

Επίσημη Εφημερίδα C 363

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

54ο έτος
13 Δεκεμβρίου 2011

Ανακοίνωση αριθ. Περιεχόμενα Σελίδα

I Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ευρωπαϊός Επόπτης Προστασίας Δεδομένων

2011/C 363/01

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τελωνειακή επιβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας

1

II Ανακοινώσεις

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 363/02

Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοτώσεις

6

EL

Τιμή:
3 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

IV Πληροφορίες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 363/03	Ισοτιμίες του ευρώ	18
---------------	--------------------------	----

V Γνωστοποιήσεις

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 363/04	Ανακοίνωση σχετικά με την επικείμενη λήξη της ισχύος ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ	19
---------------	---	----

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 363/05	Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Κρατική ενίσχυση SA.32009 (11/C) (πρώην 10/N) — LIP — Ενίσχυση στη BMW Λειψία — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ⁽¹⁾	20
---------------	---	----

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή

2011/C 363/06	Ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 732/2008 του Συμβουλίου — Χώρες που επωφελούνται από το ειδικό καθεστώς παροχής κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση από την 1η Ιανουαρίου 2012	34
---------------	--	----



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων επί της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τελωνειακή επιβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας

(2011/C 363/01)

Ο ΕΥΡΩΠΑΙΟΣ ΕΠΟΠΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 16,

Έχοντας υπόψη τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τα άρθρα 7 και 8,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 28 παράγραφος 2,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 24 Μαΐου 2011, η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τελωνειακή επιβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας (στο εξής, η «πρόταση»).

1.1. Διαβούλευση με τον ΕΕΠΔ

2. Η πρόταση διαβιβάστηκε από την Επιτροπή στον ΕΕΠΔ στις 27 Μαΐου 2011. Ο ΕΕΠΔ εξέλαβε την κοινοποίηση της πρότασης ως αίτημα παροχής συμβουλών προς τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας, όπως διαλαμβάνει το

άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (στο εξής «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001»). Σε προγενέστερο στάδιο της διαδικασίας⁽³⁾, πριν από την έγκριση της πρότασης, η Επιτροπή παρέσχε στον ΕΕΠΔ τη δυνατότητα να διατυπώσει άτυπα σχόλια επί του σχεδίου πρότασης. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για την τηρηθείσα διαδικασία, η οποία συνέβαλε, ήδη σε πρώιμο στάδιο της νομοθετικής πρωτοβουλίας, στη βελτίωση του τελικού κειμένου της πρότασης από την άποψη της προστασίας των δεδομένων. Ορισμένα από τα σχόλιά του ελήφθησαν υπόψη κατά την κατάρτιση του τελικού κειμένου της πρότασης. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για την αναφορά της παρούσας διαβούλευσης στο προοίμιο της πρότασης.

3. Παρόλα αυτά, ο ΕΕΠΔ επιθυμεί να επισημάνει ορισμένα σημεία του κειμένου που επιδέχονται περαιτέρω βελτίωση από την άποψη της προστασίας των δεδομένων.

1.2. Ιστορικό της πρότασης

4. Η πρόταση καθορίζει τους όρους και τις διαδικασίες παρέμβασης των τελωνειακών αρχών, όταν εμπορεύματα που θεωρούνται ύποπτα ότι παραβιάζουν δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας τελούν, ή θα έπρεπε να τελούν, υπό τελωνειακή επιτήρηση εντός του τελωνειακού εδάφους της Ένωσης. Σκοπός της πρότασης είναι να επιφέρει βελτιώσεις στο νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1383/2003⁽⁴⁾, τον οποίο πρόκειται να αντικαταστήσει.

⁽³⁾ Τον Απρίλιο του 2011.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1383/2003 του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003 για την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών έναντι εμπορευμάτων που είναι ύποπτα ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται έναντι των εμπορευμάτων που διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν παρόμοια δικαιώματα (ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 7).

⁽¹⁾ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31 (στο εξής «Οδηγία 95/46/ΕΚ»).

⁽²⁾ ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

5. Ειδικότερα, η πρόταση καθιερώνει μια διαδικασία μέσω της οποίας οι κάτοχοι ορισμένου δικαιώματος μπορούν να υποβάλουν αίτηση με την οποία ζητείται από την τελωνειακή υπηρεσία κράτους μέλους να ασκήσει παρέμβαση στο εν λόγω κράτος μέλος («εθνική αίτηση») ή αίτηση με την οποία ζητείται από τις τελωνειακές υπηρεσίες περισσότερων κρατών μελών να ασκήσουν παρέμβαση στα αντίστοιχα κράτη μέλη («αίτηση στην Ένωση»). Στο πλαίσιο αυτό, ο όρος «να ασκήσουν παρέμβαση» έχει την έννοια της αναστολής χορήγησης της άδειας παραλαβής ή της δέσμευσης των εμπορευμάτων από τις τελωνειακές αρχές. Η πρόταση καθιερώνει επίσης τη διαδικασία μέσω της οποίας οι εκάστοτε αρμόδιες τελωνειακές υπηρεσίες λαμβάνουν απόφαση επί της αιτήσεως του κατόχου του δικαιώματος, τα μέτρα που οι τελωνειακές αρχές (ή τα τελωνεία)⁽⁵⁾ οφείλουν ακολούθως να λάβουν (π.χ., αναστολή χορήγησης της άδειας παραλαβής, δέσμευση ή καταστροφή των εμπορευμάτων), καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που συνδέονται με τις ενέργειες αυτές.
6. Στο πλαίσιο των ανωτέρω ελέγχων, τα προσωπικά δεδομένα τυγχάνουν επεξεργασίας ποικιλοτρόπως: κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης του κατόχου του δικαιώματος στην αρμόδια τελωνειακή αρχή⁽⁶⁾ (άρθρο 6), κατά τον χρόνο διαβίβασης της αίτησης στην Επιτροπή (άρθρο 31), κατά τον χρόνο διαβίβασης της απόφασης της τελωνειακής αρχής στα επιμέρους αρμόδια τελωνεία (άρθρο 13 παράγραφος 1) και, εφόσον πρόκειται για αίτηση στην Ένωση, στις τελωνειακές αρχές άλλων κρατών μελών (άρθρο 13 παράγραφος 2).
7. Η επεξεργασία δεδομένων που προβλέπει το σχέδιο κανονισμού δεν αναφέρεται μόνο στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα του κατόχου του δικαιώματος στο πλαίσιο της διαβίβασης των αιτήσεων και των αποφάσεων από τους κατόχους του δικαιώματος προς τις τελωνειακές αρχές, μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και της Επιτροπής. Για παράδειγμα, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3, η τελωνειακή αρχή οφείλει, κατόπιν αιτήματος του υπέρ ου η απόφαση δικαιούχου του δικαιώματος, να του διαβιβάσει τα ονόματα και τις διευθύνσεις του αποστολέα, του παραλήπτη, του διασφιστή ή του κατόχου των εμπορευμάτων⁽⁷⁾, καθώς και άλλες πληροφορίες που σχετίζονται με τα εμπορεύματα. Στην περίπτωση αυτή, επομένως, δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα άλλων υποκειμένων δεδομένων (αποστολέας, παραλήπτης και κάτοχος των εμπορευμάτων μπορεί να είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα) τυγχάνουν επεξεργασίας και, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος, διαβιβάζονται από την εκάστοτε αρμόδια εθνική τελωνειακή αρχή στον κάτοχο του δικαιώματος.
8. Όπως προκύπτει από τον ισχύοντα εφαρμοστικό κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1891/2004 της Επιτροπής⁽⁸⁾, ο οποίος περιέχει το τυποποιημένο έντυπο της αίτησης παρέμβασης που καλούνται να συμπληρώσουν οι κάτοχοι δικαιώματος, οι διαδικασίες που καθορίζονται με την πρόταση περιλαμβάνουν, αν και το κείμενο της πρότασης δεν το διαλαμβάνει ρητά, την επεξεργασία δεδομένων ορισμένων φυσικών ή νομικών προσώπων που κρίνονται ύποπτα για παραβιάσεις διανοητικών δικαιωμάτων⁽⁹⁾. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι δεδομένα που σχετίζονται με την πιθανή τέλεση αδικημάτων τα οποία αφορούν παραβιάσεις διανοητικών δικαιωμάτων αντιμετωπίζονται ως ευαίσθητα δεδομένα για την επεξεργασία των οποίων απαιτείται η τήρηση ειδικών εγγυήσεων (άρθρο 8 παράγραφος 5 της οδηγίας 95/46/ΕΚ και άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001).
9. Περαιτέρω, η Επιτροπή έχει επιφορτισθεί με το καθήκον της καταχώρισης των αιτήσεων παρέμβασης των κατόχων δικαιώματος σε κεντρική βάση δεδομένων, η οποία πρόκειται να φέρει την επωνυμία COPIS και τελεί ακόμη σε στάδιο προπαρασκευής. Η COPIS σχεδιάζεται ως κεντρική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών που θα αφορούν ενέργειες των τελωνειακών αρχών σχετικές με το σύνολο των εμπορευμάτων τα οποία παραβιάζουν δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας. Όλες οι ανταλλαγές δεδομένων σχετικών με αποφάσεις, συνοδευτικά έγγραφα και διαβιβάσεις πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών αρχών των κρατών μελών θα διενεργούνται μέσω της COPIS (άρθρο 31 παράγραφος 3).

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Παραπομπή στην οδηγία 95/46/ΕΚ

10. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι ένα γενικής εφαρμογής άρθρο του σχεδίου κανονισμού (άρθρο 32, αιτιολογική σκέψη 21) αναφέρεται ρητά στην ανάγκη όπως η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα διενεργείται αφενός από την Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και, αφετέρου, από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ.
11. Η εν λόγω διάταξη αναγνωρίζει επίσης ρητά τον εποπτικό ρόλο που διαδραματίζει ο ΕΕΠΔ, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001, κατά την επεξεργασία των δεδομένων από την Επιτροπή. Ο ΕΕΠΔ επιθυμεί επίσης να επισημάνει τη λανθασμένη παραπομπή που περιέχεται στη φράση του άρθρου 32 της πρότασης «[...] και υπό την εποπτεία της δημόσιας ανεξάρτητης αρχής του κράτους μέλους, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 28 της εν λόγω οδηγίας», η οποία θα έπρεπε να παραπέμπει στο άρθρο 28 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.

2.2. Εκτελεστικές πράξεις

12. Σύμφωνα με την πρόταση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να ορίζει με εκτελεστικές πράξεις το έντυπο της αίτησης παρέμβασης

⁽⁵⁾ Ο όρος «τελωνειακή υπηρεσία» αναφέρεται στην κεντρική υπηρεσία κάθε κράτους μέλους που είναι αρμόδια να λαμβάνει επίσημες αιτήσεις εκ μέρους των κατόχων δικαιώματος, ενώ ο όρος «τελωνειακές αρχές» ή «τελωνεία» αναφέρεται στους κατά τόπους επιχειρησιακούς βραχίονες της τελωνειακής υπηρεσίας, οι οποίοι διενεργούν τους τελωνειακούς ελέγχους επί των εμπορευμάτων που εισάγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

⁽⁶⁾ Η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία του αιτούντος (άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α), το πληρεξούσιο των φυσικών ή νομικών προσώπων που αντιπροσωπεύουν τον αιτούντα (άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο δ) και το όνομα και τη διεύθυνση του ή των αντιπροσώπων του αιτούντος που είναι υπεύθυνοι για νομικά και τεχνικά θέματα (άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο ι).

⁽⁷⁾ Ο αποστολέας και ο παραλήπτης είναι τα δύο μέρη που κατά κανόνα συμβάλλονται στο πλαίσιο μιας σύμβασης μεταφοράς εμπορευμάτων: ο αποστολέας παραδίδει τα εμπορεύματα στον παραλήπτη, ο οποίος αποκτά δικαίωμα κατοχής επί των εμπορευμάτων και τα πωλεί σύμφωνα με τις οδηγίες του αποστολέα.

Ο «διασφιστής» είναι το πρόσωπο το οποίο καταθέτει στο όνομά του την τελωνειακή διασάφηση ή εκείνος στο όνομα του οποίου κατατίθεται μια τελωνειακή διασάφηση. Ο «κάτοχος των εμπορευμάτων» είναι το πρόσωπο που έχει την κυριότητα ή παρεμφερές δικαίωμα διάθεσης των εμπορευμάτων ή που ασκεί φυσικό έλεγχο επί αυτών.

⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1891/2004 της Επιτροπής, της 21ης Οκτωβρίου 2004, για τη θέσπιση διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1383/2003 του Συμβουλίου για την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών έναντι εμπορευμάτων που είναι ύποπτα ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται έναντι των εμπορευμάτων που διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν παρόμοια δικαιώματα (ΕΕ L328 της 30.10.2004, σ. 16).

⁽⁹⁾ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1891/2004, Παράρτημα I, σημείο 9: «Επισυνάπτεται επακριβώς πληροφορίες σχετικά με τον τύπο ή το σύστημα της απάτης», περιλαμβανομένων εγγράφων ή/και φωτογραφιών.

- που υποβάλλεται από τους κατόχους δικαιώματος (άρθρο 6 παράγραφος 3) ⁽¹⁰⁾. Εντούτοις, το σχετικό άρθρο ήδη περιέχει κατάλογο στοιχείων που πρέπει να παρέχονται από τον αιτούντα, περιλαμβανομένων συγκεκριμένων δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα του αιτούντος. Κατά τον καθορισμό του ουσιαστικού περιεχομένου της αίτησης παρέμβασης, το άρθρο 6 παράγραφος 3 του σχεδίου πρέπει επίσης να απαιτεί από τις εκάστοτε αρμόδιες τελωνειακές αρχές να παρέχουν στον αιτούντα παρέμβαση και σε κάθε άλλο δυνητικώς εμπλεκόμενο υποκείμενο δεδομένων (π.χ., τον αποστολέα, τον παραλήπτη ή τον κάτοχο των εμπορευμάτων) πληροφορίες σχετικές με τους εθνικούς κανόνες εφαρμογής του άρθρου 10 της οδηγίας 95/46/EK. Παράλληλα, η αίτηση πρέπει να περιέχει ανάλογες πληροφορίες που αφορούν την επεξεργασία δεδομένων από την Επιτροπή και παρέχονται στο υποκείμενο των δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 (ενόψει της επικείμενης αποθήκευσης και επεξεργασίας δεδομένων στο πλαίσιο της COPIS).
13. Κατά συνέπεια, ο ΕΕΠΔ συνιστά όπως το άρθρο 6 παράγραφος 3 της πρότασης περιλάβει στον κατάλογο των στοιχείων που παρέχονται στον αιτούντα παρέμβαση και τις πληροφορίες που παρέχονται στο υποκείμενο των δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 95/46/EK και το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) 45/2001.
14. Περαιτέρω, ο ΕΕΠΔ εκφράζει την επιθυμία του να συμμετάσχει στη διαβούλευση που θα προηγηθεί της άσκησης των σχετικών εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της Επιτροπής, εις τρόπον ώστε να διασφαλισθεί ότι τα νέα τυποποιημένα έντυπα αίτησης (εθνικής ή στην Ένωση) θα «συμμορφώνονται με την προστασία των δεδομένων».
- ### 2.3. Ποιότητα δεδομένων
15. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο ιβ) απαιτεί όπως οι αιτούντες παρέμβαση διαβιβάζουν και επικαιροποιούν κάθε διαθέσιμο στοιχείο που επιτρέπει στις τελωνειακές αρχές να αναλύουν και να αξιολογούν τον κίνδυνο παραβίασης δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας. Η συγκεκριμένη απαίτηση συνιστά εφαρμογή μιας από τις αρχές της ποιότητας των δεδομένων, σύμφωνα με την οποία τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα πρέπει «να είναι ακριβή και, εφόσον χρειάζεται, να ενημερώνονται» (οδηγία 95/46/EK, άρθρο 6 παράγραφος δ). Ο ΕΕΠΔ εκφράζει επίσης την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η ίδια αρχή τυγχάνει εφαρμογής στη διάταξη του άρθρου 14 παράγραφος γ) της πρότασης, η οποία απαιτεί όπως ο «υπέρ ου η απόφαση που κάνει δεκτή την αίτηση» ενημερώνει την αρμόδια τελωνειακή υπηρεσία που εξέδωσε την εν λόγω απόφαση σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση στα στοιχεία που είχε υποβάλει διά της αιτήσεώς του.
16. Τα άρθρα 10 και 11 της πρότασης αναφέρονται στην περίοδο ισχύος της απόφασης της τελωνειακής αρχής που εκδίδεται επί της αίτησης παρέμβασης. Η απόφαση της τελωνειακής αρχής ισχύει για ορισμένο χρονικό διάστημα εντός του οποίου οι αρμόδιες τελωνειακές αρχές πρέπει να παρέμβουν. Το χρονικό διάστημα παρέμβασης των τελωνειακών αρχών δύναται να παραταθεί. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι οι εθνικές τελωνειακές αρχές και η βάση δεδομένων COPIS δεν πρέπει να αποθηκεύουν ή να διατηρούν την αίτηση παρέμβασης που υποβάλλεται από τον κάτοχο του δικαιώματος (ειδικότερα δε τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που περιέχονται σε αυτήν) πέραν της ημερομηνίας λήξης της απόφασης που εκδίδεται επί της αίτησης παρέμβασης. Η σχετική αρχή απορρέει από τη διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και από την ομοειδή ρύθμιση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 95/46/EK ⁽¹¹⁾.
17. Ο ισχύων εφαρμοστικός κανονισμός ⁽¹²⁾ ορίζει (άρθρο 3 παράγραφος 3) ότι το έντυπο της αίτησης παρέμβασης φυλάσσεται από την αρμόδια τελωνειακή αρχή «επί ένα τουλάχιστον έτος επιπλέον της νόμιμης διάρκειας ισχύος του». Η διάταξη αυτή δεν φαίνεται να συνάδει πλήρως με τις προπαρατεθείσες αρχές.
18. Ο ΕΕΠΔ προτείνει, ως εκ τούτου, να προστεθεί στην πρόταση διάταξη η οποία δεν θα επιτρέπει τη διατήρηση στοιχείων προσωπικού χαρακτήρα πέραν ενός ορισμένου χρονικού ορίου που θα συναρτάται με τη διάρκεια ισχύος της απόφασης της αρμόδιας τελωνειακής υπηρεσίας επί της αίτησης παρέμβασης. Οιαδήποτε παράταση του χρόνου διατήρησης των δεδομένων πρέπει να αποφεύγεται ή, εφόσον δικαιολογείται από τις περιστάσεις, πρέπει να συνάδει προς τις αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ο οποίος πρέπει να διευκρινίζεται. Η προσθήκη μιας τέτοιας διάταξης στην πρόταση, η οποία θα δεσμεύει τόσο τα κράτη μέλη όσο και την Επιτροπή, θα εγγυόταν την απλότητα, την ασφάλεια δικαίου και την αποτελεσματικότητα της υπό εξέταση νομοθετικής ρύθμισης, καθώς θα απέτρεπε τη διατύπωση αλληλοσυγκρουόμενων ερμηνειών.
19. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι το άρθρο 19 (Επιτρεπόμενη χρήση ορισμένων πληροφοριών από τον υπέρ ου η απόφαση που κάνει δεκτή την αίτηση) περιέχει σαφή μνεία της αρχής του οριοθετημένου σκοπού, καθώς περιορίζει τις δυνατότητες του υπέρ ου η απόφαση που κάνει δεκτή την αίτηση να χρησιμοποιήσει, μεταξύ άλλων, τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα του αποστολέα και του παραλήπτη τα οποία του έχουν διαβιβάσει οι τελωνειακές αρχές σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18 παράγραφος 3 ⁽¹³⁾. Τα δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για να κινηθεί διαδικασία προκειμένου να προσδιοριστεί αν έχουν παραβιασθεί δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας του υπέρ ου η απόφαση που κάνει δεκτή την αίτηση παρέμβασης ή να προβληθεί αξίωση αποζημίωσης σε περίπτωση καταστροφής των εμπορευμάτων σύμφωνα με την προβλεπόμενη από το

⁽¹⁰⁾ Βάσει του ισχύοντος νομικού καθεστώτος, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1891/2004 αποτελεί πράξη εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1383/2003, περιέχει δε, μεταξύ άλλων, τα τυποποιημένα έντυπα της εθνικής αίτησης παρέμβασης και της αίτησης στην Ένωση, καθώς και οδηγίες για την ορθή συμπλήρωσή τους [Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1891/2004 της Επιτροπής της 21ης Οκτωβρίου 2004 για τη θέσπιση διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1383/2003 του Συμβουλίου για την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών έναντι εμπορευμάτων που είναι ύποπτα ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται έναντι των εμπορευμάτων που διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν παρόμοια δικαιώματα (ΕΕ L328 της 30.10.2004, σ. 16)].

⁽¹¹⁾ Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα πρέπει «να διατηρούνται με μορφή που επιτρέπει τον προσδιορισμό της ταυτότητας των προσώπων στα οποία αναφέρονται μόνο κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει την απαιτούμενη για την επίτευξη των σκοπών για τους οποίους έχουν συλλεγεί ή για τους οποίους αργότερα υφίστανται επεξεργασία [...]».

⁽¹²⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

⁽¹³⁾ Η διάταξη αυτή συνάδει με το περιεχόμενο του άρθρου 57 (μέρος III, ενότητα IV) της συμφωνίας TRIPS, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

σχέδιο κανονισμού διαδικασία, καθώς και σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους εντός της επικράτειας του οποίου εντοπίστηκαν τα εμπορεύματα. Ενόψει του ενδεχόμενου τα εν λόγω δεδομένα να περιλαμβάνουν και πληροφορίες που αφορούν στην πιθανή τέλεση αξιόποινων πράξεων, ο ανωτέρω περιορισμός αποτελεί εγγύηση κατά της παράνομης χρήσης ευαίσθητων δεδομένων. Η συγκεκριμένη διάταξη ενισχύεται και από το άρθρο 15, το οποίο προβλέπει τη λήψη διοικητικών μέτρων κατά του υπέρ ου η απόφαση που κάνει δεκτή την αίτηση σε περίπτωση παράνομης χρήσης των πληροφοριών που του έχουν παρασχεθεί για σκοπούς κείμενους πέραν όσων ορίζονται στο άρθρο 19. Ο συνδυασμός των δύο αυτών άρθρων δείχνει ότι η Επιτροπή επέδειξε ιδιαίτερη μέριμνα για την κατοχύρωση της αρχής του οριοθετημένου σκοπού.

2.4. Κεντρική βάση δεδομένων

20. Η πρόταση (άρθρο 31 παράγραφος 3) ορίζει ότι όλες οι αιτήσεις παρέμβασης, οι αποφάσεις που κάνουν δεκτές αιτήσεις παρέμβασης, οι αποφάσεις που παρατείνουν το διάστημα παρέμβασης των τελωνειακών αρχών και κάθε απόφαση η οποία αναστέλλει την ισχύ απόφασης που κάνει δεκτή την αίτηση παρέμβασης, περιλαμβανομένων των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, συγκεντρώνονται σε μια κεντρική βάση δεδομένων της Επιτροπής (την COPIS).
21. Επομένως, η COPIS θα αποτελέσει μια νέα βάση δεδομένων, η οποία ουσιαστικά πρόκειται να υποκαταστήσει τις διαβιβάσεις συναφών δεδομένων μεταξύ των τελωνειακών αρχών των κρατών μελών με τη βοήθεια ενός συστήματος ψηφιακής αποθήκευσης και διαβίβασης δεδομένων. Τη διεύθυνση της θα αναλάβει η Επιτροπή, και συγκεκριμένα η Γενική Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Ένωσης (TAXUD).
22. Μέχρι σήμερα, τη νομική βάση για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής αποτέλεσαν ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1383/2003⁽¹⁴⁾ και ο εφαρμοστικός κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1891/2004 της Επιτροπής⁽¹⁵⁾. Σε ό,τι αφορά ειδικότερα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1383/2003, το άρθρο 5 επιτρέπει μεν την ηλεκτρονική υποβολή της αίτησης παρέμβασης στα κράτη μέλη, όμως δεν διαλαμβάνει τίποτε σχετικά με την ύπαρξη και λειτουργία κεντρικής βάσης δεδομένων. Το άρθρο 22 ορίζει ότι τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή κάθε χρησιμη πληροφορία «σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού», η δε Επιτροπή κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στα λοιπά κράτη μέλη. Σε ό,τι αφορά στον εφαρμοστικό κανονισμό, η αιτιολογική σκέψη 9 ορίζει ότι πρέπει να θεσπισθούν διαδικασίες που θα διέπουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής ώστε η τελευταία να μπορεί να παρακολουθεί την αποτελεσματική εφαρμογή της διαδικασίας που προβλέπεται στον κανονισμό και να συντάσσει τις προβλεπόμενες εκθέσεις. Το άρθρο 8 ορίζει ότι τα κράτη μέλη αποστέλλουν σε τακτά διαστήματα στην Επιτροπή κατάλογο του συνόλου των γραπτών αιτήσεων παρέμβασης και των επακόλουθων παρεμβάσεων των αρμόδιων τελωνειακών αρχών, περιλαμβανομένων των στοιχείων προσωπικού χαρακτήρα των κατόχων δικαιωμάτων, του είδους των δικαιωμάτων και των προϊόντων τα οποία αφορούνσαν οι συγκεκριμένες αιτήσεις.
23. Αναφερόμενο στον προσδιορισμό του περιεχομένου του εντύπου της αίτησης παρέμβασης, το νέο κείμενο της πρότασης (άρθρο 6 παράγραφος 4) απαιτεί όπως οι αιτήσεις υποβάλλονται με τη χρησιμοποίηση τεχνικών ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων, όταν υπάρχουν διαθέσιμα μηχανογραφικά συστήματα για την παραλαβή και την επεξεργασία αιτήσεων. Εξάλλου, το άρθρο 31 ορίζει ότι οι αρμόδιες τελωνειακές αρχές κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αιτήσεις παρέμβασης που υποβάλλονται ενώπιόν τους, η δε Επιτροπή τις «συγκεντρώνει σε μια κεντρική βάση δεδομένων». Η νομική βάση για τη δημιουργία της βάσης δεδομένων COPIS φαίνεται επομένως ότι οριοθετείται από τον συνδυασμό των διατάξεων του νέου άρθρου 6 παράγραφος 4 και του νέου άρθρου 31.
24. Η Επιτροπή εργάζεται πάνω στη διάρθρωση και το περιεχόμενο της βάσης δεδομένων COPIS με γνώμονα τη συγκεκριμένη νομική βάση. Εντούτοις, στο παρόν στάδιο δεν υφίσταται διεξοδική δικαϊκή ρύθμιση που να έχει εγκριθεί στο πλαίσιο της συνηθούς νομοθετικής διαδικασίας και να προσδιορίζει περαιτέρω τον σκοπό και τα επιμέρους χαρακτηριστικά της COPIS. Ο ΕΕΠΑ εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός αυτό. Ενώ δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα (ονόματα, διευθύνσεις και άλλα στοιχεία επικοινωνίας, καθώς και πληροφορίες σχετικές με την πιθανή τέλεση αξιόποινων πράξεων) αναμένεται να αποτελέσουν αντικείμενο ευρύτατης ανταλλαγής μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών και να αποθηκευτούν για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα στην υπό δημιουργία βάση δεδομένων, δεν υφίσταται ακόμη ειδικό νομοθετικό πλαίσιο με βάση το οποίο μεμονωμένα άτομα θα μπορούν να αμφισβητούν τη νομιμότητα μιας τέτοιας επεξεργασίας. Περαιτέρω, δεν διευκρινίζονται ρητά στην πρόταση τα ειδικά δικαιώματα πρόσβασης και διαχείρισης δεδομένων που συνδέονται με τις διαδικασίες επεξεργασίας.
25. Ο ΕΕΠΑ έχει επισημάνει και παλαιότερα⁽¹⁶⁾ ότι η νομική βάση των μέσων που περιορίζουν το θεμελιώδες δικαίωμα προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως αυτό αναγνωρίζεται από το άρθρο 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τη νομολογία που έχει αναπτυχθεί επί τη βάσει του άρθρου 8 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης ανθρωπίνων δικαιωμάτων, καθώς και από το άρθρο 16 της ΣΛΑΕ, πρέπει να κατοχυρώνεται με νομοθετική πράξη που ερείδεται στις Συνθήκες και μπορεί κανείς να επικαλεσθεί ενώπιον δικαιοδοτικού οργάνου. Η συγκεκριμένη νομοτεχνική λύση κρίνεται επιβεβλημένη για λόγους ασφάλειας δικαίου του υποκειμένου των δεδομένων, το οποίο πρέπει να μπορεί να βασίζεται σε σαφείς κανόνες δικαίου και να τους επικαλείται ενώπιον του εκάστοτε αρμόδιου δικαιοδοτικού οργάνου.
26. Ο ΕΕΠΑ καλεί επομένως την Επιτροπή να άρει κάθε αμφιβολία σχετικά με τη νομική βάση επί της οποίας ερείδεται η λειτουργία της COPIS θεσπίζοντας σχετικώς μια πιο ολοκληρωμένη διάταξη με νομοθετική πράξη που θα εγκριθεί στο πλαίσιο της προβλεπόμενης από τη ΣΛΑΕ συνηθούς νομοθετικής διαδικασίας. Η διάταξη αυτή θα πρέπει να συνάδει με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και, όπου συντρέχει περίπτωση, της οδηγίας 95/46/ΕΚ. Ειδικότερα, η διάταξη με την

⁽¹⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 4.

⁽¹⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

⁽¹⁶⁾ Βλ. γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων για την απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με την προστασία των προσωπικών δεδομένων κατά την εφαρμογή του συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) (2008/49/ΕΚ) (ΕΕ C270 της 25.10.2008, σ. 1).

- οποία ιδρύεται η βάση δεδομένων που περιλαμβάνει τον μηχανισμό ηλεκτρονικών διαβιβάσεων δεδομένων πρέπει i) να προσδιορίζει τον σκοπό των διαδικασιών επεξεργασίας των δεδομένων και να καθορίζει τις επιτρεπτές χρήσεις αυτών, ii) να προσδιορίζει τους φορείς (τελωνειακές αρχές, Επιτροπή) που θα έχουν πρόσβαση σε συγκεκριμένα δεδομένα μεταξύ αυτών που συγκεντρώνονται στη βάση δεδομένων και θα έχουν το δικαίωμα να τροποποιούν τα εν λόγω δεδομένα, iii) να διασφαλίζει το δικαίωμα πρόσβασης και πληροφόρησης όλων των υποκειμένων δεδομένων των οποίων δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ενδέχεται να αποτελούν αντικείμενο αποθήκευσης και διαβίβασης, iv) να προσδιορίζει και να περιορίζει το χρονικό διάστημα διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της αποθήκευσης των δεδομένων. Εξάλλου, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι η βασική νομοθετική πράξη που θα ρυθμίζει τη λειτουργία της βάσης δεδομένων πρέπει επίσης να προσδιορίζει τον φορέα που θα ελέγχει και θα διαχειρίζεται τη βάση δεδομένων, καθώς και τον φορέα που θα διασφαλίζει την ασφάλεια της επεξεργασίας των δεδομένων τα οποία αποθηκεύονται στη βάση δεδομένων.
27. Ο ΕΕΠΔ προτείνει να προστεθεί στην πρόταση ένα νέο άρθρο το οποίο θα καθορίζει με τη δέουσα σαφήνεια τα ανωτέρω ουσιώδη στοιχεία. Εναλλακτικώς, το κείμενο της πρότασης θα έπρεπε να περιλάβει διάταξη που θα προβλέπει τη θέσπιση ιδιαίτερης νομοθετικής πράξης στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας και θα καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει σχετική πρόταση.
28. Εν πάση περιπτώσει, τα μέτρα εφαρμογής που πρόκειται να θεσπισθούν θα πρέπει να καθορίζουν λεπτομερώς τα λειτουργικά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά της βάσης δεδομένων.
29. Μολονότι η πρόταση δεν προβλέπει στο παρόν στάδιο οποιασδήποτε μορφής διαλειτουργικότητα με άλλες βάσεις δεδομένων που τελούν υπό τη διαχείριση της Επιτροπής ή άλλων αρχών, ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι η τυχόν καθιέρωση οποιασδήποτε μορφής διαλειτουργικότητας ή ανταλλαγής δεδομένων πρέπει να συνάδει απολύτως με την αρχή του οριοθετημένου σκοπού: τα δεδομένα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την επίτευξη του σκοπού για τον οποίο έχει δημιουργηθεί η βάση δεδομένων, καμία δε περαιτέρω διαβίβαση ή διασύνδεση δεν είναι επιτρεπτή πέραν του εν λόγω σκοπού. Η αρχή του οριοθετημένου σκοπού πρέπει να στηριχθεί περαιτέρω μέσω ειδικής νομικής βάσης, η οποία πρέπει να ερείδεται στις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
30. Ο ΕΕΠΔ είναι πρόθυμος να συμμετάσχει στη διαδικασία που θα οριστικοποιήσει τους όρους λειτουργίας αυτής της βάσης δεδομένων με σκοπό να παράσχει στην Επιτροπή στήριξη και συμβουλές για τη δημιουργία ενός συστήματος ηλεκτρονικής αποθήκευσης δεδομένων που θα «συμμορφώνεται με την προστασία των δεδομένων». Ως εκ τούτου, ενθαρρύνει την Επιτροπή να περιλάβει στάδιο διαβούλευσης με τον ΕΕΠΔ στην υπό εξέλιξη προπαρασκευαστική φάση.
31. Εν κατακλείδι, ο ΕΕΠΔ εφιστά την προσοχή στην ανάγκη όπως η επεξεργασία υπόκειται σε προκαταρκτικό έλεγχο από τον ΕΕΠΔ, σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001, η οποία απορρέει από το γεγονός ότι η δημιουργία της βάσης δεδομένων συνδέεται με την επεξεργασία ειδικών κατηγοριών δεδομένων (τα οποία αφορούν πιθανή τέλεση αξιόποινων πράξεων).

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

32. Ο ΕΕΠΔ εκφράζει την ικανοποίησή του για το γεγονός ότι η πρόταση κάνει ειδική μνεία στην εφαρμογή της οδηγίας 95/46/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 κατά τις δραστηριότητες επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που διέπονται από τον κανονισμό.
33. Ο ΕΕΠΔ επισημαίνει ότι τα ακόλουθα σημεία του κειμένου της πρότασης χρήζουν βελτίωσης από την άποψη της προστασίας των δεδομένων:
- Το άρθρο 6 παράγραφος 3 πρέπει να διαλαμβάνει και περί του δικαιώματος πληροφόρησης του υποκειμένου των δεδομένων.
 - Η Επιτροπή, κατά την άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της που απορρέουν από το άρθρο 6 παράγραφος 3, πρέπει να διαβουλευθεί με τον ΕΕΠΔ προκειμένου να συντάξει ένα έντυπο αίτησης παρέμβασης που θα «συμμορφώνεται με την προστασία των δεδομένων».
 - Το κείμενο της πρότασης πρέπει να καθορίζει το χρονικό διάστημα διατήρησης των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που υποβάλλει ο κάτοχος του δικαιώματος, τόσο στο εθνικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο της Επιτροπής.
 - Ο ΕΕΠΔ καλεί την Επιτροπή να προσδιορίσει με σαφήνεια τη νομική βάση επί της οποίας θα ερείδεται η λειτουργία της βάσης δεδομένων COPIS, εκφράζει δε την προθυμία του να συνδράμει την Επιτροπή με τις γνώσεις του στο έργο της προετοιμασίας της COPIS.

Βρυξέλλες, 12 Οκτωβρίου 2011.

Giovanni BUTTARELLI

Αναπληρωτής Ευρωπαίος Επόπτης Προστασίας Δεδομένων

II

(Ανακοινώσεις)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση της Επιτροπής για τις αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοτώσεις

(2011/C 363/02)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1. Δυνάμει του άρθρου 31 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), οι αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοτώσεις καθορίζονται από το Συμβούλιο το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Το 1998 η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση ⁽¹⁾ που καθόρισε βασικές αρχές και διαδικασίες τις οποίες σκόπευε να ακολουθήσει η Επιτροπή προκειμένου να καταρτίσει τις προτάσεις της προς το Συμβούλιο.
- 1.2. Η παρούσα αναθεωρημένη ανακοίνωση συνεκτιμά τους στόχους του προγράμματος δράσης «Τελωνεία 2013» και τις ανάγκες και τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν τα κράτη μέλη μετά το σεμινάριο για τις αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοτώσεις το οποίο πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη στις 23 και 24 Σεπτεμβρίου 2010. Το πεδίο της αναθεώρησης είναι περιορισμένο και διττό: διευκρινίζει, αφενός, μερικές αρχές που διέπουν τα καθεστώτα αυτόνομων δασμολογικών αναστολών και ποσοτώσεων και, αφετέρου, τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθούν τα κράτη μέλη και οι φορείς για να υποβάλλουν αιτήσεις χορήγησης τέτοιων αυτόνομων μέτρων.
- 1.3. Στο μέλλον, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν ουσιαστικού χαρακτήρα τροποποιήσεις της παρούσας ανακοίνωσης, μετά τη μελέτη των επιπτώσεων των αυτόνομων δασμολογικών ποσοτώσεων και αναστολών για την οικονομία της ΕΕ, την οποία η Επιτροπή σκοπεύει να πραγματοποιήσει στη διάρκεια του 2012. Η μελέτη θα περιλαμβάνει τις επιπτώσεις για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ).
- 1.4. Ο στόχος που επιδιώκει η Επιτροπή καθορίζοντας αυτές τις βασικές αρχές είναι να διευκρινιστεί η οικονομική λογική στην οποία βασίζεται η πολιτική της Ένωσης στον συγκεκριμένο τομέα. Τα ανωτέρω συνάδουν επίσης με τους κανόνες περί διαφάνειας που έχει θεσπίσει η Επιτροπή.
- 1.5. Η Επιτροπή σκοπεύει να ακολουθήσει τη γενική πολιτική που καθορίζεται στην παρούσα ανακοίνωση και τους αντίστοιχους διοικητικούς κανόνες όσον αφορά τις δασμολο-

γικές αναστολές και ποσοτώσεις που αρχίζουν να ισχύουν κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2012.

2. ΕΠΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ — ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

2.1. Ο ρόλος του κοινού δασμολογίου

- 2.1.1. Το άρθρο 28 της ΣΛΕΕ αναφέρει ότι «η Ένωση περιλαμβάνει τελωνειακή ένωση που εκτείνεται στο σύνολο των εμπορευματικών συναλλαγών και περιλαμβάνει [...] την υιοθέτηση κοινού δασμολογίου στις σχέσεις με τις τρίτες χώρες».

Από το 1968, η Ένωση εφαρμόζει την κύρια συνιστώσα του εν λόγω κοινού δασμολογίου ⁽²⁾ ως μέρος δέσμης μέτρων που προορίζονται για την προώθηση της αποδοτικής και ανταγωνιστικής ικανότητας της βιομηχανίας της σε διεθνή κλίμακα.

- 2.1.2. Η είσπραξη των δασμών που προβλέπονται στο εν λόγω δασμολόγιο, εκτός από το ότι ευνοεί την ανάπτυξη της βιομηχανίας εντός της Ένωσης, σκοπεύει να ενισχύσει την παραγωγική ικανότητα της ενωσιακής βιομηχανίας, δίνοντας έτσι στους παραγωγούς της τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν ευκολότερα τον ανταγωνισμό προμηθευτών από τρίτες χώρες.

Κατά συνέπεια, για όλα τα προϊόντα που τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία, εκτός από παρεκκλίσεις που προβλέπονται στις διατάξεις της ενωσιακής νομοθεσίας, πρέπει να καταβάλλονται οι δασμοί που αναφέρονται στο εν λόγω δασμολόγιο. Η καταβολή των εν λόγω δασμών, επομένως, αποτελεί τη συνήθη περίπτωση.

2.2. Η έννοια των δασμολογικών αναστολών και ποσοτώσεων

- 2.2.1. Οι αναστολές που εγκρίνονται με βάση το άρθρο 31 της ΣΛΕΕ αποτελούν εξαίρεση της συνήθους περίπτωσης κατά την περίοδο ισχύος του μέτρου και για απεριόριστη ποσότητα (δασμολογική αναστολή) ή περιορισμένη ποσότητα (δασμολογική ποσότωση). Αμφότερα τα μέτρα επιτρέπουν την πλήρη ή τη μερική αναστολή των δασμών τρίτων

⁽¹⁾ ΕΕ C 128 της 25.4.1998, σ. 2.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου (ΕΕ L 256 της 7.9.1987, σ. 1).

χωρών που εφαρμόζονται για τα εισαγόμενα προϊόντα (οι δασμοί αντιντάμπινγκ και οι αντισταθμιστικοί δασμοί δεν επηρεάζονται από τις εν λόγω δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις). Τα εμπορεύματα για τα οποία εφαρμόζονται δασμοί αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικοί δασμοί θα πρέπει, κανονικά, να εξαιρούνται από τη χορήγηση αναστολής ή ποσόστωσης. Για εμπορεύματα για την εισαγωγή των οποίων ισχύουν απαγορεύσεις και περιορισμοί [π.χ. σύμβαση για το διεθνές εμπόριο των ειδών άγριας πανίδας και χλωρίδας που απειλούνται με εξαφάνιση (CITES)] δεν είναι δυνατόν να χορηγείται δασμολογική αναστολή ή ποσόστωση.

2.2.2. Τα εμπορεύματα που εισάγονται με καθεστώς δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα σε ολόκληρη την Ένωση· συνεπώς, εφόσον παρασχεθεί δασμολογική αναστολή ή ποσόστωση, έχουν τη δυνατότητα να τη ζητήσουν όλοι οι οικονομικοί φορείς όλων των κρατών μελών. Μια δασμολογική αναστολή ή ποσόστωση που χορηγείται κατόπιν αίτησης από ένα κράτος μέλος είναι δυνατόν να έχει συνέπειες για όλα τα άλλα κράτη μέλη και, επομένως, θα πρέπει να υπάρχει στενή και εκτενής συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα της Ένωσης στο σύνολό τους. Η διαχείριση των αυτόνομων δασμολογικών ποσοστώσεων πραγματοποιείται από την Επιτροπή σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη σε μια κεντρική βάση δεδομένων για τις δασμολογικές ποσοστώσεις. Οι εν λόγω δασμολογικές ποσοστώσεις χορηγούνται σύμφωνα με την αρχή της χρονικής προτεραιότητας, σύμφωνα με τις νομοθετικές διατάξεις των άρθρων 308α έως 308γ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (¹).

2.2.3. Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η τεχνολογική πρόοδος και οι αλλαγές των παραδοσιακών διεθνών οδών των εμπορικών συναλλαγών έχουν μεταβάλει το οικονομικό πλαίσιο σε μια ολοένα πιο παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι δασμολογικές αναστολές δίνουν τη δυνατότητα στις εταιρείες που έχουν την έδρα τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση να διατηρούν πλήρη απασχόληση και να εξασφαλίζουν τα αναγκαία εξαρτήματα για την παραγωγή προϊόντων υψηλής τεχνολογίας με υψηλή ενωσιακή προστιθέμενη αξία, ακόμα και όταν η δραστηριότητα συνίσταται κυρίως στη συναρμολόγηση εξαρτημάτων.

2.3. Χαρακτηριστικά των δασμολογικών αναστολών και ποσοστώσεων

2.3.1. Το άρθρο 31 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι το Συμβούλιο καθορίζει τους δασμούς βάσει του κοινού δασμολογίου κατόπιν προτάσεων της Επιτροπής. Στα ανωτέρω περιλαμβάνονται οι τροποποιήσεις ή οι αναστολές των εν λόγω δασμών.

2.3.2. Οι δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις θα πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά με δυνατότητα κατάργησής τους κατόπιν αιτήματος ενός ενδιαφερόμενου μέρους. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν υπάρχει μόνιμη ανάγκη να προμηθευτεί η Ένωση ορισμένα προϊόντα με μειωμένους ή μηδενικούς δασμούς [π.χ. όταν οι απαιτούμενες ποσότητες ενός συγκεκριμένου προϊόντος δεν είναι διαθέσιμες (δασμολογική αναστολή) ή είναι πολύ μικρές (δασμολογική ποσόστωση)] για να δικαιολογήσουν τις επενδύσεις που είναι

απαραίτητες για την καθιέρωση ενωσιακής παραγωγής], η Επιτροπή μπορεί να προτείνει τροποποίηση του κοινού δασμολογίου. Για τον σκοπό αυτόν η Επιτροπή θα ενεργεί κατόπιν αιτήματος από τα κράτη μέλη, καθώς και με δική της πρωτοβουλία.

2.3.3. Επιπροσθέτως, δεδομένου ότι οι δασμολογικές αναστολές αποτελούν μέτρα εξαίρεσης από τον γενικό κανόνα, δηλαδή από το κοινό δασμολόγιο, πρέπει, όπως κάθε παρέκκλιση, να εφαρμόζονται ομοιόμορφα.

2.3.4. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, οι δασμολογικές αναστολές πρέπει να είναι ανοικτές σε όλους τους ενωσιακούς εισαγωγείς και σε όλους τους προμηθευτές από τρίτες χώρες. Αυτό σημαίνει ότι δεν χορηγούνται δασμολογικές αναστολές ή ποσοστώσεις για τα ακόλουθα:

- i) εμπορεύματα που καλύπτονται από σύμβαση αποκλειστικότητας ή
- ii) εμπορεύματα των οποίων οι εμπορικές συναλλαγές πραγματοποιούνται μεταξύ συνδεδεμένων μερών τα οποία διαθέτουν αποκλειστικά δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας επί της παραγωγής τους ή
- iii) εμπορεύματα, στην περιγραφή των οποίων περιλαμβάνονται ειδικοί όροι του εσωτερικού της εταιρείας όπως ονομασίες εταιρειών, εμπορικά σήματα, προδιαγραφές, κωδικοί ειδών, κ.λπ.

2.4. Ο ρόλος των αυτόνομων δασμολογικών αναστολών και ποσοστώσεων

2.4.1. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι δασμοί διαδραματίζουν συγκεκριμένο οικονομικό ρόλο. Οι αυτόνομες δασμολογικές αναστολές, σκοπός των οποίων είναι η πλήρης ή η μερική κατάργηση των επιπτώσεων αυτών των δασμών κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης περιόδου, μπορούν να παρέχονται μόνο εάν τα προϊόντα δεν είναι διαθέσιμα εντός της Ένωσης. Είναι δυνατό να ανοίγονται αυτόνομες δασμολογικές ποσοστώσεις για εμπορεύματα τα οποία παράγονται εντός της Ένωσης σε ανεπαρκείς ποσότητες.

2.4.2. Περαιτέρω, επειδή οι δασμοί συνεισφέρουν στους παραδοσιακούς ιδίους πόρους της Ένωσης, οι οικονομικοί λόγοι που αναφέρονται θα πρέπει να αξιολογούνται σε συνάρτηση με το γενικότερο συμφέρον της Ένωσης.

2.4.3. Στο παρελθόν είχε αποδειχθεί ότι το καθεστώς των δασμολογικών αναστολών και ποσοστώσεων ήταν ένα πολύ αποτελεσματικό εργαλείο πολιτικής για την υποστήριξη της οικονομικής δραστηριότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θα συνεχίσει να παίζει αυτό τον ρόλο, γεγονός που επιβεβαιώνεται από τον διαρκώς αυξανόμενο αριθμό των αιτήσεων που διαβιβάζονται στην Επιτροπή. Επί του παρόντος τα εν λόγω μέτρα αντιπροσωπεύουν ποσοστό μεταξύ 5% και 6% των προϋπολογιζόμενων παραδοσιακών ιδίων πόρων.

2.4.4. Η παροχή στις επιχειρήσεις της δυνατότητας να προμηθευτούν, για κάποιο χρονικό διάστημα, διάφορα προϊόντα με χαμηλότερο κόστος, θα επιτρέψει την τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας εντός της Ένωσης, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εν λόγω επιχειρήσεων και ιδίως θα επιτρέψει στις επιχειρήσεις αυτές τη διατήρηση ή τη δημιουργία απασχόλησης, τον εκσυγχρονισμό του διαρθρωτικού τους τομέα, κ.λπ. Το 2011 ισχύουν περίπου 1 500 αυτόνομες αναστολές και ποσοστώσεις, ενώ κατά την πρόσφατη φάση ύφεσης της ενωσιακής οικονομίας καταγράφηκε από την Επιτροπή αύξηση των αιτήσεων, γεγονός που δείχνει πόσο σημαντική είναι η πολιτική αυτή για την ενωσιακή βιομηχανία.

(¹) ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1.

2.5. Πεδίο κάλυψης των προϊόντων για αυτόνομες δασμολογικές αναστολές

- 2.5.1. Οι δασμολογικές αναστολές έχουν σκοπό να επιτρέψουν στις ενωσιακές επιχειρήσεις τη χρησιμοποίηση πρώτων υλών, ημικατεργασμένων προϊόντων ή συστατικών μερών που δεν διατίθενται ή δεν παράγονται στο εσωτερικό της Ένωσης, εξαιρουμένων των «τελειωμένων» προϊόντων.
- 2.5.2. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2.5.3 και 2.5.4, για τους σκοπούς της παρούσας ανακοίνωσης, τα «τελειωμένα προϊόντα» είναι εμπορεύματα τα οποία διαθέτουν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- είναι έτοιμα προς πώληση στον τελικό χρήστη, για συσκευασία ή χωρίς συσκευασία εντός της Ένωσης για λιανική πώληση,
 - είναι αποσυναρμολογημένα τελειωμένα εμπορεύματα,
 - δεν θα υποστούν καμία ουσιαστική μεταποίηση ή μετατροπή⁽¹⁾, ή
 - έχουν ήδη τα ουσιαστικά χαρακτηριστικά του πλήρους ή τελειωμένου προϊόντος.
- 2.5.3. Δεδομένου ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί αναπροσανατολίζουν την παραγωγή τους όλο και περισσότερο προς τη συναρμολόγηση προϊόντων που εξαρτώνται από εξαρτήματα ήδη υπερασύγχρονης τεχνολογίας, ορισμένα από τα απαιτούμενα εξαρτήματα χρησιμοποιούνται χωρίς να υποστούν μεγάλες μεταβολές και συνεπώς θα μπορούσαν να θεωρηθούν «τελειωμένα» προϊόντα. Εντούτοις, τελωνειακές αναστολές θα μπορούσαν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να χορηγηθούν για «τελειωμένα» προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως συστατικά στοιχεία του τελικού προϊόντος, υπό την προϋπόθεση ότι η προστιθέμενη αξία αυτής της δραστηριότητας συναρμολόγησης είναι αρκετά υψηλή.
- 2.5.4. Μπορεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο δασμολογικής αναστολής στην περίπτωση εξοπλισμού ή υλικού που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στην παραγωγική διαδικασία (παρόλο που, κανονικά, αυτά τα προϊόντα θεωρούνται «τελειωμένα» προϊόντα), υπό την προϋπόθεση ότι ο εξοπλισμός και το υλικό είναι κατάλληλα και απαραίτητα για την παραγωγή σαφώς προσδιορισμένων προϊόντων και ότι οι δασμολογικές αναστολές δεν θέτουν σε κίνδυνο τις ανταγωνιστικές ενωσιακές επιχειρήσεις.

2.6. Πεδίο κάλυψης των προϊόντων για αυτόνομες δασμολογικές ποσοστώσεις

Όλες οι διατάξεις της παραγράφου 2.5. εφαρμόζονται και για τις αυτόνομες δασμολογικές ποσοστώσεις. Τα προϊόντα αλιείας εξαιρούνται από το καθεστώς δασμολογικών ποσοστώσεων επειδή τα συμπεράσματα μιας παράλληλης εξέτασης που βασίζεται και στην ευαισθησία των προϊόντων αυτών ενδέχεται να οδηγήσει στη συμπεριληψη τους σε ξεχωριστή πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου, την οποία θα υποβάλει η Επιτροπή, για το άνοιγμα και τον τρόπο διαχείρισης των αυτόνομων κοινοτικών δασμολογικών ποσοστώσεων για ορισμένα προϊόντα αλιείας.

⁽¹⁾ Για οδηγίες ως προς το τι συνιστά ουσιαστική μεταποίηση ή μετατροπή, συμβουλευθείτε τον «κατάλογο των κανόνων» σχετικά με τον καθορισμό της μη προτιμησιακής καταγωγής, που βρίσκεται στο δικτυακό τόπο: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Επίσης, οι εργασίες ανασυσκευασίας δεν είναι δυνατό να θεωρείται ότι συνιστούν ουσιαστική μεταποίηση ή μετατροπή.

2.7. Οι δικαιούχοι των αυτόνομων δασμολογικών αναστολών και ποσοστώσεων

Οι αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις προορίζονται για τις επιχειρήσεις που αναπτύσσουν παραγωγική δραστηριότητα στην Ένωση. Στην περίπτωση που η χρήση του προϊόντος περιορίζεται για συγκεκριμένο σκοπό, η χρήση αυτή υπόκειται σε επιτήρηση σύμφωνα με τις διαδικασίες ελέγχου της τελικής χρήσης⁽²⁾.

Θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα συμφέροντα των ΜΜΕ. Δεδομένου ότι οι αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις θα μπορούσαν να διευκολύνουν την διεθνοποίηση των ΜΜΕ, θα αναληφθούν πρωτοβουλίες για αύξηση της ευαισθητοποίησης των ΜΜΕ σχετικά με αυτό το εργαλείο. Όπως προαναφέρθηκε, ο αντίκτυπος του εν λόγω καθεστώτος στις ΜΜΕ θα αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης αξιολόγησης που θα διεξαχθεί το 2012.

Στο μεταξύ, οι δασμολογικές αναστολές δεν θα πρέπει να καλύπτουν εμπορεύματα για τα οποία το ποσό των δασμών είναι, από οικονομική άποψη, αμελητέο.

2.8. Τελωνειακή ένωση με την Τουρκία

Για τα προϊόντα που υπόκεινται στους κανόνες της τελωνειακής ένωσης με την Τουρκία (όλα τα εμπορεύματα εκτός από τα γεωργικά προϊόντα και τα προϊόντα που διέπονται από τη Συνθήκη ΕΚΑΧ) εφαρμόζονται τα ίδια κριτήρια δεδομένου ότι τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις της Τουρκίας σε αυτήν την περίπτωση είναι παρόμοια με εκείνα των κρατών μελών.

Η Τουρκία μπορεί επίσης να υποβάλλει αιτήσεις για δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις και οι εκπρόσωποι της Τουρκίας μπορούν να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της ομάδας δασμολογικής οικονομίας (Economic Tariff Questions Working Group — ETQG) που συζητά σχετικά με τις αιτήσεις με τους εκπροσώπους όλων των κρατών μελών και της Επιτροπής. Η παραγωγή της Τουρκίας θα συνεκτιμάται κατά τον ίδιο τρόπο που συνεκτιμάται η ενωσιακή παραγωγή προκειμένου να λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με την εφαρμογή μιας νέας δασμολογικής αναστολής και να υπολογίζονται οι κατάλληλοι όγκοι των δασμολογικών ποσοστώσεων.

Οι αιτήσεις της Τουρκίας για δασμολογική αναστολή, αφού εξεταστούν από την Επιτροπή, μπορούν να συμπεριληφθούν στην πρόταση που θα υποβληθεί στο Συμβούλιο. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων για τις δασμολογικές ποσοστώσεις είναι διαφορετική, δεδομένου ότι δεν θα αποτελούν τμήμα του κανονισμού του Συμβουλίου. Οι εν λόγω δασμολογικές ποσοστώσεις που βασίζονται στις αιτήσεις της Τουρκίας θα εφαρμόζονται μόνο στο εσωτερικό της Τουρκίας.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Για τους λόγους που αναφέρονται παραπάνω, η Επιτροπή, για την υποβολή προτάσεων προς το Συμβούλιο και την έκδοση των κανονισμών της, σκοπεύει να ακολουθήσει την ακόλουθη πολιτική:

- 3.1. Οι αυτόνομες δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις σκοπεύουν ουσιαστικά να επιτρέψουν στις ενωσιακές

⁽²⁾ Άρθρα 291 έως 300 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής.

επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν πρώτες ύλες, ημικατεργασμένα προϊόντα ή συστατικά μέρη με απαλλαγή από τους κανονικούς δασμούς του κοινού δασμολογίου.

Όλες οι αιτήσεις για δασμολογικές αναστολές υποβάλλονται αρχικά στους εκπροσώπους της ΕΤΟΓ οι οποίοι εξετάζουν την καταλληλότητά τους. Στη συνέχεια πραγματοποιείται προσεκτική συζήτηση για τις αιτήσεις στο πλαίσιο τριών συνεδριάσεων της ΕΤΟΓ και προτείνονται μέτρα μόνο μετά την ολοκλήρωση αυτής της εξέτασης των οικονομικών λόγων στους οποίους θεμελιώνονται οι αιτήσεις.

Η Επιτροπή θα υποβάλλει τις προτάσεις της (οι οποίες κάθε έξι μήνες επικαιροποιούν, εν μέρει, τους καταλόγους των προϊόντων που υπόκεινται σε δασμολογικές αναστολές ή τους καταλόγους των προϊόντων που υπόκεινται σε δασμολογικές ποσοτώσεις) στο Συμβούλιο προς εφαρμογή από την 1η Ιανουαρίου και από την 1η Ιουλίου, ώστε να συνεκτιμώνται οι νέες αιτήσεις και οι τεχνικές ή οικονομικές τάσεις των προϊόντων και των αγορών.

3.2. Καταρχήν, εφόσον δεν θίγονται τα συμφέροντα της Ένωσης και με σεβασμό των διεθνών υποχρεώσεων, δεν θα προτείνεται μέτρο δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- όταν στο εσωτερικό της Ένωσης κατασκευάζονται όμοια ή ισοδύναμα προϊόντα ή προϊόντα υποκατάστασης σε επαρκείς ποσότητες. Το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση κατά την οποία, λόγω έλλειψης παραγωγής στην Ένωση, το μέτρο θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των ενωσιακών επιχειρήσεων όσον αφορά τα τελειωμένα προϊόντα στα οποία πρόκειται να ενσωματωθούν τα εν λόγω εμπορεύματα ή τα προϊόντα συναφούς τομέα·
- όταν τα εν λόγω εμπορεύματα είναι τελειωμένα προϊόντα που προορίζονται για πώληση στους τελικούς καταναλωτές χωρίς να υποστούν καμία περαιτέρω ουσιαστική μεταποίηση ή χωρίς να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος μεγαλύτερου τελικού προϊόντος για τη λειτουργία του οποίου είναι απαραίτητα·
- όταν τα εισαγόμενα εμπορεύματα καλύπτονται από σύμβαση παροχής αποκλειστικότητας, που συνεπάγεται περιορισμό της δυνατότητας των ενωσιακών εισαγωγέων να αγοράζουν εμπορεύματα κατασκευαστών από τρίτες χώρες·
- όταν οι εμπορικές συναλλαγές των εμπορευμάτων πραγματοποιούνται μεταξύ συνδεδεμένων μερών⁽¹⁾ τα οποία διαθέτουν αποκλειστικά δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας (π.χ. εμπορικά σήματα, βιομηχανικά σχέδια και διπλώματα ευρεσιτεχνίας) επί της παραγωγής τους·
- όταν υπάρχει κίνδυνος τα πλεονεκτήματα του μέτρου να μην έχουν αντίκτυπο στους σχετικούς ενωσιακούς μεταποιητές ή παραγωγούς·
- όπου υπάρχουν άλλες ειδικές διαδικασίες που εξυπηρετούν τους ενωσιακούς παραγωγούς (π.χ. καθέστως τελειοποίησης προς επανεξαγωγή).

— όταν ο αιτών θα χρησιμοποιήσει το εμπόρευμα μόνο για εμπορικούς σκοπούς·

— όταν η δασμολογική αναστολή ή ποσόστωση θα μπορούσε να έρθει σε σύγκρουση με μια άλλη ενωσιακή πολιτική (π.χ. άλλες προτιμησιακές ρυθμίσεις, συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών, ποσοτικοί ή περιβαλλοντολογικοί περιορισμοί).

3.3. Όταν υπάρχει ενωσιακή παραγωγή όμοιων ή ισοδύναμων προϊόντων ή προϊόντων υποκατάστασης του προϊόντος που πρόκειται να εισαχθεί, αλλά η παραγωγή τους δεν επαρκεί για να καλύψει τις ανάγκες όλων των σχετικών εταιρειών μεταποίησης ή κατασκευής, είναι δυνατόν να χορηγούνται δασμολογικές ποσοτώσεις (περιορισμένες στις μη διαθέσιμες ποσότητες) ή μερικές δασμολογικές αναστολές.

Η αίτηση για δασμολογική ποσόστωση μπορεί να υποβληθεί απευθείας ή να προκύψει από την εξέταση αίτησης δασμολογικής αναστολής. Στο πλαίσιο αυτό, θα ληφθούν υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, οι ζημίες που θα μπορούσε ενδεχομένως να υποστεί κάθε παραγωγική ικανότητα που θα μπορούσε να καταστεί διαθέσιμη στην Ένωση.

3.4. Στο μέτρο του δυνατού, η ισοδυναμία των προϊόντων που πρόκειται να εισαχθούν και των ενωσιακών προϊόντων εκτιμάται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, αφού ληφθούν δεόντως υπόψη τα βασικά χημικά, φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά κάθε προϊόντος, η προβλεπόμενη λειτουργία τους και η εμπορική τους χρήση και ιδίως ο τρόπος λειτουργίας τους και η τρέχουσα ή μελλοντική διαθέσιμότητά τους στην ενωσιακή αγορά.

Κατά την εν λόγω αξιολόγηση δεν λαμβάνονται υπόψη οι διαφορές τιμής μεταξύ των προϊόντων που πρόκειται να εισαχθούν και των ενωσιακών προϊόντων.

3.5. Σύμφωνα με τις διατάξεις των παρακάτω παραρτημάτων, οι αιτήσεις δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης θα πρέπει να υποβάλλονται από τα κράτη μέλη για λογαριασμό των ενωσιακών εταιρειών μεταποίησης ή παραγωγής, που καθορίζονται ονομαστικά και διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για τη χρησιμοποίηση των εισαγόμενων προϊόντων στην παραγωγική τους διαδικασία. Οι αιτούντες πρέπει να αποδεικνύουν ότι κατέβαλαν πρόσφατα, χωρίς επιτυχία, σοβαρές προσπάθειες για να αποκτήσουν τα εν λόγω εμπορεύματα ή ισοδύναμα αυτών ή προϊόντα υποκατάστασης από τους πιθανούς προμηθευτές της Ένωσης. Για τις αιτήσεις δασμολογικών ποσοτώσεων, η(οι) ονομασία(-ες) του(-ων) παραγωγού(-ών) της Ένωσης πρέπει να αναγράφεται(-ονται) στην αίτηση.

Οι αιτούντες πρέπει επίσης να παρέχουν στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες που θα της επιτρέψουν να εξετάσει την αίτηση βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση. Για πρακτικούς λόγους, δεν είναι δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη οι αιτήσεις όταν το υπολογιζόμενο ποσό των εισαγωγικών δασμών που δεν θα εισπραχθούν είναι μικρότερο των 15 000 EUR κατ' έτος. Οι επιχειρήσεις μπορούν να συνενωθούν για να επιτύχουν το εν λόγω όριο.

⁽¹⁾ Για διευκρινίσεις σχετικά με την έννοια των συνδεδεμένων μερών βλ. άρθρο 143 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1).

3.6. Τα τρέχοντα υπόλοιπα των δασμολογικών ποσοστώσεων είναι διαθέσιμα σε ημερήσια βάση στο διαδίκτυο στην πύλη EUROPA: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm, με κλικ στη λέξη «quota».

Τα ενοποιημένα παραρτήματα των κανονισμών για τις δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις, ο κατάλογος των νέων αιτήσεων και οι διευθύνσεις των οικείων υπηρεσιών των κρατών μελών θα είναι επίσης διαθέσιμα στον ίδιο εξυπηρετητή.

4. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Από την αποκτηθείσα πείρα στον τομέα αυτόν συνάγεται ότι ο καλύτερος τρόπος διαχείρισης του συγκεκριμένου τομέα συνίσταται στη συγκέντρωση των αιτήσεων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι, μετά την έγκρισή τους, οι νέες δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις, καθώς και οι τροποποιήσεις, αρχίζουν να ισχύουν είτε την 1η Ιανουαρίου είτε την 1η Ιουλίου κάθε έτους. Η εν λόγω συγκέντρωση διευκολύνει την επεξεργασία των εν λόγω μέτρων στο πλαίσιο του TARIC (integrated Tariff of the European Communities — ολοκληρωμένο δασμολόγιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων) και, κατά συνέπεια, την εφαρμογή τους από τα κράτη μέλη. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα καταβάλει κάθε προσπάθεια να παρουσιάσει τις προτάσεις της σχετικά με τις δασμολογικές αναστολές και ποσοστώσεις στο Συμβούλιο εντός της κατάλληλης προθεσμίας, ώστε να δημοσιευθούν οι σχετικοί κανονισμοί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* πριν από την έναρξη ισχύος τους.

4.1. Διαβίβαση των νέων αιτήσεων

4.1.1. Οι αιτήσεις διαβιβάζονται σε μία κεντρική υπηρεσία σε κάθε κράτος μέλος. Οι διευθύνσεις των υπηρεσιών βρίσκονται μέσω του ακόλουθου συνδέσμου: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqSusp.jsp?Lang=en#Who. Τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να εξασφαλίζουν ότι οι αιτήσεις πληρούν τους όρους της παρούσας ανακοίνωσης και ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στις αιτήσεις είναι ακριβείς ως προς όλες τις σημαντικές πτυχές. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή μόνον τις αιτήσεις που πληρούν τους όρους οι οποίοι αναφέρονται στην παρούσα ανακοίνωση.

4.1.2. Οι αιτήσεις θα πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή εγκαίρως και να λαμβάνουν υπόψη το χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωση των διαδικασιών αξιολόγησης και δημοσίευσης μιας δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης. Οι ισχύουσες προθεσμίες δημοσιεύονται στο παράρτημα V της παρούσας ανακοίνωσης.

4.1.3. Οι αιτήσεις αποστέλλονται ηλεκτρονικά σε μορφότυπο επεξεργασίας κειμένου χρησιμοποιώντας τα έντυπα του παραρτήματος I. Για να επισπευσθεί η διοικητική επεξεργασία και για την αποτελεσματική διεκπεραίωση των αιτήσεων συνιστάται οι αιτήσεις στη γλώσσα του αιτούντος να συνοδεύονται από αγγλική, γαλλική ή γερμανική μετάφραση (συμπεριλαμβανομένων όλων των συνημμένων εγγράφων).

4.1.4. Όλες οι αιτήσεις πρέπει να συνοδεύονται από δήλωση που να αναφέρει ότι δεν υπόκειται σε σύμβαση παροχής αποκλειστικότητας (βλ. παράρτημα II της παρούσας ανακοίνωσης).

4.1.5. Οι αιτήσεις δασμολογικών αναστολών και ποσοστώσεων εξετάζονται από την Επιτροπή και ζητείται η γνώμη της ομάδας δασμολογικής οικονομίας (ETQG). Η ομάδα συνεδριάζει τουλάχιστον τρεις φορές ανά γύρο (βλ. χρονοδιάγραμμα στο παράρτημα V της παρούσας ανακοίνωσης) για να συζητήσει όσον αφορά τις αιτήσεις υπό την αιγίδα της Επιτροπής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τη φύση των υπό εξέταση προϊόντων.

4.1.6. Η διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 3.3 της ανακοίνωσης δεν απαλλάσσει τον αιτούντα από την υποχρέωση να αναφέρει με σαφήνεια ποιο είδος μέτρου ζητά (δηλ. δασμολογική αναστολή ή ποσόστωση) για τις αιτήσεις ποσόστωσης, ο προβλεπόμενος όγκος αποτελεί μέρος της αίτησης.

4.1.7. Η περιγραφή του προϊόντος θα πρέπει να γίνεται με χρησιμοποίηση των ονομάτων και εκφράσεων της συνδυασμένης ονοματολογίας ή, αν δεν αυτές δεν είναι κατάλληλες, του διεθνούς οργανισμού τυποποίησης (ISO), της κοινής διεθνούς ονομασίας (INN), της διεθνούς ένωσης καθαρής και εφαρμοσμένης χημείας (IUPAC), του ευρωπαϊκού τελωνειακού καταλόγου χημικών ουσιών (ECCS) ή των ονομάτων του δείκτη χρωμάτων (CI).

4.1.8. Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται θα πρέπει να είναι εκείνες που αναφέρονται στη συνδυασμένη ονοματολογία και, εάν δεν υπάρχουν συμπληρωματικές μονάδες, εκείνες που αναφέρονται στο διεθνές σύστημα μονάδων (SI). Εάν για την περιγραφή των αιτούμενων εμπορευμάτων είναι αναγκαίο να αναφερθούν μέθοδοι δοκιμών και πρότυπα, αυτά θα πρέπει να είναι διεθνώς αναγνωρισμένα. Εμπορικά σήματα, πρότυπα ποιότητας του εσωτερικού της εταιρείας, προδιαγραφές προϊόντων, κωδικοί ειδών ή παρόμοιοι όροι δεν γίνονται δεκτά.

4.1.9. Η Επιτροπή μπορεί να απορρίψει τις αιτήσεις σε περίπτωση που οι παραπλανητικές περιγραφές των προϊόντων δεν έχουν διορθωθεί έως τη δεύτερη συνεδρίαση της ETQG.

4.1.10. Οι αιτήσεις δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης πρέπει να συνοδεύονται από όλα τα έγγραφα που κρίνονται αναγκαία για τον ενδελεχή έλεγχο των προτεινόμενων μέτρων (δελτία τεχνικών στοιχείων, επεξηγηματικά φυλλάδια, εμπορικά έντυπα, στατιστικές, δείγματα κ.λπ.). Όποτε κρίνεται σκόπιμο, η Επιτροπή μπορεί να καλέσει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να υποβάλει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με αίτηση δασμολογικής αναστολής, τις οποίες θεωρεί ουσιαστικές για την προετοιμασία πρότασης προς το Συμβούλιο.

Σε περίπτωση ελλিপών δεδομένων και εγγράφων τεκμηρίωσης ο αιτών μπορεί να τα προσκομίσει έως την ημερομηνία της δεύτερης συνεδρίασης της ETQG· εάν δεν προσκομιστούν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, η Επιτροπή μπορεί

να απορρίψει την αίτηση. Οι αντιρρήσεις όσον αφορά τις εν λόγω ατελείς αιτήσεις πρέπει να υποβάλλονται το αργότερο κατά την τρίτη συνεδρίαση.

4.1.11. Εάν κάποια πληροφορία έχει εμπιστευτικό χαρακτήρα, θα πρέπει να φέρει σαφή σχετική επισήμανση και θα πρέπει να προσδιορίζεται ο βαθμός εμπιστευτικότητας (δηλαδή, για χρήση μόνον από την Επιτροπή, μόνο για ενημέρωση των μελών της ETQG). Εντούτοις, ο πρόεδρος της ETQG μπορεί να κοινοποιεί τις εν λόγω πληροφορίες σε άλλο κράτος μέλος ή υπηρεσία της Επιτροπής κατόπιν ρητής αίτησης του(-ης) τελευταίου(-ας), αλλά μόνο κατόπιν ρητής άδειας του εκπροσώπου του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για τη συγκεκριμένη πληροφορία. Οι εκπρόσωποι της ETQG και οι υπάλληλοι της Επιτροπής οφείλουν να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του εμπιστευτικού χαρακτήρα της εν λόγω πληροφορίας.

Ωστόσο, μια αίτηση δεν λαμβάνεται υπόψη εάν για κάποιο λόγο δεν είναι δυνατό να υποβληθεί για λεπτομερή συζήτηση κάποιο βασικό στοιχείο (ιδίως για να προστατευτούν οι «εμπιστευτικές πληροφορίες της εταιρείας» σχετικά π.χ. με τις διαδικασίες παραγωγής, τον χημικό τύπο ή τη σύνθεση κ.λπ.)

4.2. Διαβίβαση των αιτήσεων παράτασης

4.2.1. Οι αιτήσεις πρέπει να διαβιβάζονται ηλεκτρονικά σε μορφότυπο επεξεργασίας κειμένου χρησιμοποιώντας το έντυπο του παραρτήματος III στην κεντρική υπηρεσία κάθε κράτους μέλους (βλ. σύνδεσμο στο σημείο 4.1.1.), όπου και εξετάζονται για να εξασφαλιστεί ότι πληρούν τους όρους της παρούσας ανακοίνωσης. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν, με δική τους ευθύνη, ως προς το ποιες αιτήσεις θα αποσταλούν στην Επιτροπή. Οι ισχύουσες προθεσμίες δημοσιεύονται στο παράρτημα V της παρούσας ανακοίνωσης.

4.2.2. Οι διοικητικές ρυθμίσεις που αφορούν τις νέες αιτήσεις εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, για τις αιτήσεις παράτασης.

4.3. Αιτήσεις για τροποποιήσεις των μέτρων ή για την αύξηση των όγκων των δασμολογικών ποσοστώσεων

Η υποβολή των αιτήσεων για τροποποίηση της περιγραφής του προϊόντος μιας δασμολογικής αναστολής ή ποσόστωσης και η λήψη των σχετικών αποφάσεων πρέπει να πραγματοποιούνται δύο φορές το χρόνο σύμφωνα με τις προθεσμίες που ισχύουν για τις νέες αιτήσεις (βλ. παράρτημα V).

Οι αιτήσεις για αύξηση του όγκου μιας υπάρχουσας δασμολογικής ποσόστωσης μπορούν να υποβάλλονται και να εγκρίνονται ανά πάσα στιγμή και, εφόσον εγκριθούν από τα κράτη μέλη, μπορούν να δημοσιεύονται στον προσεχή κανονισμό, την 1η Ιανουαρίου ή

την 1η Ιουλίου. Για τις αιτήσεις αυτές δεν έχει ταχθεί προθεσμία για τη διατύπωση αντιρρήσεων.

4.4. Διεύθυνση της Επιτροπής στην οποία πρέπει να διαβιβάζονται οι αιτήσεις

European Commission

Directorate-General for Taxation and Customs Union

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

Οι αιτήσεις που αφορούν άλλες υπηρεσίες της Επιτροπής θα διαβιβάζονται σε αυτές.

4.5. Διαβίβαση των αντιρρήσεων

4.5.1. Οι αντιρρήσεις διαβιβάζονται στην κεντρική υπηρεσία κάθε κράτους μέλους (βλ. σύνδεσμο στο σημείο 4.1.1.), όπου και εξετάζονται για να εξασφαλιστεί ότι πληρούν τους όρους της παρούσας ανακοίνωσης. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν με ίδια ευθύνη ως προς το ποιες αντιρρήσεις θα υποβάλουν μέσω του συστήματος CIRCA στα μέλη της ETQG και στην Επιτροπή.

4.5.2. Οι αντιρρήσεις πρέπει να υποβάλλονται ηλεκτρονικά σε μορφότυπο επεξεργασίας κειμένου χρησιμοποιώντας το έντυπο του παραρτήματος IV. Οι ισχύουσες προθεσμίες δημοσιεύονται στο παράρτημα V της παρούσας ανακοίνωσης.

4.5.3. Η Επιτροπή μπορεί να απορρίψει μια αντίρρηση εάν αυτή υποβληθεί καθυστερημένα, εάν το έντυπο δεν έχει συμπληρωθεί σωστά, εάν δεν υποβλήθηκαν τα ζητούμενα δείγματα, εάν δεν πραγματοποιήθηκαν επαφές μεταξύ της εταιρείας που προβάλλει την αντίρρηση και της εταιρείας που υποβάλλει την αίτηση σε εύθετο χρόνο (περίπου 15 εργάσιμες ημέρες), ή εάν το έντυπο της αντίρρησης περιέχει παραπλανητικές ή ανακριβείς πληροφορίες.

4.5.4. Σε περίπτωση που η εταιρεία η οποία προέβαλε την αντίρρηση και η εταιρεία που υπέβαλε την αίτηση δεν μπορούν να επικοινωνήσουν (π.χ. νομοθεσία περί ανταγωνισμού) η Γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης της Επιτροπής θα ενεργήσει ως αμερόληπτος διαιτητής σε περιπτώσεις που συνιστάται, θα συμμετάσχουν άλλες υπηρεσίες της Επιτροπής.

4.5.5. Το κράτος μέλος που ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος πρέπει να μεριμνήσει για την έναρξη των επαφών της εταιρείας και πρέπει να μπορεί να το αποδείξει, εάν ζητηθεί από την Επιτροπή ή από τα μέλη της ETQG.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Έντυπο:

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗ/ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗ (Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει)

(Κράτος μέλος:)

Μέρος Ι

(θα δημοσιευτεί στον δικτυακό τόπο της ΓΔ TAXUD)

1. Κωδικός συνδυασμένης ονοματολογίας:
2. Ακριβής περιγραφή του προϊόντος βάσει των δασμολογικών κριτηρίων:
Μόνο για χημικά προϊόντα (κυρίως κεφάλαια 28 + 29 της συνδυασμένης ονοματολογίας):
 3. i) Αριθ. CUS (αριθμός αναφοράς του ευρωπαϊκού τελωνειακού καταλόγου χημικών ουσιών)
 - ii) Αριθ. CAS (αριθμός μητρώου της υπηρεσίας Chemical Abstract)
 - iii) Άλλος αριθ.:

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗ/ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗ (Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει)

(Κράτος μέλος:)

Μέρος ΙΙ

(δημοσιοποιείται στα μέλη της ETQG)

4. Περαιτέρω πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένης της εμπορικής ονομασίας, του τρόπου λειτουργίας, της προβλεπόμενης χρήσης του εισαγόμενου προϊόντος, του τύπου προϊόντος στο οποίο θα ενσωματωθεί και της τελικής χρήσης του εν λόγω προϊόντος:
Μόνο για τα χημικά προϊόντα:
5. Συντακτικός τύπος:
6. Τα προϊόντα υπάγονται σε δίπλωμα ευρεσιτεχνίας:
Ναι/Όχι
Εάν ναι, να αναφέρετε τον αριθμό του διπλώματος ευρεσιτεχνίας και της εκδούσας αρχής:
7. Τα προϊόντα υπάγονται σε μέτρο αντιντάμπινγκ/σε μέτρο κατά των επιδοτήσεων:
Ναι/Όχι
Εάν ναι, να εξηγηθούν αναλυτικά οι λόγοι υποβολής της αίτησης δασμολογικής αναστολής/ποσόστωσης:
8. Ονομασίες και διευθύνσεις εταιρειών που είναι γνωστές στην ΕΕ με τις οποίες πραγματοποιήθηκαν επαφές με σκοπό την προσφορά όμοιων ή ισοδύναμων προϊόντων ή προϊόντων υποκατάστασης (υποχρεωτικό για τις αιτήσεις χορήγησης ποσοστώσεων):
Ημερομηνίες και αποτελέσματα αυτών των επαφών:
Λόγοι για τους οποίους τα προϊόντα αυτών των εταιρειών δεν είναι κατάλληλα για την προβλεπόμενη χρήση:
9. Υπολογισμός του όγκου της δασμολογικής ποσόστωσης
Ετήσια κατανάλωση του αιτούντος:
Ετήσια παραγωγή ΕΕ:
Αιτούμενος όγκος της δασμολογικής ποσόστωσης:
10. Ειδικές παρατηρήσεις
 - i) αναφορά παρόμοιων δασμολογικών αναστολών ή ποσοστώσεων:
 - ii) αναφορά υπαρχουσών δεσμευτικών δασμολογικών πληροφοριών:
 - iii) άλλες παρατηρήσεις:

ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΣΤΟΛΗ/ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗ (Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει)

(Κράτος μέλος:)

Μέρος III

(μόνο για την Επιτροπή)

11. Αίτηση που υποβάλλεται από:

Διεύθυνση:

Τηλ./Φαξ:

E-mail:

12. Προβλεπόμενες εισαγωγές ανά έτος για το 20XX (πρώτο έτος της αιτούμενης περιόδου ισχύος):

— αξία (σε ευρώ):

— ποσότητα (σε βάρος και συμπληρωματική μονάδα εάν ισχύει για τον συγκεκριμένο κωδικό ΣΟ):

13. Τρέχουσες εισαγωγές (για το έτος 20XX — 2) (το έτος που προηγείται εκείνου στη διάρκεια του οποίου υποβάλλεται η αίτηση):

— αξία (σε ευρώ):

— ποσότητα (σε βάρος και συμπληρωματική μονάδα εάν ισχύει για τον συγκεκριμένο κωδικό ΣΟ):

14. Ισχύων δασμολογικός συντελεστής κατά την περίοδο της αίτησης (συμπεριλαμβάνονται οι προτιμησιακές συμφωνίες και οι συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών, εάν υπάρχουν για την καταγωγή των αιτούμενων εμπορευμάτων):

Δασμός τρίτης χώρας:

Ισχύων προτιμησιακός δασμολογικός συντελεστής: ναι/όχι (εάν ναι, δασμολογικός συντελεστής: ...)

15. Εκτιμώμενοι μη εισπραττόμενοι δασμοί (σε ευρώ) σε ετήσια βάση:

16. Καταγωγή των αιτούμενων εμπορευμάτων:

Ονομασία του παραγωγού εκτός ΕΕ:

Χώρα:

17. Ονομασίες και διευθύνσεις του χρήστη στην ΕΕ:

Διεύθυνση:

Τηλ./Φαξ:

E-mail:

18. Δήλωση του ενδιαφερομένου ότι τα προϊόντα εισαγωγής δεν αποτελούν αντικείμενο σύμβασης αποκλειστικότητας (να επισυναφθεί το συμπληρωματικό έγγραφο — βλ. παράρτημα II της παρούσας ανακοίνωσης) (υποχρεωτικά):

Παράρτηματα (πληροφοριακά δελτία δεδομένων για τα προϊόντα, επεξηγηματικά φυλλάδια, διαφημιστικά φυλλάδια κ.λπ.)

Αριθμός σελίδων:

Παρατήρηση: Εάν κάποια από τις πληροφορίες του μέρους I ή II έχει εμπιστευτικό χαρακτήρα, πρέπει να προστεθούν ξεχωριστές σελίδες οι οποίες να φέρουν τη σχετική σαφή επισήμανση. Ο βαθμός της εμπιστευτικότητας πρέπει επίσης να προσδιορίζεται στο εξώφυλλο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Έντυπο:

ΔΗΛΩΣΗ ΜΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (*)

Όνομασία:

Διεύθυνση:

Τηλ./Φαξ:

E-mail:

Όνοματεπώνυμο και ιδιότητα του υπογράφοντος:

Ο υπογεγραμμένος δηλώνω, εξ ονόματος τ... (ονομασία της εταιρείας) ότι το (τα) ακόλουθο(-α) προϊόν(-τα)

[περιγραφή του(-ων) προϊόντος(-ων)]

δεν υπόκειται/δεν υπόκεινται σε σύμβαση παροχής αποκλειστικότητας.

(Υπογραφή, ημερομηνία)

(*) Οι συμβάσεις παροχής αποκλειστικότητας είναι συμβάσεις οι οποίες εμποδίζουν τις λοιπές εταιρείες πλην της εταιρείας του αιτούντος να εισάγουν το(-α) προϊόν(-τα) που αποτελεί(-ούν) το αντικείμενο της αίτησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Έντυπο:

ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ

(Κράτος μέλος:)

Μέρος Ι

(δημόσιο)

Κωδικός συνδυασμένης ονοματολογίας (ΣΟ) ή κωδικός TARIC:

Ακριβής περιγραφή του προϊόντος:

Μέρος ΙΙ

Αίτηση που υποβάλλεται για (Όνομα και διεύθυνση του εισαγωγέα/του χρήστη στην ΕΕ):

Ισχύων δασμολογικός συντελεστής κατά την περίοδο της αίτησης (συμπεριλαμβάνονται οι προτιμησιακές συμφωνίες και οι συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών, εάν υπάρχουν για την καταγωγή των αιτούμενων εμπορευμάτων):

Εισαγωγές (έτος 20XX, πρώτο έτος της αιτούμενης νέας περιόδου ισχύος):

— αξία (σε ευρώ):

— ποσότητα (σε βάρος και συμπληρωματική μονάδα εάν ισχύει για τον συγκεκριμένο κωδικό ΣΟ):

Εκτίμηση των μη εισπραττόμενων δασμών (σε ευρώ) σε ετήσια βάση:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Έντυπο:**ΑΝΤΙΡΡΗΣΗ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ/ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗΣ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗΣ (διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει)**

(Κράτος μέλος: _____)

Μέρος I

Αίτηση αριθ.:

Κωδικός ΣΟ:

Περιγραφή των εμπορευμάτων:

Αριθ. καταχώρισης:

- Επί του παρόντος τα εμπορεύματα παράγονται στην Ένωση ή στην Τουρκία και είναι διαθέσιμα στην αγορά.
- Επί του παρόντος υπάρχουν διαθέσιμα ισοδύναμα προϊόντα ή προϊόντα υποκατάστασης στο εσωτερικό της Ένωσης ή στην Τουρκία.

Επεξηγηματικά σχόλια (διαφορές, γιατί και πώς αυτά τα προϊόντα μπορούν να αντικαταστήσουν το προϊόν το οποίο αφορά η αίτηση):

Πρέπει να επισυναφθούν δελτία τεχνικών στοιχείων που να αποδεικνύουν τα χαρακτηριστικά και την ποιότητα του προσφερόμενου προϊόντος.

- Άλλα:

Προτεινόμενος συμβιβασμός (επεξηγηματικά σχόλια):

Μεταφορά σε δασμολογική ποσόστωση:

Προτεινόμενος όγκος της ποσόστωσης:

Μερική δασμολογική αναστολή:

Προτεινόμενος δασμολογικός συντελεστής:

Άλλες προτάσεις:

Παρατηρήσεις:

Εταιρεία η οποία επί του παρόντος παράγει όμοιο ή ισοδύναμο προϊόν ή προϊόν υποκατάστασης εντός της ΕΕ ή στην Τουρκία

Ονομασία της εταιρείας:

Αρμόδιο πρόσωπο:

Διεύθυνση:

Τηλ.:

Φαξ:

E-mail:

Εμπορική ονομασία προϊόντος:

ΑΝΤΙΡΡΗΣΗ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΣΤΟΛΗΣ/ΔΑΣΜΟΛΟΓΙΚΗΣ ΠΟΣΟΣΤΩΣΗΣ (διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει)

(Κράτος μέλος: _____)

Μέρος II

Παραγωγική ικανότητα (διαθέσιμο για την αγορά: για παράδειγμα, που δεν δεσμεύεται στο εσωτερικό της εταιρείας ή που δεν δεσμεύεται από συμβάσεις):

Επί του παρόντος:

Εντός των προσεχών 6 μηνών:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Χρονοδιάγραμμα για τη διαχείριση των αιτήσεων αυτόνομων δασμολογικών αναστολών και ποσοτώσεων

α) Νέες αιτήσεις και εκ νέου υποβαλλόμενες αιτήσεις

	Γύρος Ιανουαρίου	Γύρος Ιουλίου
Έναρξη ισχύος των αιτούμενων δασμολογικών αναστολών ή ποσοτώσεων	1.1.20xx	1.7.20xx
Οι αιτήσεις πρέπει να διαβιβαστούν στην Επιτροπή το αργότερο έως τις	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Πρώτη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 20.4.20xx-1 και 15.5.20xx-1	Μεταξύ 20.10.20xx-1 και 15.11.20xx-1
Δεύτερη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 5.6.20xx-1 και 15.6.20xx-1	Μεταξύ 5.12.20xx-1 και 20.12.20xx-1
Τρίτη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 5.7.20xx-1 και 15.7.20xx-1	Μεταξύ 20.1.20xx και 30.1.20xx
Πρόσθετη συνεδρίαση της ETQG (προαιρετική) για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 1.9.20xx-1 και 15.9.20xx-1	Μεταξύ 15.2.20xx και 28.2.20xx
Οι αντιρρήσεις για νέες αιτήσεις πρέπει να υποβληθούν γραπτώς το αργότερο έως την		Δεύτερη συνεδρίαση της ETQG
Οι αντιρρήσεις για τρέχοντα μέτρα πρέπει να υποβληθούν γραπτώς το αργότερο έως την		Πρώτη συνεδρίαση της ETQG

β) Αιτήσεις παράτασης

Ημερομηνία παράτασης των υφιστάμενων δασμολογικών αναστολών	1.1.20xx
Οι αιτήσεις πρέπει να διαβιβαστούν στην Επιτροπή το αργότερο έως τις	15.4.20xx-1
Πρώτη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 20.4.20xx-1 και 15.5.20xx-1
Δεύτερη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 5.6.20xx-1 και 15.6.20xx-1
Τρίτη συνεδρίαση της ETQG για συζήτηση σχετικά με τις αιτήσεις	Μεταξύ 5.7.20xx-1 και 15.7.20xx-1
Οι αντιρρήσεις για τις παρατάσεις πρέπει να υποβληθούν γραπτώς το αργότερο έως την	Πρώτη συνεδρίαση της ETQG

IV

(Πληροφορίες)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΕΡΧΟΜΕΝΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ, ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

12 Δεκεμβρίου 2011

(2011/C 363/03)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα	Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	AUD	αυστραλιανό δολάριο
	1,3251		1,3104
JPY	ιαπωνικό γιεν	CAD	καναδικό δολάριο
	103,12		1,3576
DKK	δανική κορόνα	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ
	7,4361		10,3109
GBP	λίρα στερλίνα	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο
	0,84800		1,7293
SEK	σουηδική κορόνα	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης
	9,0525		1,7193
CHF	ελβετικό φράγκο	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν
	1,2349		1 523,48
ISK	ισλανδική κορόνα	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ
			10,9105
NOK	νορβηγική κορόνα	CNY	κινεζικό γιουάν
	7,7015		8,4284
BGN	βουλγαρικό λεβ	HRK	κροατικό κούνα
	1,9558		7,4975
CZK	τσεχική κορόνα	IDR	ινδονησιακή ρουπία
	25,578		11 987,73
HUF	ουγγρικό φιορίνι	MYR	μαλαισιανό ρίγκιτ
	305,16		4,1946
LTL	λιθουανικό λίτας	PHP	πέσο Φιλιππινών
	3,4528		57,842
LVL	λεττονικό λατ	RUB	ρωσικό ρούβλι
	0,6979		41,8289
PLN	πολωνικό ζλότι	THB	ταϊλανδικό μπατ
	4,5395		41,277
RON	ρουμανικό λέι	BRL	ρεάλ Βραζιλίας
	4,3491		2,4068
TRY	τουρκική λίρα	MXN	μεξικανικό πέσο
	2,4687		18,2660
		INR	ινδική ρουπία
			70,0470

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

V

(Γνωστοποιήσεις)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση σχετικά με την επικείμενη λήξη της ισχύος ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ

(2011/C 363/04)

1. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009 ⁽¹⁾, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή γνωστοποιεί ότι, αν δεν κινηθεί επανεξέταση σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία, τα μέτρα αντιντάμπινγκ που αναφέρονται κατωτέρω θα λήξουν την ημερομηνία που καθορίζεται στον κατωτέρω πίνακα.

2. Διαδικασία

Οι παραγωγοί της Ένωσης μπορούν να υποβάλουν γραπτή αίτηση επανεξέτασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να περιέχει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η λήξη της ισχύος των μέτρων είναι πιθανόν να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη του ντάμπινγκ και της ζημίας.

Στην περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να επανεξετάσει τα εν λόγω μέτρα, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς, οι αντιπρόσωποι της εξάγουσας χώρας και οι παραγωγοί της Ένωσης θα έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν, να αντικρούσουν ή να σχολιάσουν τα στοιχεία που παρατίθενται στην αίτηση επανεξέτασης.

3. Προθεσμία

Οι παραγωγοί της Ένωσης μπορούν να υποβάλουν γραπτή αίτηση επανεξέτασης βάσει των ανωτέρω, η οποία πρέπει να περιέλθει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾, μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης και το αργότερο τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στον πίνακα που ακολουθεί.

4. Η παρούσα ανακοίνωση δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009.

Προϊόν	Χώρα(-ες) καταγωγής ή εξαγωγής	Μέτρα	Παραπομπή	Ημερομηνία λήξης ⁽¹⁾
Συρματόσχοινα και καλώδια από σίδηρο ή χάλυβα	Ρωσική Ομοσπονδία	Δασμός αντιντάμπινγκ	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1279/2007 του Συμβουλίου (ΕΕ L 285 της 31.10.2007, σ. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ Το μέτρο λήγει τα μεσάνυχτα της ημέρας που αναφέρεται στην παρούσα στήλη.

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

⁽²⁾ Φαξ +32 22956505.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κρατική ενίσχυση SA.32009 (11/C) (πρώην 10/N) — LIP — Ενίσχυση στη BMW Λειψία

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2011/C 363/05)

Με επιστολή της 13ης Ιουλίου 2011 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γερμανία την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σχετικά με την προαναφερόμενη ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί της ενίσχυσης για την οποία η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην παρακάτω διεύθυνση:

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

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στη Γερμανία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Στις 30 Νοεμβρίου 2010, οι γερμανικές αρχές γνωστοποίησαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση περιφερειακού χαρακτήρα στη BMW AG για μια επένδυση στη Λειψία, περιοχή ενισχυόμενης δυνάμει του γερμανικού χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων με το τυποποιημένο ανώτατο όριο περιφερειακής ενίσχυσης για τις μεγάλες επιχειρήσεις που ανερχόταν σε 30 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης κατά τη στιγμή της κοινοποίησης.

Το σχέδιο αποσκοπεί στην επέκταση των σημερινών εγκαταστάσεων παραγωγής. Η BMW προτίθεται να κατασκευάσει νέα εγκατάσταση παραγωγής για την κατασκευή ηλεκτρικών αυτοκινήτων με αμαξώματα από πλαστικά υλικά ενισχυμένα με ίνες άνθρακα, τα οποία αποτελούν εντελώς καινοτόμα προϊόντα που δεν έχουν κατασκευα-

στεί στο παρελθόν. Η επένδυση αφορά δύο μοντέλα: το μοντέλο i3 Mega City Vehicle (MCV) και το μοντέλο σπορ i8. Το Mega City Vehicle (MCV) είναι ένα ηλεκτρικό όχημα με συσσωρευτή (Battery Electric Vehicle/BEV), δηλαδή κινείται αποκλειστικά σε ηλεκτρική ενέργεια αποθηκευμένη στον συσσωρευτή του. Το μοντέλο σπορ είναι επαναφορτιζόμενο από το δίκτυο (Plug-in) υβριδικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο (Plug-in Hybrid Electric Vehicle/PHEV), το οποίο, εκτός από τον συσσωρευτή, διαθέτει επίσης ένα μικρό αλλά αποδοτικό (συμβατικό) κινητήρα καύσης.

Η επένδυση άρχισε το 2009 και η ολοκλήρωσή της προβλέπεται για το 2013/2014. Οι επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες του σχεδίου σε τρέχουσα αξία ανέρχονται σε 368,01 εκατ. EUR. Η προτεινόμενη ενίσχυση των 46 εκατ. EUR αντιπροσωπεύει σε καθαρή τρέχουσα αξία ένταση ενίσχυσης 12,5 % και κατά συνέπεια δεν υπερβαίνει το ισχύον ανώτατο όριο έντασης της ενίσχυσης 13,5 %.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

Η ενίσχυση πληροί όλα τα τυπικά κριτήρια συμβατότητας που εφαρμόζονται στις περιφερειακές ενισχύσεις

Ωστόσο, βάσει των ισχυουσών κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα (εφεξής «ΚΓΠΕ») ⁽¹⁾, η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει περιφερειακές ενισχύσεις για επενδυτικά σχέδια που πρέπει να κοινοποιούνται ατομικά κατά την προκαταρκτική εξέταση μόνον εάν οι έλεγχοι οι λεγόμενοι του «μεριδίου αγοράς» και «της παραγωγικής ικανότητας σε μια υποτοπική αγορά» [έλεγχοι που αναφέρονται στο σημείο 68 α) και β)] καταλήξουν σε ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Σύμφωνα με τη Γερμανία, το κοινοποιηθέν επενδυτικό σχέδιο πρέπει να απαλλαγεί από τους ελέγχους που αναφέρονται στο σημείο 68 α) και β) των ΚΓΠΕ, επειδή η υποσημείωση 65 των κατευθυντηρίων γραμμών προβλέπει αυτήν την απαλλαγή στην περίπτωση που ο δικαιούχος της ενίσχυσης δημιουργεί νέα αγορά προϊόντος. Η Επιτροπή διαπιστώνει τον καινοτόμο χαρακτήρα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων με αμαξώματα από πλαστικά υλικά ενισχυμένα με ίνες άνθρακα, αλλά, επειδή η BMW δεν είναι ο μοναδικός ούτε και ο πρώτος παραγωγός τέτοιων οχημάτων, αμφιβάλλει κατά πόσον η υποσημείωση μπορεί να εφαρμοστεί στη BMW και καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις γι' αυτό το ζήτημα. Διενήργησε τους ελέγχους για τους σκοπούς της προκαταρκτικής εξέτασης, αλλά θα επανέλθει στο θέμα αυτό κατά την επίσημη έρευνα.

Η αγορά σχετικού προϊόντος και η γεωγραφική αγορά δυνάμει του σημείου 68 α) των ΚΓΠΕ

Επειδή πρόκειται για την πρώτη κοινοποιηθείσα υπόθεση περιφερειακών ενισχύσεων για τα καινοτόμα ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα (BEV/PHEV) με αμαξώματα από πλαστικά υλικά ενισχυμένα με ίνες άνθρακα, η Επιτροπή αντιμετώπισε σοβαρές δυσκολίες για να καθορίσει την αγορά σχετικού προϊόντος και τη γεωγραφική αγορά. Ειδικότερα, δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε οριστική γνώμη για το κατά πόσον η αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων συνιστά ανεξάρτητη αγορά προϊόντος, ή αποτελεί τμήμα της-συνολικής αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων χωρίς να γίνεται διάκριση του τρόπου πρόωσης. Αφενός, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκαταστάσεως από την πλευρά της προσφοράς μεταξύ ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου με αμαξώμα από πλαστικά υλικά ενισχυμένα με ίνες άνθρακα και ενός συμβατικού αυτοκινήτου εξοπλισμένου με κινητήρα καύσης με μεταλλικό αμαξώμα, δεδομένου ότι αυτοί οι δύο τύποι οχημάτων παράγονται σε χωριστές γραμμές παραγωγής που προϋποθέτουν διαφορετικούς κύκλους παραγωγής και εφαρμόζουν εντελώς διαφορετικές τεχνολογίες. Επιπλέον, η αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά από εκείνα της αγοράς αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα καύσης. Αφετέρου, η Επιτροπή διαπιστώνει κάποιο βαθμό δυνατότητας υποκαταστάσεως από την πλευρά της ζήτησης, παρά τη σημαντικά υψηλότερη τιμή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετώπισε η Επιτροπή κατά τον καθορισμό της αγοράς του σχετικού προϊόντος ήταν η κατάταξη των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στις διάφορες κατηγορίες μοντέλων επιβατικών αυτοκινήτων, οι οποίες είχαν καθοριστεί κατά το παρελθόν για τα αυτοκίνητα που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα καύσης.

Για τον καθορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, η Επιτροπή εξέτασε τις διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των χαρακτηριστικών της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων και εκείνων της αγοράς αυτοκινήτων εξοπλισμένων με κινητήρα καύσης. Θεωρεί ότι, με βάση αυτήν την εξέταση, η αγορά των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι

πολύ μεγαλύτερη από το έδαφος του ΕΟΧ, αλλά δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε οριστικό συμπέρασμα για το ζήτημα.

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις για τα ακόλουθα ζητήματα:

α) Ορισμός της αγοράς σχετικού προϊόντος: η αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων συνιστά χωριστή αγορά ή αποτελεί τμήμα της συνολικής αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων· το μοντέλο i8 του επαναφορτιζόμενου από το δίκτυο (Plug-in) υβριδικού ηλεκτρικού αυτοκινήτου συνιστά χωριστή αγορά ή πρέπει να συμπεριληφθεί στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή (BEV)-κατάταξη των ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε κατηγορίες μοντέλων που έχουν καθοριστεί για τα αυτοκίνητα που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα καύσης ή σύμφωνα με στοιχεία που θα αποτελέσουν τη βάση για τον καθορισμό νέας κατηγορίας σε ό,τι αφορά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

β) Ο καθορισμός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων λαμβανομένων υπόψη των εμπορικών συναλλαγών και των φραγμών του εμπορίου, ειδικότερα σε σύγκριση με τα επιβατικά οχήματα που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα καύσης.

Το κριτήριο μεριδίου αγοράς δυνάμει του σημείου 68 α) των κατευθυντηρίων γραμμών

Στο πλαίσιο αυτού του ελέγχου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι ο δικαιούχος μέτρου ενίσχυσης που χορηγείται για μεγάλο επενδυτικό σχέδιο δεν αντιπροσώπευε μερίδιο αγοράς μεγαλύτερο από το 25 % στην αγορά σχετικού προϊόντος και τη γεωγραφική αγορά πριν ή/και μετά την επένδυση.

Επειδή η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε οριστικό συμπέρασμα σχετικά με τον καθορισμό της αγοράς σχετικού προϊόντος και της γεωγραφικής αγοράς, διενήργησε τον έλεγχο του μεριδίου αγοράς σε όλες τις εύλογες αγορές, δηλαδή: το σύνολο της αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων [περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή (BEV)-και των επαναφορτιζόμενων από το δίκτυο (Plug-in) υβριδικών ηλεκτρικών αυτοκινήτων (PHEV)] γενικά, το σύνολο της αγοράς των επιβατικών αυτοκινήτων των κατηγοριών μοντέλων B, C, D, F και της συνδυασμένης κατηγορίας C/D (δεδομένου ότι το μοντέλο MCV μπορεί να καταταγεί, με βάση την ταξινόμηση που χρησιμοποιεί η Global Insight, ανάλογα με το μήκος, στις κατηγορίες B και C και ανάλογα με την τιμή στην κατηγορία D, ενώ το μοντέλο σπορ υπάγεται στην κατηγορία F), την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων (για τα BEV/PHEV από κοινού και χωριστά), καθώς και σε γεωγραφικό επίπεδο, την παγκόσμια αγορά και την αγορά ΕΟΧ. Οι πηγές από τις οποίες προέρχονται τα στοιχεία για την αγορά ήταν κυρίως η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών (ACEA) για τα αυτοκίνητα που είναι εφοδιασμένα με κινητήρα καύσης και μελέτες της Deutsche Bank (2008) και του Boston Consulting Group για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι προβλέψεις στην αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων για το 2015 ήταν μάλλον συντηρητικές, εφόσον συνέτιναν στο ότι, το 2015, η αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα αντιστοιχεί στο 1 % της συνολικής αγοράς επιβατικών αυτοκινήτων, και καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την πιθανή εξέλιξη της αγοράς.

Επειδή, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, το μερίδιο αγοράς που κατέχει η BMW υπερβαίνει το 25 % σε ορισμένες από τις πιθανές αγορές, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφασίσει κατά την προκαταρκτική εξέταση, σύμφωνα με το σημείο 68 των ΚΓΠΕ, κατά πόσον το μέτρο είναι συμβατό και είναι αναγκασμένη να κινήσει την επίσημη έρευνα δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

⁽¹⁾ ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

Στην περίπτωση που οι παρατηρήσεις που θα υποβληθούν ύστερα από την κίνηση της επίσημης έρευνας δεν επιτρέψουν στην Επιτροπή να συμπεράνει, χωρίς καμία αμφιβολία, είτε ότι η ενίσχυση μπορεί να απαλλαγεί από την εφαρμογή των ελέγχων δυνάμει του σημείου 68 των ΚΓΠΕ, βάσει των διατάξεων της υποσημείωσης 65 των ΚΓΠΕ, είτε ότι πληρούνται τα κριτήρια του σημείου 68 α) και β), η Επιτροπή θα διεξαγάγει μια αναλυτική αξιολόγηση του επενδυτικού σχεδίου με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για τα κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια ⁽²⁾.

Το κράτος μέλος και τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να υποβάλουν στις παρατηρήσεις τους για την απόφαση έναρξης της διαδικασίας όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τη διεξαγωγή αυτής της αναλυτικής αξιολόγησης και να παρέχουν τις κατάλληλες πληροφορίες και την τεκμηρίωση, όπως απαιτείται από την προαφερόμενη ανακοίνωση για την αναλυτική αξιολόγηση.

KEIMENO THS EPISTOLHS

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

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHLIFEMAßNAHME

2.1 Ziel

3. Im Rahmen der Förderung der regionalen Entwicklung will Deutschland der BMW AG (im Folgenden: ‚BMW‘)

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

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

2.2 Beihilfeempfänger

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

Табелле: 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

Табелле: 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⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κριτήρια για την αναλυτική αξιολόγηση περιφερειακών ενισχύσεων προς μεγάλα επενδυτικά σχέδια (EE C 223 της 16.9.2009, σ. 3).

⁽³⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

2.3 Das Investitionsvorhaben

2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

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

⁽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).

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

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

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

2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

Табелле: 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.

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

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

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

49. Die geplanten beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens in Leipzig betragen abgezinst⁽¹²⁾ 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein 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.

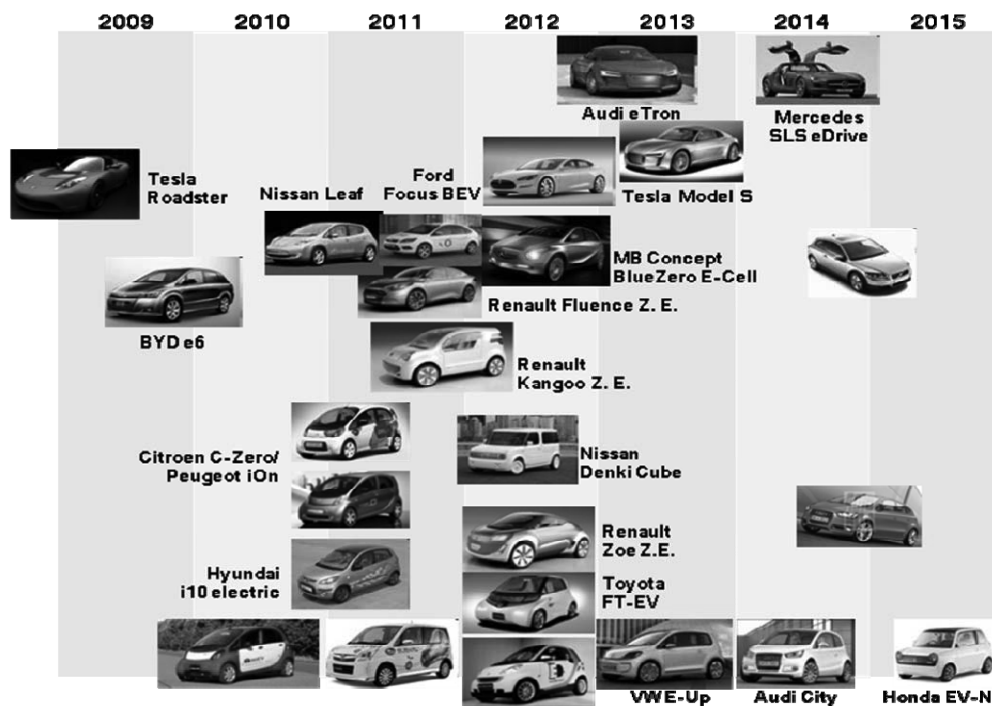
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

76. Gemäß Randnummer 70 der Regionalbeihilfe-Leitlinien sollten für die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien Märkte normalerweise auf Ebene des EWR definiert werden oder, ‘falls diese Daten nicht vorliegen oder nicht relevant sind, auf der Grundlage eines anderen allgemein akzeptierten Marktsegments, für das statistische Daten zur Verfügung stehen’.
77. Deutschland betrachtet den Weltmarkt oder zumindest einen über den EWR hinausgehenden Markt als den räumlich relevanten Markt, da beide BMW-Modelle auf die internationale Nachfrage ausgerichtet sind und die Herstellung von Elektrofahrzeugen bisher auf Europa, die USA und Asien beschränkt ist (laut Deutschland entfallen derzeit rund 50 % der Produktion auf Europa und 30 % auf die USA).
78. Deutschland betont, dass die Dynamik der Entwicklung des Marktes für Elektrofahrzeuge auch von einer weiteren Verschärfung der CO₂-Emissionsvorschriften in bestimmten Ländern abhängt und dass für die Einfuhr von elektrisch angetriebenen Pkw zwar in einigen Staaten (USA, Japan) dieselben Zollsätze vorgesehen sind wie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, während andere Länder (China) viel niedrigere Zollsätze anwenden. Unterschiede bestehen auch bei den Kosten für die Einfuhr von Kohlefasern im Vergleich zu Stahl, der bei der Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor eingesetzt wird. Des

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

⁽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 Ausführungen aus dem EWR) werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

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

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

4. BESCHLUSS

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

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

ΛΟΙΠΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ανακοίνωση σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 732/2008 του Συμβουλίου

Χώρες που επωφελούνται από το ειδικό καθεστώς παροχής κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση από την 1η Ιανουαρίου 2012

(2011/C 363/06)

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 732/2008, της 22ας Ιουλίου 2008, σχετικά με την εφαρμογή συστήματος γενικευμένων δασμολογικών προτιμήσεων από την 1η Ιανουαρίου 2009 ⁽¹⁾ («ο κανονισμός»), του οποίου η ισχύς παρατάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 512/2011 ⁽²⁾, καθιέρωσε το ειδικό καθεστώς κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση («το GSP+»). Ο κανονισμός εξετάζει, δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii), τη δυνατότητα να χορηγηθεί το GSP+ από την 1η Ιανουαρίου 2012 στις αναπτυσσόμενες χώρες που έχουν υποβάλει σχετική αίτηση έως την 31η Οκτωβρίου 2011.

Έως την προθεσμία της 31ης Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή έλαβε αίτηση από τη Δημοκρατία του Πράσινου Ακρωτηρίου, που ζητούσε να υπαχθεί στο ειδικό καθεστώς παροχής κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση από την 1η Ιανουαρίου 2012. Η Επιτροπή εξέτασε την εν λόγω αίτηση, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού, και στις 9 Δεκεμβρίου 2011 εξέδωσε την εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής 2011/830 για τις δικαιούχους χώρες που μπορούν να υπαχθούν στο ειδικό καθεστώς κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση από την 1η Ιανουαρίου 2012, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 732/2008 ⁽³⁾, με την οποία χορηγείται το καθεστώς GSP+ στη Δημοκρατία του Πράσινου Ακρωτηρίου από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως την 31η Δεκεμβρίου 2013 ή έως την ημερομηνία που ορίζεται από τον διάδοχο κανονισμό, αν η ημερομηνία αυτή είναι προγενέστερη.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 του κανονισμού, οι χώρες στις οποίες χορηγήθηκε καθεστώς GSP+ βάσει της απόφασης της Επιτροπής 2008/938/ΕΚ, της 9ης Δεκεμβρίου 2008, για τον κατάλογο των δικαιούχων χωρών που μπορούν να υπαχθούν στο ειδικό καθεστώς παροχής κινήτρων για βιώσιμη ανάπτυξη και χρηστή διακυβέρνηση από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011 ⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2009/454/ΕΚ ⁽⁵⁾ της Επιτροπής και με την απόφαση 2010/318/ΕΕ της Επιτροπής, της 9ης Ιουνίου 2010, για τις δικαιούχους χώρες που μπορούν να υπαχθούν στο ειδικό καθεστώς κινήτρων για την αειφόρο ανάπτυξη και τη χρηστή διακυβέρνηση για την περίοδο από 1ης Ιουλίου 2010 έως 31 Δεκεμβρίου 2011 ⁽⁶⁾, δεν υποχρεώθηκαν να επανυποβάλουν αίτηση για χορήγηση GSP+ δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο iii) και εξακολουθούν να επωφελούνται από το GSP+.

⁽¹⁾ ΕΕ L 211 της 6.8.2008, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 512/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 732/2008 του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2008 σχετικά με την εφαρμογή συστήματος γενικευμένων δασμολογικών προτιμήσεων για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Δεκεμβρίου 2011, (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 28).

⁽³⁾ ΕΕ L 329 της 13.12.2011, σ. 19.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 334 της 12.12.2008, σ. 90.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 149 της 12.6.2009, σ. 78.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 142 της 10.6.2010, σ. 10.

Τιμή συνδρομής 2011 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 100 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	770 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	400 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	300 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

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

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

