

Journal officiel

de l'Union européenne

C 363



Édition
de langue française

Communications et informations

54^e année
13 décembre 2011

Numéro d'information

Sommaire

Page

I Résolutions, recommandations et avis

AVIS

Contrôleur européen de la protection des données

2011/C 363/01

Avis du Contrôleur européen de la protection des données sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le contrôle, par les autorités douanières, du respect des droits de propriété intellectuelle

1

II Communications

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission européenne

2011/C 363/02

Communication de la Commission concernant les suspensions et contingents tarifaires autonomes

6

FR

Prix:
3 EUR

(suite au verso)

IV Informations

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission européenne

2011/C 363/03	Taux de change de l'euro	18
---------------	--------------------------------	----

V Avis

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE COMMERCIALE COMMUNE

Commission européenne

2011/C 363/04	Avis d'expiration prochaine de certaines mesures antidumping	19
---------------	--	----

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Commission européenne

2011/C 363/05	Aide d'État — Allemagne — Aide d'État SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aide en faveur de BMW Leipzig — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE ⁽¹⁾	20
---------------	---	----

AUTRES ACTES

Commission européenne

2011/C 363/06	Note d'information conformément à l'article 10, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil — Pays bénéficiaires du régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance à compter du 1 ^{er} janvier 2012	34
---------------	---	----



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

**CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES
DONNÉES****Avis du Contrôleur européen de la protection des données sur la proposition de règlement du
Parlement européen et du Conseil concernant le contrôle, par les autorités douanières, du respect
des droits de propriété intellectuelle**

(2011/C 363/01)

LE CONTRÔLEUR EUROPÉEN DE LA PROTECTION DES DONNÉES,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 16,

vu la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, et notamment ses articles 7 et 8,

vu la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données ⁽²⁾, et notamment son article 28, paragraphe 2,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT:

1. INTRODUCTION

1. Le 24 mai 2011, la Commission a adopté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant le contrôle, par les autorités douanières, du respect des droits de propriété intellectuelle (ci-après «la proposition»).

1.1. Consultation du Contrôleur européen de la protection des données

2. La Commission a envoyé la proposition au Contrôleur européen de la protection des données (ci-après le «CEPD»), le 27 mai 2011. Le CEPD considère cette communication

comme une demande d'avis à formuler à l'intention des institutions et organes de l'Union européenne, comme cela est prévu à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données [ci-après le «règlement (CE) n° 45/2001»]. Auparavant ⁽³⁾, avant l'adoption de la proposition, la Commission avait donné au CEPD la possibilité de lui faire part de ses observations informelles. Le CEPD se félicite de ce processus, qui a contribué à améliorer le texte en amont du point de vue de la protection des données. En effet, certaines de ces observations ont été prises en compte dans la proposition. Le CEPD se réjouit qu'il soit fait référence à la présente consultation dans le préambule de la proposition.

3. Toutefois, le CEPD tient à insister sur certains éléments du texte qui peuvent encore être améliorés sous l'angle de la protection des données.

1.2. Contexte général

4. La proposition détermine les conditions et procédures d'intervention des autorités douanières lorsque des marchandises soupçonnées de porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle sont ou auraient dû être soumises à la surveillance douanière sur le territoire de l'Union européenne. Elle est destinée à apporter des améliorations au cadre juridique établi par le règlement (CE) n° 1383/2003 ⁽⁴⁾, qu'elle remplacera.

⁽¹⁾ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31 (ci-après la «directive 95/46/CE»).

⁽²⁾ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ En avril 2011.

⁽⁴⁾ Règlement (CE) n° 1383/2003 du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'intervention des autorités douanières à l'égard de marchandises soupçonnées de porter atteinte à certains droits de propriété intellectuelle ainsi que les mesures à prendre à l'égard de marchandises portant atteinte à certains droits de propriété intellectuelle (JO L 196 du 2.8.2003, p. 7).

5. En particulier, la proposition établit la procédure par laquelle les titulaires de droits peuvent adresser une demande aux services douaniers d'un État membre pour qu'ils interviennent dans cet État membre («demande nationale») ou aux services douaniers de plusieurs États membres pour qu'ils interviennent dans leurs États membres respectifs («demande au niveau de l'Union»). Dans ce contexte, par «intervenir», il faut entendre suspendre la mainlevée des marchandises ou procéder à leur retenue par les autorités douanières. La proposition définit également la procédure par laquelle les services douaniers compétents statuent sur les demandes d'intervention, les mesures que les autorités douanières (ou les bureaux de douane) ⁽⁵⁾ doivent prendre à la suite de l'adoption d'une décision faisant droit à une demande d'intervention (suspension de la mainlevée, retenue ou destruction des marchandises), ainsi que les droits et obligations qui s'y rattachent.
6. Dans ce contexte, plusieurs traitements de données à caractère personnel sont effectués: lorsque le titulaire du droit présente sa demande à l'autorité douanière ⁽⁶⁾ (article 6); lorsque la demande est transmise à la Commission (article 31); lorsque la décision des autorités douanières est transmise aux différents bureaux de douane compétents (article 13, paragraphe 1) et, s'il s'agit d'une demande au niveau de l'UE, aux autorités douanières des autres États membres (article 13, paragraphe 2).
7. Les traitements de données prévus par la proposition de règlement ne portent pas seulement sur les données à caractère personnel concernant les titulaires de droits dans le cadre du transfert des demandes et des décisions entre lesdits titulaires et les autorités douanières, entre les États membres et entre les États membres et la Commission. Par exemple, selon l'article 18, paragraphe 3, les autorités douanières doivent communiquer au titulaire de la décision, sur requête de celui-ci, le nom et l'adresse de l'expéditeur, du destinataire, du déclarant ou du détenteur des marchandises ⁽⁷⁾, ainsi que d'autres informations relatives aux marchandises. Dans ce cas, des données à caractère personnel concernant d'autres personnes (l'expéditeur, le destinataire et le détenteur des marchandises peuvent être des personnes physiques ou morales) sont donc traitées et transmises par l'autorité douanière nationale au titulaire du droit, si celui-ci en fait la demande.
8. Bien que le texte de la proposition ne l'indique pas explicitement, il résulte du règlement d'application (CE) n° 1891/2004 actuellement en vigueur ⁽⁸⁾, qui établit le modèle de formulaire sur lequel les titulaires de droits doivent présenter leur demande d'intervention, que les procédures établies par la proposition supposent également des traitements de données concernant des violations présumées de droits de propriété intellectuelle par des personnes physiques ou morales ⁽⁹⁾. Le CEPD souligne que les données relatives à des suspicions constituent des données sensibles dont le traitement doit faire l'objet de garanties spécifiques [article 8, paragraphe 5, de la directive 95/46/CE et article 10, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 45/2001].
9. Par ailleurs, la Commission est chargée de stocker les demandes d'intervention présentées par les titulaires de droits dans une base de données centrale (baptisée «COPIS»), qui en est encore à la phase préparatoire. Il s'agit d'une plateforme d'échange d'informations centralisée pour toutes les opérations douanières concernant des marchandises portant atteinte à un droit de propriété intellectuelle. Tous les échanges de données sur les décisions, les documents d'accompagnement et les notifications entre les autorités douanières des États membres se feront par l'intermédiaire de COPIS (article 31, paragraphe 3).

2. ANALYSE DE LA PROPOSITION

2.1. Renvoi à la directive 95/46/CE

10. Le CEPD salue le fait que le projet de règlement mentionne explicitement, dans des dispositions d'application générale (article 32 et considérant 21), la nécessité que les traitements de données à caractère personnel effectués par la Commission et par les autorités compétentes des États membres le soient, respectivement, conformément au règlement (CE) n° 45/2001 et à la directive 95/46/CE.
11. De plus, l'article 32 reconnaît explicitement le rôle de supervision du CEPD s'agissant des traitements de données effectués par la Commission conformément au règlement (CE) n° 45/2001. Le CEPD tient à signaler le renvoi erroné figurant à l'article 32, qui est libellé comme suit: «[...] et sous la supervision de l'autorité publique indépendante de l'État membre visée à l'article 28 de cette directive». En effet, le texte devrait renvoyer à l'article 28 de la directive 95/46/CE.

2.2. Actes d'exécution

12. Selon la proposition, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour établir le formulaire de demande

⁽⁵⁾ Les services douaniers sont les organismes centraux qui, dans chaque État membre, sont habilités à recevoir les demandes formelles des titulaires de droits, tandis que les autorités douanières ou les bureaux de douane en sont les entités opérationnelles qui procèdent aux contrôles douaniers des marchandises introduites sur le territoire de l'Union européenne.

⁽⁶⁾ Le formulaire de demande doit indiquer, notamment, les coordonnées du demandeur [article 6, paragraphe 3, point a)]; l'habilitation des personnes physiques ou morales représentant le demandeur [article 6, paragraphe 3, point d)]; le nom et l'adresse du représentant ou des représentants du demandeur chargés de traiter les aspects juridiques et techniques [article 6, paragraphe 3, point j)].

⁽⁷⁾ En règle générale, l'expéditeur et le destinataire sont les deux parties liées par un contrat de transport de marchandises: l'expéditeur remet les marchandises au destinataire, qui en prend possession et les vend conformément aux instructions de l'expéditeur.

Le «déclarant» est la personne qui fait la déclaration en douane en son nom propre ou celle au nom de laquelle une déclaration en douane est faite. Le «détenteur des marchandises» est la personne qui est propriétaire des marchandises ou qui a un droit similaire de disposition de celles-ci ou encore qui exerce un contrôle physique sur ces marchandises.

⁽⁸⁾ Règlement (CE) n° 1891/2004 de la Commission du 21 octobre 2004 arrêtant les dispositions d'application du règlement (CE) n° 1383/2003 du Conseil concernant l'intervention des autorités douanières à l'égard de marchandises soupçonnées de porter atteinte à certains droits de propriété intellectuelle ainsi que les mesures à prendre à l'égard de marchandises portant atteinte à certains droits de propriété intellectuelle (JO L 328 du 30.10.2004, p. 16).

⁽⁹⁾ Voir le règlement (CE) n° 1891/2004, annexe I, point 9: «Je joins des informations spécifiques concernant le type ou le courant de fraude» (notamment des documents ou des photos).

- à présenter par les titulaires de droits (article 6, paragraphe 3) ⁽¹⁰⁾. Or, cet article énumère déjà une série d'informations à communiquer par le demandeur, dont des données à caractère personnel le concernant. Puisqu'il détermine le contenu essentiel du formulaire de demande, l'article 6, paragraphe 3, devrait également exiger des autorités douanières qu'elles fournissent au demandeur et à toute autre personne susceptible d'être concernée (expéditeur, destinataire ou détenteur des marchandises, par exemple) les informations requises par les règles nationales transposant l'article 10 de la directive 95/46/CE. En parallèle, le formulaire de demande devrait également reprendre les informations similaires à fournir aux personnes concernant lesquelles des données sont traitées par la Commission, en vertu de l'article 11 du règlement (CE) n° 45/2001 (eu égard au traitement et à la conservation des données dans COPIS).
13. Par conséquent, le CEPD recommande d'ajouter à la liste des informations à communiquer par le demandeur, figurant à l'article 6, paragraphe 3, les informations à fournir à la personne concernée en vertu de l'article 10 de la directive 95/46/CE et de l'article 11 du règlement (CE) n° 45/2001.
14. En outre, le CEPD demande à être consulté lorsque la Commission exercera ses compétences d'exécution, afin de veiller à ce que les nouveaux formulaires types de demandes (nationales et au niveau de l'UE) soient conformes aux exigences en matière de protection des données.
- ### 2.3. Qualité des données
15. Le CEPD salue le fait que l'article 6, paragraphe 3, point l), exige des demandeurs qu'ils communiquent et mettent à jour toutes les informations disponibles pour permettre aux autorités douanières d'analyser et d'évaluer le risque de violation des droits de propriété intellectuelle. Cette exigence met en application l'un des principes relatifs à la qualité des données, selon lequel les données à caractère personnel doivent être «exactes et, si nécessaire, mises à jour» [directive 95/46/CE, article 6, point d)]. Le CEPD se réjouit également de l'application de ce même principe à l'article 11, paragraphe 3, qui exige du «titulaire de la décision» qu'il informe les services douaniers compétents ayant pris la décision de toute modification des informations fournies dans la demande.
16. Les articles 10 et 11 concernent la durée de validité des décisions. Les décisions des autorités douanières ont une durée de validité limitée, pendant laquelle lesdites autorités
- doivent intervenir. Cette durée peut être prolongée. Le CEPD tient à souligner que les demandes présentées par les titulaires de droits (et, en particulier, les données à caractère personnel qui y figurent) ne doivent être conservées ni par les autorités douanières nationales ni dans la base de données COPIS après la date d'expiration de la décision correspondante. Ce principe résulte de l'article 4, paragraphe 1, point e), du règlement (CE) n° 45/2001 et de l'article 6, paragraphe 1, point e), correspondant de la directive 95/46/CE ⁽¹¹⁾.
17. Le règlement d'application ⁽¹²⁾ actuellement en vigueur dispose (à l'article 3, paragraphe 3) que le formulaire de demande doit être conservé par les autorités douanières «pendant au moins un an de plus que la durée légale dudit formulaire». Cette disposition n'est pas tout à fait conforme aux principes évoqués précédemment.
18. Le CEPD suggère, dès lors, d'ajouter dans la proposition une disposition qui limite la durée de conservation des données à caractère personnel en fonction de la durée de validité des décisions. Il importe d'éviter toute prolongation de la durée de conservation des données ou, si une telle prolongation s'avère justifiée, celle-ci doit être conforme aux principes de nécessité et de proportionnalité au regard de la finalité, qui doit être clarifiée. L'ajout dans la proposition d'une disposition qui s'appliquerait à la fois dans l'ensemble des États membres et à la Commission permettrait d'éviter les interprétations divergentes et serait dès lors garant de simplification, de sécurité juridique et d'efficacité.
19. Le CEPD salue le fait que l'article 19 (utilisation autorisée de certaines informations par le titulaire de la décision) rappelle clairement le principe de la limitation des finalités, en ce qu'il limite les finalités pour lesquelles le titulaire d'une décision peut utiliser, notamment, les données à caractère personnel concernant l'expéditeur et le destinataire que les autorités douanières lui ont communiquées en vertu de l'article 18, paragraphe 3 ⁽¹³⁾. Ces données ne peuvent être utilisées que pour engager une procédure visant à déterminer s'il a été porté atteinte aux droits de propriété intellectuelle du titulaire de la décision ou pour réclamer une indemnisation en cas de destruction des marchandises conformément à la procédure prévue par la proposition de règlement, et dans le respect de la législation de l'État membre où les marchandises sont détruites. Dans la mesure où les données peuvent également porter sur des suspicions, cette limitation constitue une mesure de protection contre l'utilisation abusive de ces données sensibles. Cette disposition est renforcée par l'article 15, qui établit les mesures administratives pouvant être prises contre le titulaire de la décision s'il utilise les informations à des

⁽¹⁰⁾ Le règlement (CE) n° 1891/2004 de la Commission, qui est le règlement d'application actuellement en vigueur du règlement (CE) n° 1383/2003, contient notamment les formulaires types pour les demandes nationales et au niveau de l'Union européenne, ainsi que les notices d'utilisation correspondantes [règlement (CE) n° 1891/2004 de la Commission du 21 octobre 2004 arrétant les dispositions d'application du règlement (CE) n° 1383/2003 du Conseil concernant l'intervention des autorités douanières à l'égard de marchandises soupçonnées de porter atteinte à certains droits de propriété intellectuelle ainsi que les mesures à prendre à l'égard de marchandises portant atteinte à certains droits de propriété intellectuelle (JO L 328 du 30.10.2004, p. 16)].

⁽¹¹⁾ Les données à caractère personnel doivent être «conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement [...]».

⁽¹²⁾ Cf. note 8.

⁽¹³⁾ Cette disposition est conforme à l'article 57 (partie III, section 4) de l'accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2).

fins autres que celles prévues à l'article 19. L'association de ces deux articles témoigne de l'attention particulière que la Commission accorde au principe de la limitation des finalités.

2.4. Base de données centrale

20. La proposition indique (à l'article 31, paragraphe 3) que toutes les demandes d'intervention, les décisions faisant droit aux demandes, les décisions prolongeant la durée de validité de décisions faisant droit à la demande et les décisions suspendant des décisions faisant droit à la demande, y compris les données à caractère personnel, doivent être stockées dans une base de données centrale de la Commission (COPIS).
21. COPIS sera donc une nouvelle base de données visant essentiellement à remplacer les échanges de documents pertinents entre les autorités douanières des États membres par un système de stockage et de transfert numérique. C'est la Commission, et plus particulièrement la DG TAXUD, qui la géreront.
22. Les échanges d'informations entre les États membres et la Commission ont, jusqu'à présent, eu pour base juridique le règlement (CE) n° 1383/2003 ⁽¹⁴⁾ et son règlement d'application, soit le règlement (CE) n° 1891/2004 de la Commission ⁽¹⁵⁾. D'une part, l'article 5 du règlement (CE) n° 1383/2003 permet d'introduire les demandes auprès des États membres par voie électronique, mais il ne mentionne pas l'existence d'une base de données centralisée. Son article 22 dispose que les États membres communiquent à la Commission toutes les informations utiles «relatives à l'application du présent règlement» et que la Commission transmet ces informations aux autres États membres. D'autre part, le considérant (9) du règlement d'application indique qu'il convient d'établir les modalités d'échange d'informations entre les États membres et la Commission afin de permettre à cette dernière de suivre l'application du règlement et d'en rendre compte. Son article 8 précise que les États membres doivent communiquer périodiquement à la Commission la liste de l'ensemble des demandes écrites et les mesures prises par les autorités douanières à la suite de ces demandes, ainsi que des données à caractère personnel concernant les titulaires des droits et des informations sur les types de droits et les produits concernés.
23. Lorsqu'elle définit le contenu du formulaire de demande, la nouvelle proposition exige (à l'article 6, paragraphe 4) que, lorsque l'on dispose de systèmes informatisés ou électroniques, les demandes soient introduites par voie électronique. Par ailleurs, l'article 31 prévoit que les demandes adressées aux autorités douanières nationales doivent être notifiées à la Commission, qui doit les «stock[er] dans une base de données centrale». La base juridique de la création

de la base de données COPIS semble donc se limiter aux dispositions combinées des nouveaux articles 6, paragraphe 4, et 31.

24. C'est à partir de cette base juridique que la Commission est en train de définir la structure et le contenu de COPIS. Toutefois, aucune disposition juridique plus détaillée n'a encore été adoptée selon la procédure législative ordinaire pour définir la finalité et les caractéristiques de COPIS, ce que le CEPD juge particulièrement préoccupant. Les données à caractère personnel concernant des personnes physiques (noms, adresses et autres coordonnées, ainsi que les informations relatives à des suspicions) feront l'objet d'un échange intense entre la Commission et les États membres et seront stockées pour une durée illimitée dans la base de données. Or, aucun texte juridique ne permet à ces personnes de vérifier la licéité du traitement des données les concernant. De plus, les droits d'accès et de gestion rattachés aux différents traitements de données ne sont pas précisés de manière explicite.
25. Comme le CEPD l'a fait remarquer lors de précédentes occasions ⁽¹⁶⁾, la base juridique des instruments qui restreignent le droit fondamental à la protection des données à caractère personnel, consacré par l'article 8 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et par la jurisprudence relative à l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme, et reconnu à l'article 16 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), doit être établie par un instrument législatif fondé sur les traités et susceptible d'être invoqué en justice. Cela est nécessaire pour assurer la sécurité juridique à la personne concernée, qui doit pouvoir se fier à des règles claires et les invoquer devant un juge.
26. Par conséquent, le CEPD invite instamment la Commission à clarifier la base juridique de la base de données COPIS, en introduisant une disposition plus détaillée dans un instrument adopté conformément à la procédure législative ordinaire prévue par le TFUE. Cette disposition doit être conforme aux exigences du règlement (CE) n° 45/2001 et, le cas échéant, de la directive 95/46/CE. En particulier, la disposition portant création de la base de données qui suppose un échange électronique de données doit: i) déterminer la finalité des traitements et définir les utilisations compatibles; ii) déterminer les entités (autorités douanières, Commission) qui auront accès aux données stockées dans la base de données et qui pourront les modifier, en précisant les données concernées; iii) garantir le droit d'accès et d'information de toutes les personnes concernant lesquelles des données à caractère personnel sont susceptibles d'être stockées et échangées; iv) définir la durée de conservation des données à caractère personnel, en la limitant au minimum nécessaire à la réalisation de la finalité déterminée. Le CEPD ajoute que les éléments suivants relatifs à

⁽¹⁴⁾ Cf. note 4.

⁽¹⁵⁾ Cf. note 8.

⁽¹⁶⁾ Voir l'avis du Contrôleur européen de la protection des données concernant la décision de la Commission du 12 décembre 2007 relative à la protection des données à caractère personnel dans le cadre de la mise en œuvre du Système d'information du marché intérieur (IMI) (2008/49/CE) (JO C 270 du 25.10.2008, p. 1).

la base de données devraient également être définis dans l'acte législatif principal: l'entité qui contrôlera et gèrera la base de données, ainsi que l'entité chargée d'assurer la sécurité du traitement des données stockées dans la base de données.

27. Le CEPD suggère d'ajouter dans la proposition un nouvel article définissant clairement ces principaux éléments ou bien d'y insérer une disposition envisageant l'adoption d'un acte législatif distinct selon la procédure législative ordinaire, auquel cas la Commission devra être invitée à présenter une proposition.
28. En tout état de cause, les mesures d'application à adopter devront préciser de manière détaillée les caractéristiques fonctionnelles et techniques de la base de données.
29. En outre, bien que la proposition n'envisage pas à ce stade l'interopérabilité de COPIS avec les autres bases de données gérées par la Commission ou d'autres autorités, le CEPD souligne que la mise en œuvre de tout type d'interopérabilité ou d'échange de ce genre doit avant tout être conforme au principe de la limitation des finalités: les données devront être utilisées pour la finalité pour laquelle la base de données aura été créée, et aucun autre échange ni aucune interconnexion ne pourront être autorisés en dehors de cette finalité. L'interopérabilité doit en outre reposer sur une base juridique qui lui soit dédiée et fondée sur les traités européens.
30. Le CEPD souhaite être associé au processus qui conduira à la création de cette base de données, afin d'aider la Commission à concevoir un système conforme aux exigences en matière de protection des données. Il encourage, dès lors, la Commission à le consulter durant la phase préparatoire en cours.
31. Enfin, le CEPD attire l'attention sur le fait que, puisque la création de la base de données supposera le traitement de catégories particulières de données (relatives à des suspicions), ces traitements sont susceptibles d'être soumis au contrôle préalable du CEPD, en application de l'article 27, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 45/2001.

3. CONCLUSION

32. Le CEPD se réjouit que la proposition de règlement fasse explicitement référence à l'applicabilité de la directive 95/46/CE et du règlement (CE) n° 45/2001 aux traitements de données à caractère personnel visés par ladite proposition.
33. Afin d'améliorer le texte sous l'angle de la protection des données, le CEPD tient à insister sur les points suivants:
 - l'article 6, paragraphe 3, devrait évoquer le droit à l'information de la personne concernée;
 - dans le cadre de l'exercice des compétences d'exécution qui lui sont conférées par l'article 6, paragraphe 3, la Commission devrait consulter le CEPD afin d'établir un formulaire de demande type conforme aux exigences en matière de protection des données;
 - le texte devrait préciser le délai de conservation, au niveau national et par la Commission, des données à caractère personnel communiquées par les titulaires de droits;
 - le CEPD invite instamment la Commission à définir clairement la base juridique de la création de la base de données COPIS et lui offre son expertise pour l'assister dans l'élaboration de ladite base de données.

Fait à Bruxelles, le 12 octobre 2011.

Giovanni BUTTARELLI

*Contrôleur adjoint européen de la protection
des données*

II

(Communications)

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Communication de la Commission concernant les suspensions et contingents tarifaires autonomes

(2011/C 363/02)

1. INTRODUCTION

- 1.1. En vertu de l'article 31 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), les suspensions et les contingents tarifaires autonomes sont approuvés par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission. En 1998, la Commission a publié une communication⁽¹⁾ définissant les principes directeurs et les procédures à suivre par la Commission dans l'élaboration de ses propositions au Conseil.
- 1.2. La présente communication révisée tient compte des objectifs du programme d'action «Douane 2013», des besoins définis par les États membres et des observations qu'ils ont formulées à la suite du séminaire sur les suspensions et les contingents tarifaires autonomes qui s'est tenu à Istanbul, les 23 et 24 septembre 2010. La révision a une ampleur limitée et comporte un double objectif: préciser certains principes des régimes de suspensions et de contingents tarifaires autonomes, d'une part, et la procédure à suivre par les États membres et les opérateurs pour demander une mesure autonome de ce type, d'autre part.
- 1.3. Il sera peut-être nécessaire d'apporter des modifications de fond à la présente communication à la suite de l'étude sur les effets des suspensions et des contingents tarifaires autonomes sur l'économie de l'Union européenne que la Commission a l'intention de lancer dans le courant de 2012. L'étude intégrera les effets sur les petites et moyennes entreprises (PME).
- 1.4. En déterminant ces principes directeurs, la Commission vise à préciser le raisonnement économique qui sous-tend la politique de l'Union dans ce secteur. Cette démarche est également en conformité avec les règles de transparence définies par la Commission.
- 1.5. La Commission a l'intention de suivre et d'appliquer la politique générale définie dans cette communication, ainsi que les modalités administratives correspondantes en ce qui concerne les suspensions et contingents tarifaires, qui prendront effet à partir du deuxième semestre de l'année 2012.

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA POLITIQUE — PRINCIPES GÉNÉRAUX

2.1. Rôle du tarif douanier commun

- 2.1.1. L'article 28 TFUE dispose que «l'Union comprend une union douanière qui s'étend à l'ensemble des échanges des marchandises et qui comporte [...] l'adoption d'un tarif douanier commun dans le[ur]s relations avec les pays tiers.»

Depuis 1968, l'Union applique les principaux éléments de ce tarif douanier commun⁽²⁾, qui constitue un ensemble de mesures destinées à promouvoir l'efficacité et la compétitivité de ses industries à l'échelle internationale.

- 2.1.2. Les taux des droits fixés dans ce tarif ont pour but non seulement de promouvoir le développement industriel dans l'Union, mais encore de renforcer la capacité de production industrielle de l'Union et de permettre ainsi à ses producteurs de concurrencer plus facilement les fournisseurs des pays tiers.

En conséquence, sauf dérogations prévues dans les dispositions de l'Union, les droits inscrits dans ce tarif doivent être acquittés pour tous les produits mis en libre pratique. L'acquittement de ces droits est donc la règle.

2.2. Concept de suspensions et de contingents tarifaires

- 2.2.1. Les suspensions approuvées au titre de l'article 31 TFUE constituent une exception à la règle au cours de la période de validité de la mesure; elles peuvent s'appliquer sans limitation de quantité (il s'agit dans ce cas d'une suspension tarifaire), ou s'appliquer à une quantité limitée (il s'agit alors d'un contingent tarifaire). Les deux mesures permettent de lever totalement ou partiellement les droits de douane des pays tiers sur les marchandises importées (les droits antidumping et les droits compensateurs ou taux de droit spécifiques ne

⁽¹⁾ JO C 128 du 25.4.1998, p. 2.

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

sont pas concernés par ces suspensions et contingents tarifaires). Les marchandises auxquelles s'appliquent des droits antidumping ou compensateurs ne devraient en principe pas pouvoir bénéficier d'une suspension ou d'un contingent. Les marchandises qui font l'objet d'interdictions ou de restrictions à l'importation [par exemple celles qui relèvent de la convention sur le commerce international des espèces menacées d'extinction (CITES)] ne peuvent bénéficier de suspensions ou de contingents tarifaires.

2.2.2. Les marchandises importées dans le cadre du régime de suspensions ou de contingents tarifaires bénéficient de la libre circulation dans l'ensemble de l'Union; par conséquent, lorsqu'une suspension ou un contingent tarifaire est octroyé, tous les opérateurs de tous les États membres peuvent demander à en bénéficier. Une suspension ou un contingent tarifaire accordé en réponse à la demande d'un État membre peut avoir des répercussions sur tous les autres États membres et, partant, il devrait y avoir une coopération étroite et approfondie entre les États membres et la Commission, afin que tous les intérêts de l'Union soient pris en considération. Les contingents tarifaires autonomes sont gérés par la Commission, en étroite coopération avec les États membres, dans une banque de données centrale des contingents tarifaires. Ces contingents tarifaires sont attribués selon le principe du «premier arrivé, premier servi» conformément aux dispositions des articles 308 bis, 308 ter et 308 quater du règlement (CEE) n° 2454/93 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire⁽¹⁾.

2.2.3. L'élargissement de l'Union européenne, le progrès technique et les modifications intervenues dans les voies d'échange international traditionnelles ont modifié le contexte économique dans une économie de plus en plus globalisée. Il est important de s'assurer que les suspensions tarifaires permettent aux entreprises établies dans l'Union européenne de maintenir le plein emploi et d'obtenir les pièces nécessaires à la fabrication de produits sophistiqués auxquels l'UE apporte une forte valeur ajoutée, même si l'activité consiste principalement en l'assemblage de pièces.

2.3. Caractéristiques des suspensions et des contingents tarifaires

2.3.1. L'article 31 TFUE dispose que les droits du tarif douanier commun sont fixés par le Conseil, sur proposition de la Commission. Cela inclut les modifications ou les suspensions de ces droits.

2.3.2. Les suspensions et contingents tarifaires doivent être révisés régulièrement et il est possible de les supprimer, à la demande d'une partie concernée. Dans des cas exceptionnels, lorsque le maintien d'une suspension tarifaire entraîne la nécessité persistante de fournir à l'Union certains produits à taux réduit ou nul [par exemple, certains produits spécifiques et nécessaires qui ne sont pas disponibles (suspension tarifaire) ou dont les quantités nécessaires sont trop petites (contingent tarifaire) pour justifier les investissements requis pour lancer une production dans l'Union], la Commission peut proposer une modification du tarif douanier

commun. En pareil cas, la Commission agira à la demande des États membres, ainsi que de sa propre initiative.

2.3.3. Par ailleurs, les suspensions tarifaires étant une exception à la règle générale établie par le tarif douanier commun, elles doivent, comme toute exception, être appliquées de façon cohérente.

2.3.4. Afin d'éviter toute discrimination, les suspensions tarifaires doivent être ouvertes à tous les importateurs de l'Union et à tous les fournisseurs de pays tiers. Cela signifie qu'une suspension ou un contingent tarifaire ne sera pas accordé pour:

- i) des marchandises couvertes par un contrat d'exclusivité; ou
- ii) des marchandises faisant l'objet d'échanges entre des parties liées qui ont des droits de propriété intellectuelle exclusifs sur leur production; ou
- iii) des marchandises dont la description contient des termes spécifiques propres à la société, tels que des dénominations de sociétés, des noms de marque, des spécifications, des numéros d'article, etc.

2.4. Rôle des suspensions et des contingents tarifaires autonomes

2.4.1. La Commission estime que les droits de douane ont une fonction économique particulière. Les suspensions tarifaires autonomes dont le but est d'annuler complètement ou partiellement les effets de ces droits pendant une période donnée peuvent être accordées uniquement en cas d'indisponibilité des produits au sein de l'Union. Des contingents tarifaires autonomes peuvent être ouverts pour des marchandises qui sont produites en quantités insuffisantes à l'intérieur de l'Union.

2.4.2. De plus, étant donné que les droits de douane contribuent aux ressources propres traditionnelles de l'Union, les raisons économiques données doivent être appréciables en fonction de l'intérêt général de l'Union.

2.4.3. Dans le passé, le régime des suspensions et contingents tarifaires s'est révélé être un instrument très efficace pour soutenir l'activité économique dans l'Union européenne et il le sera encore à l'avenir, comme en témoigne le nombre croissant de demandes transmises à la Commission. À l'heure actuelle, ces mesures représentent entre 5 % et 6 % des ressources propres traditionnelles inscrites dans le budget.

2.4.4. En donnant aux entreprises la possibilité de s'approvisionner à moindre coût pendant une certaine période, il devient possible de stimuler l'activité économique au sein de l'Union, d'améliorer la capacité compétitive de ces entreprises, et, en particulier, de leur permettre de maintenir ou de créer des emplois, de moderniser leurs structures, etc. En 2011, on dénombre environ 1 500 suspensions et contingents autonomes en vigueur et, au cours de la récession récente de l'économie de l'Union européenne, une augmentation des demandes a été enregistrée par les services de la Commission, ce qui montre l'importance de cette politique en faveur de l'industrie de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 253 du 11.10.1993, p. 1.

2.5. Produits susceptibles de bénéficier de suspensions tarifaires autonomes

- 2.5.1. Le but des suspensions tarifaires est de permettre aux entreprises de l'Union d'utiliser des matières premières, des produits semi-finis ou des composants qui ne sont pas disponibles ou produits à l'intérieur de l'Union, à l'exception des produits «finis».
- 2.5.2. Nonobstant les dispositions des points 2.5.3 et 2.5.4, aux fins de la présente communication, on entend par «produits finis» des produits de base qui présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes:
- produits prêts pour la vente à l'utilisateur final, à emballer ou non à l'intérieur de l'Union en vue de la vente au détail,
 - produits finis non montés,
 - produits qui ne subiront pas d'ouvraison ou de transformation substantielle ⁽¹⁾, ou
 - produits qui ont déjà le caractère essentiel du produit complet ou fini.
- 2.5.3. Étant donné que les producteurs de l'Union se tournent de plus en plus vers l'assemblage de produits composés de parties qui sont déjà très élaborées sur le plan technique, certaines des parties nécessaires sont utilisées sans modification importante et peuvent dès lors être considérées comme des produits «finis». Toutefois, des suspensions tarifaires pourraient, dans certains cas, être octroyées pour des produits «finis» utilisés comme composants d'un produit final, pour autant que la valeur ajoutée d'une telle opération d'assemblage soit suffisamment importante.
- 2.5.4. Dans le cas d'équipements ou de matériels utilisés dans le procédé de production, une suspension tarifaire pourrait être envisagée (bien que ces produits soient généralement des produits «finis»), pour autant que ces équipements et ce matériel soient spécifiques et nécessaires à la fabrication de produits clairement identifiables, et pour autant que les suspensions tarifaires ne portent pas préjudice à des entreprises concurrentes dans l'Union.

2.6. Produits susceptibles de bénéficier de contingents tarifaires autonomes

Toutes les dispositions prévues au point 2.5 sont également applicables aux contingents tarifaires autonomes. Les produits de la pêche sont exclus du régime des contingents tarifaires étant donné qu'un examen parallèle fondé également sur leur sensibilité peut conduire à leur inclusion dans une proposition supplémentaire de la Commission concernant un règlement du Conseil portant ouverture et mode de gestion de contingents tarifaires autonomes communautaires pour certains produits de la pêche.

⁽¹⁾ Pour obtenir des précisions sur ce qui constitue une ouvraison ou une transformation substantielle, il convient de se référer aux «règles de liste» relatives à la détermination de l'origine non préférentielle, qui sont publiées à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Il convient de noter également que les opérations de remballage ne peuvent être considérées comme une ouvraison ou une transformation substantielle.

2.7. Bénéficiaires des suspensions et des contingents tarifaires autonomes

Les suspensions et contingents tarifaires autonomes sont destinés aux entreprises qui produisent dans l'Union. Dans le cas où un produit est exclusivement assigné à une destination particulière, celui-ci sera soumis à une surveillance conformément aux procédures régissant la surveillance de la destination particulière ⁽²⁾.

Une attention particulière doit être accordée aux intérêts des PME. Les suspensions et les contingents tarifaires autonomes étant susceptibles de faciliter l'internationalisation des PME, des initiatives seront prises pour sensibiliser les PME à cet outil. Comme mentionné plus haut, les effets du régime sur les PME feront partie d'un exercice d'évaluation plus large, qui sera lancé en 2012.

Dans l'intervalle, les suspensions tarifaires ne devraient pas couvrir des marchandises soumises à un montant de droits économiquement négligeable.

2.8. Union douanière avec la Turquie

Les mêmes critères s'appliquent aux produits qui sont soumis aux règles de l'union douanière avec la Turquie (toutes les marchandises à l'exception des produits agricoles et des produits qui relèvent du traité de la CECA), les droits et obligations de la Turquie étant en l'espèce analogues à ceux des États membres.

La Turquie peut également présenter des demandes de suspensions et de contingents tarifaires, et les délégués turcs peuvent participer aux réunions du groupe de travail «économie tarifaire» afin de discuter des demandes avec les délégués de tous les États membres et avec les représentants de la Commission. La production de la Turquie sera prise en considération, au même titre que celle de l'Union, dans le cadre de la prise de décisions relatives à la mise en œuvre d'une nouvelle suspension tarifaire ou au calcul des volumes des contingents tarifaires appropriés.

Après avoir été examinées par la Commission, les demandes turques de suspension tarifaire peuvent être incluses dans la proposition présentée au Conseil. Le processus de prise de décisions relatif aux contingents tarifaires est différent étant donné que ceux-ci ne feront pas partie du règlement du Conseil. Ces contingents tarifaires établis sur la base des demandes turques sont uniquement applicables à l'intérieur de la Turquie.

3. LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES

Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission a l'intention de suivre la ligne d'action indiquée ci-après dans ses propositions au Conseil et dans les règlements qu'elle adopte.

- 3.1. Le but principal des suspensions et contingents tarifaires autonomes est de permettre aux entreprises de l'Union d'utiliser des matières premières, des produits

⁽²⁾ Articles 291 à 300 du règlement (CEE) n° 2454/93.

semi-finis ou des composants sans devoir payer les droits normaux inscrits dans le tarif douanier commun.

Toutes les demandes de suspensions tarifaires sont tout d'abord présentées aux délégués du groupe de travail «économie tarifaire», qui en vérifient le caractère approprié. Elles sont ensuite examinées avec circonspection au cours de trois réunions du groupe de travail «économie tarifaire» et ce n'est qu'après cet examen des motifs économiques sur lesquels reposent les demandes que des mesures sont proposées.

La Commission soumet ses propositions (qui entraînent, tous les six mois, une actualisation partielle des listes de produits soumis à des suspensions tarifaires ou des listes de produits faisant l'objet de contingents tarifaires) au Conseil, afin qu'elles s'appliquent à partir du 1^{er} janvier et à partir du 1^{er} juillet, pour tenir compte des nouvelles demandes et de l'évolution technique ou économique des produits et des marchés.

3.2. En principe, sauf si l'intérêt de l'Union le justifie, et dans le respect des obligations internationales, aucune mesure relative à une suspension ou à un contingent tarifaire n'est proposée dans les situations suivantes:

- lorsque des produits identiques, équivalents ou de substitution sont fabriqués en quantités suffisantes dans l'Union. Il en va de même dans les cas où, en l'absence de production dans l'Union, la mesure risque de causer une distorsion de concurrence entre les entreprises de l'Union en ce qui concerne les produits finis dans lesquels les produits en question sont appelés à être incorporés ou les produits d'un secteur apparenté;
- lorsque les marchandises en question sont des produits finis destinés à être vendus aux consommateurs finals sans subir de transformation substantielle ultérieure ou sans faire partie intégrante d'un produit final plus important au fonctionnement duquel elles sont nécessaires;
- lorsque les marchandises importées sont couvertes par un contrat d'exclusivité qui restreint la possibilité pour les importateurs de l'Union d'acheter ces marchandises à des fabricants de pays tiers;
- lorsque les marchandises font l'objet d'échanges entre des parties liées⁽¹⁾ qui ont des droits de propriété intellectuelle exclusifs (par exemple, dénominations commerciales, dessins industriels et brevets) sur ces marchandises;
- lorsqu'il est peu probable que les avantages de la mesure soient répercutés sur les transformateurs ou producteurs de l'Union concernés;

- lorsqu'il existe d'autres procédures particulières pour répondre aux besoins des producteurs de l'Union (par exemple perfectionnement actif);
- lorsque le demandeur compte utiliser les marchandises à des fins commerciales uniquement;
- dans les cas où l'adoption d'une suspension ou d'un contingent tarifaire serait en conflit avec une autre politique de l'Union (par exemple, d'autres régimes préférentiels, des accords de libre-échange, les mesures de défense commerciale, des restrictions quantitatives ou environnementales).

3.3. Dans le cas où il existe dans l'Union une production de produits identiques, équivalents ou de substitution au produit à importer, mais que cette production n'est pas suffisante pour satisfaire les besoins de l'ensemble des entreprises de production ou de transformation concernées, des contingents tarifaires (limités aux quantités indisponibles) ou des suspensions tarifaires partielles peuvent être accordés.

Une demande de contingent tarifaire peut être présentée en tant que telle ou résulter de l'examen d'une demande de suspension tarifaire. Dans ce contexte, il sera tenu compte, le cas échéant, des conséquences dommageables pour toute capacité de production qui pourrait être disponible dans l'Union.

3.4. Dans la mesure du possible, l'équivalence entre les produits importés et les produits de l'Union est appréciée à l'aide de critères objectifs, en tenant compte des caractéristiques chimiques, physiques et techniques essentielles de ceux-ci, de leur fonction et utilisation commerciale prévues et, en particulier, de leur mode d'utilisation et de leur disponibilité actuelle ou future sur le marché de l'Union.

Les différences de prix entre les produits importés et les produits de l'Union ne sont pas prises en considération dans l'évaluation.

3.5. Conformément aux dispositions des annexes ci-après, les demandes de suspensions ou de contingents tarifaires doivent être présentées par les États membres au nom des transformateurs ou des producteurs de l'Union, nommément désignés, qui disposent de l'équipement adapté pour utiliser les marchandises importées dans leurs procédés de production. Les demandeurs doivent indiquer qu'ils se sont récemment efforcés, en vain, d'obtenir les marchandises en question ou des produits équivalents ou de substitution auprès de fournisseurs potentiels de l'Union. Le nom du ou des producteurs de l'Union doit être indiqué dans la demande de contingent tarifaire.

Les demandeurs doivent également fournir les informations qui permettront à la Commission d'examiner leur demande à la lumière des critères fixés dans la présente communication. Pour des raisons pratiques, les demandes pour lesquelles le montant des droits de douane non perçus est estimé à moins de 15 000 EUR par an ne peuvent être prises en considération. Les entreprises peuvent se grouper pour atteindre ce seuil.

⁽¹⁾ Pour une définition des parties liées, se référer à l'article 143 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire (JO L 253 du 11.10.1993, p. 1).

- 3.6. Le solde des contingents tarifaires disponibles peut être consulté quotidiennement sur internet, sur le portail Europa, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_fr.htm cliquer ensuite sur «quota».

Les annexes consolidées des règlements sur les suspensions et contingents tarifaires, une liste des nouvelles demandes et les adresses des administrations compétentes des États membres seront aussi disponibles sur le même serveur.

4. MODALITÉS ADMINISTRATIVES

L'expérience acquise dans ce domaine suggère que la meilleure façon de gérer ce secteur consiste à regrouper les demandes de manière à s'assurer que, une fois approuvés, les nouveaux contingents et suspensions tarifaires, ainsi que les modifications adoptées entrent en vigueur soit le 1^{er} janvier, soit le 1^{er} juillet de chaque année. Ce regroupement facilite le traitement de ces mesures dans le cadre du TARIC (Tarif intégré des Communautés européennes) et, par voie de conséquence, leur application par les États membres. À cette fin, la Commission s'efforcera de présenter ses propositions de suspensions et de contingents tarifaires en temps utile au Conseil afin que les règlements correspondants puissent être publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* avant leur date d'application.

4.1. Transmission des nouvelles demandes

- 4.1.1. Les demandes sont transmises à un bureau central dans chaque État membre. L'adresse de ces bureaux est disponible sur le site suivant: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Les États membres sont chargés de s'assurer que les demandes remplissent les conditions fixées dans la présente communication, et que les informations qu'elles contiennent sont exactes, à tous égards. Les États membres ne transmettent à la Commission que les demandes qui remplissent les conditions prévues dans la présente communication.
- 4.1.2. La transmission à la Commission doit être faite en temps utile en tenant compte du temps nécessaire pour mener à bien la procédure d'évaluation et de publication d'une suspension ou d'un contingent tarifaire. Les délais à respecter sont publiés à l'annexe V de la présente communication.
- 4.1.3. Les demandes doivent être présentées, par voie électronique, dans un document de traitement de texte en format Word établi à l'aide des formulaires qui figurent à l'annexe I. Afin d'accélérer le traitement administratif des demandes et d'en améliorer l'efficacité, il est recommandé de fournir, outre la demande rédigée dans la langue du demandeur, une version en anglais, en français ou en allemand (contenant toutes les pièces jointes).

- 4.1.4. Toutes les demandes doivent être assorties d'une déclaration attestant qu'elles ne font pas l'objet d'un contrat d'exclusivité (voir l'annexe II de la présente communication).

- 4.1.5. Les demandes de suspensions et de contingents tarifaires sont examinées par les services de la Commission, soutenus dans cette tâche par le groupe de travail «économie tarifaire» (GTET), qui lui remet un avis. En fonction des besoins et de la nature des produits à examiner, ce groupe se réunit au moins trois fois par cycle (voir le calendrier à l'annexe V de la présente communication) pour discuter des demandes, sous les auspices de la Commission.

- 4.1.6. La procédure décrite au point 3.3 de la communication ne dispense pas le demandeur de l'obligation de mentionner clairement le type de mesure demandé (à savoir une suspension ou un contingent tarifaire); en ce qui concerne les demandes de contingent, le volume envisagé doit être mentionné dans la demande.

- 4.1.7. Il convient de décrire le produit à l'aide des dénominations et formulations utilisées dans la nomenclature combinée ou, si ce n'est pas approprié, d'utiliser celles de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), les dénominations communes internationales (DCI), celles de l'Union internationale de chimie pure et appliquée (IUPAC), celles de l'inventaire douanier européen des substances chimiques (ECICS) ou de l'indice de couleur (CI).

- 4.1.8. Les unités de mesure utilisées doivent être celles de la nomenclature combinée, et si certaines unités supplémentaires utilisées n'y figurent pas, celles du système international d'unités (SI). Si des méthodes d'essai et des normes sont nécessaires pour décrire les marchandises faisant l'objet de la demande, il faut que ces méthodes d'essai et normes soient reconnues à l'échelle internationale. Les noms de marque, les normes de qualité internes de l'entreprise, les spécifications de produit, les numéros d'article ou termes similaires ne sont pas acceptables.

- 4.1.9. La Commission peut rejeter les demandes dans les cas où des descriptions de produit trompeuses ne sont pas corrigées avant la deuxième réunion du GTET.

- 4.1.10. Les demandes de suspensions ou de contingents tarifaires sont assorties de toute la documentation nécessaire pour permettre un examen exhaustif des mesures concernées (fiches techniques, notices explicatives, littérature commerciale, données statistiques, échantillons, etc.). Quand elle le juge nécessaire, la Commission peut demander à l'État membre concerné de fournir tout élément d'information supplémentaire se rapportant à une demande de suspension tarifaire qu'elle considère comme essentiel pour l'élaboration d'une proposition au Conseil.

Le demandeur peut transmettre des données ou de la documentation manquantes jusqu'à la deuxième réunion du GTET; si ces informations ne sont pas

présentées dans ce délai, la Commission peut rejeter la demande. Les objections relatives à ces demandes incomplètes doivent être présentées au plus tard lors de la troisième réunion.

4.1.11. S'il s'agit d'informations de nature confidentielle, elles doivent être clairement mentionnées comme telles et le niveau de confidentialité doit être précisé (à savoir, réservé à la Commission, pour information des membres du GTET uniquement). Le président du GTET peut toutefois communiquer ces informations à un autre État membre ou à un service de la Commission, à la demande expresse de ceux-ci, mais il doit, pour ce faire, obtenir la permission explicite du représentant de l'État membre qui a communiqué ces informations. Les délégués du GTET et les agents de la Commission sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver le caractère confidentiel des informations.

Toutefois, une demande ne sera pas prise en considération si un élément d'information essentiel pour l'examen ou la discussion de cette demande ne peut être fourni pour une raison quelconque (notamment pour protéger des «informations confidentielles de la société», telles que des procédés de fabrication, des formules ou compositions chimiques, etc.).

4.2. Transmission des demandes de prolongation

4.2.1. Les demandes doivent être présentées, par voie électronique, dans un document de traitement de texte en format Word établi à l'aide du formulaire qui figure à l'annexe III, à un bureau central dans chaque État membre (voir le lien au point 4.1.1); elles y seront examinées pour s'assurer qu'elles remplissent les conditions fixées dans la présente communication. C'est aux États membres qu'il appartient de décider quelles sont les demandes qui seront envoyées à la Commission. Les délais à respecter sont publiés à l'annexe V de la présente communication.

4.2.2. Les aspects administratifs relatifs aux nouvelles demandes s'appliquent, mutatis mutandis, aux demandes de prorogation.

4.3. Demandes de modification des mesures ou d'augmentation des volumes des contingents tarifaires

Les demandes de modification de la description d'un produit bénéficiant d'une suspension ou d'un contingent tarifaire doivent être présentées et faire l'objet d'une décision deux fois par an; les délais sont identiques à ceux applicables aux nouvelles demandes (voir l'annexe V).

Les demandes visant à augmenter le volume d'un contingent tarifaire existant peuvent être présentées et acceptées à tout

moment et, en cas d'acceptation par les États membres, elles sont publiées dans le règlement suivant, soit le 1^{er} janvier, soit le 1^{er} juillet. Pour ces demandes, aucun délai n'a été fixé pour la formulation des objections.

4.4. Adresse de la Commission à laquelle les demandes doivent parvenir:

Commission européenne

Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière

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

Les demandes concernant d'autres services de la Commission seront transmises à ceux-ci.

4.5. Transmission des objections

4.5.1. Les objections sont transmises à un bureau central dans chaque État membre (voir le lien au point 4.1.1) où elles sont examinées pour s'assurer que les demandes remplissent les conditions fixées dans la présente communication. Il appartient aux États membres de décider des objections qu'ils souhaitent présenter aux membres du GTET et à la Commission, par l'intermédiaire du système CIRCA.

4.5.2. Les objections doivent être transmises, par voie électronique, dans un document de traitement de texte en format Word établi à l'aide du formulaire qui figure à l'annexe IV. Les délais à respecter sont mentionnés à l'annexe V de la présente communication.

4.5.3. La Commission peut rejeter une objection lorsqu'elle lui a été transmise en retard, lorsque le formulaire n'est pas dûment rempli, lorsque les échantillons demandés n'ont pas été mis à disposition, lorsque les contacts entre la société qui s'oppose à une demande et celle qui la présente n'ont pas eu lieu en temps voulu (environ 15 jours ouvrables) ou lorsque le formulaire d'objection contient des informations trompeuses ou inexacts.

4.5.4. Dans les cas où la société qui s'oppose à une demande et celle qui la présente ne sont pas en mesure de communiquer (par exemple, en raison de la réglementation en matière de concurrence), la direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission intervient en tant qu'arbitre impartial; dans les cas où cela est souhaitable, d'autres services de la Commission sont associés à l'exercice.

4.5.5. L'État membre agissant pour le compte du demandeur doit veiller à ce que des contacts soient pris entre les sociétés concernées et en fournir la preuve, à la demande de la Commission ou de membres du GTET.

ANNEXE I

Formulaire concernant une:**DEMANDE DE SUSPENSION TARIFAIRE/DE CONTINGENT TARIFAIRE (Supprimer la mesure inadéquate)**

(État membre:)

Partie I

(à publier sur le site web de la DG Fiscalité et union douanière)

1. Code de la nomenclature combinée:
2. Description précise du produit en tenant compte des critères du tarif douanier:
Pour les produits chimiques uniquement (principalement les chapitres 28 et 29 de la nomenclature combinée):
3. i) numéro CUS (numéro d'identification dans l'inventaire douanier européen des substances chimiques);
ii) numéro CAS (Chemical Abstracts Service Registry Number):
iii) autre numéro:

DEMANDE DE SUSPENSION TARIFAIRE/DE CONTINGENT TARIFAIRE (Supprimer la mesure inadéquate)

(État membre:)

Partie II

(pour les membres du GTET)

4. Autres informations incluant la dénomination commerciale, le mode de fonctionnement, l'utilisation prévue du produit importé, le type de produit dans lequel il doit être incorporé et l'utilisation finale de ce dernier:
Pour les produits chimiques uniquement:
5. Formule de structure:
6. Les produits font l'objet d'un brevet:
Oui/Non
Dans l'affirmative, numéro du brevet et de l'autorité de délivrance:
7. Les produits font l'objet d'une mesure antidumping/antisubventions:
Oui/Non
Dans l'affirmative, veuillez fournir des explications complémentaires sur la raison de la demande de suspension/contingent tarifaire:
8. Nom et adresse des firmes connues dans l'UE consultées en vue de la fourniture de produits identiques, équivalents ou de substitution (obligatoire pour les demandes de contingent):
Dates et résultats des consultations:
Raisons pour lesquelles les produits de ces firmes ne sont pas appropriés à l'utilisation envisagée:
9. Calcul du volume du contingent tarifaire:
Consommation annuelle du demandeur:
Production annuelle dans l'UE:
Volume du contingent tarifaire demandé:
10. Remarques spéciales:
 - i) indication de l'existence d'une suspension ou d'un contingent similaire:
 - ii) indication de l'existence d'un renseignement tarifaire contraignant:
 - iii) autre observation:

DEMANDE DE SUSPENSION TARIFAIRE/DE CONTINGENT TARIFAIRE (Supprimer la mesure inadéquate)

(État membre:)

Partie III

(pour la Commission uniquement)

11. Demande présentée par:

Adresse:

Tél./Fax

Courriel:

12. Importations annuelles prévues pour 20XX (première année de la période de validité demandée):

— valeur (en EUR):

— quantité (en poids et en unité supplémentaire, le cas échéant, pour le code NC en question):

13. Importations actuelles (pour l'année 20XX — 2) (année précédant l'année au cours de laquelle la demande est introduite):

— valeur (en EUR):

— quantité (en poids et en unité supplémentaire, le cas échéant, pour le code NC en question):

14. Taux de droit applicable au moment de la demande (y compris les accords préférentiels, les accords de libre-échange, s'ils existent pour l'origine des marchandises demandées):

Taux de droits «pays tiers»:

Taux de droit préférentiel applicable: oui/non (dans l'affirmative, taux de droit: ...)

15. Estimation des droits de douane non perçus (en EUR) sur une base annuelle:

16. Origine des marchandises demandées:

Nom du producteur extérieur à l'UE:

Pays:

17. Nom et l'adresse de l'utilisateur dans l'UE:

Adresse:

Tél./Fax

Courriel:

18. Déclaration de l'intéressé attestant que les produits importés ne font pas l'objet d'un contrat d'exclusivité (joindre une feuille supplémentaire — voir à l'annexe II de la présente communication) (obligatoire)

Annexes (fiches techniques des produits, notices explicatives, brochures, etc.)

Nombre de pages:

NB: Si l'un des éléments d'information visés dans les parties II ou III est confidentiel, des pages séparées, clairement indiquées comme telles, doivent être ajoutées. Le niveau de confidentialité doit également être précisé sur la page de couverture.

ANNEXE II

Formulaire concernant une:

DÉCLARATION D'ABSENCE DE CONTRAT D'EXCLUSIVITÉ (*)

Nom:

Adresse:

Tél./Fax

Courriel:

Nom et fonction du signataire:

Je soussigné déclare, au nom de (nom de la société) que le(s) produit(s) suivant (s)

[description du/des produit(s)]

ne fait/ont l'objet d'aucun contrat d'exclusivité.

(signature, date)

(*) Par contrat d'exclusivité on entend tout contrat qui empêche une société autre que celle du demandeur d'importer le(s) produit(s) demandé(s).

ANNEXE III

Formulaire concernant une:

DEMANDE DE PROLONGATION D'UNE SUSPENSION TARIFAIRE

(État membre:)

Partie I

(public)

Code de la nomenclature combinée (NC) ou code Taric:

Description précise du produit:

Partie II

Demande présentée pour (nom et adresse de l'importateur ou de l'utilisateur dans l'UE):

Taux de droit applicable au moment de la demande (y compris les accords préférentiels, les accords de libre-échange, s'ils existent pour l'origine des marchandises demandées):

Importations (de l'année 20XX, première année de la nouvelle période de validité demandée):

— valeur (en EUR):

— quantité (en poids et en unité supplémentaire, le cas échéant, pour le code NC en question):

Estimation des droits de douane non perçus (en EUR) sur une base annuelle:

ANNEXE IV

Formulaire concernant une:**OBJECTION À UNE DEMANDE DE SUSPENSION TARIFAIRE/DE CONTINGENT TARIFAIRE (supprimer la mesure inadéquate)**

(État membre:)

Partie I

N° de la demande:

Code NC:

Désignation des marchandises:

N° de fiche:

☐ Les marchandises sont actuellement produites dans l'Union européenne ou en Turquie et sont disponibles sur le marché.☐ Des produits équivalents ou de substitution sont actuellement disponibles dans l'Union européenne ou en Turquie.

Remarques explicatives (différences, pourquoi et comment ce produit peut remplacer le produit demandé):

Des fiches techniques qui prouvent le caractère et la qualité du produit proposé doivent être jointes.

☐ Autres:

Proposition de compromis (commentaires explicatifs):

Transfert dans un contingent tarifaire:

Volume du contingent suggéré:

Suspension tarifaire partielle:

Taux de droit suggéré:

Autres propositions:

Remarques:

Entreprise produisant actuellement un produit identique, équivalent ou de substitution au sein de l'UE ou en Turquie

Dénomination sociale:

Personne à contacter:

Adresse:

Tél.:

Fax:

Courriel:

Nom commercial du produit:

OBJECTION À UNE DEMANDE DE SUSPENSION TARIFAIRE/DE CONTINGENT TARIFAIRE (supprimer la mesure inadéquate)

(État membre:)

Partie II

Capacité de production (disponible pour le marché; par exemple, pas lié en interne ou par des contrats):

Actuelle:

Dans les 6 prochains mois:

ANNEXE V

Calendrier pour la gestion des demandes de suspensions et de contingents tarifaires autonomes

a) Nouvelles demandes et demandes réintroduites

	Cycle de janvier	Cycle de juillet
Entrée en vigueur des suspensions ou des contingents tarifaires demandés	1.1.20xx	1.7.20xx
Les demandes doivent être transmises à la Commission, au plus tard le	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Première réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 20.4.20xx-1 et le 15.5.20xx-1	Entre le 20.10.20xx-1 et le 15.11.20xx-1
Deuxième réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 5.6.20xx-1 et le 15.6.20xx-1	Entre le 5.12.20xx-1 et le 20.12.20xx-1
Troisième réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 5.7.20xx-1 et le 15.7.20xx-1	Entre le 20.1.20xx et le 30.1.20xx
Réunion supplémentaire du GTET pour discuter des demandes (facultatif)	Entre le 1.9.20xx-1 et le 15.9.20xx-1	Entre le 15.2.20xx et le 28.2.20xx
Les objections à de nouvelles demandes doivent être présentées par écrit au plus tard	lors de la deuxième réunion du GTET	
Les objections à des mesures actuelles doivent être présentées par écrit au plus tard	lors de la première réunion du GTET	

b) Demandes de prorogation

Date de prorogation des suspensions tarifaires existantes	1.1.20xx
Les demandes doivent être transmises à la Commission, au plus tard le	15.4.20xx-1
Première réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 20.4.20xx-1 et le 15.5.20xx-1
Deuxième réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 5.6.20xx-1 et le 15.6.20xx-1
Troisième réunion du GTET pour discuter des demandes	Entre le 5.7.20xx-1 et le 15.7.20xx-1
Les objections aux prorogations doivent être présentées par écrit au plus tard	lors de la première réunion du GTET

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

12 décembre 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

Monnaie			Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,3251	AUD	dollar australien	1,3104
JPY	yen japonais	103,12	CAD	dollar canadien	1,3576
DKK	couronne danoise	7,4361	HKD	dollar de Hong Kong	10,3109
GBP	livre sterling	0,84800	NZD	dollar néo-zélandais	1,7293
SEK	couronne suédoise	9,0525	SGD	dollar de Singapour	1,7193
CHF	franc suisse	1,2349	KRW	won sud-coréen	1 523,48
ISK	couronne islandaise		ZAR	rand sud-africain	10,9105
NOK	couronne norvégienne	7,7015	CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,4284
BGN	lev bulgare	1,9558	HRK	kuna croate	7,4975
CZK	couronne tchèque	25,578	IDR	rupiah indonésien	11 987,73
HUF	forint hongrois	305,16	MYR	ringgit malais	4,1946
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	57,842
LVL	lats letton	0,6979	RUB	rouble russe	41,8289
PLN	zloty polonais	4,5395	THB	baht thaïlandais	41,277
RON	leu roumain	4,3491	BRL	real brésilien	2,4068
TRY	lire turque	2,4687	MXN	peso mexicain	18,2660
			INR	roupie indienne	70,0470

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE
COMMERCIALE COMMUNE

COMMISSION EUROPÉENNE

Avis d'expiration prochaine de certaines mesures antidumping

(2011/C 363/04)

1. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne ⁽¹⁾, la Commission européenne fait savoir qu'à moins qu'il ne soit procédé à un réexamen selon la procédure définie ci-dessous, les mesures antidumping mentionnées ci-après expireront à la date indiquée dans le tableau figurant ci-dessous.

2. Procédure

Les producteurs de l'Union peuvent présenter une demande de réexamen par écrit. Cette demande doit contenir suffisamment d'éléments de preuve indiquant que l'expiration des mesures favoriserait probablement la continuation ou la réapparition du dumping et du préjudice.

Si la Commission décide de réexaminer les mesures en question, les importateurs, les exportateurs, les représentants du pays exportateur et les producteurs de l'Union auront la possibilité de développer, de réfuter ou de commenter les points exposés dans la demande de réexamen.

3. Délai

Les producteurs de l'Union peuvent présenter par écrit une demande de réexamen au titre du règlement précité et la faire parvenir à la Commission européenne, direction générale du commerce (unité H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgique ⁽²⁾ à partir de la date de publication du présent avis et au plus tard trois mois avant la date indiquée dans le tableau ci-dessous.

4. Le présent avis est publié conformément aux dispositions de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009.

Produit	Pays d'origine ou d'exportation	Mesures	Référence	Date d'expiration ⁽¹⁾
Câbles en fer ou en acier	Fédération de Russie	Droit antidumping	Règlement (CE) n° 1279/2007 du Conseil (JO L 285 du 31.10.2007, p. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ La mesure expire à minuit le jour indiqué dans cette colonne.

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

COMMISSION EUROPÉENNE

AIDE D'ÉTAT — ALLEMAGNE

Aide d'État SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aide en faveur de BMW Leipzig

Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2011/C 363/05)

Par la lettre du 13 juillet 2011, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Allemagne sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur l'aide à l'égard de laquelle la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
Bureau: J-70 3/225
1049 Bruxelles
BELGIQUE
Fax +32 22961242

Ces observations seront communiquées à l'Allemagne. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

TEXTE DU RÉSUMÉ

PRÉSENTATION DE LA MESURE ET DU PROJET D'INVESTISSEMENT

Le 30 novembre 2010, les autorités allemandes ont notifié l'octroi d'une aide régionale à BMW AG en vue de la réalisation d'un investissement à Leipzig, en Allemagne, une région assistée conformément à la carte allemande des aides régionales pour laquelle le plafond réglementaire des aides régionales était, à la date de la notification, fixé à 30 % ESB (équivalent-subvention brut) pour les grandes entreprises.

Le projet a trait à l'extension de l'établissement de production actuel. BMW a l'intention de construire une nouvelle installation pour la production de voitures électriques dont la coque est en plastique renforcé de fibre de carbone, lesquelles constituent des

produits entièrement innovants qui n'ont encore jamais été produits. L'investissement porte sur deux modèles: la BMW i3 MegaCity et le modèle sport i8. La MegaCity est un véhicule électrique à batterie, c'est-à-dire un véhicule uniquement propulsé par l'électricité stockée dans une batterie. Le modèle sport est, quant à lui, un véhicule à motorisation hybride rechargeable (PHEV) équipé d'une batterie ainsi que d'un moteur à combustion petit mais efficace.

L'investissement a démarré en 2009 et devrait être terminé pour 2013/2014. Les coûts d'investissement admissibles du projet s'élèvent, en valeur actuelle nette, à 368,01 millions d'EUR. Le montant d'aide envisagé, soit 46 millions d'EUR en valeur actuelle nette, représente une intensité d'aide de 12,5 % et est donc inférieur au plafond d'intensité d'aide applicable, qui est de 13,5 %.

APPRÉCIATION DE LA COMPATIBILITÉ DE LA MESURE D'AIDE

L'aide remplit l'ensemble des critères généraux de compatibilité applicables aux aides à finalité régionale

Conformément, toutefois, aux lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale qui sont applicables (ci-après les «lignes directrices») ⁽¹⁾, la Commission ne peut autoriser, à l'issue de son examen préliminaire, les aides régionales en faveur de grands projets d'investissement, notifiables individuellement, que si les critères dits des «parts de marché» et de l'«augmentation de capacité dans un marché sous-performant» [exposés au point 68 a) et b) desdites lignes directrices] sont satisfaits.

L'Allemagne fait valoir que ces critères ne devraient pas s'appliquer au projet d'investissement notifié compte tenu de la note de bas de page n° 65 des lignes directrices, qui prévoit une telle dérogation lorsque les bénéficiaires de l'aide créent un marché de produits nouveau. La Commission note le caractère innovant des voitures électriques à coque en plastique renforcé de fibre de carbone. BMW n'étant, toutefois, ni le seul, ni le premier constructeur de véhicules de ce type, elle doute que cette note de bas de page puisse lui être appliquée et invite les tiers intéressés à lui faire part de leurs observations à cet égard. Elle a examiné ces critères aux fins de son examen préliminaire, mais se penchera à nouveau sur la question dans le cadre de son enquête formelle.

Le marché de produits et le marché géographique en cause au sens du point 68 a) des lignes directrices

C'est la première fois qu'est notifiée une aide régionale en faveur de voitures particulières électriques (BEV/PHEV) à coque en plastique renforcé de fibre de carbone. Ces véhicules présentant un caractère innovant, il a été particulièrement difficile pour la Commission de définir le marché de produits et le marché géographique en cause. La Commission, en particulier, n'a pas pu établir avec certitude si le marché des voitures électriques constitue un marché de produits distinct ou fait partie du marché général des voitures particulières sans distinction du mode de propulsion. La Commission, d'une part, constate la non-substituabilité, du côté de l'offre, des voitures électriques à coque en plastique renforcé de fibre de carbone et des voitures traditionnelles équipées d'un moteur à combustion et d'une coque métallique, imputable à l'existence de lignes de production et de cycles de production distincts et à l'application de technologies complètement différentes. En outre, le marché des voitures électriques présente d'autres caractéristiques que celles du marché des voitures équipées d'un moteur à combustion. La Commission, d'autre part, note une certaine substituabilité du côté de la demande, même si le prix des voitures électriques est sensiblement plus élevé.

La classification, aux fins de la définition du marché de produits en cause, des voitures électriques dans les différents segments du marché des voitures particulières définis par le passé pour les voitures équipées d'un moteur à combustion s'est également avérée problématique.

Pour définir le marché géographique en cause, la Commission s'est penchée sur les différences entre les caractéristiques du marché des voitures électriques et du marché des voitures équipées d'un moteur à combustion, qui l'incitent à penser que le

second est, très probablement, plus étendu que le territoire de l'EEE, même si elle n'a pas pu se faire une idée définitive sur la question.

À la lumière des considérations ci-dessus, la Commission invite les tiers intéressés à formuler des observations sur les aspects suivants:

- a) définition du marché de produits en cause: existence d'un marché distinct pour les voitures électriques ou inclusion de ces dernières dans le marché général des voitures particulières; existence d'un marché distinct pour les PHEV tels que le modèle i8 ou inclusion des PHEV dans le marché des voitures électriques conjointement avec les BEV; modalités de la classification des voitures électriques dans des segments définis pour les voitures équipées d'un moteur à combustion ou aspects à prendre en considération aux fins de la définition d'un nouveau segment pour les voitures électriques;
- b) définition du marché géographique en cause des voitures électriques compte tenu des échanges commerciaux et des obstacles aux échanges, en comparaison notamment des voitures particulières équipées d'un moteur à combustion.

Le critère relatif aux parts de marché exposé au point 68 a) des lignes directrices

Selon ce critère, les États membres doivent démontrer que le bénéficiaire d'une mesure d'aide accordée en faveur d'un grand projet d'investissement ne détient pas plus de 25 % du marché de produits et du marché géographique en cause avant et/ou après l'investissement.

La Commission n'étant pas parvenue à une position définitive quant à la définition du marché de produits et du marché géographique en cause, elle a appliqué le critère des parts de marché à tous les marchés plausibles, à savoir le marché général des voitures particulières (y compris les BEV et les PHEV), le marché des voitures particulières des segments B, C, D et F et du segment combiné C/D [la MegaCity pouvant être classée, selon la segmentation utilisée par Global Insight, selon ses dimensions (segments B ou C) ou son prix (segment D), et le modèle sport relevant du segment F], ainsi que le marché des voitures électriques (pour les BEV/PHEV, conjointement et séparément), tant à l'échelon mondial qu'au niveau de l'EEE. Les données relatives au marché émanent principalement, pour ce qui est des voitures équipées d'un moteur à combustion, de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), ou proviennent, dans le cas des voitures électriques, du Boston Consulting Group et d'études réalisées par la Deutsche Bank (2008). La Commission constate que les prévisions relatives au marché des voitures électriques aux alentours de 2015 sont assez prudentes, donnant à penser que ce marché représentera alors 1 % de l'ensemble du marché des voitures particulières. Elle invite les parties intéressées à lui faire part de leurs observations sur l'évolution possible du marché.

La part de marché de BMW étant, à la lumière des données disponibles, supérieure à 25 % sur certains des marchés plausibles, la Commission n'est pas en mesure, conformément au point 68 des lignes directrices, de se prononcer sur la compatibilité de la mesure à l'issue de son examen préliminaire et doit ouvrir la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE. Elle invite les parties intéressées à lui faire part de leurs observations.

⁽¹⁾ JO C 54 du 4.3.2006, p. 13.

Si les observations reçues en réponse à l'ouverture de cette procédure formelle d'examen ne permettent pas à la Commission de conclure avec certitude, soit que les critères visés au point 68 des lignes directrices ne sont pas applicables à l'aide en cause, compte tenu de la note de bas de page n° 65 des lignes directrices, soit que les critères énoncés au point 68 a) et b) sont satisfaits, elle procédera à un examen approfondi du projet d'investissement à la lumière de sa communication relative aux critères d'appréciation approfondie des aides régionales en faveur de grands projets d'investissement ⁽²⁾.

L'État membre et les parties intéressées sont invités à fournir, dans le cadre de leurs observations relatives à la décision d'ouverture, toutes les informations nécessaires aux fins de cette appréciation approfondie, ainsi qu'à communiquer les renseignements et documents appropriés conformément à la communication susmentionnée.

TEXTE DE LA LETTRE

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

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHILFEMAßNAHME

2.1 Ziel

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

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

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

2.2 Beihilfeempfänger

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

Tabelle: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabelle: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Communication de la Commission relative aux critères d'appréciation approfondie des aides régionales en faveur de grands projets d'investissement (JO C 223 du 16.9.2009, p. 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 power-trains. 100 % of its propulsion comes from an electric motor, energized by electricity stored in batteries.“ (Elektrofahrzeuge verfügen nicht über zwei Antriebssysteme — ein mechanisches und ein elektrisches. Sie werden zu 100 % durch einen Elektromotor, der von Elektrizität aus Batterien gespeist wird, angetrieben.) (Quelle: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In. Batteries must be included, 9. Juni 2008, S. 10).

(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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.

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

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

2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

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

2.6 Die Beihilfemaßnahme

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

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

21. Die Beihilfe wird vom Finanzamt München als Bewilligungsbehörde genehmigt.
22. Folgende nationale Rechtsgrundlage wurde für die Gewährung der Beihilfe angegeben:

— Investitionszulagengesetz 2010) vom 7. Dezember 2008, Gruppenfreistellung unter der Referenz-Nummer X 167/08 ⁽⁸⁾.

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

42. Die beihilfefähigen Kosten umfassen Ausgaben für Gebäude und Anlagen/Ausrüstung und entsprechen somit Randnummer 50 der Regionalbeihilfe-Leitlinien.

43. Die in Abschnitt 4.4 der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten Kumulierungsvorschriften werden eingehalten.

44. Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe die in den Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten üblichen Zulässigkeitskriterien erfüllt.

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

45. Nach Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien gilt ein großes Investitionsvorhaben als Einzelinvestition, wenn die Erstinvestition in einem Zeitraum von drei Jahren vor Beginn der Arbeiten an dem Vorhaben vorgenommen wird und festes Vermögen betrifft, das eine wirtschaftlich unteilbare Einheit bildet, um zu verhindern, dass ein großes Investitionsvorhaben künstlich in Teilvorhaben untergliedert wird, um den Bestimmungen dieser Leitlinien zu entgehen.

46. Die Mitgliedstaaten könnten aufgrund der automatischen Absenkung des regionalen Beihilfehöchstsatzes bei großen Investitionsvorhaben versucht sein, anstelle einer Einzelinvestition zwei Einzelvorhaben anzumelden, um so zu einer höheren maximalen Beihilfeintensität zu gelangen ⁽¹¹⁾.

47. Die Herstellung der Personenkraftwagen mit Elektroantrieb und Karosserien aus kohlefaserverstärktem Kunststoff erfolgt völlig getrennt von der Produktion konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Metallkarosserien (1er, X1). Es werden dafür eigene, voneinander unabhängige Produktionsanlagen genutzt, die sich nicht überschneiden. Das frühere Investitionsvorhaben in Bezug auf Pressteile sowie Türen und Klappen war auf die Erzeugung konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet (siehe Erwägungsgründe 12-13), und bei der Herstellung der Modelle i3 und i8 kommen weder diese Bauteile zum Einsatz noch kann dabei irgendein Nutzen aus der früheren Beihilfe erwachsen.

48. Die Kommission stellt daher fest, dass keine funktionalen, technischen oder strategischen Verbindungen zwischen den beiden Vorhaben bestehen, die eindeutig wirtschaft-

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

49. Die geplanten beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens in Leipzig betragen abgezinst ⁽¹²⁾ 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Beihilfehöchstsatzz von 13,5 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), nach Anwendung des Herabsetzungsmechanismus.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.1 Betreffendes Produkt

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

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

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

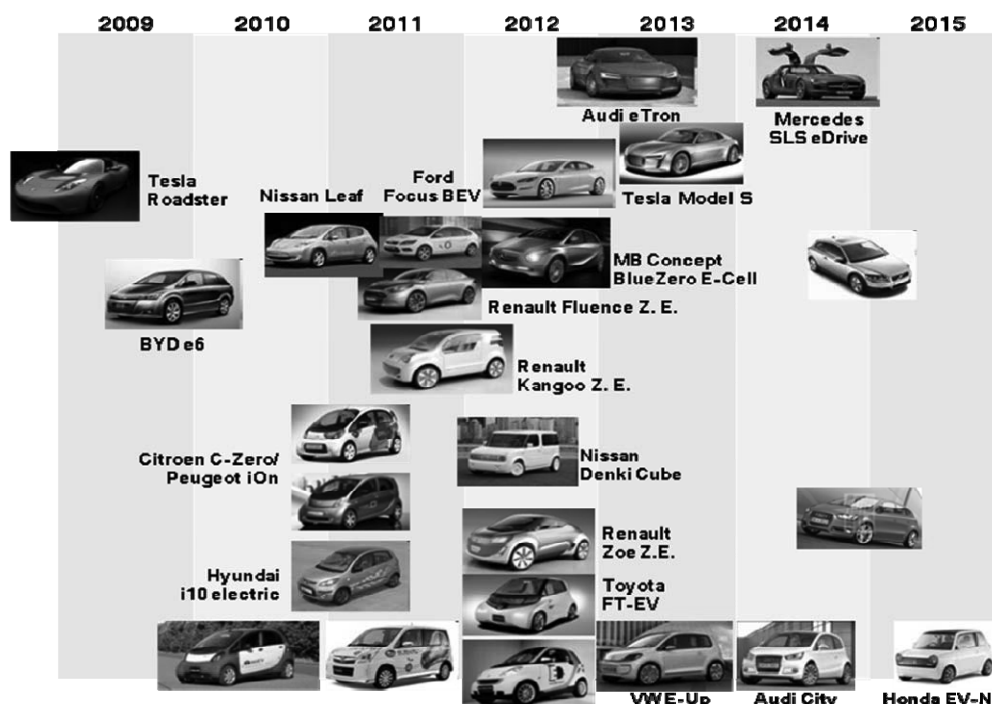
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

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

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

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

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

79. In einigen der bisherigen Beschlüsse in Bezug auf den Kraftfahrzeugsektor⁽¹⁸⁾ definierte die Kommission den relevanten räumlichen Markt als ‚mindestens EWR-weit‘ und schloss somit explizit die Möglichkeit nicht aus, dass ein räumlich relevanter Markt besteht, der größer als der EWR ist. In zwei Beihilfesachen zu Regionalbeihilfen für den Kraftfahrzeugsektor (Audi Hungaria Motor und Fiat Powertrain Technologies Poland) eröffnete die Kommission jedoch das förmliche Prüfverfahren u. a. in Bezug auf die angemessene Marktabgrenzung.

80. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen (Markteinführung der ersten Elektrofahrzeuge erst 2010) kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt keine definitive Position dazu beziehen, ob ein eigenständiger Elektrofahrzeugmarkt eine weltweite Ausdehnung hätte oder nicht. Die Kommission fordert Dritte auf, zur sachdienlichen Definition des räumlichen Marktes für Elektrofahrzeuge im Allgemeinen sowie für Fahrzeuge wie die Modelle i3 und i8 Stellung zu nehmen.

81. Da die Kommission für die Zwecke der Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien zu keinem Schluss über den genauen räumlich relevanten Markt gelangen kann, führt sie die relevanten Tests sowohl für den EWR als auch die weltweiten Märkte durch.

3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

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

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

83. Da das angemeldete Investitionsvorhaben von BMW 2009 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 Ausfuhren aus dem EWR) werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

88. Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass der Marktanteil von BMW nur auf dem Gesamtmarkt für Pkw unter 25 % liegt, gleichgültig ob der EWR-weite oder der weltweite Markt herangezogen wird und unabhängig von der Segmentierung (ungeachtet der in den Erwägungsgründen 68-70 beschriebenen Probleme bei der Anwendung der Segmentierung).

89. Was den Elektrofahrzeugmarkt anbelangt, lässt sich aufgrund der auf den verfügbaren Daten beruhenden Ergebnisse nicht ausschließen, dass der Marktanteil von BMW auf einem eigenständigen weltweiten Elektrofahrzeugmarkt den Schwellenwert von 25 % im D-Segment überschreiten könnte (laut Prognosen erreicht er [> 25 %]). Ähnliches gilt, wenn der Markt für Elektrofahrzeuge und nicht derjenige für Hybridfahrzeuge als der sachlich relevante Markt für das Modell i8 festgelegt wird, weil es auf denselben Produktionsanlagen wie das rein elektrisch angetriebene Modell i3 hergestellt wird und somit ein Substitut für das BEV darstellt. In diesem Fall könnte der Marktanteil von BMW im F-Segment ebenfalls über dem Schwellenwert von 25 % liegen ([> 25 %]).

90. Auf dem EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge ohne Segmentierung wird der Schwellenwert von 25 % nur dann eingehalten, wenn BMW weniger als [...] Fahrzeuge von den insgesamt erzeugten [10 000-50 000] Autos auf dem EWR-Markt verkauft. Auf dem segmentierten EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge besteht allerdings selbst bei Berücksichtigung der von Deutschland angeführten Aufteilung der Verkäufe auf EWR-Länder und Nicht-EWR-Länder die Gefahr einer Überschreitung des Schwellenwerts von 25 %, wenn die Kommission im Einklang mit der gängigen Praxis die Möglichkeit einer Kombination von Kfz-Segmenten ausschließt (die Kommission lehnte beispielsweise in der Entscheidung zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens im Falle von Audi Hungaria Motor die von Ungarn vorgeschlagene Kombination bestimmter Segmente gemäß den Definitionen von Polk ab) und das Produktionsvolumen von BMW entweder dem B-, C- oder D-Segment zugeordnet werden muss. In diesem Fall würde der Marktanteil von BMW in allen berücksichtigten Einzelsegmenten im EWR 25 % überschreiten ([...] % im B-Segment, [...] % im C-Segment, [...] % im D-Segment und sogar [...] % im F-Segment).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

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

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

4. BESCHLUSS

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

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

AUTRES ACTES

COMMISSION EUROPÉENNE

Note d'information conformément à l'article 10, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil**Pays bénéficiaires du régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance à compter du 1^{er} janvier 2012**

(2011/C 363/06)

Le règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil du 22 juillet 2008 appliquant un schéma de préférences tarifaires généralisées à partir du 1^{er} janvier 2009 ⁽¹⁾ (ci-après le «règlement»), prorogé par le règlement (UE) n° 512/2011 ⁽²⁾, établit le régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance (SPG+). À son article 9, paragraphe 1, point a) iii), le règlement prévoit la possibilité d'octroyer le SPG+ à partir du 1^{er} janvier 2012 aux pays en développement en ayant fait la demande au plus tard le 31 octobre 2011.

Avant le 31 octobre 2011, la Commission a reçu une demande de la République du Cap-Vert, sollicitant l'application du régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance à partir du 1^{er} janvier 2012. La Commission l'a examinée, conformément à l'article 10, paragraphe 1, du règlement et, le 9 décembre 2011, a adopté la décision d'exécution 2011/830 de la Commission relative aux pays bénéficiaires qui ont droit au régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance à partir du 1^{er} janvier 2012, comme prévu dans le règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil ⁽³⁾, qui octroie le régime du SPG+ en faveur de la République du Cap-Vert du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2013 ou jusqu'à une date fixée par le règlement suivant, si cette date est antérieure.

Conformément à l'article 9, paragraphe 3, du règlement, les pays ayant bénéficié du SPG+ en vertu de la décision 2008/938/CE de la Commission du 9 décembre 2008 relative à la liste des pays bénéficiaires qui ont droit au régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2011 ⁽⁴⁾, telle que modifiée par la décision 2009/454/CE de la Commission ⁽⁵⁾ et la décision 2010/318/UE de la Commission du 9 juin 2010 relative aux pays bénéficiaires qui ont droit au régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance pour la période du 1^{er} juillet 2010 au 31 décembre 2011 ⁽⁶⁾, n'étaient pas tenus de soumettre à nouveau une demande de SPG+ au titre de l'article 9, paragraphe 1, point a) iii), et continuent à bénéficier de ce régime.

⁽¹⁾ JO L 211 du 6.8.2008, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 512/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 modifiant le règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil du 22 juillet 2008 appliquant un schéma de préférences tarifaires généralisées pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2011 (JO L 145 du 31.5.2011, p. 28).

⁽³⁾ JO L 329 du 13.12.2011, p. 19.

⁽⁴⁾ JO L 334 du 12.12.2008, p. 90.

⁽⁵⁾ JO L 149 du 12.6.2009, p. 78.

⁽⁶⁾ JO L 142 du 10.6.2010, p. 10.

Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR