ISSN 1977-088X

Amtsblatt der Europäischen Union

C 363



Ausgabe in deutscher Sprache

54. Jahrgang

13. Dezember 2011

Mitteilungen und Bekanntmachungen

Informationsnummer | Inhalt | Seite

I *Entschließungen, Empfehlungen und Stellungnahmen*

STELLUNGNAHMEN

Der Europäische Datenschutzbeauftragte

2011/C 363/01 Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden 1

II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2011/C 363/02 Mitteilung der Kommission zu den autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingenten 6

DE

Preis: 3 EUR

(Fortsetzung umseitig)

IV *Informationen*

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2011/C 363/03 Euro-Wechselkurs 18

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

Europäische Kommission

2011/C 363/04 Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen 19

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2011/C 363/05 Staatliche Beihilfen — Deutschland — Staatliche Beihilfe SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für BMW Leipzig — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV [1] 20

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

Europäische Kommission

2011/C 363/06 Bekanntmachung nach Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 732/2008 des Rates — Länder, die ab 1. Januar 2012 in den Genuss der Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung kommen 34

DE

[1] Text von Bedeutung für den EWR

I

(Entschließungen, Empfehlungen und Stellungnahmen)

STELLUNGNAHMEN

DER EUROPÄISCHE DATENSCHUTZBEAUFTRAGTE

Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden

(2011/C 363/01)

DER EUROPÄISCHE DATENSCHUTZBEAUFTRAGTE —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 16,

gestützt auf die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 7 und 8,

gestützt auf die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr ([1]),

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr, ([2]) insbesondere auf Artikel 28 —

HAT FOLGENDE STELLUNGNAHME ANGENOMMEN:

1. EINLEITUNG

1. Am 24. Mai 2011 nahm die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden („Vorschlag") an.

([1]) ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31 („Richtlinie 95/46/EG").
([2]) ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

1.1 Konsultation des EDSB

2. Der Vorschlag wurde dem Europäischen Datenschutzbeauftragten (EDSB) von der Kommission am 27. Mai 2011 übermittelt. Der EDSB versteht diese Übermittlung als Ersuchen um Beratung von Organen und Einrichtungen der Gemeinschaft, wie sie in Artikel 28 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 vom 18. Dezember 2000 über den Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr („Verordnung (EG) Nr. 45/2001") geregelt ist. Zuvor ([3]), also noch vor Annahme des Vorschlags, erhielt der EDSB von der Kommission Gelegenheit zu informellen Kommentaren. Der EDSB begrüßt diese Vorgehensweise, die dazu beitrug, schon in einer frühen Phase den Text aus datenschutzrechtlicher Sicht zu verbessern. Einige dieser Kommentare wurden in dem Vorschlag berücksichtigt. Der EDSB begrüßt den Verweis auf diese Konsultation in der Präambel des Vorschlags.

3. Dessen ungeachtet möchte der EDSB noch auf einige Elemente hinweisen, die aus datenschutzrechtlicher Sicht in dem Wortlaut noch verbessert werden könnten.

1.2 Allgemeiner Hintergrund

4. Der Vorschlag legt fest, unter welchen Bedingungen und nach welchen Verfahren die Zollbehörden tätig werden, wenn Waren, die im Verdacht stehen, ein Recht geistigen Eigentums zu verletzen, im Zollgebiet der Union der zollamtlichen Überwachung unterliegen oder hätten unterliegen sollen. Er soll den mit der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 ([4]) abgesteckten Rechtsrahmen verbessern und wird diese Verordnung ersetzen.

([3]) Im April 2011.
([4]) Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates vom 22. Juli 2003 über das Vorgehen der Zollbehörden gegen Waren, die im Verdacht stehen, bestimmte Rechte geistigen Eigentums zu verletzen, und die Maßnahmen gegenüber Waren, die erkanntermaßen derartige Rechte verletzen (ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 7).

5. Er legt insbesondere das Verfahren fest, nach dem Rechtsinhaber bei der Zolldienststelle eines Mitgliedstaats ein Tätigwerden in diesem Mitgliedstaat („nationaler Antrag“) oder bei den Zolldienststellen von mehr als einem Mitgliedstaat ein Tätigwerden in jedem dieser Mitgliedstaaten („Unionsantrag“) beantragen kann. „Tätigwerden“ bedeutet in diesem Zusammenhang die Aussetzung der Überlassung oder die Zurückhaltung der Waren durch die Zollbehörden. Der Vorschlag legt ferner das Verfahren fest, nach dem die zuständigen Zolldienststellen über den Antrag, die Maßnahmen, die die Zollbehörden (oder Zollstellen) ([5]) danach ergreifen sollten (also Aussetzung der Überlassung, Zurückhaltung oder Vernichtung von Waren), und die damit verbundenen Rechte und Pflichten entscheiden.

6. In diesem Zusammenhang werden personenbezogene Daten auf verschiedene Weise verarbeitet: bei der Einreichung des Antrags des Rechtsinhabers bei der Zollbehörde ([6]) (Artikel 6); bei der Übermittlung des Antrags an die Kommission (Artikel 31); bei der Übermittlung der Entscheidung der Zollbehörden an die verschiedenen zuständigen Zollstellen (Artikel 13 Absatz 1) sowie, bei einem Unionsantrag, an die Zollbehörden der anderen Mitgliedstaaten (Artikel 13 Absatz 2).

7. Die im Verordnungsentwurf vorgesehene Verarbeitung von Daten betrifft nicht nur die personenbezogenen Daten des Rechtsinhabers im Zusammenhang mit der Übermittlung von Anträgen und Entscheidungen zwischen Rechtsinhabern und Zollbehörden, zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Kommission. Artikel 18 Absatz 3 beispielsweise besagt, dass die Zollbehörden dem Inhaber der Entscheidung über die Genehmigung des Antrags auf dessen Antrag, soweit bekannt, Name und Anschrift des Empfängers, des Versenders, des Anmelders oder des Inhabers der Waren ([7]), die im Verdacht stehen, ein Recht geistigen Eigentums zu verletzen, sowie andere Angaben zu den Waren mitteilen. In diesem Fall werden also personenbezogene Daten anderer betroffener Personen (Versender, Empfänger und Inhaber der Waren können natürliche oder juristische Personen sein) verarbeitet und auf Antrag von den nationalen Zollbehörden an den Rechtsinhaber übermittelt.

8. Auch wenn es im Wortlaut des Vorschlags nicht ausdrücklich erwähnt wird, lässt ein Blick auf die derzeit geltende Durchführungsverordnung der Kommission (EG) Nr. 1891/2004 ([8]), — in der sich das von den Rechtsinhabern auszufüllende Standardformular findet —, den Schluss zu, dass die mit dem Vorschlag eingeführten Verfahren auch die Verarbeitung von Daten bei Verdacht auf Verletzungen von Rechten des geistigen Eigentums durch natürliche oder juristische Personen umfassen ([9]). Der EDSB weist darauf hin, dass Daten über Verdächtigungen als sensible Daten gelten, bei deren Verarbeitung besondere Garantien erforderlich sind (Artikel 8 Absatz 5 der Richtlinie 95/46/EG und Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001).

9. Darüber hinaus hat die Kommission die Anträge der Rechtsinhaber auf Tätigwerden in einer zentralen Datenbank zu speichern, die den Namen „COPIS“ tragen soll und noch im Aufbau begriffen ist. COPIS wäre eine zentralisierte Plattform für den Informationsaustausch über das Tätigwerden des Zolls gegen alle Waren, die Rechte des geistigen Eigentums verletzen. Jeglicher Austausch von Daten über Entscheidungen, Begleitdokumente und Meldungen zwischen Zollbehörden der Mitgliedstaaten erfolgt über COPIS (Artikel 31 Absatz 3).

2. ANALYSE DES VORSCHLAGS

2.1 Verweis auf die Richtlinie 95/46/EG

10. Der EDSB begrüßt, dass im Verordnungsentwurf in einem allgemein anwendbaren Artikel (Artikel 32; Erwägungsgrund 21) ausdrücklich erwähnt wird, dass bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und bei der Verarbeitung durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Richtlinie 95/46/EG unbedingt einzuhalten sind.

11. In dieser Vorschrift wird auch ausdrücklich die Aufsichtsrolle des EDSB bei der Verarbeitung durch die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 anerkannt. Der EDSB weist noch darauf hin, dass es in Artikel 32 fälschlicherweise heißt „[...] unter Aufsicht der unabhängigen öffentlichen Kontrollstelle des Mitgliedstaats gemäß Artikel 28 *der* Richtlinie“: Es sollte hier von Artikel 28 der Richtlinie 95/46/EG die Rede sein.

2.2 Durchführungsrechtsakte

12. Nach dem Vorschlag ist die Kommission befugt, zur Erstellung des Formblatts für die Anträge der Rechtsinhaber

([5]) Zolldienststellen sind die zentralen Ämter in den einzelnen Mitgliedstaaten, die die offiziellen Anträge von Rechtsinhabern entgegennehmen können, während Zollbehörden oder Zollstellen die ihnen unterstellten operativen Einheiten sind, die die eigentlichen Zollkontrollen der in die Europäische Union hineinkommenden Waren durchführen.

([6]) Das Antragsformblatt muss unter anderem Angaben zum Antragsteller (Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a), die Bevollmächtigung der den Antragsteller vertretenden natürlichen oder juristischen Personen (Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe d) und den(die) Name(n) und die Anschrift(en) des bzw. der vom Antragsteller für juristische und technische Fragen ernannten Vertreter(s) (Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe j) enthalten.

([7]) Versender und Empfänger sind die an einem Beförderungsvertrag üblicherweise beteiligten Parteien. Der Versender übergibt die Waren an den Empfänger, der damit zum Besitzer der Waren wird und diese auf Weisung des Versenders verkauft.
„Anmelder“ ist die Person, die auf eigene Rechnung eine Zollanmeldung abgibt bzw. die Person, in deren Namen eine solche Anmeldung erfolgt. „Inhaber“ ist die Person, die Eigentümer der Waren ist oder eine ähnliche Verfügungsbefugnis über die Waren besitzt oder in deren tatsächlicher Verfügungsgewalt sich die Waren befinden.

([8]) Verordnung (EG) Nr. 1891/2004 der Kommission vom 21. Oktober 2004 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates über das Vorgehen der Zollbehörden gegen Waren, die im Verdacht stehen, bestimmte Rechte geistigen Eigentums zu verletzen, und die Maßnahmen gegenüber Waren, die erkanntermaßen derartige Rechte verletzten (ABl. L 328 vom 30.10.2004, S. 16).

([9]) Siehe Verordnung (EG) Nr. 1891/2004, Anhang I, Punkt 9: „Ich füge genaue Informationen zur Art des Betrugs bzw. zum Betrugsmuster bei“, mit Unterlagen und Fotos.

Durchsetzungsrechtsakte zu erlassen (Artikel 6 Absatz 3) ([10]). Der Artikel enthält jedoch schon eine Auflistung von Angaben, die der Antragsteller zu machen hat; dazu gehören auch Angaben zur Person des Antragstellers. Artikel 6 Absatz 3 enthält Vorgaben für die wesentlichen Inhalte des Antrags und sollte daher von den Zollbehörden auch verlangen, dem Antragsteller und anderen potenziell betroffenen Personen (z. B. Versender, Empfänger oder Inhaber der Waren) die Informationen zu erteilen, auf die sie nach den nationalen Rechtsvorschriften zur Umsetzung von Artikel 10 der Richtlinie 95/46/EG Anspruch haben. Gleichzeitig sind im Antrag ähnliche Informationen für die betroffene Person zur Verarbeitung durch die Kommission gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 vorzusehen (zur Speicherung und Verarbeitung in COPIS).

13. Der EDSB empfiehlt daher, in Artikel 6 Absatz 3 bei den dem Antragsteller zu erteilenden Informationen auch die Informationen aufzulisten, die der betroffenen Person gemäß Artikel 10 der Richtlinie 95/46/EG und gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 zu erteilen sind.

14. Darüber hinaus möchte der EDSB konsultiert werden, wenn die Kommission ihre Durchführungsbefugnisse wahrnimmt, damit gewährleistet wird, dass das neue Musterantragsformblatt (national oder unionsweit) datenschutzkonform ist.

2.3 **Datenqualität**

15. Der EDSB begrüßt, dass Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe l von den Antragstellern fordert, den Zollbehörden alle verfügbaren Informationen zu übermitteln und auf dem neuesten Stand zu halten, damit die Zollbehörden das Risiko einer Verletzung von Rechten des geistigen Eigentums analysieren und bewerten können. Mit dieser Forderung wird einer der Grundsätze der Datenqualität umgesetzt, dem zufolge personenbezogene Daten „sachlich richtig und, wenn nötig, auf den neuesten Stand gebracht sind“ (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 95/46/EG). Der EDSB begrüßt ferner, dass dieser Grundsatz seinen Niederschlag auch in Artikel 11 Buchstabe c findet, wonach der „Inhaber der Entscheidung“ die zuständige Zolldienststelle, die die Entscheidung getroffen hat, über etwaige Änderungen der im Antrag gemachten Angaben zu unterrichten hat.

16. Artikel 10 und 11 befassen sich mit der Gültigkeitsdauer der Entscheidungen. Eine Entscheidung der Zollbehörden ist für einen begrenzten Zeitraum gültig, innerhalb dessen die Zollbehörden tätig werden müssen. Dieser Zeitraum kann verlängert werden. Der EDSB weist darauf hin, dass der vom Rechteinhaber eingereichte Antrag und insbesondere die darin enthaltenen personenbezogenen Daten von den nationalen Zollbehörden und in COPIS nicht über den Ablauf der Gültigkeitsdauer der Entscheidung hinaus aufbewahrt werden sollten. Dieser Grundsatz ergibt sich aus Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und dem entsprechenden Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 95/46/EG ([11]).

17. Die derzeitige Durchführungsverordnung ([12]) bestimmt in Artikel 3 Absatz 3, dass das Antragsformblatt von den Zollbehörden „mindestens ein Jahr über die rechtliche Gültigkeit des Formblatts hinaus“ aufbewahrt wird. Diese Bestimmung scheint den vorstehend genannten Grundsätzen nicht in vollem Umfang gerecht zu werden.

18. Der EDSB schlägt daher vor, in den Vorschlag eine Bestimmung aufzunehmen, die eine an die Gültigkeitsdauer der Entscheidung geknüpfte Befristung der Aufbewahrung personenbezogener Daten vorsieht. Jede Verlängerung der Aufbewahrungsfrist sollte vermieden werden bzw. im begründeten Fall im Hinblick auf den dann zu erläuternden Zweck den Grundsätzen der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit entsprechen. Die Aufnahme einer Bestimmung in den Vorschlag, die in allen Mitgliedstaaten und durch die Kommission gleichermaßen anzuwenden wäre, würde für Vereinfachung, Rechtssicherheit und Wirksamkeit sorgen und außerdem einander widersprechende Auslegungen vermeiden helfen.

19. Der EDSB begrüßt, dass Artikel 19 (Zulässige Verwendung bestimmter Informationen durch den Inhaber der Entscheidung) insofern eindeutig an den Grundsatz der Zweckbindung erinnert, als er die Verwendung durch den Inhaber einer Genehmigung u. a. der personenbezogenen Daten von Versender und Empfänger einschränkt, die dieser gemäß Artikel 18 Absatz 3 von den Zollbehörden erhalten hat. ([13]) Die Daten dürfen nur verwendet werden, um Verfahren zur Feststellung einzuleiten, ob ein Recht geistigen Eigentums des Inhabers der Entscheidung verletzt ist, oder um Schadenersatz zu fordern, falls die Waren nach dem im Verordnungsentwurf vorgesehenen Verfahren und nach dem Recht des Mitgliedstaats, in dem die Waren gefunden werden, vernichtet werden. In Anbetracht der Tatsache, dass die Daten auch Angaben zu Verdächtigungen enthalten können, ist eine solche Einschränkung eine Garantie gegen den Missbrauch dieser sensiblen Daten. Gestärkt wird diese Bestimmung durch Artikel 15, dem zufolge die Behörden bei missbräuchlicher Nutzung der Daten über die in Artikel 19 angegebenen Zwecke hinaus Maßnahmen

([10]) Derzeit setzt die Verordnung (EG) Nr. 1891/2004 der Kommission die Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates um, die unter anderem die Musterformblätter für nationale und Unionsanträge sowie Anweisungen für das Ausfüllen dieser Formblätter enthält (Verordnung (EG) Nr. 1891/2004 der Kommission vom 21. Oktober 2004 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates über das Vorgehen der Zollbehörden gegen Waren, die im Verdacht stehen, bestimmte Rechte geistigen Eigentums zu verletzen, und die Maßnahmen gegenüber Waren, die erkanntermaßen derartige Rechte verletzten (ABl. L 328 vom 30.10.2004, S. 16)).

([11]) Personenbezogene Daten dürfen „nicht länger, als es für die Realisierung der Zwecke, für die sie erhoben oder weiterverarbeitet werden, erforderlich ist, in einer Form aufbewahrt werden, die die Identifizierung der betroffenen Personen ermöglicht[,]“ (Richtlinie 95/46/EG) bzw. „so lange, wie es für die Erreichung der Zwecke, für die sie erhoben oder weiterverarbeitet werden, erforderlich ist, in einer Form gespeichert werden, die die Identifizierung der betroffenen Person ermöglicht“ (Verordnung (EG) Nr. 45/2001). Anmerkung: In der englischen Fassung sind diese beiden Bestimmungen gleichlautend.

([12]) Vgl. Fußnote 8.

([13]) Diese Bestimmung steht im Einklang mit dem Inhalt von Artikel 57 (Teil III, Abschnitt IV) des TRIPS-Abkommens, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

gegen den Rechtsinhaber ergreifen können. Zusammen genommen sind diese beiden Artikel ein Beweis für die besondere Aufmerksamkeit, die die Kommission dem Grundsatz der Zweckbindung schenkt.

2.4 **Zentrale Datenbank**

20. Artikel 31 Absatz 3 des Vorschlags besagt, dass alle Anträge auf Tätigwerden, Entscheidungen über die Genehmigung von Anträgen, Entscheidungen über eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Entscheidungen und Aussetzungen einer Entscheidung über die Genehmigung des Antrags, einschließlich personenbezogener Daten, in einer zentralen Datenbank der Kommission (COPIS) gespeichert werden.

21. COPIS wäre also eine neue Datenbank, mit der in der Hauptsache der Austausch der einschlägigen Unterlagen zwischen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten durch ein digitales Archivierungs- und Übermittlungssystem ersetzt werden soll. Verwaltet wird sie von der Kommission und hier vor allem von der GD TAXUD.

22. Bisher bildeten die Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 ([14]) und die Durchführungsverordnung der Kommission (EG) Nr. 1891/2004 ([15]) die Rechtsgrundlage für den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten und Kommission. Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 können zwar Anträge bei den Mitgliedstaaten auf elektronischem Wege eingereicht werden, doch wird dort keine elektronische Datenbank erwähnt. Nach Artikel 22 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle zweckdienlichen Angaben „zur Anwendung dieser Verordnung" und übermittelt die Kommission diese Angaben den übrigen Mitgliedstaaten. In Erwägungsgrund 9 der Durchführungsverordnung heißt es, dass die Modalitäten des Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission festgelegt werden sollten, damit die Kommission die Durchführung der Verordnung verfolgen und darüber einen Bericht vorlegen kann. Gemäß Artikel 8 übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission in regelmäßigen Abständen eine Aufstellung aller schriftlichen Anträge und der daraufhin von den Zollbehörden ergriffenen Maßnahmen, einschließlich personenbezogener Daten des Rechtsinhabers, der Art des Rechts und der betroffenen Waren.

23. Im Zuge der Festlegung des Inhalts des Antragsformblatts fordert der neue Wortlaut des Vorschlags (Artikel 6 Absatz 4), dass Anträge elektronisch einzureichen sind, wenn rechnergestützte oder elektronische Systeme zur Verfügung stehen. Darüber hinaus besagt Artikel 31, dass alle Anträge an die nationalen Zollbehörden der Kommission zu melden sind, die sie „in einer zentralen Datenbank" speichert. Rechtsgrundlage für die Einrichtung der Datenbank COPIS dürfte damit allein die Kombination der Bestimmungen der neuen Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 31 sein.

24. Gestützt auf diese Rechtsgrundlage erarbeitet die Kommission Aufbau und Inhalt von COPIS. Allerdings wurde bisher im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren noch kein Rechtsakt angenommen, in dem der Zweck und die Merkmale von COPIS näher bestimmt wären. Dies ist nach Ansicht des EDSB besonders besorgniserregend. Personenbezogene Daten natürlicher Personen (Namen, Anschriften und andere Kontaktdaten sowie Informationen über Verdächtigungen) werden Gegenstand eines intensiven Austauschs zwischen Kommission und Mitgliedstaaten sein und in der Datenbank auf unbestimmte Zeit gespeichert, doch gibt es noch keinen Rechtstext, anhand dessen eine betroffene Person die Rechtmäßigkeit solcher Verarbeitungen überprüfen könnte. Auch die spezifischen Zugangs- und Verwaltungsrechte in Zusammenhang mit den verschiedenen Verarbeitungsvorgängen sind bei Weitem noch nicht geklärt.

25. Wie der EDSB schon bei früherer Gelegenheit betont hat ([16]), müssen Bestimmungen, die das Grundrecht auf den Schutz personenbezogener Daten einschränken, wie es in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und in der Rechtsprechung in Anwendung von Artikel 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention sowie in Artikel 16 AEUV verankert ist, in einem Rechtsakt, gestützt auf die Verträge, niedergelegt sein, der vor Gericht geltend gemacht werden kann. Dies ist erforderlich, damit die betroffene Person, die sich auf klare Regeln verlassen und sie vor Gericht geltend machen können muss, Rechtssicherheit genießt.

26. Der EDSB fordert daher die Kommission nachdrücklich auf, die Rechtsgrundlage für COPIS durch eine detailliertere Bestimmung in einem Rechtsakt zu klären, der nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nach dem AEUV angenommen wird. Eine solche Bestimmung hat den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und gegebenenfalls der Richtlinie 95/46/EG zu entsprechen. So müsste eine Bestimmung über den Aufbau der Datenbank mit elektronischem Austauschmechanismus Folgendes enthalten: i) Benennung des Zwecks der Verarbeitung und Festlegung der kompatiblen Verwendungen, ii) Bestimmung der Stellen (Zollbehörden, Kommission), die Zugriff auf die in der Datenbank gespeicherten Daten haben und sie ändern dürfen, iii) Gewährung des Rechts auf Auskunft und Information für alle betroffenen Personen, deren personenbezogenen Daten unter Umständen gespeichert und ausgetauscht werden, iv) Festlegung und Einschränkung der Aufbewahrungsfrist für die personenbezogenen Daten auf das für das Erreichen dieses Zwecks erforderliche Mindestmaß. Der EDSB weist darauf hin, dass darüber hinaus die folgenden Elemente der Datenbank im Hauptrechtsakt definiert werden

([14]) Vgl. Fußnote 4.
([15]) Vgl. Fußnote 8.
([16]) Siehe Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten zur Entscheidung der Kommission vom 12. Dezember 2007 über den Schutz personenbezogener Daten bei der Umsetzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) (2008/49/EG) (ABl. C 270 vom 25.10.2008, S. 1).

sollten: die Stelle, die für die Datenbank verantwortlich ist und sie verwaltet, sowie die Stelle, die die Sicherheit der Verarbeitung der in der Datenbank enthaltenen Daten gewährleistet.

27. Der EDSB schlägt vor, bereits in den Vorschlag einen neuen Artikel aufzunehmen, in dem diese Kernelemente geregelt sind. Andernfalls sollte der Wortlaut des Vorschlags eine Bestimmung enthalten, in dem die Annahme eines eigenständigen Rechtsakts im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vorgesehen ist, für den die Kommission einen Vorschlag vorlegen müsste.

28. In den noch anzunehmenden Durchführungsvorschriften sollten auf jeden Fall die funktionalen und technischen Merkmale der Datenbank im Einzelnen beschrieben werden.

29. Zwar enthält der Vorschlag derzeit keinerlei Planungen bezüglich der Interoperabilität mit anderen von der Kommission oder anderen Behörden verwalteten Datenbanken, doch unterstreicht der EDSB, dass bei der Herstellung einer solchen Interoperabilität oder eines solchen Austauschs zunächst einmal unbedingt an den Grundsatz der Zweckbindung zu denken ist. Die Daten sind für den Zweck zu verwenden, für den die Datenbank eingerichtet wurde, und neben diesem Zweck sind kein weiterer Austausch und keine weitere Verbindung zulässig. Sie muss ferner auf einer eigenen Rechtsgrundlage beruhen, die sich wiederum auf die EU-Verträge stützt.

30. Der EDSB legt Wert auf eine Einbeziehung in den Aufbau dieser Datenbank und möchte die Kommission beim Entwurf eines datenschutzkonformen Systems unterstützen und beraten. Er fordert die Kommission daher auf, den EDSB in der bereits laufenden Vorbereitungsphase zu konsultieren.

31. Schließlich weist der EDSB darauf hin, dass beim Aufbau der Datenbank auch besondere Datenkategorien (zu Verdächtigungen) verarbeitet würden und dass eine solche Verarbeitung einer Vorabkontrolle durch den EDSB gemäß Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 unterliegt.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

32. Der EDSB begrüßt, dass im Vorschlag ausdrücklich auf die Anwendbarkeit der Richtlinie 95/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 auf die unter die Verordnung fallenden Datenverarbeitungen hingewiesen wird.

33. Zur Verbesserung des Wortlauts aus datenschutzrechtlicher Sicht weist der EDSB auf folgende Punkte hin:

— Artikel 6 Absatz 3 sollte sich auch mit dem Informationsrecht der betroffenen Person befassen.

— Bei der Wahrnehmung ihrer Durchführungsbefugnisse gemäß Artikel 6 Absatz 3 sollte die Kommission den EDSB konsultieren, um ein datenschutzkonformes Antragsformblatt zu entwerfen.

— Im Wortlaut sollte die Frist für die Aufbewahrung der vom Rechtsinhaber eingereichten personenbezogenen Daten sowohl auf nationaler Ebene als auch auf Ebene der Kommission festgelegt sein.

— Der EDSB fordert die Kommission nachdrücklich auf, die Rechtsgrundlage für den Aufbau von COPIS zu nennen und klarzustellen, und bietet der Kommission für ihre Vorbereitung der Datenbank COPIS seinen Sachverstand zur Unterstützung an.

Brüssel, den 12. Oktober 2011

Giovanni BUTTARELLI

Stellvertretender Europäischer Datenschutzbeauftragter

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Mitteilung der Kommission zu den autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingenten

(2011/C 363/02)

1. EINLEITUNG

1.1 Nach Artikel 31 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) legt der Rat autonome Zollaussetzungen und Zollkontingente mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission fest. Die Kommission veröffentlichte 1998 eine Mitteilung [1], in der die Leitlinien und Verfahrensweisen festgelegt wurden, die die Kommission bei der Ausarbeitung ihrer Vorschläge an den Rat zu befolgen hat.

1.2 Diese überarbeitete Mitteilung berücksichtigt die Ziele des Aktionsprogramms „Zoll 2013" und die Erfordernisse und Bemerkungen, die die Mitgliedstaaten nach einem Seminar über autonome Zollaussetzungen und Zollkontingente in Istanbul am 23. und 24. September 2010 mitgeteilt haben. Die Überarbeitung hat einen begrenzten Geltungsbereich und verfolgt zwei Ziele: Zum einen werden bestimmte Grundsätze der Regelungen für die autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingente erläutert und zum anderen wird das Verfahren erklärt, nach dem die Mitgliedstaaten und die Marktteilnehmer bei der Beantragung einer solchen Maßnahme vorzugehen haben.

1.3 Nach der Studie über die Auswirkungen der autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingente auf die EU-Wirtschaft, die die Kommission im Laufe des Jahres 2012 durchführen will, könnten noch beträchtliche Änderungen dieser Mitteilung notwendig werden. In der Studie werden auch die Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) untersucht.

1.4 Ziel der Kommission bei der Ausarbeitung der Leitlinien ist es, die wirtschaftlichen Gründe, die hinter der EU-Politik in diesem Bereich stehen, zu erläutern. Dies steht auch mit den Transparenzbestimmungen der Kommission im Einklang.

1.5 Die Kommission beabsichtigt, die in dieser Mitteilung dargelegte Politik sowie die damit verbundenen Verwaltungsmaßnahmen für Zollaussetzungen und Zollkontingente ab dem zweiten Halbjahr 2012 anzuwenden.

[1] ABl. C 128 vom 25.4.1998, S. 2

2. ÜBERBLICK — ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

2.1 Rolle des Gemeinsamen Zolltarifs

2.1.1 In Artikel 28 AEUV heißt es „die Union umfasst eine Zollunion, die sich auf den gesamten Warenaustausch erstreckt; sie umfasst […] die Einführung eines Gemeinsamen Zolltarifs gegenüber dritten Ländern".

Seit 1968 wendet die Union den Hauptbestandteil dieses Gemeinsamen Zolltarifs [2] an, der Teil eines Bündels von Maßnahmen ist, mit dem in der Union eine auf internationaler Ebene leistungs- und wettbewerbsfähige Industrie gefördert werden soll.

2.1.2 Die in diesem Zolltarif vorgesehenen Zollsätze sollen nicht nur den Aufschwung der europäischen Industrie begünstigen, sondern auch die Produktionskapazität der Industrie in der Europäischen Union stärken und es somit den Herstellern in der EU ermöglichen, sich im Wettbewerb mit Drittlandslieferanten besser zu behaupten.

Folglich müssen bei sämtlichen Erzeugnissen, die in den freien Verkehr übergeführt werden, die im Zolltarif vorgesehenen Zölle entrichtet werden, es sei denn, die EU-Vorschriften sehen etwas anderes vor. Die Entrichtung dieser Zölle ist somit als der Normalfall anzusehen.

2.2 Begriff der Zollaussetzungen und Zollkontingente

2.2.1 Die gemäß Artikel 31 AEUV gewährten Zollaussetzungen stellen während der Geltungsdauer der Maßnahme für eine unbegrenzte Menge (Zollaussetzung) oder für eine begrenzte Menge (Zollkontingent) eine Ausnahme vom Normalfall dar. Beide Maßnahmen erlauben den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die für die eingeführten Waren geltenden Drittlandszölle (Antidumpingzölle und Ausgleichszölle oder spezifische Zölle sind von diesen Zollaussetzungen und Zollkontingenten nicht betroffen). Waren, für die Antidumping- oder Ausgleichszölle gelten, sollten normalerweise von

[2] Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

der Gewährung einer Zollaussetzung oder eines Zollkontingents ausgeschlossen sein. Für Waren, für die Einfuhrverbote und -beschränkungen gelten (z. B. nach dem Übereinkommen über den internationalen Handel mit gefährdeten Arten freilebender Tiere und Pflanzen (CITES)), können keine Zollaussetzungen oder Zollkontingente gewährt werden.

2.2.2 Die im Rahmen einer Zollaussetzung oder eines Zollkontingents eingeführten Waren befinden sich in der ganzen Europäischen Union im zollrechtlich freien Verkehr. Sobald eine Zollaussetzung oder ein Zollkontingent gewährt ist, kann folglich jeder Marktteilnehmer in jedem Mitgliedstaat die Maßnahme in Anspruch nehmen. Auf Antrag eines Mitgliedstaats gewährte Zollaussetzungen oder Zollkontingente könnten sich auf alle anderen Mitgliedstaaten auswirken. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission eng und umfassend zusammenarbeiten, damit alle Interessen der Europäischen Union berücksichtigt werden. Die Kommission verwaltet die autonomen Zollkontingente in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten in einer zentralen Zollkontingentsdatenbank. Die Zollkontingente werden nach dem Windhundverfahren gemäß den Artikeln 308a, 308b und 308c der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften ([1]) verwaltet.

2.2.3 Durch die Erweiterung der Europäischen Union, den technischen Fortschritt und Änderungen der traditionellen Wege des internationalen Handels hat sich der wirtschaftliche Hintergrund in einer zunehmend globalisierten Wirtschaft gewandelt. Es muss unbedingt sichergestellt sein, dass die Unternehmen in der Europäischen Union mithilfe der Zollaussetzungen die Vollbeschäftigung aufrecht erhalten und die Teile beziehen können, die sie zur Herstellung hochentwickelter Erzeugnisse mit hohem EU-Mehrwert benötigen, auch wenn die Tätigkeit in erster Linie in der Montage von Teilen besteht.

2.3 **Merkmale der Zollaussetzungen und Zollkontingente**

2.3.1 Gemäß Artikel 31 AEUV legt der Rat die Sätze des Gemeinsamen Zolltarifs auf Vorschlag der Kommission fest. Dazu gehören auch Änderungen und Aussetzungen dieser Zölle.

2.3.2 Zollaussetzungen und Zollkontingente sollten regelmäßig überprüft werden und gegebenenfalls auf Antrag eines Beteiligten aufgehoben werden können. Deutet eine Verlängerung einer Zollaussetzung darauf hin, dass eine dauerhafte Notwendigkeit besteht, die Europäische Union mit bestimmten Waren zu einem ermäßigten Zollsatz oder zum Zollsatz Null zu versorgen (Zollaussetzung), oder sind die benötigten Mengen zu klein, um die erforderlichen Investitionen für die Aufnahme der Produktion in der Europäischen Union zu rechtfertigen (Zollkontingent), so kann die Kommission in Ausnahmefällen eine Änderung des Gemeinsamen Zolltarifs vorschlagen. Hierzu wird die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus tätig.

2.3.3 Da es sich außerdem bei den Zollaussetzungen um Ausnahmen von der Regel, d. h. der Anwendung des Gemeinsamen Zolltarifs, handelt, sind sie wie alle Ausnahmen in kohärenter Weise anzuwenden.

2.3.4 Um Diskriminierungen zu vermeiden, müssen Zollaussetzungen allen Einführern in der Europäischen Union und allen Lieferanten aus Drittländern zugänglich sein. Das bedeutet, dass keine Zollaussetzungen oder Zollkontingente gewährt werden für

i) Waren, für die ein Ausschließlichkeitsvertrag besteht, oder

ii) Waren, die zwischen verbundenen Parteien gehandelt werden, die ausschließliche Rechte des geistigen Eigentums an ihrer Produktion innehaben, oder

iii) Waren mit spezifischen, unternehmensinternen Bezeichnungen wie Firmennamen, Markennamen, Spezifikationen, Artikelnummern usw.

2.4 **Die Rolle der autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingente**

2.4.1 Nach Ansicht der Kommission haben Zölle eine besondere wirtschaftliche Funktion. Autonome Zollaussetzungen, durch die die Wirkung dieser Zölle für einen bestimmten Zeitraum vollständig oder teilweise aufgehoben werden soll, dürfen daher nur dann gewährt werden, wenn die Waren in der Europäischen Union nicht erhältlich sind. Autonome Zollkontingente können für Waren eröffnet werden, die in der Europäischen Union nicht in ausreichender Menge produziert werden.

2.4.2 Da Zölle zu den traditionellen Eigenmitteln der Europäischen Union beitragen, sollten die angegebenen wirtschaftlichen Gründe in Bezug auf die Allgemeininteressen der Europäischen Union insgesamt bewertet werden.

2.4.3 Die Regelung der Zollaussetzungen und Zollkontingente hat sich als sehr effizientes politisches Instrument zur Förderung der Wirtschaftstätigkeit in der Europäischen Union erwiesen und wird dies auch in Zukunft sein, was die stetig wachsende Zahl der Anträge, die bei der Kommission gestellt werden, belegt. Zurzeit spiegeln diese Maßnahmen 5 % bis 6 % der traditionellen Eigenmittel im Haushalt wider.

2.4.4 Ermöglicht man also den Unternehmen, sich für eine bestimmte Zeit zu einem günstigeren Preis mit Waren zu versorgen, so könnte man die Wirtschaftstätigkeit in der Europäischen Union ankurbeln, diese Unternehmen wettbewerbsfähiger machen und ihnen insbesondere die Möglichkeit bieten, Arbeitsplätze zu erhalten oder zu schaffen, ihre Strukturen zu modernisieren usw. Im Jahr 2011 waren etwa 1 500 autonome Zollaussetzungen und Zollkontingente in Kraft. Während der jüngsten Rezession der EU-Wirtschaft hat die Kommission eine Zunahme der Anträge verzeichnet, was die Bedeutung dieser Politik für die Wirtschaft der Europäischen Union belegt.

([1]) ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1.

2.5 **Waren, für die autonome Zollaussetzungen gewährt werden können**

2.5.1 Mit den Zollaussetzungen soll Unternehmen in der Europäischen Union die Möglichkeit geboten werden, Rohstoffe, Halbfertigwaren und Bauteile — mit Ausnahme sogenannter „Fertigerzeugnisse“ — zu verwenden, die in der Europäischen Union nicht verfügbar sind oder nicht produziert werden.

2.5.2 Ungeachtet der Ziffern 2.5.3 und 2.5.4 sind „Fertigerzeugnisse“ für die Zwecke dieser Mitteilung Waren, die eines oder mehrere der folgenden Merkmale aufweisen:

— sie sind bereit für den Verkauf an den Endnutzer, unabhängig davon, ob sie in der Europäischen Union für den Einzelverkauf verpackt werden,

— es handelt sich um zerlegte Fertigerzeugnisse,

— sie werden keiner wesentlichen Be- oder Verarbeitung [1] unterzogen oder

— sie besitzen bereits die wesentlichen Beschaffenheitsmerkmale einer vollständigen oder fertigen Ware.

2.5.3 Die Unternehmen in der Europäischen Union spezialisieren sich zunehmend auf die Montage von Erzeugnissen, für die technisch bereits hochentwickelte Einzelteile benötigt werden. Sie verwenden deshalb Bauteile, die sie nur geringfügig weiterverarbeiten müssen und die daher schon als „Fertigerzeugnisse“ angesehen werden könnten. In bestimmten Fällen kann eine Zollaussetzung jedoch auch für „Fertigerzeugnisse“, die als Bauteile in einem Enderzeugnis verwendet werden, gewährt werden, wenn der Wertzuwachs durch den Montagevorgang ausreichend hoch ist.

2.5.4 Für im Produktionsprozess benötigte Maschinen oder Materialien könnte (obwohl es sich im Allgemeinen um „Fertigerzeugnisse“ handelt) eine Zollaussetzung in Betracht gezogen werden, sofern sie speziell für die Herstellung von genau definierten Erzeugnissen erforderlich sind und die Zollaussetzung konkurrierende Unternehmen in der Europäischen Union nicht gefährdet.

2.6 **Waren, für die autonome Zollkontingente gewährt werden können**

Alle Bestimmungen unter Ziffer 2.5 gelten auch für autonome Zollkontingente. Fischereierzeugnisse sind aus der Zollkontingentsregelung ausgeschlossen, da eine parallele Untersuchung, die auch auf ihrer Empfindlichkeit basiert, dazu führen kann, dass sie in einen gesonderten Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Rates zur Eröffnung und Verwaltung autonomer Gemeinschaftszollkontingente für bestimmte Fischereierzeugnisse aufgenommen werden.

[1] Für Erläuterungen dazu, was als wesentliche Be- oder Verarbeitung gilt, wird auf die „Listenregeln“ zur Bestimmung des nichtpräferenziellen Ursprungs auf folgender Website verwiesen: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Auch Umpacken kann nicht als wesentliche Be- oder Verarbeitung betrachtet werden.

2.7 **Die Begünstigten von autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingenten**

Autonome Zollaussetzungen und Zollkontingente sind für in der Europäischen Union produzierende Unternehmen bestimmt. Sieht die Aussetzung eine besondere Verwendung der eingeführten Waren vor, so wird diese gemäß dem für die besondere Verwendung [2] geltenden Verfahren überwacht.

Die Interessen von KMU werden ganz besonders berücksichtigt. Da autonome Zollaussetzungen und Zollkontingente die Internationalisierung der KMU erleichtern könnten, werden Maßnahmen getroffen, um KMU für dieses Instrument zu sensibilisieren. Die Auswirkungen der Regelung auf KMU werden, wie bereits erwähnt, 2012 im Rahmen einer breit angelegten Studie untersucht.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass keine Zollaussetzungen für Waren gewährt werden, bei denen der Abgabenbetrag wirtschaftlich unbedeutend ist.

2.8 **Zollunion mit der Türkei**

Für Waren, die den Regeln der Zollunion mit der Türkei unterliegen (alle Waren mit Ausnahme landwirtschaftlicher Erzeugnisse und der unter den EGKS-Vertrag fallenden Waren), gelten die gleichen Kriterien, da die Türkei in diesem Fall Rechte und Verpflichtungen hat, die denen eines Mitgliedstaats gleichen.

Die Türkei kann auch Zollaussetzungen und Zollkontingente beantragen, und türkische Vertreter können an den Sitzungen der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ teilnehmen, um Anträge mit den Vertretern aller Mitgliedstaaten und der Kommission zu erörtern. Bei Beschlüssen über die Durchführung einer neuen Zollaussetzung und bei der Berechnung geeigneter Zollkontingentsmengen wird die türkische Produktion ebenso berücksichtigt wie die Produktion in der Europäischen Union.

Türkische Anträge auf eine Zollaussetzung können nach Prüfung durch die Kommission in den Vorschlag an den Rat aufgenommen werden. Da Zollkontingente nicht Teil der Ratsverordnung sind, gilt für sie ein anderer Beschlussfassungsprozess. Diese auf türkischen Anträgen basierenden Zollkontingente gelten nur innerhalb der Türkei.

3. **ALLGEMEINE LEITLINIEN**

Aus den genannten Gründen wird die Kommission bei ihren Vorschlägen an den Rat und bei den von ihr erlassenen Verordnungen folgendes Konzept verfolgen:

3.1 Mit den autonomen Zollaussetzungen und Zollkontingenten soll es den Unternehmen in der Europäischen Union hauptsächlich ermöglicht werden, Rohstoffe,

[2] Artikel 291 und 300 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission.

Halbfertigwaren oder Bauteile zu verwenden, ohne die normalerweise geltenden Zölle des Gemeinsamen Zolltarifs entrichten zu müssen.

Alle Anträge auf Zollaussetzung werden zuerst den Mitgliedern der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" übermittelt, die prüfen, ob sie angemessen sind. Danach werden sie in drei Sitzungen der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" eingehend erörtert. Erst nach dieser Prüfung der wirtschaftlichen Gründe für die Anträge werden Maßnahmen vorgeschlagen.

Die Kommission übermittelt ihre Vorschläge (mit denen die Listen der Waren, für die Zollaussetzungen oder Zollkontingente gelten, alle sechs Monate teilweise aktualisiert werden) zur Berücksichtigung neuer Anträge sowie technischer oder wirtschaftlicher Trends bei Produkten und Märkten an den Rat, damit sie ab dem 1. Januar oder dem 1. Juli gelten können.

3.2 Sofern es den Interessen der Europäischen Union nicht entgegensteht, und unter Berücksichtigung internationaler Verpflichtungen werden in den folgenden Fällen grundsätzlich keine Zollaussetzungen oder Zollkontingente vorgeschlagen:

— wenn Waren, die den einzuführenden Waren gleichen oder gleichartig sind oder sie ersetzen können, in der Europäischen Union in ausreichender Menge hergestellt werden. Das gleiche gilt in Fällen, in denen derartige Waren in der Europäischen Union zwar nicht hergestellt werden, die Maßnahme aber zu einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den EU-Unternehmen bei den Enderzeugnissen, in die sie eingehen sollen, oder den Erzeugnissen eines verwandten Wirtschaftszweigs führen könnte;

— wenn es sich bei den betreffenden Waren um Fertigerzeugnisse handelt, die an den Endverbraucher verkauft werden sollen, ohne eine wesentliche Be- oder Verarbeitung erfahren zu haben oder ohne Bestandteil eines größeren Enderzeugnisses zu sein, für dessen Funktion sie unerlässlich sind;

— wenn für die eingeführten Waren ein Ausschließlichkeitsvertrag besteht, der die Möglichkeit der EU-Einführer, die Waren von Drittlandsherstellern zu beziehen, einschränkt;

— wenn Waren zwischen verbundenen Parteien [1] gehandelt werden, die ausschließliche Rechte des geistigen Eigentums an diesen Waren innehaben (z. B. Handelsnamen, gewerbliche Muster und Patente);

— wenn abzusehen ist, dass sich die Vorteile der Maßnahme nicht auf die betreffenden Verarbeiter oder Hersteller in der Europäischen Union auswirken;

— wenn es andere besondere Verfahren zur Versorgung von Herstellern in der Europäischen Union gibt (z. B. aktive Veredelung);

— wenn der Antragsteller die Ware nur zu Handelszwecken verwendet;

— wenn eine Zollaussetzung oder ein Zollkontingent einer anderen EU-Politik (z. B. anderen Präferenzregelungen, Freihandelsabkommen, handelspolitischen Schutzmaßnahmen, mengenmäßigen oder umweltbedingten Beschränkungen) zuwiderliefe.

3.3 Werden in der Europäischen Union Waren, die der einzuführenden Ware gleichen, gleichartig sind oder sie ersetzen können, in einem Umfang hergestellt, der den Bedarf sämtlicher Verarbeiter oder Hersteller in der Europäischen Union nicht decken kann, so können (auf die nicht verfügbaren Mengen begrenzte) Zollkontingente oder teilweise Zollaussetzungen gewährt werden.

Zollkontingente können entweder direkt als solche beantragt werden oder sich aus der Prüfung eines Antrags auf Zollaussetzung ergeben. In diesem Zusammenhang werden gegebenenfalls nachteilige Folgen für Produktionskapazitäten berücksichtigt, die in der Europäischen Union bereitgestellt werden könnten.

3.4 Die Gleichartigkeit der Einfuhr- und der EU-Waren wird anhand objektiver Kriterien beurteilt, wobei ihre wesentlichen chemischen, physikalischen und technischen Eigenschaften, ihre beabsichtigte Verwendung und gewerbliche Nutzung sowie insbesondere ihre Funktionsweise und ihre derzeitige und künftige Verfügbarkeit auf dem EU-Markt berücksichtigt werden.

Preisunterschiede zwischen den Einfuhr- und den EU-Waren bleiben bei dieser Beurteilung unberücksichtigt.

3.5 Anträge auf Zollaussetzungen oder Zollkontingente müssen in Übereinstimmung mit den nachstehenden Anhängen von den Mitgliedstaaten im Namen von namentlich genannten Verarbeitern oder Herstellern in der Europäischen Union gestellt werden, die über die erforderliche Ausrüstung verfügen, um die eingeführten Waren in ihren Herstellungsverfahren verwenden zu können. Die Antragsteller sollten angeben, dass sie erst vor kurzem ernsthaft, aber erfolglos versucht haben, die betreffenden Waren, gleichartige Waren oder Ersatzwaren von möglichen Lieferanten in der Europäischen Union zu beziehen. Bei Anträgen auf Zollkontingente müssen die Namen von Herstellern in der Europäischen Union auf dem Antrag angegeben werden.

Die Antragsteller müssen ferner die erforderlichen Informationen übermitteln, damit die Kommission die Anträge anhand der Kriterien in dieser Mitteilung prüfen kann. Aus praktischen Gründen werden Anträge, bei denen der Betrag der nicht zu erhebenden Zölle auf weniger als 15 000 EUR jährlich geschätzt wird, nicht berücksichtigt. Unternehmen können sich zusammenschließen, um diesen Schwellenwert zu erreichen.

[1] Artikel 143 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften (ABl. L 253 vom 11.10.1993, S. 1) gibt Aufschluss über die Bedeutung des Begriffs „verbundene Parteien".

3.6 Die verfügbaren Restmengen der Zollkontingente werden täglich auf dem EUROPA-Portal im Internet veröffentlicht: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_de.htm (auf „Quota“ klicken).

Die konsolidierten Anhänge der Aussetzungs- und Kontingentsverordnungen, ein Verzeichnis der neuen Anträge und die Anschriften der zuständigen Verwaltungen der Mitgliedsaaten werden ebenfalls auf diesem Server bereitgestellt.

4. VERWALTUNGSTECHNISCHE HANDHABUNG

Die bisherigen Erfahrungen auf diesem Gebiet zeigen, dass sich der Sektor am besten verwalten lässt, wenn die Anträge so zusammengefasst werden, dass — wenn sie genehmigt werden — neue Zollaussetzungen und Zollkontingente bzw. Änderungen zum 1. Januar oder zum 1. Juli jedes Jahres in Kraft treten. Eine derartige Zusammenfassung erleichtert die Bearbeitung dieser Maßnahmen im Rahmen des Integrierten Zolltarifs der Gemeinschaft (TARIC) und dadurch auch ihre Anwendung seitens der Mitgliedstaaten. Die Kommission bemüht sich daher, dem Rat ihre Vorschläge für Zollaussetzungen und Zollkontingente so rechtzeitig vorzulegen, dass die entsprechenden Verordnungen vor ihrem Geltungsbeginn im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden können.

4.1 Übermittlung neuer Anträge

4.1.1 Die Anträge werden in jedem Mitgliedstaat an eine Zentralstelle übermittelt, deren Anschrift unter folgendem Link zu finden ist: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass die Anträge die in dieser Mitteilung festgelegten Bedingungen erfüllen und die enthaltenen Angaben in allen wesentlichen Punkten richtig sind. Sie übermitteln der Kommission nur Anträge, die die in dieser Mitteilung festgelegten Bedingungen erfüllen.

4.1.2 Die Übermittlung der Anträge an die Kommission sollte so rechtzeitig geschehen, dass ausreichend Zeit für die Beurteilung und die Veröffentlichung einer Zollaussetzung oder eines Zollkontingents zur Verfügung steht. Die Fristen sind in Anhang V dieser Mitteilung festgelegt.

4.1.3 Die Anträge sind elektronisch in einem Textverarbeitungsformat unter Verwendung des Formulars in Anhang I zu einzureichen. Im Interesse einer zügigen und effizienten Bearbeitung der Anträge empfiehlt es sich, zusätzlich zu dem in der Sprache des Antragstellers vorgelegten Antrag eine Übersetzung (einschließlich aller Anlagen) in deutscher, englischer oder französischer Sprache beizufügen.

4.1.4 Allen Anträgen ist eine Erklärung darüber beizufügen, dass für die Einfuhrware kein Ausschließlichkeitsvertrag besteht (siehe Anhang II dieser Mitteilung).

4.1.5 Die Kommission prüft Anträge auf Zollaussetzungen oder Zollkontingente mit Unterstützung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“. Die Gruppe tritt mindestens dreimal je Runde zusammen (siehe Zeitplan in Anhang V dieser Mitteilung), um die Anträge unter dem Vorsitz der Kommission je nach Anforderungen und Art der zu prüfenden Waren zu erörtern.

4.1.6 Das unter Ziffer 3.3 der Mitteilung beschriebene Verfahren entbindet den Antragsteller nicht von der Verpflichtung, eindeutig anzugeben, welche Maßnahme er beantragt (d. h. Zollaussetzung oder Zollkontingent); bei Kontingentsanträgen ist die beantragte Menge anzugeben.

4.1.7 Für die Warenbezeichnung sollten gegebenenfalls die Bezeichnungen und der Wortlaut der Kombinierten Nomenklatur oder, falls diese nicht geeignet sind, der International Standard Organisation (ISO), der International Non-proprietary Names (INN), der International Union of Pure and Applied Chemistry (IUPAC) oder des Colour Index (CI) verwendet werden.

4.1.8 Es sollten die in der Kombinierten Nomenklatur angegebenen Maßeinheiten verwendet werden; falls es keine besonderen Maßeinheiten gibt, sind die des Internationalen Einheitensystems (SI) zu verwenden. Etwaige Testmethoden und Standards zur Beschreibung der beantragten Waren sollten international anerkannt sein. Markennamen, unternehmensinterne Qualitätsstandards, Produktspezifikationen, Artikelnummern oder ähnliche Bezeichnungen sind nicht zulässig.

4.1.9 Die Kommission kann Anträge ablehnen, wenn irreführende Warenbezeichnungen bis zur zweiten Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ nicht berichtigt sind.

4.1.10 Den Anträgen auf Zollaussetzungen oder Zollkontingente sind alle Unterlagen beizufügen, die für eine gründliche Prüfung der betreffenden Maßnahmen erforderlich sind (technische Datenblätter, Gebrauchsanweisungen, Verkaufsliteratur, Statistiken, Muster usw.). Die Kommissionsdienststellen können den antragstellenden Mitgliedstaat erforderlichenfalls um zusätzliche Auskünfte zu einem Zollaussetzungsantrag bitten, die ihrer Ansicht nach für die Ausarbeitung des Vorschlags der Kommission an den Rat erforderlich sind.

Der Antragsteller kann fehlende Daten und Unterlagen bis zur zweiten Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ nachreichen. Liegen die fehlenden Daten

und Unterlagen bis dann nicht vor, kann die Kommission den Antrag ablehnen. Einwände gegen diese unvollständigen Anträge sind spätestens auf der dritten Sitzung vorzubringen.

4.1.11 Vertrauliche Informationen sind unter Angabe des Vertraulichkeitsgrads eindeutig als solche zu kennzeichnen (d. h. nur kommissionsintern, nur zur Information der Mitglieder der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen"). Der Vorsitzende der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" kann diese Informationen dennoch einem anderen Mitgliedstaat oder einer Kommissionsdienststelle auf ausdrückliche Anfrage mitteilen, jedoch nur mit der ausdrücklichen Erlaubnis des Vertreters des für diese Informationen zuständigen Mitgliedstaats. Die Mitglieder der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" und die Kommissionsbediensteten treffen alle nötigen Vorsichtsmaßnahmen, um die Vertraulichkeit der Informationen zu wahren.

Ein Antrag wird jedoch nicht berücksichtigt, wenn für eine eingehende Prüfung oder Erörterung unbedingt erforderliche Informationen nicht vorgelegt werden (insbesondere um „vertrauliche Information von Unternehmen" wie Herstellungsverfahren, chemische Formeln oder Zusammensetzungen usw. zu schützen).

4.2 **Übermittlung von Verlängerungsanträgen**

4.2.1 Die Anträge sind in jedem Mitgliedstaat elektronisch in einem Textverarbeitungsformat unter Verwendung des Formulars in Anhang III an eine Zentralstelle zu übermitteln (siehe Link unter Ziffer 4.1.1) und werden dort daraufhin überprüft, ob sie die in dieser Mitteilung festgelegten Bedingungen erfüllen. Die Mitgliedstaaten entscheiden in eigener Verantwortung, welche Anträge an die Kommission weitergeleitet werden. Die Fristen sind in Anhang V dieser Mitteilung festgelegt.

4.2.2 Die für neue Anträge geltenden verwaltungstechnischen Aspekte gelten sinngemäß für Verlängerungsanträge.

4.3 **Anträge auf Änderung von Maßnahmen oder Anhebung von Kontingentsmengen**

Anträge auf Änderung des Warenbezeichnung einer Zollaussetzung oder eines Zollkontingents werden zweimal im Jahr eingereicht und bearbeitet; es gelten dieselben Fristen wie für neue Anträge (siehe Anhang V).

Anträge auf Anhebung der Menge eines bestehenden Zollkontingents können jederzeit gestellt und angenommen werden. Werden sie von den Mitgliedstaaten angenommen, so werden sie in der nächsten Verordnung, entweder am 1. Januar oder am 1. Juli, veröffentlicht. Für diese Anträge gibt es keine Frist für Einwände.

4.4 **Kommissionsanschrift, an die die Anträge zu senden sind:**

Europäische Kommission

Generaldirektion für Steuern und Zollunion

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

Anträge, die andere Kommissionsdienststellen betreffen, werden an diese weitergeleitet.

4.5 **Übermittlung von Einwänden**

4.5.1 Einwände werden in jedem Mitgliedstaat an eine Zentralstelle übermittelt (siehe Link unter Ziffer 4.1.1) und dort daraufhin überprüft, ob sie die in dieser Mitteilung festgelegten Bedingungen erfüllen. Die Mitgliedstaaten beschließen in eigener Verantwortung, welche Einwände sie den Mitgliedern der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" und der Kommission über das CIRCA-System vorlegen.

4.5.2 Einwände sind elektronisch in einem Textverarbeitungsformat unter Verwendung des Formulars in Anhang IV und innerhalb der Fristen gemäß Anhang V dieser Mitteilung einzureichen.

4.5.3 Die Kommission kann einen Einwand zurückweisen, wenn er zu spät vorgebracht wurde, das Formular unvollständig ausgefüllt wurde, verlangte Muster nicht vorgelegt wurden, zwischen dem einwendenden und dem antragstellenden Unternehmen nicht rechzeitig Kontakt hergestellt wurde (innerhalb von etwa 15 Arbeitstagen) oder das Einwandsformular irreführende oder unzutreffende Angaben enthielt.

4.5.4 Können das einwendende und das antragstellende Unternehmen nicht miteinander in Kontakt treten (z. B. Wettbewerbsvorschriften), so übernimmt die Generaldirektion für Steuern und Zollunion der Kommission die Rolle eines unparteiischen Schlichters. Falls erforderlich, können auch andere Kommissionsdienststellen eingeschaltet werden.

4.5.5 Der für den Antragsteller handelnde Mitgliedstaat muss sicherstellen, dass Kontakte zwischen den Unternehmen aufgenommen werden, und dies auf Verlangen der Kommission oder von Mitgliedern der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen" nachweisen.

ANHANG I

Formular für:

ANTRAG AUF ZOLLAUSSETZUNG/ZOLLKONTINGENT (Unzutreffendes bitte streichen)

(Mitgliedstaat:)

Teil I

(auf der Website der GD TAXUD zu veröffentlichen)

1. Code der Kombinierten Nomenklatur:

2. Genaue Warenbezeichnung unter Berücksichtigung der zolltariflichen Kriterien:

   Nur für Erzeugnisse der chemischen Industrie (hauptsächlich Kapitel 28 und 29 der Kombinierten Nomenklatur):

3. i) CUS-Nr. (Nummer des Europäischen Zollinventars chemischer Erzeugnisse):

   ii) CAS-Nr. (Nummer des „Chemical Abstracts Service"):

   iii) Sonstige Nr.:

ANTRAG AUF ZOLLAUSSETZUNG/ZOLLKONTINGENT (Unzutreffendes bitte streichen)

(Mitgliedstaat:)

Teil II

(öffentlich für die Mitglieder der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen")

4. Weitere Informationen einschließlich der Handelsbezeichnung, Funktionsbeschreibung, vorgesehenen Verwendung der Einfuhrware, Angabe der Ware, bei deren Herstellung sie verwendet wird und Endverwendung dieser Ware:

   Nur für Erzeugnisse der chemischen Industrie:

5. Strukturformel:

6. Waren sind patentgeschützt:

   Ja/Nein

   Falls ja, Nummer des Patents und der erteilenden Behörde:

7. Waren unterliegen einer Antidumping-/Antisubventionsmaßnahme:

   Ja/Nein

   Falls ja, nähere Erklärung, warum eine Zollaussetzung beantragt wird:

8. Name und Anschrift von Firmen in der Europäischen Union, an die Anfragen zwecks Lieferung von gleichen oder gleichartigen Waren oder Ersatzwaren gerichtet wurden (obligatorisch für Kontingentsanträge):

   Zeitpunkt und Ergebnis dieser Anfragen:

   Gründe, weshalb die Waren dieser Firmen für die vorgesehene Verwendung nicht geeignet sind:

9. Berechnung der Zollkontingentsmenge:

   Jahresverbrauch des Antragstellers:

   Jährliche EU-Produktion:

   Beantragte Zollkontingentsmenge:

10. Sonstige Angaben:

    i) ähnliche Zollaussetzungen oder Zollkontingente:

    ii) bestehende vZTA:

    iii) sonstige Bemerkungen:

ANTRAG AUF ZOLLAUSSETZUNG/ZOLLKONTINGENT (Unzutreffendes bitte streichen)

(Mitgliedstaat:)

Teil III

(nur kommissionsintern)

11. Antragsteller:

    Anschrift:

    Tel./Fax:

    E-Mail:

12. Voraussichtliche jährliche Einfuhren im Jahr 20XX (erstes Jahr der beantragten Geltungsdauer):

    — Wert (in EUR):

    — Menge (Gewicht und besondere Maßeinheit, falls zutreffend für den KN-Code):

13. Gegenwärtige Einfuhren (für 20XX — 2 Jahre) (Vorjahr des Jahres, in dem der Antrag gestellt wird):

    — Wert (in EUR):

    — Menge (Gewicht und besondere Maßeinheit, falls zutreffend für den KN-Code):

14. Geltender Zollsatz zum Zeitpunkt des Antrags (einschließlich Präferenzabkommen oder Freihandelsabkommen, falls sie für den Ursprung der beantragten Waren existieren):

    Drittlandszollsatz:

    Präferenzzollsatz anwendbar: Ja/Nein (falls ja, Zollsatz: …)

15. Schätzung der nichterhobenen Zölle (in EUR), für ein Jahr:

16. Ursprung der beantragten Waren:

    Name des Drittlandsherstellers:

    Land:

17. Name und Anschrift des Verwenders in der Europäischen Union:

    Anschrift:

    Tel./Fax:

    E-Mail:

18. Erklärung des Beteiligten, dass für die Einfuhrware kein Ausschließlichkeitsvertrag besteht (auf besonderem Blatt beifügen — siehe Anhang II dieser Mitteilung) (obligatorisch):

Anhänge (Warenbeschreibungen, Gebrauchsanweisungen, Broschüren usw.)

Seitenzahl:

Hinweis: Sind einige der in Teil II oder III geforderten Angaben vertraulich, so sind eindeutig als vertraulich gekennzeichnete gesonderte Seiten beizufügen. Auf dem Deckblatt ist auch der Vertraulichkeitsgrad anzugeben.

ANHANG II

Formular für:

BESTÄTIGUNG, DASS KEIN AUSSCHLIESSLICHKEITSVERTRAG BESTEHT (*)

Name:

Anschrift:

Tel./Fax:

E-Mail:

Name und Funktion des Unterzeichners:

Ich erkläre hiermit im Namen von (Name des Unternehmens), dass für die folgende(n) Ware(n)

(Warenbezeichnung(en))

kein Ausschließlichkeitsvertrag besteht.

(Unterschrift, Datum)

(*) Ausschließlichkeitsverträge sind alle Vereinbarungen, die andere Unternehmen als den Antragsteller daran hindern, die beantragte(n) Ware(n) einzuführen.

ANHANG III

Formular für:

ANTRAG AUF VERLÄNGERUNG EINER ZOLLAUSSETZUNG

(Mitgliedstaat:)

Teil I

(öffentlich)

Code der Kombinierten Nomenklatur (KN) oder TARIC-Code:

Genaue Warenbezeichnung:

Teil II

Antrag eingereicht für (Name und Anschrift des Einführers/Verwenders in der EU):

Geltender Zollsatz zum Zeitpunkt des Antrags (einschließlich Präferenzabkommen oder Freihandelsabkommen, falls sie für den Ursprung der beantragten Waren existieren):

Einfuhren (Jahr 20XX, erstes Jahr der beantragten neuen Geltungsdauer):

— Wert (in EUR):

— Menge (Gewicht und besondere Maßeinheit, falls zutreffend für den KN-Code):

Schätzung der nichterhobenen Zölle (in EUR) pro Jahr:

ANHANG IV

Formular für:

EINWAND GEGEN ANTRAG AUF ZOLLAUSSETZUNG/ZOLLKONTINGENT (Unzutreffendes bitte streichen)

(Mitgliedstaat:)

Teil I

Antrag Nr.:

KN-Code:

Warenbezeichnung:

Aktenzeichen:

☐ Die Waren werden gegenwärtig in der Europäischen Union oder der Türkei produziert und sind auf dem Markt verfügbar.

☐ Es können gegenwärtig gleichartige Waren oder Ersatzwaren aus der Europäischen Union oder der Türkei beschafft werden.

Erläuterungen (Unterschiede, warum und wie diese Ware die beantragte Ware ersetzen kann):

Technische Datenblätter, die Beschaffenheit und Qualität der angebotenen Ware belegen, sind beizufügen.

☐ Sonstiges:

Kompromissvorschlag (Erläuterungen):

Übertragung auf ein Zollkontingent:
Vorgeschlagene Kontingentsmenge:

Teilweise Zollaussetzung:
Vorgeschlagener Zollsatz:

Sonstige Vorschläge:

Bemerkungen:

Unternehmen in der Europäischen Union oder der Türkei, das gegenwärtig gleiche oder gleichartige Waren oder Ersatzwaren produziert

Name des Unternehmens:

Kontaktperson:

Anschrift:

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Handelsbezeichnung der Ware:

EINWAND GEGEN ANTRAG AUF ZOLLAUSSETZUNG/ZOLLKONTINGENT (Unzutreffendes bitte streichen)

(Mitgliedstaat:)

Teil II

Produktionskapazität (auf dem Markt verfügbar; d. h. nicht unternehmensintern oder vertraglich gebunden):

Gegenwärtig:

In den kommenden sechs Monaten:

ANHANG V

Zeitplan für Anträge auf Zollaussetzungen und Zollkontingente

a) Neue Anträge und erneute Einreichungen

	Januar-Runde	Juli-Runde
Inkrafttreten beantragter Zollaussetzungen oder Zollkontingente	1.1.20xx	1.7.20xx
Frist für die Übermittlung der Anträge an die Kommission	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Erste Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 20.4.20xx-1 und dem 15.5.20xx-1	Zwischen dem 20.10.20xx-1 und dem 15.11.20xx-1
Zweite Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 5.6.20xx-1 und dem 15.6.20xx-1	Zwischen dem 5.12.20xx-1 und dem 20.12.20xx-1
Dritte Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 5.7.20xx-1 und dem 15.7.20xx-1	Zwischen dem 20.1.20xx und dem 30.1.20xx
Zusätzlich Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge (fakultativ)	Zwischen dem 1.9.20xx-1 und dem 15.9.20xx-1	Zwischen dem 15.2.20xx und dem 28.2.20xx

Frist für die schriftliche Einreichung von Einwänden gegen neue Anträge	Zweite Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“
Frist für die schriftliche Einreichung von Einwänden gegen bestehende Maßnahmen	Erste Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“

b) Verlängerungsanträge

Verlängerungsdatum bestehender Zollaussetzungen	1.1.20xx
Frist für die Übermittlung der Anträge an die Kommission	15.4.20xx-1
Erste Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 20.4.20xx-1 und dem 15.5.20xx-1
Zweite Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 5.6.20xx-1 und dem 15.6.20xx-1
Dritte Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ zur Erörterung der Anträge	Zwischen dem 5.7.20xx-1 und dem 15.7.20xx-1

Frist für die schriftliche Einreichung von Einwänden gegen Verlängerungen	Erste Sitzung der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs [1]

12. Dezember 2011

(2011/C 363/03)

1 Euro =

	Währung	Kurs		Währung	Kurs
USD	US-Dollar	1,3251	AUD	Australischer Dollar	1,3104
JPY	Japanischer Yen	103,12	CAD	Kanadischer Dollar	1,3576
DKK	Dänische Krone	7,4361	HKD	Hongkong-Dollar	10,3109
GBP	Pfund Sterling	0,84800	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,7293
SEK	Schwedische Krone	9,0525	SGD	Singapur-Dollar	1,7193
CHF	Schweizer Franken	1,2349	KRW	Südkoreanischer Won	1 523,48
ISK	Isländische Krone		ZAR	Südafrikanischer Rand	10,9105
NOK	Norwegische Krone	7,7015	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	8,4284
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	HRK	Kroatische Kuna	7,4975
CZK	Tschechische Krone	25,578	IDR	Indonesische Rupiah	11 987,73
HUF	Ungarischer Forint	305,16	MYR	Malaysischer Ringgit	4,1946
LTL	Litauischer Litas	3,4528	PHP	Philippinischer Peso	57,842
LVL	Lettischer Lat	0,6979	RUB	Russischer Rubel	41,8289
PLN	Polnischer Zloty	4,5395	THB	Thailändischer Baht	41,277
RON	Rumänischer Leu	4,3491	BRL	Brasilianischer Real	2,4068
TRY	Türkische Lira	2,4687	MXN	Mexikanischer Peso	18,2660
			INR	Indische Rupie	70,0470

[1] *Quelle*: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER GEMEINSAMEN HANDELSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen

(2011/C 363/04)

1. Nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern [1] gibt die Europäische Kommission bekannt, dass die unten genannten Antidumpingmaßnahmen zu dem in der nachstehenden Tabelle angegebenen Zeitpunkt außer Kraft treten, sofern keine Überprüfung nach dem folgenden Verfahren eingeleitet wird.

2. **Verfahren**

Die Unionshersteller können einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen. Dieser Antrag muss ausreichende Beweise dafür enthalten, dass das Dumping und die Schädigung im Falle des Außerkrafttretens der Maßnahmen wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden.

Sollte die Kommission eine Überprüfung der betreffenden Maßnahmen beschließen, erhalten die Einführer, die Ausführer, die Vertreter des Ausfuhrlandes und die Unionshersteller Gelegenheit, die im Überprüfungsantrag dargelegten Sachverhalte zu ergänzen, zu widerlegen oder zu erläutern.

3. **Frist**

Die Unionshersteller können nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung auf der vorgenannten Grundlage einen schriftlichen Antrag auf Überprüfung stellen, der der Europäischen Kommission (Generaldirektion Handel, Referat H-1, N-105 4/92, 1049 Brüssel, Belgium) [2] spätestens drei Monate vor dem in nachstehender Tabelle angegebenen Zeitpunkt vorliegen muss.

4. Diese Bekanntmachung wird nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 veröffentlicht.

Ware	Ursprungs- oder Ausfuhrland/-länder	Maßnahmen	Rechtsgrundlage	Zeitpunkt des Außerkrafttretens [1]
Kabel und Seile aus Eisen oder Stahl	Russische Föderation	Antidumpingzoll	Verordnung (EG) Nr. 1279/2007 des Rates (ABl. L 285 vom 31.10.2007, S. 1)	1.11.2012

[1] Die Maßnahme tritt an dem in dieser Spalte angeführten Tag um Mitternacht außer Kraft.

[1] ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.
[2] Fax +32 22956505.

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFEN — DEUTSCHLAND

Staatliche Beihilfe SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für BMW Leipzig

Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/C 363/05)

Mit Schreiben vom 13. Juli 2011, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Deutschland von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der vorgenannten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu der Beihilfe, die Gegenstand des von der Kommission eröffneten Verfahrens ist, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
Büro: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

Alle Stellungnahmen werden Deutschland übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekanntgegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

BESCHREIBUNG DER MASSNAHME UND DES INVESTITIONSVORHABENS

Am 30. November 2010 unterrichtete Deutschland die Kommission von der Absicht, der BMW AG für ein Investitionsvorhaben in Leipzig eine Regionalbeihilfe zu gewähren. Leipzig ist ein Fördergebiet nach der deutschen Fördergebietskarte, in dem zur Zeit der Anmeldung für große Unternehmen ein regionaler Beihilfehöchstsatz (ohne Aufschläge) von 30 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent, galt.

Das Investitionsvorhaben hat die Ausweitung des bestehenden Produktionsbetriebs zum Ziel; BMW plant die Errichtung einer neuen Produktionsanlage zur Herstellung von Elektroautos mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff. Dabei handelt es sich um völlig neuartige Produkte, die noch nie hergestellt wurden. Die Investition betrifft zwei Modelle: das Mega City Vehicle i3 und den Sportwagen i8. Das Mega City Vehicle (im Folgenden „MCV“) ist ein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug (Battery Electric Vehicle, BEV), d. h., es wird ausschließlich mit Elektrizität aus einer Batterie betrieben. Das Sportwagenmodell i8 ist ein Plug-in-Hybridfahrzeug (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) und verfügt neben der Batterie über einen kleinen, jedoch sehr effizienten Verbrennungsmotor.

Die Arbeiten an dem Innovationsvorhaben haben 2009 begonnen und sollten bis 2013/2014 abgeschlossen sein. Die beihilfefähigen Investitionskosten belaufen sich auf 368,01 Mio. EUR (Nettogegenwartswert). Die geplante Beihilfe in Höhe von 46 Mio. EUR (Nettogegenwartswert) entspricht einer Beihilfeintensität von 12,5 %, was unterhalb der geltenden Obergrenze von 13,5 % liegt.

PRÜFUNG DER VEREINBARKEIT DER BEIHILFEMASSNAHME MIT DEN REGIONALBEIHILFELEITLINIEN

Die Beihilfe erfüllt alle üblichen Vereinbarkeitskriterien für Regionalbeihilfen

Nach den geltenden Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (im Folgenden „Regionalbeihilfeleitlinien") ([1]) kann die Kommission einzeln anzumeldende Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben nur dann im Rahmen ihrer ersten Prüfung genehmigen, wenn die Ergebnisse der Tests hinsichtlich Marktanteil und Kapazitätszuwachs auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum dies zulassen (d. h., wenn die Voraussetzungen nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien erfüllt sind).

Deutschland zufolge müssen die genannten Tests nach Punkt 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfeleitlinien für die angemeldeten Investitionsvorhaben nicht durchgeführt werden, da — wie in Fußnote 65 der Regionalbeihilfeleitlinien vorgesehen — der Beihilfeempfänger einen neuen Produktmarkt schaffe. Die Kommission erkennt an, dass es sich bei den Elektroautos mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff um innovative Produkte handelt; sie hat jedoch Zweifel an der Anwendbarkeit der Fußnote auf BMW, da BMW nicht der einzige und auch nicht der erste Hersteller solcher Fahrzeuge ist. Daher ersucht die Kommission alle Beteiligten um Stellungnahme zu dieser Frage. Die Kommission hat die Tests für die Zwecke ihrer ersten Prüfung durchgeführt, wird die Frage jedoch im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens erneut aufgreifen.

Sachlich und räumlich relevante Märkte nach Punkt 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfeleitlinien

Da es sich um die erste angemeldete Regionalbeihilfe für die innovativen Elektro-Pkw (BEV/PHEV) mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff handelt, ist es für die Kommission äußerst schwierig, den sachlich und den räumlich relevanten Markt abzugrenzen. Insbesondere konnte die Kommission bisher keine endgültige Aussage dazu treffen, ob es sich beim Markt für Elektroautos um einen unabhängigen Produktmarkt handelt oder ob dieser Markt Teil des Gesamtmarkts für Pkw ist, ohne Unterscheidung hinsichtlich der Antriebsform. Einerseits besteht zwischen einem Elektroauto mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und einem herkömmlichen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und Metall-Karosserie auf der Angebotsseite keine Substituierbarkeit, da sie auf separaten Produktionsanlagen hergestellt werden, die Produktzyklen sich unterscheiden und völlig unterschiedliche Technologien zum Einsatz kommen. Auch weist der Markt für Elektroautos andere Muster und Merkmale auf als der Markt für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Andererseits hat die Kommission auf der Nachfrageseite trotz der deutlich höheren Preise für Elektroautos ein gewisses Maß an Substituierbarkeit festgestellt.

Schwierig für die Kommission bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes war ferner die Zuordnung von Elektroautos zu einzelnen Segmenten des Pkw-Marktes, die in der Vergangenheit für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor definiert worden sind.

Mit Blick auf die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes betrachtete die Kommission die Unterschiede zwischen dem Markt für Elektroautos und dem Markt für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die darauf hindeuten, dass der Markt für Elektroautos größer sein dürfte als der EWR, doch konnte die Kommission noch keinen endgültigen Standpunkt festlegen.

Unter diesen Umständen fordert die Kommission alle Beteiligten auf, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

(a) Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes: getrennter Markt für Elektroautos oder Teil des Gesamtmarkts für Pkw; getrennter Markt für PHEV des Typs i8 oder Einbeziehung in den Markt für Elektroautos mit BEV; Art und Weise der Zuordnung von Elektroautos zu Segmenten, die für Autos mit Verbrennungsmotor entwickelt wurden, bzw. Entwicklung einer Grundlage für eine neue Segmentierung für Elektroautos.

(b) Abgrenzung des räumlich relevanten Markts für Elektroautos hinsichtlich der Handelsströme und Handelshemmnisse, besonders im Vergleich zu Pkw mit Verbrennungsmotor.

Test nach Punkt 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfeleitlinien: Marktanteil

Bei diesem Test muss der Mitgliedstaat nachweisen, dass der Marktanteil des Begünstigten einer Beihilfemaßnahme für ein großes Investitionsvorhaben vor und/oder nach der Investition 25 % des sachlich und des räumlich relevanten Marktes nicht übersteigt.

Da die Kommission bisher nicht zu einer endgültigen Auffassung bezüglich der Abgrenzung des sachlich und des räumlich relevanten Markts gelangen konnte, hat sie den Test zum Marktanteil für alle plausiblen Märkte durchgeführt: alle Pkw (einschl. BEV und PHEV) allgemein, alle Pkw in den Segmenten B, C, D, F sowie kombiniert für C/D (da das Modell MCV der von Global Insight verwendeten Segmentierung zufolge in Bezug auf die Länge den Segmenten B und C und in Bezug auf den Preis dem Segment D und das Sportwagenmodell dem Segment F zugeordnet werden kann), den Markt für Elektroautos (für BEV/PHEV gemeinsam sowie auch separat) und beide räumlichen Möglichkeiten, weltweit und EWR-weit. Die Marktdaten stammen für Verbrennungsmotoren in erster Linie von der ACEA (Verband europäischer Automobilhersteller) und für den Markt für Elektroautos aus Studien der Deutschen Bank (2008) und der Boston Consulting Group. Die Kommission merkt an, dass die Prognosen für den Markt für Elektroautos für die Zeit um 2015 relativ konservativ waren, da von einem Anteil des Marktes für Elektroautos im Jahr 2015 am gesamten Pkw-Markt von 1 % ausgegangen wurde, und fordert alle Beteiligten auf, zur möglichen Marktentwicklung Stellung zu nehmen.

Den verfügbaren Daten zufolge übersteigt der Marktanteil von BMW auf einigen der plausiblen Märkte die Schwelle von 25 %, so dass die Kommission nach Punkt 68 der Regionalbeihilfeleitlinien im Rahmen ihrer ersten Prüfung keine Entscheidung darüber treffen kann, ob die Maßnahme mit den Wettbewerbsvorschriften vereinbar ist. Folglich muss sie das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV eröffnen. Sie fordert alle Beteiligten zur Stellungnahme auf.

([1]) ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

Sollten es die auf die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens hin eingehenden Stellungnahmen der Kommission nicht erlauben, zweifelsfrei festzustellen, dass entweder die Beihilfe auf der Grundlage von Fußnote 65 der Regionalbeihilfeleitlinien von den Tests nach Punkt 68 der Leitlinien befreit werden kann oder dass die Voraussetzungen nach Punkt 68 Buchstaben a und b erfüllt sind, wird die Kommission eine eingehende Würdigung des Investitionsvorhabens anhand der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben ([2]) vornehmen.

Deutschland und die Beteiligten werden aufgefordert, in ihren Stellungnahmen zum Eröffnungsbeschluss alle Angaben zu übermitteln, die für eine solche eingehende Prüfung erforderlich sind, und, wie in der Mitteilung beschrieben, alle geeigneten Informationen und Unterlagen vorzulegen.

SCHREIBEN

„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 BEIHILFEMAßNAHME

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]) 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).

([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 Luxussportwagen 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 Sportwagenmodel 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 ausgezahlt 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 powertrains. 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 Beihilfebetrag 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. BEIHILFERECHTLICHE 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 Bestimmungen 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, das 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 wirtschaftlich 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 Beihilfehöchstsatz von 13,5 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), nach Anwendung des Herabsetzungsmechanismus.

50. Die angemeldete Beihilfe beträgt insgesamt abgezinst 46 Mio. EUR; die Beihilfeintensität (BSÄ) erreicht 12,5 %. Da die gesamte Beihilfeintensität unter dem Beihilfehöchstsatz liegt, entspricht die für das Vorhaben vorgeschlagene Beihilfeintensität den Regionalbeihilfe-Leitlinien. Deutschland hat zugesichert, dass der angemeldete Beihilfebetrag und die angemeldete Beihilfeintensität nicht überschritten werden.

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

51. Gemäß Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnen und eine eingehende Würdigung der Beihilfe vornehmen, um ihren Anreizeffekt und ihre Verhältnismäßigkeit zu überprüfen sowie ihre positiven Folgen (regionaler Beitrag) und negativen Auswirkungen (Wettbewerbsverzerrung/Beeinträchtigung des Handels) gegeneinander abzuwägen, wenn der Umsatz des Beihilfeempfängers vor und/oder nach der Investition mehr als 25 % des sachlich und räumlich relevanten Marktes ausmacht oder wenn die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität mehr als 5 % des sichtbaren Verbrauchs im EWR auf dem fraglichen Markt beträgt und dieser Markt während eines fünfjährigen Bezugszeitraums (2003-2008) in absoluten Zahlen oder relativ gesehen (im Vergleich zum Wachstum des BIP im EWR) geschrumpft ist.

52. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die unter Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien beschriebenen Überprüfungen gemäß Fußnote 65 der Regionalbeihilfe-Leitlinien nicht durchgeführt werden müssen, wenn der Mitgliedstaat nachweist, dass der Beihilfeempfänger einen neuen Produktmarkt schafft. In diesem Fall kann die Beihilfe ohne die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b genehmigt werden, wenn die allgemeinen Vereinbarkeitskriterien für Regionalbeihilfen und die zusätzlichen spezifischen Voraussetzungen für Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben, insbesondere die Herabsetzung der anwendbaren Beihilfeintensität nach Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien, erfüllt werden.

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

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

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 Kleinstwagen umfasst und das E-Segment die Oberklasse darstellt. Vom A000-Segment zum E-Segment steigen der Durchschnittspreis, die Größe und die durchschnittliche Motorleistung der Pkw allmählich an.

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

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

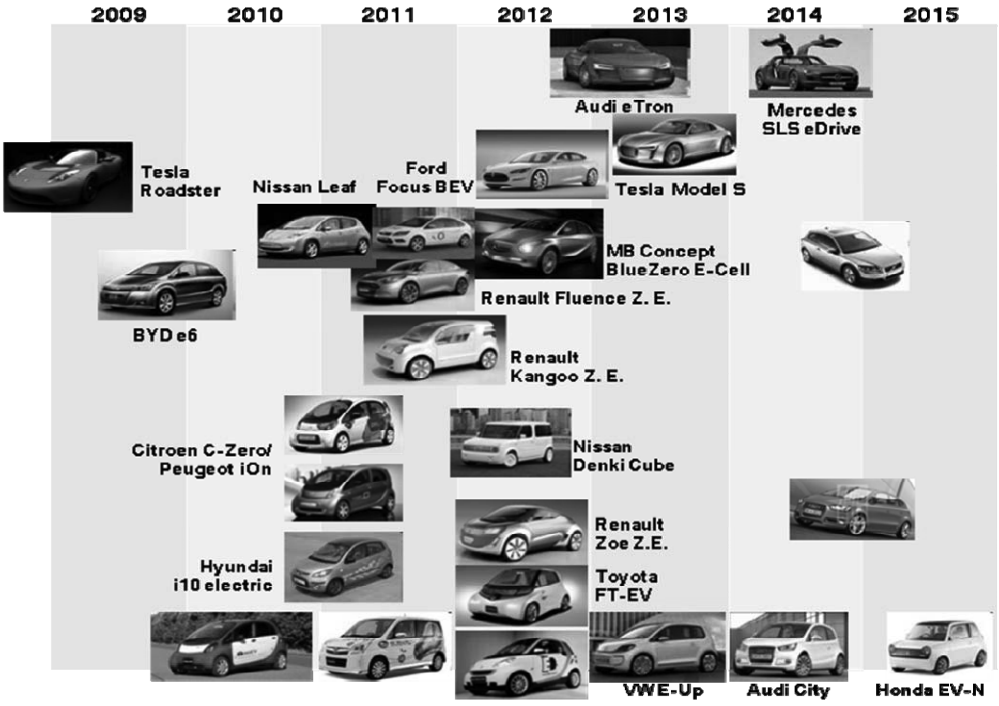
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

66. Wenn Elektrofahrzeuge einen getrennten Markt bilden, ist fraglich, ob und in welchem Ausmaß eine weitere Segmentierung des Marktes für Pkw mit Elektroantrieb notwendig ist.

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



68. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob eine weitere Segmentierung des Elektrofahrzeugmarktes sachdienlich ist und auf welchen Grundsätzen und Kriterien eine solche Unterteilung aufbauen könnte.

69. Gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen, ist die Zuordnung der in Leipzig zu produzierenden Elektrofahrzeuge zu einem spezifischen Pkw-Segment problematisch. In Bezug auf mögliche Marktsegmentierungen wählte Deutschland im vorliegenden Fall die Segmentierung von IHS Global Insight für den Zweck der Anmeldung.

70. Laut Deutschland fällt das MCV-Modell i3 in die Segmente C ([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 weitere Verschärfung der CO_2-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 anlief 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 %]
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 Kapazitätszuwachs 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 Jahreszuwachsraten 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 Kapazitätszuwachs auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum ergab folgende Werte für die einzelnen analysierten Segmente:

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

	Marktvolumen 2008	Kapazitätszuwachs
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 Buchsstabe 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 Kapazitätszuwachs 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 Märkten überschritten werden, während die Überprüfung des Kapazitätszuwachs 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).

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Bekanntmachung nach Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 732/2008 des Rates

Länder, die ab 1. Januar 2012 in den Genuss der Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung kommen

(2011/C 363/06)

Die Verordnung (EG) Nr. 732/2008 des Rates vom 22. Juli 2008 über ein Schema allgemeiner Zollpräferenzen ab 1. Januar 2009 [1] („Verordnung"), verlängert durch die Verordnung (EU) Nr. 512/2011 [2] begründet die Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung („APS+"). Nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii der Verordnung können Entwicklungsländer, die bis zum 31. Oktober 2011 einen entsprechenden Antrag gestellt haben, ab 1. Januar 2012 in den Genuss der APS+-Vergünstigungen kommen.

Bei der Kommission ging bis zum Stichtag 31. Oktober 2011 ein Antrag der Republik Kap Verde auf Gewährung der Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung ab dem 1. Januar 2012 ein. Nach Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung prüfte die Kommission den Antrag und erließ am 9. Dezember 2011 den Durchführungsbeschluss 2011/830 der Kommission über die Länder, die ab 1. Januar 2012 in den Genuss der Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung nach der Verordnung (EG) Nr. 732/2008 des Rates [3] kommen. Mit diesem Durchführungsbeschluss werden der Republik Kap Verde die APS+-Vergünstigungen vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013 oder bis zu einem mit der Folgeverordnung festgelegten Zeitpunkt, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt, zugestanden.

Mit der Entscheidung 2008/938/EG der Kommission vom 9. Dezember 2008 über die Liste der begünstigten Länder, die für die Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2011 in Frage kommen [4], geändert durch die Entscheidung 2009/454/EG der Kommission [5], sowie mit dem Beschluss 2010/318/EU der Kommission vom 9. Juni 2010 über die Länder, die in der Zeit vom 1. Juli 2010 bis zum 31. Dezember 2011 in den Genuss der Sonderregelung für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolle Staatsführung kommen [6], wurden einigen Ländern bereits die APS+-Vergünstigungen zugestanden. Nach Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung brauchten diese Länder keinen neuen Antrag nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii zu stellen; sie kommen weiterhin in den Genuss der ASP+-Vergünstigungen.

---

[1] ABl. L 211 vom 6.8.2008, S. 1.
[2] Verordnung (EU) Nr. 512/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 732/2008 des Rates vom 22. Juli 2008 über ein Schema allgemeiner Zollpräferenzen für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2011 (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 28).
[3] ABl. L 329 vom 13.12.2011, S. 19.
[4] ABl. L 334 vom 12.12.2008, S. 90.
[5] ABl. L 149 vom 12.6.2009, S. 78.
[6] ABl. L 142 vom 10.6.2010, S. 10.

Abonnementpreise 2011 (ohne MwSt., einschl. Portokosten für Normalversand)

Amtsblatt der EU, Reihen L + C, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	1 100 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, Papierausgabe + jährliche DVD	22 EU-Amtssprachen	1 200 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe L, nur Papierausgabe	22 EU-Amtssprachen	770 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihen L + C, monatliche (kumulative) DVD	22 EU-Amtssprachen	400 EUR pro Jahr
Supplement zum Amtsblatt (Reihe S), öffentliche Aufträge und Ausschreibungen, DVD, 1 Ausgabe pro Woche	Mehrsprachig: 23 EU-Amtssprachen	300 EUR pro Jahr
Amtsblatt der EU, Reihe C — Auswahlverfahren	Sprache(n) gemäß Auswahl-verfahren	50 EUR pro Jahr

Das *Amtsblatt der Europäischen Union*, das in allen EU-Amtssprachen erscheint, kann in 22 Sprachfassungen abonniert werden. Es umfasst die Reihen L (Rechtsvorschriften) und C (Mitteilungen und Bekanntmachungen).

Ein Abonnement gilt jeweils für eine Sprachfassung.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 920/2005 des Rates, veröffentlicht im Amtsblatt L 156 vom 18. Juni 2005, die besagt, dass die Organe der Europäischen Union ausnahmsweise und vorübergehend von der Verpflichtung entbunden sind, alle Rechtsakte in irischer Sprache abzufassen und zu veröffentlichen, werden die Amtsblätter in irischer Sprache getrennt verkauft.

Das Abonnement des Supplements zum Amtsblatt (Reihe S — Bekanntmachungen öffentlicher Aufträge) umfasst alle Ausgaben in den 23 Amtssprachen auf einer einzigen mehrsprachigen DVD.

Das Abonnement des *Amtsblatts der Europäischen Union* berechtigt auf einfache Anfrage hin zu dem Bezug der verschiedenen Anhänge des Amtsblatts. Die Abonnenten werden durch einen im Amtsblatt veröffentlichten „Hinweis für den Leser“ über das Erscheinen der Anhänge informiert.

Verkauf und Abonnements

Abonnements von Periodika unterschiedlicher Preisgruppen, darunter auch Abonnements des *Amtsblatts der Europäischen Union*, können über die Vertriebsstellen bezogen werden. Die Liste der Vertriebsstellen findet sich im Internet unter:

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

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) bietet einen direkten und kostenlosen Zugang zum EU-Recht. Die Site ermöglicht die Abfrage des *Amtsblatts der Europäischen Union* und enthält darüber hinaus die Rubriken Verträge, Gesetzgebung, Rechtsprechung und Vorschläge für Rechtsakte.

Weitere Informationen über die Europäische Union finden Sie unter: http://europa.eu

Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE