

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

C 363



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

54. sējums
2011. gada 13. decembris

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
I	<i>Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi</i>	
	ATZINUMI	
	Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs	
2011/C 363/01	Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par muitas darbu intelektuālā īpašuma tiesību īstenošanā	1
II	<i>Informācija</i>	
	EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI	
	Eiropas Komisija	
2011/C 363/02	Komisijas paziņojums par autonomo tarifu atcelšanu un kvotām	6

LV

Cena:
EUR 3

(Turpinājums nākamajā lappusē)

IV Paziņojumi

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Eiropas Komisija

2011/C 363/03	Euro maiņas kurss	18
---------------	-------------------------	----

V Atzinumi

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KOPEJĀS TIRDZNIECĪBAS POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Eiropas Komisija

2011/C 363/04	Paziņojums par konkrētu antidempinga pasākumu gaidāmajām termiņa beigām	19
---------------	---	----

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

Eiropas Komisija

2011/C 363/05	Valsts atbalsts – Vācija – Valsts atbalsts SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – atbalsts BMW Leipzig – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu ⁽¹⁾	20
---------------	--	----

CITI TIESĪBU AKTI

Eiropas Komisija

2011/C 363/06	Informatīvs paziņojums saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 732/2008 10. panta 3. punkta c) apakšpunktu – Valstis, kas izmanto īpašo ilgtspējīgas attīstības un labas pārvaldības veicināšanas režīmu no 2012. gada 1. janvāra	34
---------------	---	----



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS

Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinums par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par muitas darbu intelektuālā īpašuma tiesību īstenošanā

(2011/C 363/01)

EIROPAS DATU AIZSARDZĪBAS UZRAUDZĪTĀJS,

1.1. Apspriešanās ar EDAU

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 16. pantu,

ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu un jo īpaši tās 7. un 8. pantu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti ⁽¹⁾,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti ⁽²⁾, un jo īpaši tās 28. panta 2. punktu,

IR PIEŅĒMIS ŠĀDU ATZINUMU.

1. IEVADS

1. 2011. gada 24. maijā Komisija pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par muitas darbu intelektuālā īpašuma tiesību īstenošanā (turpmāk tekstā – “Priekšlikums”).

⁽¹⁾ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp., (turpmāk tekstā – “Direktīva 95/46/EK”).

⁽²⁾ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

2. Komisija nosūtīja Priekšlikumu EDAU 2011. gada 27. maijā. EDAU izprot šo paziņojumu kā lūgumu apsprieties ar Kopienas iestādēm un struktūrām, kā tas paredzēts 2000. gada 18. decembra Regulas (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (turpmāk tekstā – “Regula (EK) Nr. 45/2001”) 28. panta 2. punktā. Iepriekš ⁽³⁾, līdz Priekšlikuma pieņemšanai, Komisija sniedza EDAU iespēju paust neoficiālus komentārus. EDAU ir apmierināts ar šo procesu, kas jau agrīnā posmā palīdzēja uzlabot tekstu attiecībā uz datu aizsardzību. Daži no šiem komentāriem ir ņemti vērā Priekšlikumā. EDAU atzinīgi vērtē atsauci Priekšlikuma preambulā uz pašreizējo apspriešanos.

3. Tomēr EDAU vēlas uzsvērt dažus nosacījumus, kuru redakciju vēl aizvien varētu uzlabot, ņemot vērā datu aizsardzību.

1.2. Vispārīga pamatinformācija

4. Priekšlikumā ir izklāstīti nosacījumi un kārtība, kas jāievēro muitas struktūrvienībām, ja precēm, par kurām ir aizdomas, ka tās pārkāpj intelektuālā īpašuma tiesības, Eiropas Savienības teritorijā ir noteikta muitas uzraudzība vai ja šāda uzraudzība būtu jānosaka. Tā mērķis ir uzlabot un aizstāt Regulā (EK) Nr. 1383/2003 ⁽⁴⁾ paredzēto tiesisko regulējumu.

⁽³⁾ 2011. gada aprīlī.

⁽⁴⁾ Padomes 2003. gada 22. jūlija Regula (EK) Nr. 1383/2003 par muitas rīcību attiecībā uz precēm, par kurām ir aizdomas, ka tās pārkāpj atsevišķas intelektuālā īpašuma tiesības, un pasākumiem, ko veic attiecībā uz precēm, kas ir pārkāpušas šādas tiesības (OV L 196, 2.8.2003., 7. lpp.).

5. Proti, tajā ir noteikta kārtība, saskaņā ar kuru tiesību subjekti var vērsties dalībvalsts muitas iestādē ar lūgumu rīkoties konkrētajā dalībvalstī ("pieprasījums dalībvalstī") vai vairāk nekā vienas dalībvalsts muitas iestādēs ar lūgumu rīkoties visās attiecīgajās dalībvalstīs ("pieprasījums Savienībā"). Šajā saistībā "rīkoties" nozīmē preču laišanas apgrozībā apturēšanu vai preču aizturēšanu no muitas struktūrvienību puses. Tas arī nosaka kārtību, kādā attiecīgās muitas iestādes pieņem lēmumu attiecībā uz pieprasījumu, pasākumus, kas muitas struktūrvienībām (vai dienestiem) ⁽⁵⁾ pēc tam ir jāveic (t. i., laišanas apgrozībā apturēšana, preču aizturēšana vai iznīcināšana), kā arī saistītās tiesības un pienākumus.
6. Šajā saistībā notiek personas datu apstrāde visdažādākajos veidos: kad tiesību subjekts iesniedz savu pieprasījumu muitas struktūrvienībai ⁽⁶⁾ (6. pants); kad pieprasījumu pārsūta Komisijai (31. pants); kad muitas struktūrvienības pārsūta lēmumu dažādiem kompetentajiem muitas dienestiem (13. panta 1. punkts); un kad pieprasījuma Savienībā gadījumā lēmumu pārsūta citu dalībvalstu muitas struktūrvienībām (13. panta 2. punkts).
7. Regulas projektā paredzētā datu apstrāde attiecas ne tikai uz tiesību subjekta personas datiem saistībā ar pieprasījumu un lēmumu apmaiņu starp tiesību subjektiem un muitas struktūrvienībām, starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un Komisiju. Piemēram, saskaņā ar 18. panta 3. punktu muitas struktūrvienības pēc lēmuma saņēmēja pieprasījuma dara viņam zināmu preču nosūtītāja, saņēmēja, deklarētāja vai valdītāja vārdu (nosaukumu) ⁽⁷⁾, kā arī citu informāciju par precēm. Tādējādi šajā gadījumā tiek apstrādāti citu datu subjektu (nosūtītājs, saņēmējs un preču turētājs, kas var būt fiziska vai juridiska persona) personas dati un valsts muitas struktūrvienības var pēc pieprasījuma izsniegt tos tiesību subjektam.
8. Lai gan Priekšlikuma tekstā tas nav skaidri minēts, pēc iepazīšanās ar pašreizējo Komisijas piemērošanas noteikumu Regulu (EK) Nr. 1891/2004 ⁽⁸⁾, kurā ir iekļauta tipveida pieprasījuma veidlapa, kas jāizmanto tiesību subjektiem, var secināt, ka Priekšlikumā noteiktā kārtība ietvers arī datu par noteiktu fizisku vai juridisku personu pieļautiem iespējamajiem īpašuma tiesību pārkāpumiem apstrādi ⁽⁹⁾. EDAU uzsver, ka datus par iespējamajiem nodarījumiem uzskata par aizsargājamiem datiem, kuru apstrādei piemēro speciālas garantijas (Direktīvas 95/46/EK 8. panta 5. punkts un Regulas (EK) Nr. 45/2001 10. panta 5. punkts).
9. Turklāt Komisija ir atbildīga par tiesību subjektu pieprasījumu rīkoties glabāšanu centralizētā datu bāzē (kuras nosaukums būs COPIS), kura vēl tiek izstrādāta. COPIS būs centralizēta informācijas apmaiņas platforma muitas operācijām attiecībā uz visām precēm, ar kurām ir pārkāptas intelektuālā īpašuma tiesības. Visai datu apmaiņai par lēmumiem, pavaddokumentiem un paziņojumiem starp dalībvalstu muitas struktūrvienībām ir jānotiek ar COPIS starpniecību (31. panta 3. punkts).
- ## 2. PRIEKŠLIKUMA ANALĪZE
- ### 2.1. Atsauce uz Direktīvu 95/46/EK
10. EDAU atzinīgi vērtē faktu, ka Regulas projekta (32. pants, 21. apsvēruma) pantā par vispārīgo piemērošanu ir minēta nepieciešamība nodrošināt Komisijas veiktās personas datu apstrādes atbilstību Regulai (EK) Nr. 45/2001 un dalībvalstu kompetento iestāžu veiktās apstrādes atbilstību Direktīvai 95/46/EK.
11. Šis noteikums arī nepārprotami atzīst, ka EDAU ir uzrauga statuss saistībā ar Komisijas veikto apstrādi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 45/2001. EDAU vēlas norādīt uz nepareizu atsauci 32. pantā: "(...) un šīs direktīvas 28. pantā minētās dalībvalsts neatkarīgās publiskā sektora iestādes uzraudzībā." Šeit jābūt iekļautai atsaucei uz Direktīvas 95/46/EK 28. pantu.
- ### 2.2. Īstenošanas akti
12. Priekšlikums paredz, ka Komisijai ir tiesības pieņemt īstenošanas aktus tiesību subjektu pieprasījuma veidlapas
- ⁽⁵⁾ Muitas iestādes ieceļ centrālās iestādes, kuras katrā dalībvalstī var pieņemt oficiālus tiesību subjektu pieprasījumus, savukārt muitas struktūrvienības vai dienesti atrodas šādu iestāžu pakļautībā un veic faktiski muitas kontroli Eiropas Savienībā ievadamajām precēm.
- ⁽⁶⁾ Pieprasījuma veidlapā cita starpā jānorāda: ziņas par pieprasītāju (6. panta 3. punkta a) apakšpunkts); to fizisku vai juridisku personu pilnvarojums, kas pārstāv pieprasītāju (6. panta 3. punkta d) apakšpunkts); pieprasītāja pārstāvja(-u) tehniskos un juridiskos jautājumos vārds(-i) (nosaukums) un adrese (6. panta 3. punkta j) apakšpunkts).
- ⁽⁷⁾ Nosūtītājs un saņēmējs ir divas puses, kuras parasti ir iesaistītas piegādes līgumā: nosūtītājs nodod preces saņēmējam, kas pārņem preces savā īpašumā un pārdod tās saskaņā ar nosūtītāja norādījumiem.
- "Deklarētājs" nozīmē personu, kas aizpilda muitas deklarāciju savā vārdā, vai personu, kuras vārdā tiek aizpildīta muitas deklarācija. "Valdītājs" ir persona, kas ir preču īpašnieks vai kurai ir līdzīgas tiesības atsavināt preces, vai kuras fiziskā kontrolē atrodas preces.
- ⁽⁸⁾ Komisijas 2004. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1891/2004, ar ko paredz piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1383/2003 par muitas rīcību attiecībā uz precēm, par kurām ir aizdomas, ka tās pārkāpj atsevišķas intelektuālā īpašuma tiesības, un pasākumiem, ko veic attiecībā uz precēm, kas ir pārkāpušas šādas tiesības (OV L 328, 30.10.2004., 16. lpp.).
- ⁽⁹⁾ Skatīt Regulas (EK) Nr. 1891/2004 I pielikuma 9. punktu: "Es pievienoju īpašu informāciju par viltojuma veidu vai plūsmu", tostarp dokumentus un/vai fotogrāfijas.

parauga noteikšanai (6. panta 3. punkts) ⁽¹⁰⁾. Tomēr attiecīgajā pantā jau ir uzskaitīta nepieciešamā informācija, kas pieprasītājam jāiesniedz, tostarp pieprasītāja personas dati. Nosakot būtisko pieprasījuma saturu, 6. panta 3. punktā muitas struktūrvienībām būtu arī jānosaka pienākums sniegt pieprasītājam un jebkādam citam iespējamajam datu subjektam (piemēram, preču saņēmējam, nosūtītājam vai valdītājam) informāciju atbilstoši valstu noteikumiem, ar kuriem ievieš Direktīvas 95/46/EK 10. pantu. Vienlaikus pieprasījumā būtu arī jāietver līdzīga datu subjektam izsniedzama informācija, kuru Komisija apstrādās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 45/2001 11. pantu (ņemot vērā uzglabāšanu un apstrādi COPIS).

13. Tāpēc EDAU ierosina iekļaut 6. panta 3. punktā minētajā pieprasītājam izsniedzamās informācijas uzskaitījumā arī informāciju, ko izsniedz datu subjektam saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 10. pantu un Regulas (EK) Nr. 45/2001 11. pantu.

14. Papildus gadījumā, ja Komisija realizēs savas īstenošanas pilnvaras, EDAU aicina apspriesties ar viņu, lai nodrošinātu pieprasījuma dalībvalstī vai Savienībā jauno paraugu atbilstību datu aizsardzības noteikumiem.

2.3. Datu kvalitāte

15. EDAU atzinīgi vērtē faktu, ka 6. panta 3. punkta 1. apakšpunktā ir paredzēta prasība pieprasītājiem pārsūtīt un precizēt jebkādu pieejamo informāciju, lai muitas struktūrvienības varētu analizēt un novērtēt intelektuālā īpašuma tiesību aizskaršanas risku. Šāda prasība nozīmē viena no datu kvalitātes principiem ieviešanu, saskaņā ar kuru personas datiem jābūt “precīziem un nepieciešamības gadījumā atjauninātiem” (Direktīvas 95/46/EK 6. panta 1. punkta d) apakšpunkts). Tāpat arī EDAU atzinīgi vērtē faktu, ka tas pats princips ir ieviests 11. panta 3. punktā, kas paredz, ka “lēmuma saņēmējam” ir jāinformē lēmumu pieņemušās kompetentās muitas iestādes par jebkādam pieprasījumā minētās informācijas izmaiņām.

16. 10. un 11. pants attiecas uz lēmumu spēkā esamības termiņu. Muitas struktūrvienību lēmumam ir ierobežots

spēkā esamības termiņš, kura laikā muitas struktūrvienībām ir jārikojas. Šādu termiņu var pagarināt. EDAU vēlas uzsvērt, ka tiesību subjekta iesniegto pieprasījumu (un jo īpaši tajā iekļautos personas datus) valsts muitas struktūrvienības nedrīkst glabāt vai paturēt pēc lēmuma spēkā esamības termiņa beigām, tostarp COPIS datu bāzē. Šāds princips izriet no Regulas (EK) Nr. 45/2001 4. panta 1. punkta e) apakšpunkta un attiecīgā Direktīvas 95/46/EK ⁽¹¹⁾ 6. panta 1. punkta e) apakšpunkta.

17. Pašreizējie piemērošanas noteikumi ⁽¹²⁾ paredz (3. panta 3. punkts), ka muitas iestādes pieprasījuma veidlapas glabā “vismaz vienu gadu ilgāk par minētās veidlapas tiesisko derīguma termiņu.” Var secināt, ka šis noteikums nav pilnībā atbilstošs iepriekšminētajiem principiem.

18. Tāpēc EDAU ierosina iekļaut Priekšlikumā noteikumu, nosakot ierobežojumu personas datu glabāšanai atbilstoši lēmumu tiesiskā derīguma termiņam. Ir jāizvairās no jebkāda datu glabāšanas termiņa pagarinājuma vai arī pamatotos gadījumos šādam pagarinājumam ir jāatbilst nepieciešamības un samērīguma principam, ievērojot mērķi, kuru ir nepieciešams paskaidrot. Tāda noteikuma iekļaušana Priekšlikumā, kas būtu vienlīdzīgi piemērojams gan visām dalībvalstīm, gan arī Komisijai, garantētu vienkāršību, juridisko noteiktību un efektivitāti, jo tādējādi tiktu novērsta pretrunīgas interpretācijas.

19. EDAU atzinīgi vērtē faktu, ka 19. pantā (Atļauja lēmuma saņēmējam izmantot noteiktu informāciju) ir skaidri atgādināts mērķa ierobežošanas princips, proti, ir precīzi noteikts, kā lēmuma saņēmējs cita starpā var izmantot nosūtītāja un saņēmēja personas datus, kurus muitas struktūrvienības ir viņam izsniegušas saskaņā ar 18. panta 3. punktu ⁽¹³⁾. Datus var izmantot tikai tiesvedības uzsākšanai, lai noteiktu, vai ir pārkāptas lēmuma saņēmēja intelektuālā īpašuma tiesības, vai arī lai piedzītu kompensāciju, ja preces ir iznīcinātas Regulas projektā paredzētajā kārtībā un atbilstoši tās dalībvalsts tiesību aktiem, kurā preces tika konstatētas. Tā kā dati var saturēt arī informāciju par iespējamiem nodarījumiem, šis ierobežojums ir garantija pret šādu aizsargājamo datu ļaunprātīgu izmantošanu. Šo noteikumu arī papildina 15. pants, kas paredz administratīvus pasākumus pret tiesību subjektu gadījumā, ja informācija

⁽¹⁰⁾ Patlaban Regula (EK) Nr. 1383/2003 tiek īstenota ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1891/2004, kurā cita starpā ir noteikti valsts un Kopienas pieprasījuma veidlapas paraugi un iekļauti norādījumi par veidlapu aizpildīšanu (Komisijas 2004. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1891/2004, ar ko paredz piemērošanas noteikumus Padomes Regulai (EK) Nr. 1383/2003 par muitas rīcību attiecībā uz precēm, par kurām ir aizdomas, ka tās pārkāpj atsevišķas intelektuālā īpašuma tiesības, un pasākumiem, ko veic attiecībā uz precēm, kas ir pārkāpušas šādas tiesības (OV L 328, 30.10.2004., 16. lpp.)).

⁽¹¹⁾ Personas datiem jābūt “saglabātiem veidā, kas pieļauj datu subjektu identifikāciju ne ilgāk, kā tas nepieciešams nolūkiem, kuriem datus vāc vai kuriem tos turpmāk apstrādā (...)”.

⁽¹²⁾ Skat. 8. atsauci.

⁽¹³⁾ Šis noteikums atbilst TRIPS nolīguma 57. pantam (III daļas IV nodaļa), http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

tiek izmantota ļaunprātīgi pretēji 19. pantā noteiktajiem mērķiem. Abi šie panti kopā liecina par īpašo uzmanību, kuru Komisija velta mērķa ierobežošanas principam.

2.4. Centrālā datu bāze

20. Priekšlikumā (31. panta 3. punkts) ir noteikts, ka visus pieprasījumus rīkoties, pieprasījumus apstiprinošos lēmumus, lēmumus, ar kuriem pagarina termiņus, un lēmumus par pieprasījumu apstiprinoša lēmuma īstenošanas apturēšanu, tostarp arī personas datus, glabā Komisijas centrālajā datu bāzē (COPIS).
21. Tādējādi COPIS būs jauna datu bāze, kuras būtiskākais mērķis ir aizstāt attiecīgo dokumentu apmaiņu starp dalībvalstu muitas struktūrvienībām ar digitālu repozitoriju un pārsūtīšanas sistēmu. To pārvaldīs Komisija, un konkrēti – Nodokļu politikas un muitas savienības ģenerāldirektorāts (DG TAXUD).
22. Līdz šim informācijas apmaiņas starp dalībvalstīm un Komisiju juridiskais pamats ir bijusi Regula (EK) Nr. 1383/2003⁽¹⁴⁾ un Komisijas piemērošanas noteikumu Regula (EK) Nr. 1891/2004⁽¹⁵⁾. Ciktāl tas attiecas uz Regulu (EK) Nr. 1383/2003, tās 5. pantā ir atļauts iesniegt pieprasījumus dalībvalstīm elektroniski, taču tajā nav minēta centralizēta datu bāze. Regulas 22. pantā ir minēts, ka dalībvalstis paziņo Komisijai attiecīgu informāciju, “kas saistīta ar šās regulas īstenošanu”, un Komisija nosūta šo informāciju pārējām dalībvalstīm. Attiecībā uz piemērošanas noteikumu regulu tās 9. apsvērumā ir noteikts, ka jānosaka modelis informācijas apmaiņai starp dalībvalstīm un Komisiju, lai Komisija varētu uzraudzīt regulas piemērošanu un ziņot par to. Minētās regulas 8. pants paredz, ka dalībvalstis regulāri nosūta Komisijai sarakstu ar visiem iesniegtajiem rakstiskajiem pieprasījumiem un muitas struktūrvienību veiktajiem pasākumiem, tostarp norādot tiesību subjekta personas datus, tiesību veidu un attiecīgās preces.
23. Jaunajā Priekšlikuma redakcijā (6. panta 4. punkts) pēc pieprasījuma veidlapas satura apraksta ir paredzēts, ka pieprasījumus iesniedz elektroniski, ja vien ir pieejamas datorizētas vai elektroniskas sistēmas. Turklāt 31. pantā ir noteikts, ka Komisijai ir jāpaziņo par valstu muitas struktūrvienībām iesniegtajiem pieprasījumiem, “kurus uzglabā centrālajā datu bāzē”. Tādējādi var secināt, ka COPIS datu bāzes izveides juridiskais pamats ir ierobežots – tikai 6. panta 4. punkta un 31. panta jaunā redakcija.
24. Saskaņā ar šo juridisko pamatu Komisija izstrādā COPIS uzbūvi un saturu. Tomēr šobrīd parastajā likumdošanas kārtībā nav pieņemti nekādi papildus sīki izstrādāti juridiskie noteikumi, kuros būtu noteikts COPIS mērķis un būtība. EDAU skatījumā tas rada bažas. Starp Komisiju un dalībvalstīm notiks plaša fizisko personu datu apmaiņa (vārdi, adreses un cita kontaktinformācija, kā arī ar iespējamajiem nodarījumiem saistītā informācija) un šādus datus glabās datu bāzē nenoteiktu laiku, taču vēl nav izstrādāts neviens tiesību akts, atsaucoties uz kuru fiziska persona varētu pārliecināties par šādas apstrādes likumību. Turklāt nav nepārprotami izskaidrotas konkrētas piekļuves un vadības tiesības saistībā ar dažādām apstrādes operācijām.
25. EDAU jau iepriekš ir izmantojis iespējas īpaši uzsvērt⁽¹⁶⁾, ka juridiskais pamats aktiem, ar kuriem ierobežo pamattiesības uz personas datu aizsardzību, kuras ir atzītas ES Pamattiesību hartas 8. pantā un tiesu praksē saskaņā ar Eiropas Cilvēktiesību konvencijas 8. pantu, kā arī Līguma par Eiropas Savienības darbību 16. pantā, ir jānosaka tiesību aktā, pamatojoties uz Līgumu, un ir jābūt iespējai atsaukties uz šādu tiesību aktu tiesā. Tas ir nepieciešams, lai garantētu juridisko noteiktību datu subjektam, kuram ir jābūt iespējai pamatoties uz skaidriem noteikumiem un atsaukties uz tiem tiesā.
26. Tāpēc EDAU mudina Komisiju skaidrot COPIS datu bāzes juridisko pamatu, ieviešot sīkākus noteikumus aktā, kuru pieņem parastajā likumdošanas kārtībā saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību. Šādiem noteikumiem ir jāatbilst Regulas (EK) Nr. 45/2001 un, ja attiecas, Direktīvas 95/46/EK prasībām. Jo īpaši noteikumos par datu bāzes izveidi, paredzot elektronisku apmaiņu: i) jānosaka apstrādes operāciju mērķis un jādefinē atbilstoši izmantošanas veidi; ii) jānosaka, kādām iestādām (multas struktūrvienības, Komisija) būs piekļuve konkrētiem datu bāzē uzglabātajiem datiem un kam būs atļauts labot datus; iii) jānodrošina piekļuves un iepazīšanās ar informāciju tiesības visiem datu subjektiem, kuru personas datus var glabāt un apmainīties ar tiem; iv) jādefinē un jāierobežo personas datu glabāšanas termiņš, nosakot šāda mērķa sasniegšanai nepieciešamo minimālo laiku. Papildus EDAU uzsver, ka galvenajā tiesību aktā ir jādefinē arī šādi ar datu bāzi saistīti

⁽¹⁴⁾ Skat. 4. atsauci.

⁽¹⁵⁾ Skat. 8. atsauci.

⁽¹⁶⁾ Skatīt Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja Atzinumu par Komisijas 2007. gada 12. decembra Lēmumu par leikšējā tirgus informācijas sistēmas īstenošanu attiecībā uz personas datu aizsardzību (2008/49/EK) (OV C 270, 25.10.2008., 1. lpp.).

aspekti: iestāde, kas uzraudzīs un vadīs datu bāzi, un iestāde, kas atbildēs par datu bāzē uzkrāto datu apstrādes drošības nodrošināšanu.

27. EDAU ierosina pašā Priekšlikumā iekļaut jaunu pantu, kurā tiks skaidri noteikti visi šie galvenie nosacījumi. Var izmantot arī citu risinājumu – iekļaut Priekšlikumā noteikumu, kas paredz pieņemt atsevišķu tiesību aktu parastajā likumdošanas kārtībā, un Komisijai būtu pienākums iesniegt attiecīgu priekšlikumu.

28. Jebkurā gadījumā īstenošanas noteikumos, kas jāpieņem, ir sīki jānosaka datu bāzes funkcijas un tehniskie rādītāji.

29. Turklāt, kaut arī šobrīd Priekšlikumā nav paredzēta nekāda sadarbība ar citām Komisijas vai citu iestāžu pārvaldītajām datu bāzēm, EDAU uzsver, ka jebkādas šādas sadarbības vai informācijas apmaiņas ieviešana vispirms ir jāaskaņo ar mērķa ierobežošanas principu: datus var izmantot tikai tādām mērķim, kādam datu bāze ir izveidota, un nav pieļaujama nekāda šādam mērķim neatbilstoša turpmāka apmaiņa vai savstarpējs pieslēgums. Papildus šiem nosacījumiem ir jābūt nostiprinātiem konkrētā juridiskajā pamatā, kam savukārt ir jāizriet no ES līguma.

30. EDAU ir gatavs iesaistīties šajā procesā, kura noslēgumā tiks izveidota šī datu bāze, lai atbalstītu un konsultētu Komisiju, veidojot datu aizsardzības noteikumiem atbilstošu sistēmu. Tāpēc viņš aicina Komisiju plānot apspriešanos ar EDAU jau notiekošo priekšdarbu laikā.

31. Visbeidzot EDAU vēlas pievērst uzmanību faktam, ka datu bāzes izveide ietvers īpašu datu kategoriju apstrādi (par iespējamajiem nodarījumiem), un šādu apstrādi, iespējams, vispirms būtu jāizvērtē EDAU saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 45/2001 27. panta 2. punkta a) apakšpunktu.

3. NOBEIGUMS

32. EDAU atzinīgi vērtē konkrēto atsauci Priekšlikumā uz Direktīvas 95/46/EK un Regulas (EK) Nr. 45/2001 piemērojamību regulā paredzētajai personas datu apstrādei.

33. EDAU nolūkā uzlabot redakciju datu aizsardzības izpratnē vēlas uzsvērt šādus aspektus:

— 6. panta 3. punktā datu subjektam būtu jāparedz tiesības uz informāciju,

— Komisijai, realizējot savas īstenošanas pilnvaras saskaņā ar 6. panta 3. punktu, būtu jāapspiežas ar EDAU, lai izstrādātu datu aizsardzības noteikumiem atbilstošu pieprasījuma veidlapas paraugu,

— tiesību aktā vajadzētu noteikt tiesību subjekta iesniegto personas datu glabāšanas termiņu gan valstīm, gan Komisijai,

— EDAU aicina Komisiju apzināt un skaidrot COPIS datu bāzes izveides juridisko pamatu un piedāvā savas zināšanas, lai palīdzētu Komisijai COPIS datu bāzes veidošanā.

Briselē, 2011. gada 12. oktobrī

Giovanni BUTTARELLI

Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja palīgs

II

(Informācija)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Komisijas paziņojums par autonomo tarifu atcelšanu un kvotām

(2011/C 363/02)

1. IEVADS

- 1.1. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 31. pantu autonomu tarifu atcelšanu un kvotas, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, apstiprina Padome ar kvalificētu balsu vairākumu. Komisija 1998. gadā publicēja paziņojumu⁽¹⁾, kurā noteikti pamatprincipi un procedūras, kas Komisijai jāņem vērā, sagatavojot savus priekšlikumus Padomei.
- 1.2. Pārskatītajā paziņojumā ir ņemti vērā rīcības programmas "Muita 2013" mērķi, kā arī dalībvalstu izteiktās vajadzības un sniegtie komentāri pēc 2010. gada 23. un 24. septembrī Stambulā notikušā semināra par autonomo tarifu atcelšanu un kvotām. Pārskatīšanas joma ir ierobežota un divšķautņaina: tajā izskaidroti, no vienas puses, autonomo tarifu atcelšanas un kvotu sistēmu principi un, no otras puses, procedūra, kas jāievēro dalībvalstīm un tirgus dalībniekiem, lai piemērotu šādu autonomu pasākumu.
- 1.3. Iespējams, ka pēc tam, kad tiks izpētīts, kāda ir autonomo tarifu kvotu un atcelšanas ietekme uz ES ekonomiku, būs nepieciešami turpmāki būtiski grozījumi šajā paziņojumā; šo pētījumu par ietekmi Komisija plāno sākt 2012. gadā. Pētījumā tiks aplūkota ietekme uz maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU).
- 1.4. Komisijas mērķis, nosakot šos pamatprincipus, ir precizēt ekonomisko pamatojumu Savienības politikai šajā nozarē. Tas atbilst arī Komisijas noteiktajiem pārredzamības noteikumiem.
- 1.5. Komisija paredz ievērot šajā paziņojumā definēto vispārīgo politiku un atbilstošos administratīvos pasākumus autonomo tarifu atcelšanai un kvotām, kas stāties spēkā 2012. gada otrajā pusē.

2. POLITIKAS PĀRSKATS – VISPĀRĒJIE PRINCIPI

2.1. Kopējā muitas tarifa nozīme

- 2.1.1. LESD 28. pants paredz, ka "Savienība ietver muitas savienību, kas aptver visu preču tirdzniecību un paredz (..) ieviest kopējus muitas tarifus attiecībā ar trešām valstīm".

Kopš 1968. gada Savienība ir piemērojusi šā kopējā muitas tarifa⁽²⁾ galveno sastāvdaļu kā vienu no pasākumu kopumiem, kas paredzēts, lai sekmētu tās rūpniecības efektivitāti un konkurētspēju starptautiskā mērogā.

- 2.1.2. Papildus rūpniecības attīstības veicināšanai Savienībā šajā tarifā noteiktās nodokļa likmes ir paredzētas, lai pastiprinātu Savienības rūpnieciskās ražošanas jaudu, sekmējot tās ražotāju spēju konkurēt ar trešo valstu piegādātājiem.

Tādējādi šajā tarifā noteiktie nodokļi jāmaksā par visiem brīvā apgrozībā palaistajiem izstrādājumiem, izņemot Savienības noteikumos paredzētās atkāpes. Tāpēc nodokļu maksāšana ir uzskatāma par parastu darījumu praksi.

2.2. Autonomo tarifu atcelšanas un kvotu jēdziens

- 2.2.1. Saskaņā ar LESD 31. pantu apstiprinātā atcelšana ir parastās darījumu prakses izņēmums pasākuma spēkā esamības laikposmā un attiecībā uz neierobežotu daudzumu (tarifu atcelšana) vai ierobežotu daudzumu (tarifu kvota). Abi pasākumi ļauj pilnībā vai daļēji atteikties no trešās valsts nodokļiem, kas piemērojami ievestajiem ražojumiem (šī tarifu atcelšana un kvotas neskar antidempinga un kompensācijas maksājumus vai

⁽¹⁾ OV C 128, 25.4.1998., 2. lpp.

⁽²⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 2658/87 (OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp.).

noteiktas nodokļa likmes). Ražojumi, kuriem piemērojami antidempinga vai kompensācijas maksājumi, parasti būtu jāizslēdz no tarifa atcelšanas vai kvotas piešķiršanas. Ražojumi, uz kuriem attiecas ievaduma aizliegums un ierobežojumi (piemēram, Konvencija par starptautisko tirdzniecību ar apdraudētajām savvaļas dzīvnieku un augu sugām – *Convention on International Trade in Endangered Species (CITES)*), nevar gūt labumu no tarifa atcelšanas vai kvotas.

2.2.2. Saskaņā ar tarifa atcelšanas vai kvotas pasākumiem ievestos ražojumus var brīvi pārvietot visā Savienībā; tādējādi, tiklīdz ir piešķirta tarifa atcelšana vai kvota, jebkuram tirgus dalībniekam jebkurā dalībvalstī ir tiesības gūt no tā labumu. Tarifu atcelšana vai kvota, kas piešķirta pēc vienas dalībvalsts pieprasījuma, varētu skart visas pārējās dalībvalstis, tāpēc ir nepieciešama cieša un intensīva sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju, lai tiktu ņemtas vērā visas Savienības intereses. Autonomās tarifa kvotas centrālajā tarifa kvotu datubāzē pārvalda Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm. Šīs tarifa kvotas ir piešķirtas pēc rindas kārtības principa saskaņā ar 308.a–308.c pantu 1993. gada 2. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi ⁽¹⁾.

2.2.3. Eiropas Savienības paplašināšanās, tehniskais progress un izmaiņas tradicionālajos starptautiskās tirdzniecības maršrutos ir mainījuši ekonomisko pamatu aizvien pieaugošajā tautsaimniecības globalizācijā. Svarīgi nodrošināt, lai tarifa atcelšana ļauj Eiropas Savienībā izveidotajiem uzņēmumiem saglabāt pilnu nodarbinātību un iegūt nepieciešamās sastāvdaļas sarežģītu izstrādājumu ražošanai ar augstu ES pievienoto vērtību pat tad, ja darbība saistīta galvenokārt ar detaļu montāžu.

2.3. Autonomo tarifa atcelšanas un kvotu raksturojums

2.3.1. LESD 31. pantā ir teikts, ka Kopējos muitas tarifus nosaka Padome pēc Komisijas priekšlikuma. Citstarp tas ietver izmaiņas šajos nodokļos vai to atcelšanu.

2.3.2. Tarifu atcelšanu un kvotas būtu regulāri jāpārskata, paredzot iespēju tās atcelt pēc attiecīgās puses lūguma. Izņēmuma gadījumos, ja tarifa atcelšanas turpināšana liecina par ilgstošu vajadzību piegādāt Savienībai konkrētus izstrādājumus ar samazinātām vai nulles likmēm (piemēram, ja vajadzīgais izstrādājums nav pieejams (tarifa atcelšana) vai tiek ražots nepietiekamā daudzumā (tarifu kvota), lai attaisnotu nepieciešamos ieguldījumus to ražošanas uzsākšanai Savienībā), Komisija var ierosināt kopējā muitas tarifa grozījumus. Tādā gadījumā Komisija rīkosies, pamatojoties uz dalībvalstu lūgumu vai pēc pašas iniciatīvas.

2.3.3. Turklāt, tā kā tarifa atcelšana nozīmē kopējā muitas tarifa vispārējā noteikuma izņēmumu, tā jāpiemēro saskaņotā veidā tāpat kā visi citi izņēmumi.

2.3.4. Lai novērstu diskrimināciju, tarifa atcelšanai jābūt pieejamai visiem Savienības importētājiem un trešo valstu piegādātājiem. Tas nozīmē, ka tarifa atcelšanu vai kvotu piešķirs attiecībā uz:

i) ražojumiem, uz kuriem attiecas ekskluzīvs tirdzniecības līgums vai

ii) ražojumiem, ko tirgo saistītās personas, kurām ir ekskluzīvas intelektuālā īpašuma tiesības uz to produkciju vai

iii) ražojumiem, kuru aprakstā ir minēti iekšēji, uzņēmumam raksturīgi termini, kā, piemēram, uzņēmuma nosaukumi, zīmolvārdi, specifikācijas, preču kodi u. c.

2.4. Autonomo tarifa atcelšanas un kvotu nozīme

2.4.1. Komisija uzskata, ka muitas nodokļiem ir īpaša ekonomiska funkcija. Autonomo tarifa atcelšanu, kas ir paredzēta, lai pilnībā vai daļēji atceltu šo nodokļu ietekmi zināmā laikposmā, var piešķirt tikai tad, ja attiecīgi izstrādājumi Savienībā nav pieejami. Autonomo tarifa kvotas var darīt pieejamas ražojumiem, kurus Savienībā ražo nepietiekamā daudzumā.

2.4.2. Turklāt, tā kā muitas nodokļi nodrošina ieguldījumu tradicionālajos Savienības pašu resursos, minētie ekonomiskie iemesli būtu jāizvērtē saistībā ar Savienības vispārējām interesēm.

2.4.3. Pagātnē ir pierādījies, ka tarifa atcelšana un kvotu režīms ir ļoti iedarbīgs politikas instruments tautsaimnieciskās darbības atbalstīšanai Eiropas Savienībā, un arī nākotnē tas tiks izmantots, kā par to liecina pastāvīgais Komisijai nosūtīto iesniegumu pieaugums. Pašlaik šie pasākumi atspoguļo 5–6 % no budžetā iekļautajiem tradicionālajiem pašu resursiem.

2.4.4. Nodrošinot iespēju uzņēmumiem iegūt piegādes par zemākām cenām zināmā laikposmā, varētu stimulēt Savienības ekonomisko darbību, uzlabot šo uzņēmumu konkurētspēju un jo īpaši ļaut tiem saglabāt vai izveidot darbavietas, modernizēt to struktūras u. c. 2011. gadā spēkā ir aptuveni 1 500 autonomās atcelšanas un kvotas, savukārt ES tautsaimniecības neseno recesijas laikā Komisija novēroja pieprasījumu skaita palielināšanos, kas liecina par šīs politikas nozīmi Savienības rūpniecības nozarēm.

⁽¹⁾ OV L 253, 11.10.1993., 1. lpp.

2.5. Izstrādājumu darbības joma saistībā ar autonomo tarifu atcelšanu

2.5.1. Tarifu atcelšanas mērķis ir nodrošināt, lai Savienības uzņēmumi var izmantot izejvielas, negatavus ražojumus vai sastāvdaļas, kas nav pieejamas vai ko neražo Savienībā, izņemot "gatavos" izstrādājumus.

2.5.2. Neskarot 2.5.3. un 2.5.4. punktu, šajā paziņojumā "gatavie ražojumi" ir preces ar vienu vai vairākām šādām īpašībām:

— tās ir gatavas pārdošanai tiešajam lietotājam, iesaiņojumā vai bez tā, Savienības mazumtirdzniecībā,

— tie ir izjaukti gatavie ražojumi,

— tām neveiks būtisku pārstrādi vai pārveidošanu⁽¹⁾ vai

— tām jau piemīt pabeigta vai gatava izstrādājuma raksturīga pazīme.

2.5.3. Tā kā Savienības ražotāji aizvien vairāk pievēršas tādu izstrādājumu montēšanai, kuriem jau nepieciešamās sastāvdaļas ir tehniski ļoti sarežģītas, dažas no vajadzīgajām sastāvdaļām izmanto bez lielas pārveidošanas, un tāpēc tās varētu uzskatīt par "gataviem" izstrādājumiem. Tomēr atsevišķos gadījumos tarifu atcelšanu varētu piešķirt "gataviem" izstrādājumiem, kurus izmanto kā galaizstrādājuma sastāvdaļas, ja šādai montēšanas darbībai ir pietiekami augsta pievienotā vērtība.

2.5.4. Gadījumā, kad aprīkojums vai materiāls jāizmanto ražošanas procesā, varētu apsvērt tarifu atcelšanu (lai gan šādi izstrādājumi parasti ir "gatavi" izstrādājumi) ar nosacījumu, ka šis aprīkojums vai materiāls ir specifisks un nepieciešams skaidri identificējamu izstrādājumu ražošanai un ka tarifu atcelšana neapdraud konkurējošus Savienības uzņēmumus.

2.6. Izstrādājuma darbības joma saistībā ar autonomo tarifu kvotām

Visi 2.5. punktā paredzētie nosacījumi ir piemērojami arī attiecībā uz autonomo tarifu kvotām. Zivsaimniecības izstrādājumi ir izslēgti no tarifu kvotu sistēmas kā paralēlas pārbaudes, ņemot vērā arī to jutību, kā dēļ tos varētu iekļaut īpašā Komisijas priekšlikumā Padomes regulai par Kopienas autonomo tarifu kvotu atvēršanu un to pārvaldīšanas nodrošināšanu attiecībā uz noteiktiem zivsaimniecības izstrādājumiem.

⁽¹⁾ Skaidrojumu par "būtiskas pārstrādes vai pārveidošanas" nozīmi skatīt "sarakstu noteikumos" attiecībā uz nepreferenciālas izcelsmes noteikšanu, kas ir publicēti šajā vietnē: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ – Līdzīgi arī pārsaiņošanas darbības nevar uzskatīt par būtisku pārstrādi vai pārveidošanu.

2.7. Labuma guvēji no autonomu tarifu atcelšanas un kvotām

Autonomo tarifu atcelšana un kvotas ir paredzētas Savienībā ražojošiem uzņēmumiem. Ja izstrādājuma izmantošana ir paredzēta īpašam mērķim, to uzraudzīs saskaņā ar galapatēriņa kontroli regulējošām procedūrām⁽²⁾.

Īpašu uzmanību pievērsīs MVU interesēm. Tā kā autonomo tarifu atcelšana un kvotas varētu atvieglināt MVU internacionālizāciju, tiks pieņemtas iniciatīvas MVU izpratnes padziļināšanai par šo rīku. Kā minēts iepriekš, šā režīma ietekme uz MVU iekļausies plašākā izvērtējumā, ko sāks 2012. gadā.

Tajā pašā laikā tarifu atcelšanu nevajadzētu attiecināt uz ražojumiem, kuriem piemērojama ekonomiski mazsvarīga nodokļa summa.

2.8. Muitas savienība ar Turciju

Izstrādājumiem, uz kuriem attiecas noteikumi par muitas savienību ar Turciju (visi ražojumi, izņemot lauksaimniecības izstrādājumus un izstrādājumus, uz kuriem attiecas EOTK līgums), piemēros tos pašus kritērijus, jo Turcijas tiesības un pienākumi šajā gadījumā ir līdzīgi dalībvalstu tiesībām un pienākumiem.

Turklāt Turcija var iesniegt tarifu atcelšanas un kvotu pieprasījumus, un Turcijas delegāti var piedalīties Ekonomikas un tarifu jautājumu darba grupas (ETJG) sanāsmēs, lai apspriestu pieprasījumus ar visu dalībvalstu delegātiem un Komisiju. Turcijas produkciju ņems vērā tādā pašā veidā kā Savienības produkciju, lai lemtu par jaunas tarifu atcelšanas ieviešanu, kā arī par attiecīgo tarifu kvotas apjomu aprēķināšanu.

Pēc tam, kad Komisija būs izskatījusi Turcijas iesniegtos tarifu atcelšanas pieprasījumus, tos var iekļaut Padomei iesniegtajā priekšlikumā. Lēmuma pieņemšanas process attiecībā uz tarifu kvotām ir atšķirīgs, jo tās netiks ietvertas Padomes regulā. Šīs tarifu kvotas, kuras pamatojas uz Turcijas pieprasījumiem, būtu piemērojamas tikai Turcijā.

3. VISPĀRĪGI NORĀDĪJUMI

Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija savos priekšlikumos Padomei un regulās, ko tā var pieņemt, paredz īstenot turpmāk minētos darbības virzienus.

3.1. Autonomo tarifu atcelšanas un kvotu galvenais mērķis ir nodrošināt, lai Savienības uzņēmumi var izmantot

⁽²⁾ Komisijas Regulas (EEK) Nr. 2454/93 291.–300. pants.

izejmateriālus, negatavus ražojumus vai sastāvdaļas, nemaksājot par to parastos nodokļus, ko paredz kopējais muitas tarifs.

Visus tarifa atcelšanas pieteikumus vispirms iesniedz ETJG delegātiem, kas pārbauda to atbilstību. Pēc tam pieteikumus rūpīgi apspriež ETJG trīs sanāksmju laikā, un pasākumus ierosina tikai pēc tam, kad ir veikta pieprasījumu pamatā esošo ekonomisko iemeslu pārbaude.

Komisija iesniedz savus priekšlikumus (ar kuriem ik pēc sešiem mēnešiem daļēji atjaunina to izstrādājumu sarakstus, uz kuriem attiecas tarifu atcelšana, vai to izstrādājumu sarakstus, uz kuriem attiecas tarifu kvotas) Padomei piemērošanai no 1. janvāra un no 1. jūlija, lai ņemtu vērā jaunus pieprasījumus un izstrādājumu vai tirgu tehnoloģiskās vai ekonomiskās attīstības tendences.

3.2. Principā, ja vien Savienības intereses nenosaka citus pasākumus un atšķirībā no starptautiskajām saistībām, tarifu atcelšanas pasākumi vai kvotas neierosinās šādās situācijās:

— kad identiskus, līdzvērtīgus vai aizstājējizstrādājumus Savienībā ražo pietiekamā daudzumā. Tas pats attiecas uz gadījumiem, kad attiecīgo izstrādājumu Savienībā neražo un kad pasākums varētu traucēt Savienības uzņēmumu savstarpējai konkurencei attiecībā uz gataviem izstrādājumiem, kuros jāiekļauj attiecīgie ražojumi, vai attiecībā uz saistītas nozares izstrādājumiem,

— ja attiecīgie ražojumi ir gatavi izstrādājumi, kas paredzēti pārdošanai galapatērētājiem bez turpmākas būtiskas pārstrādes vai izveidošanas par tāda lielāka galaizstrādājuma neatņemamu sastāvdaļu, kura funkcionēšanai tie ir nepieciešami,

— ja uz ievestajiem ražojumiem attiecas ekskluzīvs tirdzniecības līgums, kurš ierobežo Savienības importētāju iespēju iegādāties šos izstrādājumus no trešās valsts ražotājiem,

— ja ražojumus tirgo saistītas personas⁽¹⁾, kurām ir ekskluzīvas intelektuālā īpašuma tiesības (piemēram, tirdzniecības nosaukumi, rūpnieciskie dizaini un patenti) uz šiem ražojumiem,

— ja ir maz ticams, ka pasākuma priekšrocības tiks nodotas tālāk attiecīgajiem Savienības pārstrādātājiem vai ražotājiem,

— ja Savienības ražotāju vajadzībām ir izveidotas īpašas procedūras (piemēram, ieviešana pārstrādei),

— ja pieteikuma iesniedzējs izmantos preces tikai tirdzniecības nolūkos,

— ja tarifu atcelšana vai kvota radītu konfliktu ar kādu citu Savienības politiku (piemēram, citu preferenču piemērošana, brīvās tirdzniecības līgumi, tirdzniecības aizsardzības pasākumi, kvantitatīvi vai vides ierobežojumi).

3.3. Gadījumos, kad Savienībā ražo ievadamajam izstrādājumam identiskus, līdzvērtīgus vai aizstājējizstrādājumus, taču nepietiekamā daudzumā, lai apmierinātu visu attiecīgo pārstrādes vai ražošanas uzņēmumu prasības, var piešķirt tarifu kvotas (ierobežotas līdz nepietiekamajiem daudzumiem) vai daļēju tarifu atcelšanu.

Ar šādu pamatojumu vai pēc tarifu atcelšanas pieprasījuma pārbaudes var iesniegt tarifu kvotas pieprasījumu. Šajā saistībā attiecīgā gadījumā ņems vērā izrietošo kaitējumu jebkādi ražošanas jaudai, ko varētu darīt pieejamu Savienībā.

3.4. Pēc iespējas rūpīgi jāizvērtē ievesto un Savienības izstrādājumu līdzvērtīgums, atsaucoties uz objektīviem kritērijiem un pienācīgi ņemot vērā katra izstrādājuma būtiskās ķīmiskās, fiziskās un tehniskās īpašības, to paredzēto funkciju un komerciālo izlietojumu un jo īpaši to darbības veidu un pašreizējo vai turpmāko pieejamību Savienības tirgū.

Šajā novērtējumā neņem vērā ievesto un Savienības izstrādājumu cenu atšķirības.

3.5. Saskaņā ar pievienoto pielikumu noteikumiem dalībvalstis iesniedz tarifu atcelšanas vai kvotu pieprasījumus tādu Savienības pārstrādes vai ražošanas uzņēmumu vārdā, kuru nosaukums ir identificēts un kuri ir pienācīgi aprīkoti, lai izmantotu ievestos ražojumus savos ražošanas procesos. Pieteikumu iesniedzēji norāda, ka tie nesen ir patiesi mēģinājuši iegādāties attiecīgos ražojumus vai līdzvērtīgus vai aizstājējizstrādājumus no iespējamiem Savienības piegādātājiem, taču bez panākumiem. Tarifu kvotu pieprasījumā jānorāda Savienības ražotāja(-u) nosaukums(-i).

Turklāt pieteikumu iesniedzējiem jāsniedz informācija, kas ļaus Komisijai pārbaudīt to pieprasījumus, pamatojoties uz šajā paziņojumā noteiktajiem kritērijiem. Praktisku apsvērumu dēļ nevar ņemt vērā pieprasījumus, kuru neiekasēto muitas nodokļu aplēstā summa ir mazāka par EUR 15 000 gadā. Ražotāji var apvienoties grupās, lai sasniegtu šo robežvērtību.

⁽¹⁾ Lai noskaidrotu termina "saistītās personas" izpratni, skatīt 143. pantu Komisijas Regulā (EEK) Nr. 2454/93, ar ko nosaka īstenošanas noteikumus Padomes Regulai (EEK) Nr. 2913/92 par Kopienas Muitas kodeksa izveidi (OV L 253, 11.10.1993., 1. lpp.).

- 3.6. Tarifu kvotu aktuālie atlikumi ik dienas ir pieejami internetā portālā EUROPA: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm, noklikšķinot uz "quota".

Šajā pašā serverī būs pieejami arī tarifu atcelšanas un kvotu regulu apvienotie pielikumi, jaunu pieprasījumu saraksts un dalībvalstu atbildīgo iestāžu adreses.

4. ADMINISTRATĪVA VIENOŠANĀS

Šajā jomā gūtā pieredze liecina, ka šo nozari vislabāk var pārvaldīt, krājot pieprasījumus tādā veidā, lai nodrošinātu, ka pēc apstiprinājuma saņemšanas jauna tarifu atcelšana, kvotas un grozījumi ik gadu stājas spēkā vai nu 1. janvārī, vai 1. jūlijā. Šāda grupēšana sekmēs šo pasākumu traktēšanu saskaņā ar TARIC (*Tarif intégré des Communautés européennes* – Eiropas Kopienas apvienotais tarifs) un attiecīgi to piemērošanu dalībvalstīs. Šim nolūkam Komisija veiks visu nepieciešamo, lai iesniegtu Padomei savus priekšlikumus par tarifu atcelšanu un kvotām pieteikami laicīgi, lai attiecīgās regulas varētu publicēt Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī pirms to piemērošanas dienas.

4.1. Jaunu pieprasījumu pārsūtīšana

- 4.1.1. Pieprasījumus pārsūta uz katrā dalībvalstī esošu centrālo biroju. To adreses var sameklēt, izmantojot šādu saiti: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Dalībvalstis nodrošina, ka pieprasījumi atbilst šā paziņojuma nosacījumiem un ka pieprasījumos sniegtā informācija ir precīza visos būtiskajos aspektos. Dalībvalstis nosūta Komisijai tikai tādu informāciju, kas atbilst šajā paziņojumā noteiktiem nosacījumiem.
- 4.1.2. Pieprasījumus Komisijai pārsūta savlaicīgi, ņemot vērā novērtējuma procedūrai un tarifu atcelšanas vai kvotas publicēšanai nepieciešamo laiku. Izpildes termiņi ir publicēti šā paziņojuma V pielikumā.
- 4.1.3. Pieprasījumus iesniedz elektroniskā veidā teksta apstrādes formātējumā, izmantojot I pielikuma veidlapas. Lai paātrinātu pieprasījumu administratīvu un efektīvu apstrādi, ieteicams pieteikuma iesniedzēja valodā sagatavotajam pieprasījumam pievienot tā versiju angļu, franču vai vācu valodā (ieskaitot visus pielikumus).
- 4.1.4. Visiem pieprasījumiem pievieno deklarāciju, ka uz tiem neattiecas ekskluzīvs tirdzniecības līgums (skatīt šā paziņojuma II pielikumu).
- 4.1.5. Tarifu atcelšanas un kvotas pieprasījumus pārbauda Komisija ar Ekonomikas un tarifu jautājumu darba grupas (ETJG) atzinuma palīdzību. Grupa tiekas vismaz trīs reizes vien posma laikā (skatīt grafiku šā paziņojuma V pielikumā), lai Komisijas vadībā apspriestu pieprasījumus saskaņā ar pārbaudāmo izstrādājumu prasībām un raksturu.
- 4.1.6. Paziņojuma 3.3. punktā izklāstītā procedūra neatbrīvo pieteikuma iesniedzēju no pienākuma skaidri norādīt, kāda veida pasākums tiek pieprasīts (t. i., tarifu atcelšana vai kvota), jo kvotas pieprasījumiem paredzētais daudzums ir daļa no pieprasījuma.
- 4.1.7. Izstrādājuma aprakstā izmanto nosaukumus un formulējumus, kas minēti kombinētajā nomenklatūrā, vai, ja tā nav piemērota, Starptautiskās Standartizācijas organizācijas (ISO) nosaukumus un formulējumus, starptautiskos nepatentētos nosaukumus (INN – *international nonproprietary name*), Starptautiskās Teorētiskās un lietišķās ķīmijas savienības (IUPAC – *International Union of Pure and Applied Chemistry*), Eiropas Muitas ķīmisko vielu reģistra (ECICS – *European Customs Inventory of Chemical Substances*) vai krāsu indeksa (CI – *Colour Index*) nosaukumus.
- 4.1.8. Izmanto kombinētās nomenklatūras mērvienības un, ja papildu mērvienību nav, starptautiskās mērvienību sistēmas (SI) mērvienības. Ja nepieciešamas pārbaudes metodes un standarti, lai aprakstītu pieprasītos ražojumus, tiem jābūt starptautiski atzītiem. Zīmolvārdi, uzņēmuma iekšējās kvalitātes standarti, izstrādājuma specifikācijas, preču kodi vai līdzīgi termini nav pieņemami.
- 4.1.9. Komisija var atteikt pieprasījumus, ja līdz ETJG otrās sanāksmes norises sākumam nav izlaboti maldinošie izstrādājumu apraksti.
- 4.1.10. Tarifu atcelšanas vai kvotu pieprasījumam pievieno visu nepieciešamo dokumentāciju, lai varētu rūpīgi pārbaudīt attiecīgos pasākumus (sarakstus ar tehniskajiem datiem, skaidrojošas brošūras, pārdošanas literatūra, statistika, paraugi u. c.). Ja tiek uzskatīts par nepieciešamu, Komisija var lūgt attiecīgajai dalībvalstij sniegt papildu informāciju saistībā ar tarifa atcelšanas pieprasījumu, ko tā uzskata par būtisku, lai sagatavotu priekšlikumu Padomei.
- Trūkstošu datu vai dokumentācijas gadījumā pieteikuma iesniedzējs var to nosūtīt līdz ETJG otrās sanāksmes norises sākumam; ja trūkstošā informācija līdz

minētajam laikam nav sniegta, Komisija var atteikt pieprasījumu. Iebildumi saistībā ar nepilnīgajiem pieprasījumiem jāpauž vēlākais trešās sanāksmes laikā.

- 4.1.11. Ja kāda informācija ir konfidenciāla, tā skaidri jāmarķē kā konfidenciāla, un jānorāda konfidencialitātes līmenis (t. i., tikai Komisijas vajadzībām, tikai ETJG locekļu informācijai). Neskatoties uz to, ETJG priekšsēdētājs drīkst paziņot šo informāciju citai dalībvalstij vai Komisijas dienestam pēc to skaidri izteikta lūguma, taču tam nepieciešama par šo informāciju atbildīgās dalībvalsts pārstāvja skaidra atļauja. ETJG delegātiem un Komisijas ierēdņiem jāveic visi nepieciešamie piesardzības pasākumi, lai saglabātu šīs informācijas konfidencialitāti.

Tomēr pieprasījumu neņems vērā, ja kaut kādu iemeslu dēļ nav iespējams sniegt jebkuru informācijas daļu, kas ir būtiska pārbaudei vai apspriešanai (jo īpaši, lai aizsargātu tādu "uzņēmuma konfidenciālo informāciju" kā, piemēram, ražošanas procesi, ķīmiskās formulas vai sastāvdaļas u. c.).

4.2. Pagarināšanas pieprasījumu pārsūtīšana

- 4.2.1. Pieprasījumi jāiesniedz elektroniskā veidā teksta apstrādes formatējumā, izmantojot III pielikuma veidlapu, katrā dalībvalstī esošam centrālajam birojam (skatīt saiti 4.1.1. punktā), kur tos pārbaudīs, lai pārliecinātos par pieprasījumu atbilstību šā paziņojuma nosacījumiem. Dalībvalstis uz savu atbildību izlemj, kuri pieprasījumi jāšūta Komisijai. Izpildes termiņi ir publicēti šā paziņojuma V pielikumā.
- 4.2.2. Pagarināšanas pieprasījumiem mutatis mutandis piemēro ar jauniem pieprasījumiem saistītus administratīvos aspektus.

4.3. Pieprasījumi par pasākumu grozīšanu vai tarifu kvotas apjoma palielināšanu

Pieprasījumi grozīt izstrādājuma aprakstu saistībā ar tarifu atcelšanu vai kvotu jāiesniedz un jāizskata divreiz gadā, ievērojot tos pašus izpildes termiņus kā jaunu pieprasījumu gadījumā (skatīt V pielikumu).

Pieprasījumus par esošo tarifu kvotas apjoma palielināšanu var iesniegt un pieņemt jebkurā laikā; dalībvalstu akcepta gadījumā

tos var publicēt nākamajā regulā vai nu 1. janvārī, vai 1. jūlijā. Attiecībā uz šiem pieprasījumiem nepiemēro termiņu iebildumu iesniegšanai.

4.4. Komisijas adrese, uz kuru jāpārsūta pieprasījumi:

Eiropas Komisija

Nodokļu politikas un muitas savienības ģenerāldirektorāts

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

Pieprasījumus, kas attiecas uz citām Komisijas struktūrvienībām, attiecīgi pārsūtīs.

4.5. Iebildumu pārsūtīšana

- 4.5.1. Iebildumus pārsūta uz katrā dalībvalstī esošu centrālo biroju (skatīt saiti 4.1.1. punktā), kur tos pārbaudīs, lai pārliecinātos par pieprasījumu atbilstību šā paziņojuma nosacījumiem. Dalībvalstis uz savu atbildību izlemj, kurus iebildumus tās iesniedz ETJG locekļiem un Komisijai, izmantojot CIRCA sistēmu.
- 4.5.2. Iebildumi jāiesniedz elektroniskā veidā teksta apstrādes formatējumā, izmantojot IV pielikuma veidlapu. Izpildes termiņi ir publicēti šā paziņojuma V pielikumā.
- 4.5.3. Komisija var atteikt iebildumu, ja tas tika nosūtīts novēloti, ja netika pienācīgi aizpildīta veidlapa, ja nebija pieejami prasītie paraugi, ja vajadzīgajā laikā (aptuveni 15 darba dienu laikā) nenotika sazināšanās starp uzņēmumu, kurš iesniedza iebildumu, un uzņēmumu, kurš iesniedza pieteikumu, vai tad, ja iebildumu veidlapā tika norādīta maldinoša vai neprecīza informācija.
- 4.5.4. Gadījumos, ja iebildumu un pieteikumu iesniegušie uzņēmumi nespēj sazināties (piemēram, konkurences tiesību aktu gadījumā, Komisijas Nodokļu politikas un muitas savienības ģenerāldirektorāts rīkosies kā objektīvs šķērējtiesnesis; vajadzības gadījumā tiks iesaistītas citas Komisijas struktūrvienības.
- 4.5.5. Pieteikuma iesniedzēja dalībvalstij jāpūljas par to, lai uzņēmums sāktu kontaktēties, un pēc Komisijas vai ETJG locekļu pieprasījuma tas jāpierāda.

I PIELIKUMS

Veidlapa:

TARIFU ATCELŠANAS/TARIFU KVOTAS PIEPRASĪJUMS (Svītrot neatbilstošo pasākumu)

(Dalībvalsts:)

I daļa

(jāpublicē TAXUD ĢD tīmekļa vietnē)

1. Kombinētās nomenklatūras kods:
2. Precīzs izstrādājuma apraksts, ņemot vērā muitas tarifa kritērijus:
Tikai attiecībā uz ķīmiskiem izstrādājumiem (galvenokārt kombinētās nomenklatūras 28. un 29. nodaļa):
3. i) CUS Nr. (atsauces numurs Eiropas Muitas ķīmisko vielu reģistrā – *European Customs Inventory of Chemicals*);
ii) CAS Nr. (*Chemical Abstracts Service Registry* numurs);
iii) Citi Nr.:

TARIFU ATCELŠANAS/TARIFU KVOTAS PIEPRASĪJUMS (Svītrot neatbilstošo pasākumu)

(Dalībvalsts:)

II daļa

(publiski pieejams ETJG locekļiem)

4. Papildu informācija, tostarp komercnosaukums, darbības veids, ievestā izstrādājuma paredzētais izmantošanas veids, tā izstrādājuma tips, kurā tas ir iekļauts, un šā izstrādājuma galapatēriņš:
Tikai attiecībā uz ķīmiskiem izstrādājumiem:
5. Struktūrformula:
6. Uz izstrādājumiem attiecas patents:
Jā/Nē
Ja jā, norāda patenta numuru un izdevējiestādi:
7. Uz izstrādājumiem attiecas antidempinga/pretsubsīdiju pasākums:
Jā/Nē
Ja jā, nepieciešams papildu skaidrojums, kāpēc tiek pieprasīta tarifu atcelšana/kvota:
8. To ES pazīstamo uzņēmumu nosaukums un adrese, ar kuriem tika uzsāktas sarunas par identisku, līdzvērtīgu vai aizstājējizstrādājumu piegādi (obligāti jānorāda kvotas pieprasījuma gadījumā):
Šo sarunu datums un rezultāti:
Iemesli, kādēļ šo uzņēmumu izstrādājumi nav piemēroti attiecīgajam mērķim:
9. Tarifu kvotas apjoma aprēķins:
Pieteikuma iesniedzēja gada patēriņš:
ES ražošanas apjoms gadā:
Pieprasītais tarifu kvotas apjoms:
10. Īpašas piezīmes
 - i) norāde par līdzīgu tarifu atcelšanu vai kvotām:
 - ii) norāde par esošu saistoša tarifa informāciju:
 - iii) citas piezīmes:

TARIFU ATCELŠANAS/TARIFU KVOTAS PIEPRASĪJUMS (Svītrot neatbilstošo pasākumu)

(Dalībvalsts:)

III daļa

(tikai Komisijas vajadzībām)

11. Pieprasījumu iesniedza:

Adrese:

Tel./Fakss:

E-pasts:

12. Paredzētais importa gada apjoms attiecībā uz 20XX. gadu (pirmais pieprasītā derīguma laikposma gads):

— vērtība (izteikta EUR):

— daudzums (svara mērvienība un papildu mērvienība, ja nepieciešams attiecīgajam KN kodam):

13. Pašreizējās ievadpreces (no 20XX. gada – uz 2 gadiem) (iepriekšējais gads pirms pieprasījuma nosūtīšanas):

— vērtība (izteikta EUR):

— daudzums (svara mērvienība un papildu mērvienība, ja nepieciešams attiecīgajam KN kodam):

14. Piemērojamā nodokļa likme pieprasījuma iesniegšanas laikā (tostarp preferenču nolīgumi, brīvās tirdzniecības līgumi, ja tādi ir attiecībā uz pieprasījumā norādīto ražojumu izcelsmi):

Trešās valsts nodokļa likme:

Preferenciālā nodokļa likme, ja tāda ir: jā/nē (ja jā, norāda nodokļa likmi: ...)

15. Aprēķinātie neiekasētie muitas nodokļi gadā (izteikti EUR):

16. Pieprasījumā norādīto ražojumu izcelsme:

Ārpus ES esošā ražotāja nosaukums:

Valsts:

17. ES esošo lietotāju nosaukumi un adreses:

Adrese:

Tel./Fakss:

E-pasts:

18. Interesētās personas deklarācija, kas apliecina, ka uz ievestajiem izstrādājumiem neattiecas ekskluzīvs tirdzniecības līgums (pievienot papildu sarakstu – skatīt šā paziņojuma II pielikumu) (obligāti)

Pielikumi (saraksti ar izstrādājumu datiem, skaidrojoši bukleti, brošūras u. c.)

Lappušu skaits:

NB! Ja kāds no II vai III daļā minētajiem informācijas punktiem ir konfidenciāls, pievieno atsevišķas, skaidri marķētas lapas. Uz titullapas jānorāda arī konfidencialitātes līmenis.

II PIELIKUMS

Veidlapa:**DEKLARĀCIJA PAR EKSKLUZĪVA TIRDZniecības LĪGUMA NEESAMĪBU (*)**

Nosaukums:

Adrese:

Tel./Fakss:

E-pasts:

Parakstītāja vārds, uzvārds un amats:

Ar šo es apliecinu (uzņēmuma nosaukums) vārdā, ka uz šādu(-iem) izstrādājumu(-iem)

(izstrādājuma apraksts(-i))

neattiecas ekskluzīvs tirdzniecības līgums.

(Paraksts, datums)

(*) Ekskluzīvi tirdzniecības līgumi ir jebkādas vienošanās, kas traucē citiem uzņēmumiem, kuri nav pieteikumu iesniedzēji, ievest pieprasījumā norādīto(-os) izstrādājumu(-us).

III PIELIKUMS

Veidlapa:

TARIFA ATCELŠANAS PAGARINĀJUMA PIEPRASĪJUMS

(Dalībvalsts:)

I daļa

(atklāta informācija)

Kombinētās nomenklatūras (KN) vai TARIC kods:

Precīzs izstrādājuma apraksts:

II daļa

Pieprasījums iesniegts attiecībā uz (importētāja/ES esoša lietotāja nosaukums un adrese):

Piemērojamā nodokļa likme pieprasījuma iesniegšanas laikā (tostarp preferenču nolīgumi, brīvās tirdzniecības līgumi, ja tādi ir attiecībā uz pieprasījumā norādīto ražojumu izcelsmi):

Ievedpreces (20XX. gads, pieprasījumā norādītā jaunā derīguma laikposma pirmais gads):

— vērtība (izteikta EUR):

— daudzums (svara mērvienība un papildu mērvienība, ja nepieciešams attiecīgajam KN kodam):

Aprēķinātie neiekasētie muitas nodokļi gadā (izteikti EUR):

IV PIELIKUMS

Veidlapa:**IEBILDUMS ATTIECĪBĀ UZ TARIFU ATCELŠANAS/TARIFU KVOTAS PIEPRASĪJUMU** (svītrot neatbilstošo pasākumu)

(Dalībvalsts:)

I daļa

Pieprasījuma Nr.:

KN kods:

Ražojumu apraksts:

Darbības Nr.:

☐ Ražojumus pašlaik ražo Savienībā vai Turcijā, un tie ir pieejami tirgū.☐ Līdzvērtīgus vai aizstājējizstrādājumus pašlaik var iegūt Savienībā vai Turcijā.

Skaidrojoši komentāri (atšķirības, kāpēc un kā tie var aizstāt pieprasījumā norādīto izstrādājumu):

Jāpievieno tehnisko datu saraksti, kas pierāda piedāvātā izstrādājuma raksturīgās pazīmes un kvalitāti.

☐ Cita informācija:

Ierosinātais kompromiss (skaidrojošie komentāri):

Pārceļšana uz tarifu kvotu:

Ierosinātais kvotas apjoms:

Daļēja tarifa atcelšana:

Ierosinātā nodokļa likme:

Citi priekšlikumi:

Piezīmes.

Uzņēmums, kas pašlaik ražo identisku, līdzvērtīgu vai aizstājējizstrādājumu ES vai Turcijā

Uzņēmuma nosaukums

Kontaktpersona:

Adrese:

Tel.:

Fakss:

E-pasts:

Izstrādājuma tirdzniecības nosaukums:

IEBILDUMS ATTIECĪBĀ UZ TARIFU ATCELŠANAS/TARIFU KVOTAS PIEPRASĪJUMU (svītrot neatbilstošo pasākumu)

(Dalībvalsts:)

II daļa

Ražošanas jauda (kas ir pieejama tirgum, piemēram, nav piesaistīta uzņēmumam vai ar līgumiem):

Pašlaik:

Turpmāko 6 mēnešu laikā:

V PIELIKUMS

Autonomo tarifu atcelšanas un kvotas pieprasījumu pārvaldīšanas grafiks

a) Jauni un atkārtoti iesniegti pieprasījumi

	Janvāra posms	Jūlija posms
Pieprasītās tarifa atcelšanas vai kvotu stāšanās spēkā	1.1.20xx.	1.7.20xx.
Pieprasījumi jānosūta Komisijai vēlākais līdz	15.3.20xx.–1	15.9.20xx.–1
ETJG pirmā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 20.4.20xx.–1 līdz 15.5.20xx.–1	Laikā no 20.10.20xx.–1 līdz 15.11.20xx.–1
ETJG otrā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 5.6.20xx.–1 līdz 15.6.20xx.–1	Laikā no 5.12.20xx.–1 līdz 20.12.20xx.–1
ETJG trešā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 5.7.20xx.–1 līdz 15.7.20xx.–1	Laikā no 20.1.20xx. līdz 30.1.20xx.
ETJG papildu (pēc izvēles) sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 1.9.20xx.–1 līdz 15.9.20xx.–1	Laikā no 15.2.20xx. līdz 28.2.20xx.
Iebildumi attiecībā uz jauniem pieprasījumiem jāiesniedz rakstveidā vēlākais līdz	ETJG otrā sanāksme	
Iebildumi attiecībā uz esošiem pasākumiem jāiesniedz rakstveidā vēlākais līdz	ETJG pirmā sanāksme	

b) Pagarināšanas pieprasījumi

Esošo tarifu atcelšanas pagarināšanas datums	1.1.20xx.
Pieprasījumi jānosūta Komisijai vēlākais līdz	15.4.20xx.–1
ETJG pirmā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 20.4.20xx.–1 līdz 15.5.20xx.–1
ETJG otrā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 5.6.20xx.–1 līdz 15.6.20xx.–1
ETJG trešā sanāksme pieprasījumu apspriešanai	Laikā no 5.7.20xx.–1 līdz 15.7.20xx.–1
Iebildumi attiecībā uz pagarināšanu jāiesniedz rakstveidā vēlākais līdz	ETJG pirmā sanāksme

IV

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

Euro maiņas kurss ⁽¹⁾**2011. gada 12. decembris**

(2011/C 363/03)

1 euro =

Valūta			Valūta		
		Maiņas kurss			Maiņas kurss
USD	ASV dolārs	1,3251	AUD	Austrālijas dolārs	1,3104
JPY	Japānas jena	103,12	CAD	Kanādas dolārs	1,3576
DKK	Dānijas krona	7,4361	HKD	Hongkongas dolārs	10,3109
GBP	Lielbritānijas mārciņa	0,84800	NZD	Jaunzēlandes dolārs	1,7293
SEK	Zviedrijas krona	9,0525	SGD	Singapūras dolārs	1,7193
CHF	Šveices franks	1,2349	KRW	Dienvīdkorejas vona	1 523,48
ISK	Islandes krona		ZAR	Dienvīdāfrikas rands	10,9105
NOK	Norvēģijas krona	7,7015	CNY	Ķīnas juaņa renminbi	8,4284
BGN	Bulgārijas leva	1,9558	HRK	Horvātijas kuna	7,4975
CZK	Čehijas krona	25,578	IDR	Indonēzijas rūpija	11 987,73
HUF	Ungārijas forints	305,16	MYR	Malaizijas ringits	4,1946
LTL	Lietuvas lits	3,4528	PHP	Filipīnu peso	57,842
LVL	Latvijas lats	0,6979	RUB	Krievijas rublis	41,8289
PLN	Polijas zlots	4,5395	THB	Taizemes bāts	41,277
RON	Rumānijas leja	4,3491	BRL	Brazīlijas reāls	2,4068
TRY	Turcijas lira	2,4687	MXN	Meksikas peso	18,2660
			INR	Indijas rūpija	70,0470

⁽¹⁾ Datu avots: atsauces maiņas kursu publicējusi ECB.

V

(Atzinumi)

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KOPĒJĀS TIRDZNIECĪBAS POLITIKAS
ĪSTENOŠANU

EIROPAS KOMISIJA

Paziņojums par konkrētu antidempinga pasākumu gaidāmajām termiņa beigām

(2011/C 363/04)

1. Kā paredzēts 11. panta 2. punktā Padomes 2009. gada 30. novembra Regulā (EK) Nr. 1225/2009 ⁽¹⁾ par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis, Eiropas Komisija paziņo, ka tabulā norādītajā dienā beigsies turpmāk minēto antidempinga pasākumu termiņš, ja vien netiks sāta to pārskatīšana saskaņā ar turpmāk noteikto procedūru.

2. Procedūra

Savienības ražotāji var iesniegt rakstisku pārskatīšanas pieprasījumu. Tajā jābūt pietiekamiem pierādījumiem par to, ka pēc pasākumu termiņa beigām dempinga un kaitējums varētu turpināties vai atkārtoties.

Ja Komisija nolems pārskatīt attiecīgos pasākumus, tad importētājiem, eksportētājiem, eksportētājvalsts pārstāvjiem un Savienības ražotājiem tiks dota iespēja izvērst, atspēkot un komentēt pārskatīšanas pieprasījumā izklāstītos jautājumus.

3. Termiņš

Savienības ražotāji, pamatojoties uz iepriekš minēto, var iesniegt rakstisku pārskatīšanas pieprasījumu Eiropas Komisijas Tirdzniecības ģenerāldirektorātam – *European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049, Brussels, Belgium* ⁽²⁾, jebkurā laikā no šā paziņojuma publicēšanas dienas, bet ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms tabulā norādītās dienas.

4. Šo paziņojumu publicē saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 2. punktu.

Ražojums	Izcelsmes vai eksportētāja(-s) valsts(-is)	Pasākumi	Atsauce	Termiņš ⁽¹⁾
Dzelzs vai tērauda troses un tauvas	Krievijas Federācija	Antidempinga maksājums	Padomes Regulu (EK) Nr. 1279/2007 (OV L 285, 31.10.2007., 1. lpp.)	1.11.2012.

⁽¹⁾ Pasākumi beidzas šajā slejā minētās dienas pusnaktī.

⁽¹⁾ OV L 343, 22.12.2009., 51. lpp.

⁽²⁾ Fakss +32 22956505.

PROCEDŪRAS, KAS SAISTĪTAS AR KONKURENCES POLITIKAS ĪSTENOŠANU

EIROPAS KOMISIJA

VALSTS ATBALSTS – VĀCIJA

Valsts atbalsts SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – atbalsts BMW Leipzig

Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2011/C 363/05)

Ar 2011. gada 13. jūlija vēstuli, kas autentiskajā valodā ir pievienota šim kopsavilkumam, Komisija paziņoja Vācijai savu lēmumu sākt LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz iepriekšminēto atbalstu.

Mēneša laikā pēc šā kopsavilkuma un tam pievienotās vēstules publicēšanas ieinteresētās personas var iesniegt savas piezīmes par atbalstu, attiecībā uz kuru Komisija sāk procedūru, nosūtot tās uz šādu adresi:

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

Šīs piezīmes paziņos Vācijai. Ieinteresētā persona, kas iesniedz piezīmes, var rakstiski pieprasīt, lai tās identitāte netiktu atklāta, norādot šādas prasības iemeslus.

KOPSAVILKUMA TEKSTS

PASĀKUMA UN IEGULDĪJUMU PROJEKTA APRAKSTS

Vācijas iestādes 2010. gada 30. novembrī paziņoja par reģionālo atbalstu BMW AG nolūkā veikt ieguldījumu Leipcigā, Vācijā, kas saskaņā ar Vācijas reģionālā atbalsta karti ir atbalstāms reģions, kuram standarta reģionālā atbalsta maksimālā intensitāte lieliem uzņēmumiem paziņojuma dienā bija noteikta 30 % no bruto dotācijas ekvivalenta.

Projekta mērķis ir paplašināt pašreizējo ražotni. BMW plāno būvēt jaunu ražotni, lai ražotu elektriskos automobiļus ar oglekļa šķiedru pastiprinātas plastmasas virsbūvi, kas ir pilnībā

jauns produkts, kāds līdz šim nav ražots. Ieguldījums tiek veikts attiecībā uz diviem modeļiem: *Mega City Vehicle (MCV) i3* un sporta automobili *i8*. *Mega City Vehicle* ir ar bateriju darbināms elektriskais automobilis, t. i., tam ir vienīgi elektriskā piedziņa. Sporta automobilis ir tā dēvētais *plug-in* (no rozetes uzlādējams) hibrīda elektriskais automobilis, un papildus baterijai tam ir arī mazs, taču efektīvs iekšdedzes dzinējs.

Ieguldījums tika sākts 2009. gadā, un to paredzēts pabeigt 2013./2014. gadā. Ieguldījumu projekta attiecināmo izmaksu pašreizējā neto vērtība ir EUR 368,01 miljons. Ierosinātās atbalsta summas pašreizējā neto vērtība ir EUR 46 miljoni, kas atbilst 12,5 % atbalsta intensitātei, tādējādi tā ir mazāka nekā piemērojamā atbalsta maksimālā intensitāte, proti, 13,5 %.

ATBALSTA PASĀKUMA SADERĪBAS NOVĒRTĒJUMS

Šis atbalsts atbilst visiem standarta saderības kritērijiem, kas piemērojami reģionālajam atbalstam

Taču saskaņā ar Valsts reģionālā atbalsta pamatnostādņēm (turpmāk – “RAP”) ⁽¹⁾ Komisija iepriekšējā pārbaudē var apstiprināt reģionālo atbalstu lieliem ieguldījumu projektiem, par kuriem jāziņo atsevišķi, tikai tad, ja ir izpildīti kritēriji attiecībā uz tirgus daļu un ražošanas jaudas palielināšanu nerentablā tirgū (68. panta i) un j) apakšpunkts).

Saskaņā ar Vācijas iestāžu sniegto informāciju paziņotajam ieguldījumu projektam nav jāpiemēro RAP 68. panta i) un j) apakšpunktā minētie kritēriji, balstoties uz RAP 65. zemsvītras piezīmi, kurā paredzēts atbrīvojums, ja atbalsta saņēmēji rada jaunu produktu tirgu. Komisija ņem vērā elektrisko automobiļu ar oglekļa šķiedru pastiprinātas plastmasas virsbūvi novatorisko raksturu, taču, tā kā BMW nav ne vienīgais, ne pirmais šādu automobiļu ražotājs, tai ir šaubas, vai šī zemsvītras piezīme ir attiecināma uz BMW, un aicina ieinteresētās personas iesniegt tai piezīmes šajā jautājumā. Saistībā ar iepriekšēju pārbaudi Komisija ir izskatījusi kritērijus, taču pie šā jautājuma tā atgriezīsies formālajā izmeklēšanas procedūrā.

Attiecīgais produkta tirgus un ģeogrāfiskais tirgus saskaņā ar RAP 68. panta i) apakšpunktu

Tā kā šī ir pirmā reize, kad tiek ziņots par reģionālo atbalstu novatoriskiem elektriskiem automobiļiem (BEV/PHEV) ar oglekļa šķiedru pastiprinātas plastmasas virsbūvi, Komisijai bija ļoti grūti noteikt attiecīgo produkta tirgu un ģeogrāfisko tirgu. Proti, tā nevarēja pieņemt galīgu nostāju par to, vai elektrisko automobiļu tirgus ir neatkarīgs produkta tirgus, vai arī ir daļa no kopējā vieglo automobiļu tirgus, ņemot vērā piedziņas sistēmu. No vienas puses, Komisija atzīmē, ka starp elektrisku automobili ar oglekļa šķiedru pastiprinātas plastmasas virsbūvi un tradicionālo automobili ar iekšdedzes dzinēju un metāla virsbūvi nav aizstājamības attiecībā uz piedāvājumu, jo tie tiek ražoti atsevišķās ražošanas līnijās ar dažādiem ražošanas cikliem un tiek izmantotas pilnībā atšķirīgas tehnoloģijas. Turklāt elektrisko automobiļu tirgus iezīmes ir atšķirīgas no iezīmēm, kādas ir raksturīgas automobiļu ar iekšdedzes dzinēju tirgum. No otras puses, Komisija konstatē zināmu aizstājamību attiecībā uz pieprasījumu, neraugoties uz to, ka elektrisko automobiļu cenas ir ievērojami augstākas.

Vēl viena problēma, ar kuru Komisija saskārās, nosakot attiecīgā produkta tirgu, bija elektrisko automobiļu klasificēšana vieglo automobiļu tirgus dažādos segmentos, kādi iepriekš bija izveidoti attiecībā uz automobiļiem ar iekšdedzes dzinēju.

Lai noteiktu attiecīgo ģeogrāfisko tirgu, Komisija izpētīja atšķirības, kādas pastāv starp elektrisko automobiļu un automobiļu ar iekšdedzes dzinēju tirgiem, un konstatēja, ka elektrisko

automobiļu tirgus, visticamāk, ir lielāks nekā EEZ teritorija, taču Komisija galīgo nostāju nepieņēma.

Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija aicina ieinteresētās trešās personas iesniegt tai piezīmes par šādiem jautājumiem:

- a) attiecīgā produkta tirgus noteikšana: vai elektriskie automobiļi ir atsevišķs tirgus, vai arī daļa no kopējā vieglo automobiļu tirgus; vai i8 tipa PHEV ir atsevišķs tirgus, vai arī kopā ar bateriju darbināmiem elektriskiem automobiļiem ir daļa no elektrisko automobiļu tirgus; vai elektriskie automobiļi tiek klasificēti segmentos, kas izveidoti automobiļiem ar iekšdedzes dzinēju, vai arī tie klasificēti saskaņā ar elementiem, kam jābūt par pamatu jauna segmenta izveidei attiecībā uz elektriskajiem automobiļiem;
- b) attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus elektriskajiem automobiļiem noteikšana, ņemot vērā tirdzniecības plūsmas un šķēršļus tirdzniecībai, īpaši salīdzinājumā ar vieglajiem automobiļiem ar iekšdedzes dzinēju.

Tirgus daļas kritērijs saskaņā ar RAP 68. panta i) apakšpunktu

Saskaņā ar šo kritēriju dalībvalstīm jāpierāda, ka atbalsta lieliem ieguldījumu projektiem saņēmējam nav vairāk kā 25 % no attiecīgā produkta tirgus daļas un no ģeogrāfiskā tirgus pirms un/vai pēc ieguldījuma veikšanas.

Tā kā Komisija nevarēja pieņemt galīgo nostāju, nosakot attiecīgā produkta tirgu un ģeogrāfisko tirgu, tā tirgus daļas kritēriju piemēroja visos attiecīgajos tirgos, proti, kopējā visu vieglo automobiļu tirgū (tostarp BEV un PHEV), visu vieglo automobiļu tirgū pa segmentiem B, C, D, F un kopā segmentiem C/D (tā kā MCV saskaņā ar segmentiem, ko izmanto *Global Insight*, pēc garuma var klasificēt B un C segmentā un pēc cenas – D segmentā, savukārt sporta automobili – F segmentā), elektrisko automobiļu tirgū (BEV/PHEV kopīgi un atsevišķi) un abos ģeogrāfiskajos līmeņos, proti, pasaules tirgū un EEZ teritorijā. Tirgus dati attiecībā uz automobiļiem ar iekšdedzes dzinēju tika gūti galvenokārt no Eiropas ražotāju apvienības (ACEA), savukārt attiecībā uz elektrisko automobiļu tirgu – galvenokārt no *Deutsche Bank* (2008. gadā) un *Boston Consulting Group* pētījumiem. Komisija konstatē, ka prognozes elektrisko automobiļu tirgum aptuveni 2015. gadam bija samērā piesardzīgas, jo tās rosināja domāt, ka 2015. gadā elektrisko automobiļu tirgus veidos 1 % no kopējā vieglo automobiļu tirgus, un aicina ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par tirgus iespējamo attīstību.

Tā kā, balstoties uz pieejamajiem datiem, BMW tirgus daļa dažos no attiecīgajiem tirgiem pārsniedz 25 %, Komisija saskaņā ar RAP 68. pantu nevar izlemt, vai šis pasākums ir saderīgs ar iepriekšējo pārbaudi, un tai jāsāk formālās izmeklēšanas procedūra saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu. Tā aicina ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

⁽¹⁾ OV C 54, 4.3.2006., 13. lpp.

Ja saistībā ar formālās izmeklēšanas procedūras sākšanu saņemtais piezīmes neļaus Komisijai nešaubīgi secināt, ka atbalstam nav piemērojami RAP 68. pantā minētie kritēriji, pamatojoties uz RAP 65. piezīmi, vai arī ka 68. panta i) un j) apakšpunktā minētie kritēriji ir izpildīti, Komisija veiks ieguldījuma projekta padziļinātu novērtējumu, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu attiecībā uz kritērijiem reģionālā atbalsta lieliem ieguldījumu projektiem padziļinātam novērtējumam ⁽²⁾.

Dalībvalstis un ieinteresētās personas tiek aicinātas savās piezīmēs saistībā ar procedūras sākšanas lēmumu sniegt visu informāciju, kas nepieciešama šā padziļinātā novērtējuma veikšanai, un iesniegt attiecīgo informāciju un dokumentāciju, kā norādīts iepriekš minētajā paziņojumā par padziļināto novērtējumu.

VĒSTULES TEKSTS

“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
EWK	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
EWK	94 284	87 596	84 791
Deutschland	80 128	73 916	71 648

⁽²⁾ Komisijas paziņojums attiecībā uz kritērijiem reģionālā atbalsta lieliem ieguldījumu projektiem padziļinātam novērtējumam (OV C 223, 16.9.2009., 3. lpp).

⁽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 Beihilfetranche nach dem angemeldeten Finanzierungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

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

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

3. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

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

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

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

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

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

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

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

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

49. Die geplanten beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens in Leipzig betragen abgezinst⁽¹²⁾ 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein Beihilfehöchstsatze 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 Beihilfehöchstsatze 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 Beihilfehöchstsatze anwenden (keine Herabsetzung des anwendbaren regionalen Beihilfehöchstsatzes erforderlich) sowie jeweils (insgesamt also zweimal) die Hälfte dieses Höchstsatzes auf die nächsten 50 Mio. EUR. Für alle beihilfefähigen Kosten jenseits der Obergrenze von 100 Mio. EUR verringert sich der regionale Beihilfehöchstsatze auf ein Drittel (34 %).

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

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

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

3.5.3.1 Betreffendes Produkt

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

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

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

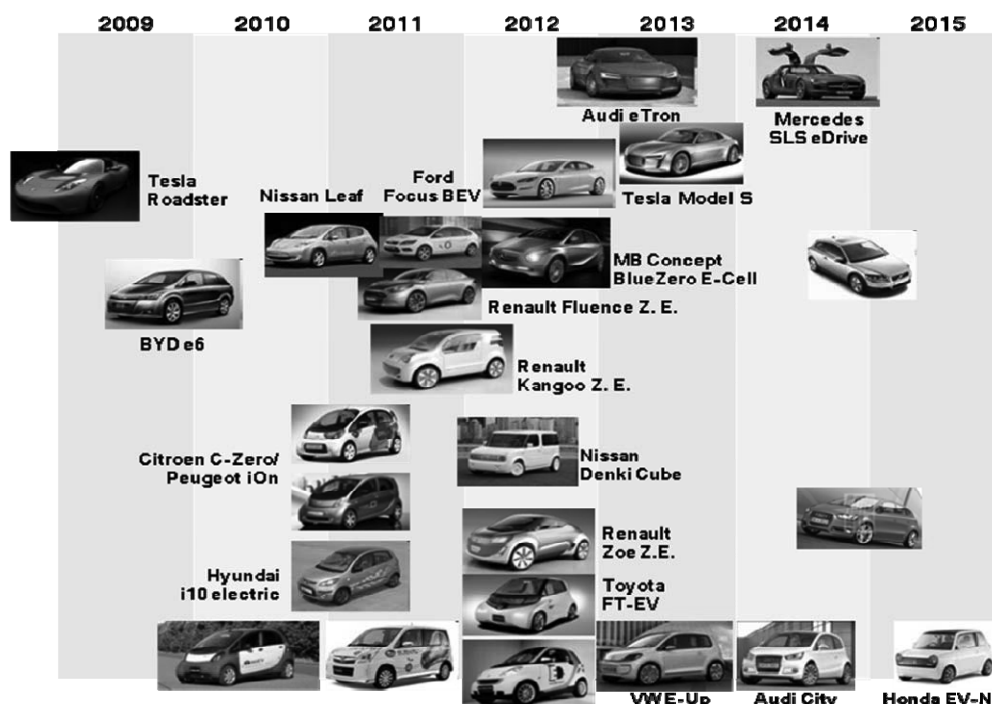
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

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

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

83. Da das angemeldete Investitionsvorhaben von BMW 2009 anliefe und die Vollproduktion für 2014 geplant ist, sollte die Kommission den Marktanteil der BMW Group auf den sachlich und räumlich relevanten Märkten in den Jahren 2008 und 2015 ermitteln. Da das erste Elektrofahrzeug (Nissan Leaf) jedoch erst im Januar 2011 auf den Markt gebracht wurde, kann die Kommission den Marktanteil von BMW am Markt für elektrisch angetriebene Pkw für das Jahr 2008 nicht berechnen.

84. In Bezug auf die Marktanteile von BMW bei Elektrofahrzeugen nach Abschluss des Vorhabens, d. h. im Jahr 2015, stützte Deutschland seine Berechnungen auf Informationen, die von der Deutschen Bank in einer externen Studie über Elektrofahrzeuge am 9. Juni 2008 veröffentlicht wurden, sowie auf Daten, die von der Boston Consulting Group im August 2009 gesammelt wurden. Insbesondere beruhen die von Deutschland vorgelegten Angaben auf der Annahme, dass der weltweite Markt für Elektrofahrzeuge (eingeschränkt auf BEV) nur 1 % des Gesamtmarktes für Pkw ausmachen wird (für 2015 wird der Gesamtverkauf von Pkw ohne Unterscheidung der Antriebstechnik auf 72,4 Millionen weltweit und auf 15,3 Millionen im EWR geschätzt; der Verkauf von Elektrofahrzeugen eingeschränkt auf BEV wird lediglich auf 720 000 weltweit und auf 150 000 im EWR geschätzt, der Gesamtverkauf von Hybridfahrzeugen auf 12,3 Millionen weltweit und auf 2,6 Millionen im EWR). Dieser Anteil ist vielleicht zu konservativ angesetzt, aber Deutschland konnte keine andere unabhängige Schätzung von Dritten für den Zeitraum um 2015 als die Studie der Deutschen Bank bereitstellen und wies darauf hin, dass die meisten anderen Quellen nur Schätzungen für das Jahr 2020 enthielten. Die Verkaufszahlen für das erste Elektrofahrzeugmodell — den Nissan Leaf — legen nahe, dass selbst im Jahr 2011, d. h. drei Jahre nach der Veröffentlichung der Prognose der Deutschen Bank, die Dynamik der Entwicklung auf dem Elektrofahrzeugmarkt von Nissan unterschätzt wurde. Nissan rechnete mit einem Absatz von 10 000 Stück des Elektrofahrzeugmodells im Jahr 2011, verkaufte aber schon im ersten Quartal 2011 4 000 Einheiten. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur erwarteten Größe des weltweiten und des EWR-weiten Marktes für Elektrofahrzeuge im Jahr 2015 Stellung zu nehmen.

85. Deutschland legte Daten/Schätzungen für den Umsatz von BMW vor. In diesem Zusammenhang sollte beachtet werden, dass BMW bei der Berechnung des Marktanteils davon ausging, dass vom gesamten Produktionsvolumen von [10 000-50 000] (oder [...]) Einheiten nur [...] MCV auf dem EWR-Markt verkauft und [...] ausgeführt werden sollen. Ebenso ist geplant, dass 50 % des voraussichtlichen Produktionsvolumens des Sportwagenmodells (bis zu [...] Stück) außerhalb des EWR abgesetzt werden. Diese Aufteilung zwischen den Verkäufen im EWR und außerhalb des EWR ist für die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt nicht überprüfbar. Die Kommission fordert die

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

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

86. Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland keine getrennten Daten für das F-Segment vorlegen konnte, sondern Informationen für das kombinierte E2+F-Segment übermittelte (relevant für den i8), da BMW die Daten für die Segmente E2 und F für interne Zwecke nicht separat erfasst.

87. Die Ergebnisse der Überprüfung der Marktanteile (unter Verwendung der oben dargelegten Aufteilung der Produktionsmengen auf Verkäufe innerhalb des EWR und Ausführungen aus dem EWR) werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

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

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

4. BESCHLUSS

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

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

CITI TIESĪBU AKTI

EIROPAS KOMISIJA

Informatīvs paziņojums saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 732/2008 10. panta 3. punkta c) apakšpunktu**Valstis, kas izmanto īpašo ilgtspējīgas attīstības un labas pārvaldības veicināšanas režīmu no 2012. gada 1. janvāra**

(2011/C 363/06)

Padomes 2008. gada 22. jūlija Regula (EK) Nr. 732/2008 par vispārējo tarifa preferenču sistēmas piemērošanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra ⁽¹⁾ (Regula), kuras piemērošanas termiņš pagarināts ar Regulu (ES) Nr. 512/2011 ⁽²⁾, izveido īpašo ilgtspējīgas attīstības un labas pārvaldības veicināšanas režīmu (VPS+). Regulas 9. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punktā paredzēta iespēja no 2012. gada 1. janvāra VPS+ piešķirt jaunattīstības valstīm, kuras līdz 2011. gada 31. oktobrim iesniegušas attiecīgu pieprasījumu.

Komisija līdz 2011. gada 31. oktobrim saņēma pieprasījumu no Kaboverdes Republikas, kas no 2012. gada 1. janvāra vēlējas izmantot īpašo veicināšanas režīmu ilgtspējīgai attīstībai un labai pārvaldībai. Saskaņā ar Regulas 10. panta 1. punktu Komisija to izvērtēja un 2011. gada 9. decembrī pieņēma Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/830 par saņēmējvalstīm, kas no 2012. gada 1. janvāra var izmantot Padomes Regulā (EK) Nr. 732/2008 ⁽³⁾ paredzēto īpašo veicināšanas režīmu ilgtspējīgai attīstībai un labai pārvaldībai, ar ko Kaboverdei no 2012. gada 1. janvāra līdz tai dienai, kura ir agrāk – 2013. gada 31. decembrim vai līdz dienai, kas noteikta pēctecīgajā regulā, – piešķir VPS+ režīmu.

Saskaņā ar Regulas 9. panta 3. punktu valstīm, kam VPS+ piešķirts ar Komisijas 2008. gada 9. decembra Lēmumu 2008/938/EK par to valstu sarakstu, kurām piešķirams īpašais veicināšanas režīms ilgtspējīgai attīstībai un labai pārvaldībai laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. decembrim ⁽⁴⁾, kas grozīts ar Komisijas Lēmumu 2009/454/EK ⁽⁵⁾, un Komisijas 2010. gada 9. jūnija Lēmumu 2010/318/ES par saņēmējvalstīm, kurām laikposmā no 2010. gada 1. jūlija līdz 2011. gada 31. decembrim piešķirams īpašais veicināšanas režīms ilgtspējīgai attīstībai un labai pārvaldībai ⁽⁶⁾, nav atkārtoti jāiesniedz VPS+ pieprasījumus, uz kuru attiecas 9. panta 1. punkta a) apakšpunkta iii) punkts, un tās var turpināt VPS+ izmantošanu.

⁽¹⁾ OV L 211, 6.8.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regula (ES) Nr. 512/2011, ar kuru groza Padomes 2008. gada 22. jūlija Regulu (EK) Nr. 732/2008 par vispārējo tarifa preferenču sistēmas piemērošanu laikposmā no 2009. gada 1. janvāra līdz 2011. gada 31. decembrim, (OV L 145, 31.5.2011., 28. lpp).

⁽³⁾ OV L 329, 13.12.2011., 19. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 334, 12.12.2008., 90. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 149, 12.6.2009., 78. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 142, 10.6.2010., 10. lpp.

Abonementa cenas 2011. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV