler sammen med BEV-biler? Hvordan skal elektriske biler placeres inden for de segmenter, der er udviklet for at klassificere biler med forbrændingsmotorer? Er der grundlag for et nyt segment for elektriske biler?
- b) Afgrænsningen af det relevante geografiske marked for elektriske biler på baggrund af handelsstrømmene og handelshindringerne, navnlig i sammenligning med passagerkøretøjer med forbrændingsmotorer.

Markedsandelstesten i henhold til punkt 68a) i RAG

I denne test skal medlemsstaterne påvise, at modtagerne af statsstøtte til store investeringsprojekter ikke tegner sig for mere end 25 % af det relevante produktmarked og geografiske marked før og/eller efter investeringen.

Eftersom Kommissionen ikke har kunnet nå frem til en endegyldig holdning vedrørende afgrænsningen af det relevante produktmarked og geografiske marked, udførte den en markedsandelstest af alle relevante markeder: markedet for alle passagerkøretøjer (herunder BEV-biler og PHEV-biler), alle markeder for passagerkøretøjer på segmenterne B, C, D, F og C/D (da MCV-modellen ifølge Global Insight ud fra længden passer til segment B og C og ud fra prisen til segment D og sportsbilen til segment F), markedet for elektriske biler (for BEV/PHEV-biler samlet set og betragtes særskilt) og på begge geografiske niveauer, dvs. på verdensplan og inden for EØS-området. Kilderne til markedsoplysningerne var navnlig European Association of Manufacturers (ACEA) for køretøjer med forbrændingsmotor og undersøgelser foretaget af Deutsche Bank (2008) og Boston Electric Group med hensyn til markedet for elektriske biler. Kommissionen noterer sig, at prognoserne for markedet for elektriske biler i omkring 2015 var temmelig forsigtige, idet man regner med, at markedet for elektriske biler vil udgøre 1 % af det samlede marked for passagerkøretøjer, og opfordrer interesserede parter til at fremsætte bemærkninger vedrørende udviklingen af markedet.

På baggrund af de oplysninger, der er til rådighed, er BMW's markedsandel højere end 25 % på nogle af de relevante markeder, jf. punkt 68 i RAG, og derfor kan Kommissionen ikke med en foreløbig undersøgelse afgøre foreneligheden af foranstaltningen og skal åbne en formel undersøgelse i henhold til artikel 108, stk. 2, i TEUF. Kommissionen opfordrer interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

⁽¹⁾ EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13.

Skulle det ske, at de bemærkninger, der modtages i forbindelse med indledningen af den formelle undersøgelse, ikke sætter Kommissionen i stand til uden tvivl at drage en konklusion om, hvorvidt støtten kan undtages fra de i punkt 68 omhandlede test i henhold til bestemmelserne i fodnote 65 i RAG, eller at punkt 68a) og b) er overholdt, vil Kommissionen foretage en tilbundsående undersøgelse af investeringsprojektet i henhold til Kommissionens meddelelse om kriterier til brug ved tilbundsående undersøgelser af regionalstøtte til større investeringsprojekter ⁽²⁾.

Medlemsstaterne og interesserede parter opfordres til i deres kommentarer til åbningsskrivelsen at fremkomme med alle de nødvendige oplysninger, der kan muliggøre gennemførelsen af den tilbundsående undersøgelse, og at fremsætte formålstjenlige oplysninger og dokumentation som angivet i nævnte meddelelse om tilbundsående undersøgelser.

BREVETS ORDLYD

»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«) ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ ein regionaler Beihilfehöchstsatz (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:

Tabelle: 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

Tabelle: 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

⁽²⁾ Meddelelse fra Kommissionen om kriterier til brug ved tilbundsående undersøgelser af regionalstøtte til større investeringsprojekter (EUT C 223 af 16.9.2009, s. 3).

⁽³⁾ ABL C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

⁽⁴⁾ 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) ⁽⁵⁾. 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] (*) 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) ⁽⁶⁾. Es wird die Vorteile von Elektrofahrzeugen wie zum Beispiel Leichtbauweise durch eine Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff voll ausschöpfen, aber zusätzlich einen kleinen, 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 betrugen 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

⁽⁵⁾ „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).

(*) Geschäftsgeheimnis.

⁽⁶⁾ „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).

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

Tabelle: 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.

Tabelle: 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. BEIHLFERECHTLICHE 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⁽⁹⁾ 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⁽¹⁰⁾.
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.

⁽⁹⁾ 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.'

⁽¹⁰⁾ 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 ⁽¹¹⁾.

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 ⁽¹²⁾ 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Beihilfehöchstsatzz 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 Beihilfehöchstsatzz liegt, entspricht die für das Vorhaben vorgeschlagene Beihilfeintensität den Regionalbeihilfe-Leitlinien. Deutschland hat zugesichert, dass der angemeldete Beihilfebetrags 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.

⁽¹¹⁾ 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 Beihilfehöchstsatzz anwenden (keine Herabsetzung des anwendbaren regionalen Beihilfehöchstsatzz erforderlich) sowie jeweils (insgesamt also zweimal) die Hälfte dieses Höchstsatzz auf die nächsten 50 Mio. EUR. Für alle beihilfefähigen Kosten jenseits der Obergrenze von 100 Mio. EUR verringert sich der regionale Beihilfehöchstsatzz auf ein Drittel (34 %).

⁽¹²⁾ Die Berechnung der in diesem Beschluss aufgeführten abgezinsten Werte erfolgt auf der Grundlage des zur Zeit der Anmeldung geltenden Basissatzzes 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).

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.

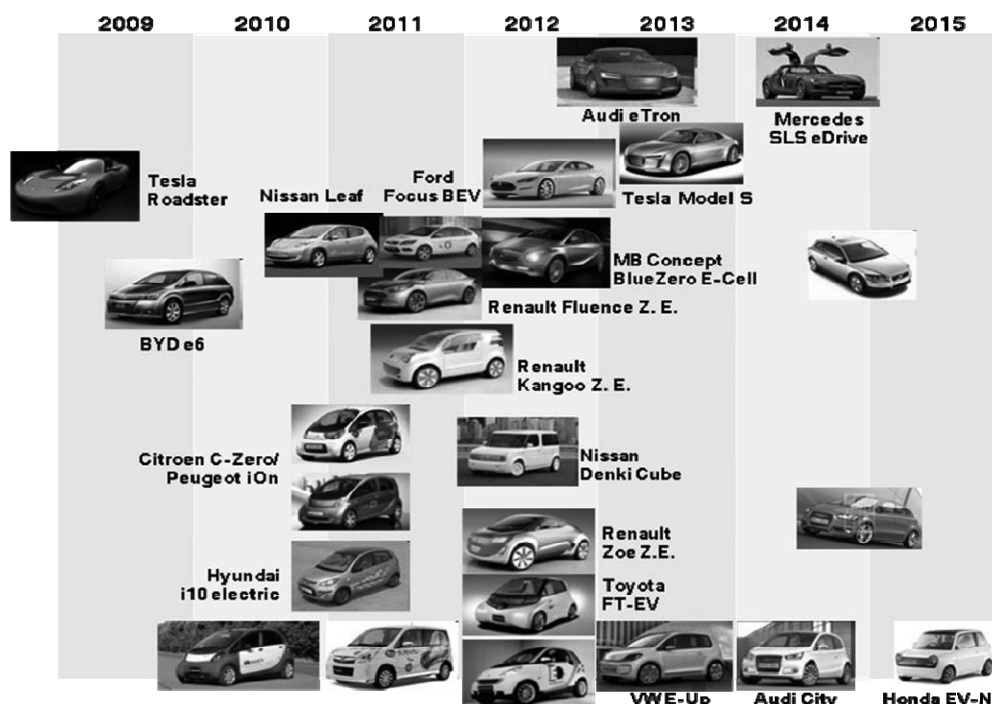
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil 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 Batterieladung 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⁽¹³⁾ und D⁽¹⁴⁾, 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⁽¹⁵⁾ und C und

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

⁽¹⁴⁾ 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.

⁽¹⁵⁾ 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 ⁽¹⁶⁾ 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 ⁽¹⁷⁾. 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 CO₂-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

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

⁽¹⁷⁾ 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⁽¹⁸⁾ 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 an lief 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

⁽¹⁸⁾ 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 Ausfuhren 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⁽¹⁹⁾ 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⁽²⁰⁾ 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.

⁽¹⁹⁾ Der sichtbare Verbrauch des betreffenden Produkts wird in Fußnote 62 der Regionalbeihilfe-Leitlinien als „Produktion plus Einfuhren minus Ausfuhren“ definiert.

⁽²⁰⁾ 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 ⁽²¹⁾ 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.«

⁽²¹⁾ 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).

ANDET

EUROPA-KOMMISSIONEN

Meddelelse i henhold til proceduren i artikel 10, stk. 3, litra c), i Rådets forordning (EF) nr. 732/2008

Lande, der er begunstigede under den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse fra 1. januar 2012

(2011/C 363/06)

I Rådets forordning (EF) nr. 732/2008 af 22. juli 2008 om anvendelse af et arrangement med generelle toldpræferencer i perioden fra den 1. januar 2009 ⁽¹⁾ (forordningen), hvis gyldighed blev forlænget ved forordning (EU) nr. 512/2011 ⁽²⁾, fastlægges den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse (GSP+). Forordningen indeholder i artikel 9, stk. 1, litra a), nr. iii), en mulighed for at indrømme GSP+ fra og med den 1. januar 2012 til udviklingslande, der har indgivet en anmodning herom senest den 31. oktober 2011.

Ved udløbsdatoen den 31. oktober 2011 havde Kommissionen modtaget en anmodning fra Republikken Kap Verde om at blive indrømmet den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse fra den 1. januar 2012. Kommissionen behandlede anmodningen i henhold til forordningens artikel 10, stk. 1, og vedtog den 9. december 2011 Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2011/830 om de begunstigede lande, som opfylder betingelserne for den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse for perioden fra den 1. januar 2012 i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 732/2008 ⁽³⁾ og indrømmede Republikken Kap Verde GSP+-ordningen fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2013 eller indtil en dato, der fastsættes i den efterfølgende forordning, alt efter hvad der indtræffer først.

I henhold til forordningens artikel 9, stk. 3, blev lande, der blev indrømmet GSP+-ordningen ved Kommissionens beslutning 2008/938/EF af 9. december 2008 om listen over begunstigede lande, som opfylder betingelserne for den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse i perioden fra den 1. januar 2009 til den 31. december 2011 ⁽⁴⁾, som ændret ved Kommissionens beslutning 2009/454/EF ⁽⁵⁾ og Kommissionens afgørelse af 9. juni 2010 om de begunstigede lande, som opfylder betingelserne for den særlige ansporende ordning for bæredygtig udvikling og god regeringsførelse for perioden fra den 1. juli 2010 til den 31. december 2011 ⁽⁶⁾ i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 732/2008, ikke anmodet om at genfremsætte en anmodning om GSP+ i henhold til artikel 9, stk. 1, litra a), nr. iii), og kan fortsat benytte sig af GSP+.

⁽¹⁾ EUT L 211 af 6.8.2008, s. 1.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 512/2011 af 11. maj 2011 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 732/2008 af 22. juli 2008 om anvendelse af et arrangement med generelle toldpræferencer for perioden 1. januar 2009 til 31. december 2011, (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 28).

⁽³⁾ EUT L 329 af 13.12.2011, s. 19.

⁽⁴⁾ EUT L 334 af 12.12.2008, s. 90.

⁽⁵⁾ EUT L 149 af 12.6.2009, s. 78.

⁽⁶⁾ EUT L 142 af 10.6.2010, s. 10.

ABONNEMENTSPRISER 2011 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 100 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	770 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	400 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	300 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsagenter. Listen over salgsagenterne findes på internettet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA