

Publicatieblad van de Europese Unie

C 363



Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

54e jaargang

13 december 2011

<u>Nummer</u>	<u>Inhoud</u>	<u>Bladzijde</u>
I	<i>Resoluties, aanbevelingen en adviezen</i>	

ADVIEZEN

De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming

2011/C 363/01	Advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming betreffende het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de handhaving van intellectuele-eigendomsrechten door de douane	1
---------------	---	---

II Mededelingen

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2011/C 363/02	Mededeling van de Commissie inzake autonome tariefschorsingen en -contingenten	6
---------------	--	---

NL

Prijs:
3 EUR

(Vervolg z.o.z.)

<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
IV	<i>Informatie</i>	

INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE

Europese Commissie

2011/C 363/03	Wisselkoersen van de euro	18
---------------	---------------------------------	----

V *Adviezen*

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE HANDELPOLITIEK

Europese Commissie

2011/C 363/04	Bericht van het naderend vervallen van bepaalde antidumpingmaatregelen	19
---------------	--	----

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

Europese Commissie

2011/C 363/05	Steunmaatregel van de staten — Duitsland — Steunmaatregel SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Steun voor BMW Leipzig — Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie om opmerkingen te maken (¹)	20
---------------	--	----

ANDERE HANDELINGEN

Europese Commissie

2011/C 363/06	Bericht overeenkomstig artikel 10, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad — Landen die vanaf 1 januari 2012 in aanmerking komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur	34
---------------	--	----



(¹) Voor de EER relevante tekst

I

(Resoluties, aanbevelingen en adviezen)

ADVIEZEN

DE EUROPESE TOEZICHTHOUDER VOOR
GEGEVENSBESCHERMING

Advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming betreffende het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de handhaving van intellectuele-eigendomsrechten door de douane

(2011/C 363/01)

DE EUROPESE TOEZICHTHOUDER VOOR GEGEVENSBESCHERMING,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 16,

Gezien het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, en met name de artikelen 7 en 8,

Gezien Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽¹⁾,

Gezien Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens⁽²⁾, en met name artikel 28, lid 2,

BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT:

1. INLEIDING

- Op 24 mei 2011 heeft de Commissie een voorstel vastgesteld voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de handhaving van intellectuele-eigendomsrechten door de douane (hierna „het voorstel”).

1.1. Raadpleging van de EDPS

- Op 27 mei 2011 heeft de Commissie het voorstel aan de EDPS gezonden. De EDPS interpreert dit als een verzoek om advies uit te brengen aan de communautaire instellin-

⁽¹⁾ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31 (hierna „Richtlijn 95/46/EG”).

⁽²⁾ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

gen en organen overeenkomstig artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (hierna „Verordening (EG) nr. 45/2001” genoemd). Voorafgaand hieraan⁽³⁾, alvorens het voorstel werd vastgesteld, heeft de Commissie de EDPS in de gelegenheid gesteld tot het maken van informele opmerkingen. De EDPS is verheugd over de procedure, die heeft bijgedragen aan het in een vroeg stadium verbeteren van de tekst vanuit het oogpunt van gegevensbescherming. Enkele van deze opmerkingen zijn in het voorstel verwerkt. De EDPS is verheugd over de verwijzing naar de raadpleging van de EDPS in de preambule van het voorstel.

- Niettemin wil de EDPS graag de aandacht vestigen op enkele punten in de tekst die vanuit het oogpunt van gegevensbescherming nog voor verbetering vatbaar zijn.

1.2. Algemene achtergrond

- Middels het voorstel worden de voorwaarden en procedures vastgesteld voor optreden door de douaneautoriteiten wanneer er een vermoeden bestaat dat goederen die in het douanegebied van de Europese Unie onder douanetoezicht zijn of hadden moeten zijn geplaatst, inbreuk maken op een intellectuele-eigendomsrecht. Het voorstel is bedoeld om verbeteringen aan te brengen in het wetgevingskader dat is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 1383/2003⁽⁴⁾, waarvoor het in de plaats komt.

⁽³⁾ In april 2011.

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 1383/2003 van de Raad van 22 juli 2003 inzake het optreden van de douaneautoriteiten ten aanzien van goederen waarvan wordt vermoed dat zij inbreuk maken op bepaalde intellectuele-eigendomsrechten en inzake de maatregelen ten aanzien van goederen waarvan is vastgesteld dat zij inbreuk maken op dergelijke rechten (PB L 196 van 2.8.2003, blz. 7).

5. Meer bepaald wordt bij het voorstel de procedure vastgesteld door middel waarvan rechthebbenden een verzoek kunnen indienen bij de douaneautoriteiten om op te treden in de betreffende lidstaat („nationaal verzoek”) of bij de douaneautoriteiten van meer dan één lidstaat om op te treden in hun respectieve lidstaat („EU-verzoek”). In deze context wordt onder „optreden” verstaan: de vrijgave van de goederen schorsen of de goederen laten vasthouden door de douaneautoriteiten. Tevens wordt bij het voorstel de procedure vastgesteld door middel waarvan de betreffende douanediensten een besluit nemen over het verzoek, de maatregelen die de douaneautoriteiten (of kantoren) ⁽⁵⁾ naar aanleiding daarvan moeten nemen (namelijk schorsing van de vrijgave, vasthouding van de goederen of vernietiging ervan) en de hieraan verbonden rechten en verplichtingen.
6. In het kader hiervan vindt de verwerking van persoonsgegevens op verschillende manieren plaats: bij de indiening van het verzoek door de rechthebbende bij de douaneautoriteit ⁽⁶⁾ (artikel 6), bij de toezending van het verzoek aan de Commissie (artikel 31) en bij de toezending van het besluit van de douaneautoriteiten aan de bevoegde douaneenkantoren (artikel 13, lid 1) alsmede, in het geval van een EU-verzoek, aan de douaneautoriteiten van de andere lidstaten (artikel 13, lid 2).
7. De gegevensverwerking waarin de ontwerpverordening voorziet, omvat niet alleen de persoonsgegevens van de rechthebbende in het kader van de toezending van verzoeken en besluiten van rechthebbenden aan douaneautoriteiten, van de lidstaten aan elkaar en tussen lidstaten en de Commissie. Overeenkomstig artikel 18, lid 3, bijvoorbeeld, stellen de douaneautoriteiten de houder van het besluit op diens verzoek in kennis van de namen en adressen van de geadresseerde van de goederen, de afzender, de aangever of de houder van de goederen ⁽⁷⁾ evenals van andere informatie met betrekking tot de goederen. In dit geval worden derhalve persoonsgegevens van andere betrokkenen (de geadresseerde, afzender en houder van de goederen kan zowel een natuurlijke als een rechtspersoon zijn) verwerkt en, op verzoek, door de nationale douaneautoriteiten aan de rechthebbende toegezonden.
8. Hoewel dit niet explicet in de tekst van het voorstel wordt vermeld, blijkt bij nadere beschouwing van de thans gel-

⁽⁵⁾ Douanediensten zijn de centrale kantoren in iedere lidstaat die bevoegd zijn om formele verzoeken van rechthebbenden in ontvangst te nemen, terwijl de douaneautoriteiten of -kantoren de operationele afhankelijke instellingen zijn die de douanecontroles op goederen die de Europese Unie binnenkomen, daadwerkelijk uitvoeren.

⁽⁶⁾ Op het aanvraagformulier moeten onder andere de volgende gegevens worden vermeld: bijzonderheden van de aanvrager (art. 6, lid 3, onder a)), de machtiging van een natuurlijke of rechtspersoon die de aanvrager vertegenwoordigt (art. 6, lid 3, onder d)); na(a)am(en) en adres(sen) van de vertegenwoordiger(s) van de aanvrager die belast is (zijn) met juridische en technische kwesties (art. 6, lid 3, onder j)).

⁽⁷⁾ De geadresseerde en de afzender zijn de twee partijen die gewoonlijk bij een consignatieovereenkomst betrokken zijn: de afzender draagt de goederen over aan de geadresseerde, die de goederen in ontvangst neemt en deze verkoopt op instructie van de afzender. De „aangever” is de persoon die in eigen naam een douaneaangifte doet of de persoon in wiens naam een douaneaangifte wordt gedaan. De „houder” is de persoon die de eigenaar is van de goederen, een soortgelijk recht heeft om erover te beschikken, of er fysieke controle over uitoefent.

dende uitvoeringsverordening (EG) nr. 1891/2004 van de Commissie ⁽⁸⁾ — waarin het door rechthebbenden te gebruiken standaardformulier is opgenomen — dat de procedures die bij het voorstel zijn vastgesteld tevens de verwerking omvatten van gegevens inzake vermoedelijke schendingen van intellectuele-eigendomsrechten door bepaalde natuurlijke personen of entiteiten ⁽⁹⁾. De EDPS wijst erop dat gegevens inzake verdenkingen worden beschouwd als gevoelige gegevens die alleen mogen worden verwerkt indien in passende specifieke waarborgen wordt voorzien (artikel 8, lid 5 van Richtlijn 95/46/EG en 10, lid 5 van Verordening (EG) nr. 45/2001).

9. Voorts is de Commissie belast met de opslag van de verzoeken om optreden in een centrale gegevensbank („COPIS” geheten), die zich nog in de voorbereidingsfase bevindt. COPIS zou een gecentraliseerd platform voor gegevensuitwisseling vormen voor douanewerkzaamheden met betrekking tot alle goederen die inbreuk maken op intellectueele-eigendomsrechten. Elke gegevensuitwisseling met betrekking tot besluiten, bijgevoegde documenten en kennisgevingen tussen de douaneautoriteiten van de lidstaten geschiedt via COPIS (artikel 31, lid 3).

2. ANALYSE VAN HET VOORSTEL

2.1. Verwijzing naar Richtlijn 95/46/EG

10. De EDPS is ingenomen met het feit dat in de ontwerpverordening explicet wordt vermeld, in een algemeen toepasselijk artikel (artikel 32; overweging 21), dat de verwerking van persoonsgegevens door de Commissie in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 45/2001 dient te zijn en de verwerking door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten in overeenstemming met Richtlijn 95/46/EG.
11. In deze bepaling wordt tevens explicet de toezichthoudende rol van de EDPS erkend met betrekking tot de verwerking van gegevens door de Commissie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 45/2001. De EDPS wil de aandacht vestigen op de verkeerde verwijzing in de Engelse tekst van artikel 32 „[...] and under the supervision of the independent authority of the Member State referred to in article 28 of *this Directive*”: de tekst moet verwijzen naar artikel 28 van Richtlijn 95/46/EG.

2.2. Uitvoeringshandelingen

12. Volgens het voorstel is de Commissie bevoegd om uitvoeringshandelingen vast te stellen om het formulier inzake

⁽⁸⁾ Verordening (EG) nr. 1891/2004 van de Commissie van 21 oktober 2004 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1383/2003 van de Raad inzake het optreden van de douaneautoriteiten ten aanzien van goederen waarvan wordt vermoed dat zij inbreuk maken op bepaalde intellectuele-eigendomsrechten en inzake de maatregelen ten aanzien van goederen waarvan is vastgesteld dat zij inbreuk maken op dergelijke rechten (PB L 328 van 30.10.2004, blz. 16).

⁽⁹⁾ Zie Verordening (EG) nr. 1891/2004, bijlage I, punt 9: „Bijzondere gegevens over de soort fraude of het fraudepatroon zijn hierbij gevoegd”, met inbegrip van documenten en/of foto’s.

het verzoek door de rechthebbende op te stellen (artikel 6, lid 3) (10). Het artikel bevat echter al een lijst met vereiste informatie die door de aanvrager moet worden verstrekt, met inbegrip van de persoonsgegevens van de aanvrager. Bij de bepaling van de noodzakelijke inhoud van het verzoek moet in artikel 6, lid 3 tevens worden bepaald dat de douaneautoriteiten de aanvrager en eventuele andere mogelijke betrokkenen (bv. de geadresseerde, afzender of houder van de goederen) informatie moeten verstrekken uit hoofde van de nationale regels tot uitvoering van artikel 10 van Richtlijn 95/46/EG. Daarnaast moet het verzoek tevens de vergelijkbare informatie bevatten die aan de betrokkenen moet worden meegedeeld voor de verwerking door de Commissie op grond van artikel 11 van Verordening (EG) nr. 45/2001 (met het oog op opslag- en verwerkingswerkzaamheden in COPIS).

13. De EDPS beveelt derhalve aan dat in artikel 6, lid 3 in de lijst van aan de aanvrager te verstrekken informatie tevens de aan de betrokkenen te verstrekken informatie wordt opgenomen, op grond van artikel 10 van Richtlijn 95/46/EG en artikel 11 van Verordening (EG) nr. 45/2001.
14. Daarnaast verzoekt de EDPS om geraadpleegd te worden wanneer de Commissie haar uitvoeringsbevoegdheden uitoefent, om te waarborgen dat het nieuwe model van de aanvraagformulieren (voor een nationaal of EU-verzoek) voldoet aan de voorschriften inzake gegevensbescherming.

2.3. Kwaliteit van gegevens

15. De EDPS is verheugd over het feit dat op grond van artikel 6, lid 3, onder l) aanvragers verplicht worden alle beschikbare informatie door te sturen en te actualiseren teneinde de douaneautoriteiten in staat te stellen het risico van inbreuk op intellectuele-eigendomsrechten te analyseren en beoordelen. Met deze verplichting wordt een van de beginselen betreffende de gegevenskwaliteit ten uitvoer gelegd, volgens hetwelk persoonsgegevens „nauwkeurig dienen te zijn en, zo nodig, dienen te worden bijgewerkt“ (Richtlijn 95/46/EG, artikel 6, lid 1, onder d). De EDPS is tevens verheugd over het feit dat hetzelfde beginsel ten uitvoer is gelegd in artikel 11, lid 3, op grond waarvan de „houder van het besluit“ verplicht is de bevoegde douanedienst die het besluit heeft genomen te informeren over eventuele wijzigingen in de informatie die in het verzoek is verstrekt.

(10) Op dit moment: Verordening (EG) nr. 1891/2004 van de Commissie waarbij Verordening (EG) nr. 1383/2003 wordt uitgevoerd, die onder ander de modelformulieren voor nationale en EU-verzoeken bevat, evenals instructies over de wijze waarop het formulier moet worden ingevuld (Verordening (EG) nr. 1891/2004 van de Commissie van 21 oktober 2004 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen van Verordening (EG) nr. 1383/2003 van de Raad inzake het optreden van de douaneautoriteiten ten aanzien van goederen, waarvan wordt vermoed dat zij inbreuk maken op bepaalde intellectuele-eigendomsrechten en inzake de maatregelen ten aanzien van goederen waarvan is vastgesteld dat zij inbreuk maken op dergelijke rechten (PB L 328 van 30.10.2004, blz. 16)).

16. De artikelen 10 en 11 hebben betrekking op de geldigheidsduur van de besluiten. Voor een besluit van de douaneautoriteiten geldt een beperkte termijn, binnen welke de douaneautoriteiten dienen op te treden. Deze termijn kan worden verlengd. De EDPS wil er met klem op wijzen dat het door de rechthebbende ingediende verzoek (en met name de persoonsgegevens daarin) na het verstrijken van de geldigheidsduur van het besluit niet door de nationale douaneautoriteiten en in de COPIS-gegevensbank mogen worden opgeslagen of bewaard. Dit beginsel vloeit voort uit artikel 4, lid 1, onder e) van Verordening (EG) nr. 45/2001 en het gelijkluidende artikel 6, lid 1, onder e) van Richtlijn 95/46/EG (11).
17. In de bestaande uitvoeringsverordening (12) (artikel 3, lid 3) wordt bepaald dat de aanvraagformulieren door douaneautoriteiten „gedurende ten minste een jaar na het verstrijken van de wettelijke geldigheidsduur“ moeten worden bewaard. Deze bepaling lijkt niet volledig in overeenstemming met de bovenvermelde beginselen.
18. De EDPS stelt derhalve voor een bepaling in het voorstel op te nemen die een beperking oplegt aan de bewaring van persoonsgegevens die gekoppeld is aan de geldigheidsduur van de besluiten. Een verlenging van de bewaringstermijn van gegevens moet worden voorkomen of, indien gerechtvaardigd, voldoen aan de beginselen van noodzakelijkheid en evenredigheid ten aanzien van het doel, dat moet worden toegelicht. De opname van een bepaling in het voorstel die in alle lidstaten en door de Commissie op dezelfde manier moet worden toegepast, zou voor vereenvoudiging, rechtszekerheid en doeltreffendheid zorgen, aangezien hierdoor tegenstrijdige interpretaties worden voorkomen.
19. De EDPS is verheugd over het feit dat in artikel 19 (Toegestaan gebruik van de informatie door de houder van het besluit) duidelijk het doelbindingsbeginsel in herinnering wordt gebracht, in de zin dat het beperkingen oplegt aan hoe de houder van het besluit onder andere de persoonsgegevens van de geadresseerde en de afzender kan gebruiken die de douaneautoriteiten hem op grond van artikel 18, lid 3 hebben verstrekt (13). De gegevens mogen uitsluitend worden gebruikt om een procedure in te leiden die duidelijk moet maken of er mogelijk inbreuk is gemaakt op de intellectuele-eigendomsrechten van de houder van het besluit of om vergoeding te vorderen in het geval de goederen zijn vernietigd op grond van de procedure waarin de ontwerpverordening voorziet en volgens de wetgeving van de lidstaten waar de goederen zijn aangetroffen. Aangezien de gegevens eveneens informatie inzake verdenkingen kunnen bevatten, beschermt een dergelijke beperking tegen misbruik van die gevoelige gegevens. Deze bepaling wordt tevens versterkt door artikel 15, dat in administratieve maatregelen tegen de rechthebbende voorziet in het geval van misbruik van de informatie voor andere doeleinden.

(11) Persoonsgegevens mogen „in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren, niet langer [...] worden bewaard dan voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt, noodzakelijk is [...].“

(12) Vgl. voetnoot 8.

(13) Deze bepaling sluit aan bij de inhoud van artikel 57 (deel III, afdeling IV) van de TRIPS-Overeenkomst, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

dan die welke zijn opgenomen in artikel 19. Uit de combinatie van deze twee artikelen blijkt dat de Commissie haar aandacht specifiek heeft gericht op het doelbindingsbeginsel.

2.4. Centrale gegevensbank

20. In het voorstel (artikel 31, lid 3) wordt vermeld dat alle verzoeken om optreden, besluiten tot toewijzing van een verzoek, besluiten waarbij de termijn waarbinnen de douaneautoriteiten dienen op te treden wordt verlengd en schorsingen van besluiten tot toewijzing van een verzoek, met inbegrip van persoonsgegevens, worden opgeslagen in een centrale gegevensbank van de Commissie (COPIS).
21. COPIS zou derhalve een nieuwe gegevensbank zijn, met als voornaamste doel de vervanging van de uitwisseling van relevante documenten tussen de douaneautoriteiten van lidstaten door een digitaal opslag- en overdrachtsysteem. Het systeem zal worden beheerd door de Commissie, en met name DG TAXUD.
22. Tot nu toe werd de rechtsgrond voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten en de Commissie gevormd door Verordening (EG) nr. 1383/2003⁽¹⁴⁾ en uitvoeringsverordening (EG) nr. 1891/2004 van de Commissie⁽¹⁵⁾. Wat Verordening (EG) nr. 1383/2003 betreft, staat artikel 5 het elektronisch indienen van verzoeken toe, maar er wordt geen melding gemaakt van een gecentraliseerde gegevensbank. Artikel 22 vermeldt dat de lidstaten de ter zake dienende informatie „in verband met de toepassing van deze verordening” aan de Commissie mee moeten delen en dat de Commissie de andere lidstaten daarvan in kennis stelt. Wat de uitvoeringsverordening betreft, wordt in overweging 9 bepaald dat er regels moeten worden vastgesteld inzake gegevensuitwisseling tussen de lidstaten en de Commissie om de laatstgenoemde in staat te stellen de toepassing van de verordening te volgen en daar verslag over uit te brengen. In artikel 8 wordt toegelicht dat de lidstaten de Commissie periodiek een lijst doen toekomen van alle schriftelijke verzoeken en het daaropvolgende optreden door de douaneautoriteiten, met inbegrip van de persoonsgegevens van de rechthebbenden, het soort recht en de betrokken goederen.
23. De nieuwe tekst van het voorstel (artikel 6, lid 4) stelt het verplicht — bij het vaststellen van de inhoud van het aanvraagformulier — om verzoeken elektronisch in te dienen wanneer geautomatiseerde of elektronische systemen beschikbaar zijn. In artikel 31 wordt bovenindien bepaald dat de nationale douaneautoriteiten de Commissie in kennis stellen van de aan hen gerichte verzoeken, waarna deze informatie door de Commissie „wordt opgeslagen in een centrale gegevensbank”. De rechtsgrond voor het opzetten van de COPIS-gegevensbank lijkt derhalve beperkt tot de gecombineerde bepalingen van de nieuwe artikelen 6, lid 4 en 31.

⁽¹⁴⁾ Vgl. voetnoot 4.

⁽¹⁵⁾ Vgl. voetnoot 8.

24. Op basis van deze rechtsgrondslag werkt de Commissie de structuur en inhoud van COPIS verder uit. Er is vooralsnog echter geen aanvullende, meer gedetailleerde juridische bepaling vastgesteld door middel van de gewone wetgevingsprocedure, waarin het doel en de kenmerken van COPIS worden bepaald. Dit is bijzonder zorgelijk naar de mening van de EDPS. Persoonsgegevens van personen (namen, adressen en andere contactgegevens, alsmede daarmee samenhangende informatie inzake verdenkingen) zullen aan een intensieve uitwisseling worden onderworpen tussen de Commissie en de lidstaten en zullen voor onbepaalde tijd worden opgeslagen in die gegevensbank, zonder dat er een juridische tekst bestaat waaraan een persoon de wettigheid van deze verwerking kan toetsen. Bovendien worden de specifieke toegangsrechten en beheerrechten met betrekking tot de verschillende verwerkingswerkzaamheden niet expliciet omschreven.
25. Zoals de EDPS al bij eerdere gelegenheden heeft benadrukt⁽¹⁶⁾, moet de rechtsgrond voor instrumenten die een beperking inhouden van de grondrechten op de bescherming van persoonsgegevens, zoals die erkend worden door artikel 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en in de rechtspraak op grond van artikel 8 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens, en die erkend worden door artikel 16 van het VWEU, worden vervat in een wettelijk instrument dat op de Verdragen is gebaseerd en voor de rechter kan worden ingeroepen. Dit is noodzakelijk om de rechtszekerheid te kunnen garanderen voor de betrokkenen, die zich op duidelijke regels moet kunnen beroepen en deze voor een rechter moet kunnen inroepen.
26. De EDPS dringt er derhalve bij de Commissie op aan de rechtsgrond van de COPIS-gegevensbank te verduidelijken, door een meer gedetailleerde bepaling op te nemen in een instrument dat volgens de gewone wetgevingsprocedure overeenkomstig het VWEU is vastgesteld. Een dergelijke bepaling moet voldoen aan de voorschriften van Verordening (EG) nr. 45/2001 en, indien van toepassing, Richtlijn 95/46/EG. Meer bepaald moet in de bepaling betreffende de totstandbrenging van de gegevensbank voor het elektronische uitwisselingsmechanisme i) het doel worden omschreven van de verwerkingswerkzaamheden en worden vastgesteld welke vormen van gebruik daarmee verenigbaar zijn; ii) worden omschreven welke instellingen (douaneautoriteiten, Commissie) toegang hebben tot welke in de gegevensbank opgeslagen gegevens en de mogelijkheid hebben de gegevens te wijzigen; iii) het recht van toegang en informatie worden gewaarborgd voor alle betrokkenen wier persoonsgegevens kunnen worden opgeslagen en uitgewisseld; iv) de bewaartijd voor persoonsgegevens worden vastgesteld en beperkt tot hetgeen minimaal noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het betreffende doel. Verder wijst de EDPS erop dat de volgende elementen van de

⁽¹⁶⁾ Zie het Advies van de Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming over Beschikking 2008/49/EG van de Commissie van 12 december 2007 inzake de bescherming van persoonsgegevens bij de invoering van het informatiesysteem interne markt (IMI) (2008/49/EG) (PB C 270 van 25.10.2008, blz. 1).

gegevensbank ook in de voornaamste wetgevingshandeling moeten worden omschreven: de instelling die de gegevensbank zal controleren en beheren en de instelling die belast is met het waarborgen van de veiligheid van de verwerking van de gegevens die in de gegevensbank zijn opgenomen.

27. De EDPS stelt voor een nieuw artikel in het voorstel zelf op te nemen waarin deze voornaamste elementen duidelijk worden vastgesteld. Als alternatief zou in de tekst van het voorstel een bepaling moeten worden opgenomen op grond waarvan een aparte wetgevingshandeling kan worden vastgesteld volgens de gewone wetgevingsprocedure, waarvoor de Commissie verzocht moet worden een voorstel in te dienen.
28. In ieder geval moeten de functionele en technische kenmerken van de gegevensbank in de vast te stellen uitvoeringsmaatregelen in detail worden omschreven.
29. Hoewel met het voorstel in dit stadium geen interoperabiliteit met andere door de Commissie of andere autoriteiten beheerde gegevensbanken wordt beoogd, wijst de EDPS er bovendien met klem op dat de invoering van iedere vorm van interoperabiliteit of uitwisseling in de allereerste plaats aan het doelbindingsbeginsel moet voldoen: gegevens moeten gebruikt worden voor het doel waarvoor de gegevensbank is opgezet, en geen enkele verdere uitwisseling of onderlinge koppeling die dat doel niet dient mag worden toegestaan. Daarnaast moet deze ondersteund worden door een speciale rechtsgrond die op de EU-Verdragen is gebaseerd.
30. De EDPS wil graag worden betrokken in het proces dat zal leiden tot de definitieve totstandkoming van deze gegevensbank, om de Commissie te ondersteunen en adviseren bij de ontwikkeling van een passend systeem dat aan de voorschriften inzake gegevensbescherming voldoet. Hij moedigt de Commissie derhalve aan te voorzien in raadpleging van de EDPS in de lopende voorbereidingsfase.
31. Tot slot vestigt de EDPS de aandacht op het feit dat, aangezien de totstandbrenging van een gegevensbank de verwerking van speciale gegevenscategorieën (namelijk inzake verdenkingen) met zich mee zou brengen, deze verwerking

mogelijk vooraf door de EDPS dient te worden getoetst, ingevolge artikel 27, lid 2, onder a van Verordening (EG) nr. 45/2001.

3. CONCLUSIE

32. De EDPS is verheugd over de specifieke verwijzing in het voorstel naar de toepasselijkheid van Richtlijn 95/46/EG en Verordening (EG) nr. 45/2001 op de in deze verordening bedoelde verwerkingswerkzaamheden van persoonsgegevens.
33. De EDPS wil de aandacht vestigen op de volgende punten teneinde de tekst vanuit het oogpunt van gegevensbescherming te verbeteren:
 - in artikel 6, lid 3 dient het recht van informatie van de betrokkenen te worden opgenomen;
 - de Commissie dient bij de uitoefening van haar uitvoeringsbevoegdheid op grond van artikel 6, lid 3 de EDPS te raadplegen, teneinde een standaard aanvraagformulier op te stellen dat voldoet aan de voorschriften inzake gegevensbescherming;
 - in de tekst moet een tijdslimiet voor het bewaren van de persoonsgegevens door de rechthebbende worden gespecificeerd, zowel op nationaal niveau als op het niveau van de Commissie;
 - de EDPS dringt er bij de Commissie op aan de rechtsgrond voor het opzetten van de COPIS-gegevensbank vast te stellen en te verduidelijken en biedt zijn expertise aan om de Commissie bij te staan bij de voorbereiding van de COPIS-gegevensbank.

Brussel, 12 oktober 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Europese adjunct-toezichthouder voor
gegevensbescherming

II

(Mededelingen)

**MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN
DE EUROPESE UNIE**

EUROPESE COMMISSIE

Mededeling van de Commissie inzake autonome tariefschorsingen en -contingenten

(2011/C 363/02)

1. INLEIDING

- 1.1. Krachtens artikel 31 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) worden autonome tariefschorsingen en -contingenten met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen door de Raad goedgekeurd op basis van een voorstel van de Commissie. De Commissie heeft in 1998 een mededeling⁽¹⁾ gepubliceerd waarin zij de bij haar voorstellen aan de Raad toe te passen basisbeginselen en procedures uitzet.
- 1.2. Deze herziene mededeling houdt rekening met de doelstellingen van het „Douane-2013“-actieprogramma en de behoeften en opmerkingen die door de lidstaten zijn geuit naar aanleiding van het seminar over autonome tariefschorsingen en -contingenten op 23 en 24 september 2010 in Istanbul. De reikwijdte van de herziening is beperkt en tweeledig: zij verduidelijkt enerzijds enkele beginselen van de regelingen voor autonome tariefschorsingen en -contingenten, en anderzijds de procedure die door de lidstaten en exploitanten moet worden gevuld om een dergelijke autonome maatregel aan te vragen.
- 1.3. Deze mededeling kan noodzakelijkerwijs nog aanzienlijke wijzigingen ondergaan na de studie naar het effect van autonome tariefcontingenten en -schorsingen op de economie van de EU. De Commissie is van plan om deze studie in de loop van 2012 te laten verrichten. De studie zal ook het effect op het midden- en kleinbedrijf (mkb) meenemen.
- 1.4. Door het vaststellen van deze grondbeginselen wil de Commissie aangeven door welke economische doelstellingen zij zich bij haar Uniebeleid in deze sector laat leiden. Dit is ook in overeenstemming met de transparantievoorschriften die door de Commissie zijn opgesteld.
- 1.5. De Commissie is van plan de in deze mededeling geformuleerde algemene beleidsmaatregelen en de daarmee verband houdende administratieve regelingen

voor de tariefschorsingen en -contingenten die in de tweede helft van 2012 van kracht worden, toe te passen.

2. BELEIDSOVERZICHT — ALGEMENE BEGINSELEN

2.1. Functie van het gemeenschappelijk douanetarief

- 2.1.1. In artikel 28 van het VWEU is bepaald dat „de Unie een douane-unie omvat welke zich uitstrekken over het gehele goederenverkeer en welke [...] de invoering van een gemeenschappelijk douanetarief voor de betrekkingen met derde landen meebrengt“.

Sinds 1968 past de Unie het belangrijkste onderdeel van dit gemeenschappelijk douanetarief⁽²⁾ toe als onderdeel van een reeks maatregelen om een goed functionerende, op internationaal niveau concurrerende EU-industrie tot stand te brengen.

- 2.1.2. De in dit tarief vastgestelde rechten hebben niet alleen tot doel de ontwikkeling van de Europese industrie te bevorderen, maar zijn er ook op gericht de productiecapaciteit van de EU-industrie te verbeteren en zo-doende de EU-producenten in staat te stellen beter het hoofd te bieden aan de concurrentie van leveranciers uit derde landen.

Daarom dienen voor alle producten die in het vrije verkeer worden gebracht, behalve voor de in de EU-bepalingen vastgestelde afwijkingen, de in dit tarief vastgestelde rechten te worden voldaan. De normale situatie is daarom die waarin deze rechten worden voldaan.

2.2. Het begrip „tariefschorsingen en -contingenten“

- 2.2.1. De overeenkomstig artikel 31 van het VWEU goedgekeurde schorsingen vormen een uitzondering op de normale situatie tijdens de periode waarin de maatregel van toepassing is en voor een onbeperkte hoeveelheid

⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1).

⁽²⁾ PB C 128 van 25.4.1998, blz. 2.

(tariefschorsing) of een beperkte hoeveelheid (tariefcontingent). Beide maatregelen bieden de mogelijkheid dat de voor ingevoerde goederen verschuldigde rechten van een derde land geheel of gedeeltelijk worden geschorst (antidumpingrechten en compenserende rechten of specifieke rechten vallen niet onder deze tariefschorsingen en tariefcontingenten). Goederen waarvoor antidumpingrechten of compenserende rechten gelden, moeten normaliter van de toekenning van een schorsing of contingent worden uitgesloten. Goederen die onderworpen zijn aan invoerverboden en -beperkingen (bijvoorbeeld aan CITES, de overeenkomst inzake de internationale handel in bedreigde dier- en plantensoorten) komen niet in aanmerking voor een tariefschorsing of -contingent.

2.2.2. Goederen die met een tariefschorsing of met -contingenten worden ingevoerd mogen vrij worden vervoerd over het gehele grondgebied van de Unie; wanneer een tariefschorsing of -contingent wordt toegekend, komen daarom alle ondernemingen in alle lidstaten daarvoor in aanmerking. Een op verzoek van een lidstaat toegekende tariefschorsing of een toegekend tariefcontingent kan gevolgen hebben voor alle lidstaten en daarom dient er nauw en diepgaand te worden samengewerkt tussen de lidstaten en de Commissie zodat met alle belangen van de Unie rekening wordt gehouden. De autonome tariefcontingenten worden in een centrale tariefcontingentendatabase beheerd door de Commissie in nauwe samenwerking met de lidstaten. Deze tariefcontingenten worden op basis van de volgorde van aanvaarding van de aangifte toebedeeld overeenkomstig de wettelijke bepalingen van de artikelen 308 bis, 308 ter en 308 quater van Verordening (EEG) nr. 2454/93 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (⁽¹⁾).

2.2.3. De uitbreiding van de Europese Unie, de technische vooruitgang en de veranderingen in de traditionele internationale handel hebben de economische situatie, in een steeds sterker wordende mondiale economie, veranderd. Het is van belang dat in de Europese Unie gevestigde ondernemingen dankzij de tariefschorsingen volledige werkgelegenheid kunnen handhaven en zich kunnen bevoorradden met de onderdelen die nodig zijn voor de vervaardiging van geavanceerde producten met een hoge Europese toegevoegde waarde, zelfs wanneer het hoofdzakelijk gaat om assemblage.

2.3. Kenmerken van tariefschorsingen en -contingenten

2.3.1. In artikel 31 van de VWEU is bepaald dat de Raad de rechten van het gemeenschappelijk douanetarief vaststelt op voorstel van de Commissie. Dat behelst ook veranderingen of schorsingen van deze rechten.

2.3.2. De tariefschorsingen en -contingenten zouden regelmatig opnieuw moeten worden bekeken, met de mogelijkheid om een recht te schrappen op verzoek van een betrokken partij. Wanneer de Unie een constante bevoorrading nodig heeft van bepaalde producten tegen een verlaagd of nultarief (bv. wanneer een specifiek product niet beschikbaar is (tariefschorsing) of wanneer

de benodigde hoeveelheden te gering zijn (tariefcontingenten) om de investeringen te rechtvaardigen die nodig zijn om de productie hiervan in de Unie te starten), kan de Commissie een wijziging van het gemeenschappelijk douanetarief voorstellen. De Commissie zal in dit verband zowel op verzoek van een lidstaat als op eigen initiatief handelen.

2.3.3. Daarnaast moeten tariefschorsingen, aangezien zij een uitzondering vormen op de algemene regels van het gemeenschappelijk douanetarief, net als alle uitzonderingen op coherente wijze worden toegepast.

2.3.4. Om discriminatie te voorkomen, moeten tariefschorsingen openstaan voor alle importeurs in de Unie en leveranciers uit derde landen. Dit betekent dat een tariefschorsing of -contingent niet wordt toegekend aan:

- i) goederen die het voorwerp vormen van een alleenverkoopovereenkomst of
- ii) goederen die worden verhandeld tussen verbonden partijen waarvoor exclusieve intellectueel-eigendomsrechten gelden voor wat betreft hun productie of
- iii) goederen met een specifieke bedrijfsinterne aanduiding, zoals benamingen, merken, specificaties, artikelnummering, enz.

2.4. De functie van autonome tariefschorsingen en -contingenten

2.4.1. De Commissie is van mening dat de douanerechten een bijzondere economische functie vervullen. De autonome tariefschorsingen die erop gericht zijn het effect dat deze rechten sorteren gedurende een bepaalde periode geheel of gedeeltelijk op te heffen, kunnen slechts worden verleend als de producten niet beschikbaar zijn in de Unie. De autonome tariefcontingenten kunnen worden toegekend aan goederen die in onvoldoende hoeveelheden in de Unie worden geproduceerd.

2.4.2. Bovendien moeten de in dit verband aangevoerde economische argumenten in het licht van het algemeen belang van de Unie worden beoordeeld, aangezien douanerechten bijdragen aan de traditionele eigen middelen van de Unie.

2.4.3. In het verleden is gebleken dat het stelsel van tariefschorsingen en -contingenten een efficiënt beleidsinstrument is ter ondersteuning van de economische activiteit in de Europese Unie. Dit zal ook in de toekomst zo zijn, getuige het almaar stijgende aantal aanvragen dat naar de Commissie wordt gestuurd. Op dit moment weerspiegelen deze maatregelen tussen vijf en zes procent van de geraamde traditionele eigen middelen.

2.4.4. Door ondernemingen de mogelijkheid te bieden gedurende een bepaalde periode goederen tegen een lagere prijs aan te kopen, wordt de economische activiteit binnen de Unie gestimuleerd en verbetert de concurrentiepositie van deze ondernemingen die daarmee in het bijzonder de werkgelegenheid kunnen behouden of creëren, hun structuren kunnen moderniseren, enz. In 2011 zijn er ongeveer 1 500 autonome schorsingen en contingenten van kracht, terwijl de Commissie gedurende de huidige recessie van de EU-economie een toenemend aantal verzoeken kreeg. Dit toont het belang van dit beleid voor de industrie van de Unie.

⁽¹⁾ PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1.

2.5. Productomschrijving voor autonome tariefschorsingen

- 2.5.1. Het doel van de tariefschorsingen is om ondernemingen in de Unie in staat te stellen gebruik te maken van grondstoffen, halffabricaten of onderdelen die binnen de Unie niet beschikbaar zijn of geproduceerd worden, met uitzondering van „eindproducten”.
- 2.5.2. Voor de toepassing van deze mededeling worden, onverminderd punt 2.5.3 en 2.5.4, onder „eindproducten” de producten verstaan met een of meer van de volgende kenmerken:
- ze zijn klaar voor de verkoop aan de eindgebruiker, al dan niet verpakt binnen de Unie voor de detailhandel,
 - het zijn gedemonteerde eindproducten,
 - ze zullen geen ingrijpende be- of verwerking⁽¹⁾ ondergaan, of
 - ze bezitten reeds het essentiële kenmerk van het volledige product of het eindproduct.
- 2.5.3. Aangezien bedrijven in de Unie steeds vaker op de assemblage van producten overschakelen waarvoor reeds technisch geavanceerde onderdelen nodig zijn, worden sommige benodigde onderdelen gebruikt zonder dat deze een noemenswaardige wijziging ondergaan, zodat deze onderdelen als „eindproducten” kunnen worden beschouwd. Desalniettemin zouden in bepaalde gevallen tariefschorsingen kunnen worden verleend voor „eindproducten” die als onderdelen in het uiteindelijke product worden gebruikt, mits de toegevoegde waarde van deze assemblage hoog genoeg is.
- 2.5.4. Een tariefschorsing kan worden overwogen voor apparatuur en materiaal dat in het productieproces wordt gebruikt (ook al worden dergelijke producten doorgaans als „eindproducten” beschouwd), op voorwaarde dat het gaat om specifieke apparatuur en om specifiek materiaal, noodzakelijk voor de vervaardiging van duidelijk identificeerbare producten en op voorwaarde dat de tariefschorsingen geen bedreiging vormen voor concurrentiërende ondernemingen in de Unie.

2.6. Productomschrijving autonome tariefcontingenten

Alle bepalingen in punt 2.5 zijn eveneens van toepassing op autonome tariefcontingenten. Visserijproducten zijn uitgesloten van de tariefcontingentenregeling, aangezien een parallel onderzoek dat ook is gebaseerd op hun gevoeligheid, kan leiden tot hun opneming in een extra voorstel van de Commissie voor een verordening van de Raad betreffende het openen van en zorg dragen voor het beheer van autonome communautaire tariefcontingenten voor bepaalde visserijproducten.

⁽¹⁾ Als richtsnoer voor wat een ingrijpende be- of verwerking inhoudt, kan de op de volgende website gepubliceerde „lijst met oorsprongselementen” ten aanzien van de bepaling van niet-preferentiële oorsprong dienstdoen: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Het opnieuw verpakken van goederen kan evenmin als een ingrijpende be- of verwerking worden beschouwd.

2.7. De begünstigden van de autonome tariefschorsingen en -contingenten

Autonome tariefschorsingen en -contingenten zijn bestemd voor bedrijven die in de Unie produceren. Als het gebruik van het product wordt beperkt voor een specifiek doel, zal hier toezicht op worden gehouden overeenkomstig de procedures voor de controle op de bijzondere bestemmingen⁽²⁾.

Er zal speciale aandacht worden geschonken aan de belangen van het mkb. Aangezien autonome tariefschorsingen en -contingenten de internationalisering van het mkb kunnen vergemakkelijken, zal het initiatief worden genomen om het mkb bewuster te maken van dit instrument. Zoals hierboven gemeld, zal het effect van deze regeling op het mkb deel uitmaken van een bredere evaluatie die in 2012 zal worden verricht.

In de tussentijd hebben de tariefschorsingen geen betrekking op goederen waarvoor het bedrag uit economisch oogpunt onbeduidend is.

2.8. Douane-unie met Turkije

Voor producten die aan de voorschriften van de douane-unie met Turkije zijn onderworpen (alle goederen met uitzondering van landbouwproducten en producten die onder het EGKS-verdrag vallen) gelden dezelfde criteria aangezien Turkije wat dit betreft dezelfde rechten en plichten heeft als de lidstaten.

Turkije kan ook om tariefschorsingen en -contingenten verzoeken en de Turkse afgevaardigden kunnen deelnemen aan de vergaderingen van de werkgroep „Economische Tariefvraagstukken” (ETQG) om verzoeken te bespreken met vertegenwoordigers van alle lidstaten en de Commissie. Bij het bepalen van de uitvoering van een nieuwe tariefschorsing en de berekening van de geschikte hoeveelheden van de tariefcontingenten zal op dezelfde manier rekening worden gehouden met de Turkse productie als met de productie in de Unie.

De Turkse verzoeken om tariefschorsing kunnen na onderzoek door de Commissie worden opgenomen in het voorstel dat bij de Raad wordt ingediend. Het besluitvormingsproces voor tariefcontingenten is anders aangezien het geen deel van de verordening van de Raad uitmaakt. Deze tariefcontingenten, gebaseerd op de Turkse verzoeken, zullen uitsluitend van toepassing zijn in Turkije.

3. ALGEMENE RICHTSNOEREN

Met het oog op de bovenstaande overwegingen is de Commissie voornemens in haar voorstellen aan de Raad en in de verordeningen die deze kan vaststellen, de hierna volgende criteria te hanteren.

- 3.1. De autonome tariefschorsingen en -contingenten hebben hoofdzakelijk tot doel ondernemingen uit de Unie

⁽²⁾ De artikelen 291 tot en met 300 van Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie.

in staat te stellen grondstoffen, halffabrikaten of onderdelen te gebruiken zonder daarbij aan de normale rechten van het gemeenschappelijk douanetarief te moeten voldoen.

Alle aanvragen voor tariefschorsingen worden eerst voorgelegd aan de afgevaardigden van de ETQG die de geschiktheid van de aanvragen onderzoeken. Daarna worden de aanvragen nauwgezet besproken gedurende drie vergaderingen van de ETQG en er worden pas maatregelen voorgesteld na dit onderzoek naar de economische redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen.

De Commissie zal haar voorstellen (die elk halfjaar een gedeeltelijke herziening vormen van de lijsten van producten die zijn onderworpen aan tariefschorsingen of van de lijsten van producten die zijn onderworpen aan tariefcontingenten) per 1 januari en per 1 juli aan de Raad voorleggen teneinde rekening te houden met nieuwe verzoeken en technische of economische ontwikkelingen in producten en markten.

3.2. In beginsel worden, behalve als dit in strijd is met het belang van de Unie en met internationale verplichtingen, geen maatregelen voor tariefschorsingen of tariefcontingenten voorgesteld in de volgende situaties:

- wanneer in de EU toereikende hoeveelheden worden vervaardigd van producten die identiek of gelijkwaardig zijn aan de in te voeren producten of ter vervanging daarvan kunnen dienen. Dit geldt ook als, bij gebrek aan voldoende productie in de Unie, de maatregel de mededingingsvooraarden tussen EU-ondernemingen zou kunnen verstoren voor de eindproducten waarin deze producten dienen te worden verwerkt of voor producten in een verwante sector;
- wanneer de met tariefschorsing in te voeren producten eindproducten zijn die bestemd zijn om zonder verdere ingrijpende bewerking of zonder dat ze een onmisbaar integrerend onderdeel vormen van een groter eindproduct aan de eindverbruikers te worden verkocht;
- wanneer de ingevoerde goederen het voorwerp vormen van een alleenverkoopovereenkomst die EU-importeurs beperkingen oplegt wat betreft de mogelijkheid de goederen bij fabrikanten in derde landen aan te kopen;
- wanneer goederen tussen de verbonden partijen⁽¹⁾ worden verhandeld die exclusieve intellectuele-eigendomsrechten bezitten (bv. handelsnamen, industriële ontwerpen en octrooien);
- wanneer de voordelen van de maatregel vermoedelijk niet aan de verwerkende bedrijven of producenten in de Unie ten goede zullen komen;
- wanneer andere bijzondere procedures ten dienste van de producenten in de Unie staan (bijvoorbeeld actieve veredeling);

⁽¹⁾ Voor de betekenis van het begrip „verbonden partijen”, zie artikel 143 van Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1).

- wanneer de aanvrager de koopwaar enkel voor handelsdoeleinden gebruikt;
- wanneer een tariefschorsing of een -contingent niet verenigbaar zou zijn met een andere beleidsmaatregel van de Unie (bv. met andere preferentiële regelingen, vrijhandelsovereenkomsten, handelsbeschermingsinstrumenten, kwantitatieve beperkingen of beperkingen op milieugebied).

3.3. Wanneer in de Unie producten worden vervaardigd die identiek of gelijkwaardig zijn met het in te voeren product of ter vervanging daarvan kunnen dienen, maar deze productie ontoereikend is om in de behoeften van alle relevante verwerkende bedrijven en producenten te voorzien, kunnen tariefcontingenten (beperkt tot de niet-beschikbare hoeveelheden) of gedeeltelijke tariefschorsingen worden verleend.

Een verzoek voor een tariefcontingent kan als zodanig worden ingediend of kan voortvloeien uit het onderzoek van een verzoek om een tariefschorsing. In dit verband wordt waar nodig rekening gehouden met de schade die hieruit voortvloeit en met de productiecapaciteit die in de Unie beschikbaar zou kunnen komen.

3.4. De gelijkwaardigheid van de in te voeren producten en producten uit de Unie wordt voor zover mogelijk beoordeeld aan de hand van objectieve criteria, waarbij rekening wordt gehouden met de essentiële chemische, fysische en technische kenmerken van de betreffende goederen, het doel en het handelsgebruik waarvoor deze bedoeld zijn en, in het bijzonder, hun werkwijze en huidige of toekomstige beschikbaarheid op de markt van de Unie.

Bij de beoordeling wordt geen rekening gehouden met eventuele prijsverschillen tussen de in te voeren producten en de producten uit de Unie.

3.5. De verzoeken om tariefschorsingen of tot gebruikmaking van tariefcontingenten dienen overeenkomstig het bepaalde in de hiernavolgende bijlagen door de lidstaten te worden ingediend namens met naam genoemde verwerkende bedrijven of producenten in de Unie die naar behoren zijn toegerust om de ingevoerde producten in hun fabricageprocedés te verwerken. De aanvragers dienen te bewijzen dat zij in het recente verleden een serieuze maar vergeefse poging hebben gedaan om de betreffende goederen, dan wel gelijkwaardige of vervangende producten, bij potentiële leveranciers in de Unie aan te kopen. Bij aanvragen voor tariefcontingenten dient de naam van de producent(en) te worden vermeld in de aanvraag.

Aanvragers dienen tevens de informatie te verstrekken die de Commissie nodig heeft om de aanvraag met inachtneming van de in deze mededeling neergelegde criteria te onderzoeken. Om praktische redenen kunnen verzoeken waarbij het bedrag van de niet in te vorderen invoerrechten op minder dan 15 000 EUR per jaar wordt geraamd, niet in aanmerkingen worden genomen. Ondernemingen kunnen hun invoer samenvoegen om deze drempel te bereiken.

- 3.6. Een overzicht van de beschikbare hoeveelheden van de tariefcontingenten kan iedere dag worden opgevraagd via de portaalsite van Europa op internet: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm, en klik op „quota”.

De geconsolideerde bijlagen bij de verordeningen betreffende de tariefschorsing en tariefcontingenten, een lijst met de nieuwe aanvragen en de adressen van de verantwoordelijke overheidsinstanties van de lidstaten zullen ook beschikbaar komen op dezelfde server.

4. ADMINISTRATIEVE AANGELEGHENHEDEN

De opgedane ervaring op dit gebied heeft geleerd dat deze sector het best kan worden beheerd door de verzoeken om schorsing zodanig te groeperen dat deze nieuwe tariefschorsingen, -contingenten en wijzigingen, indien goedgekeurd, hetzij op 1 januari, hetzij op 1 juli van elk jaar in werking treden. Een dergelijke groepering op datum vergemakkelijkt de verwerking van deze maatregelen in het kader van Taric (geïntegreerd tarief van de Europese Gemeenschap), en daardoor de toepassing ervan door de lidstaten. De Commissie zal er daarom alles aan doen om haar voorstellen voor tariefschorsingen en -contingenten tijdig bij de Raad in te dienen zodat de betreffende verordeningen voor de datum van inwerkingtreding in het *Publicatieblad van de Europese Unie* kunnen worden bekendgemaakt.

4.1. Verzending van nieuwe aanvragen

- 4.1.1. De verzoeken worden overgebracht naar een hoofdbureau in elke lidstaat. De adressen van deze kantoren vindt u via de volgende link: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om ervoor te zorgen dat de verzoeken aan de voorwaarden in deze mededeling voldoen en dat de verstrekte informatie in de verzoeken in alle materiële opzichten correct is. Alleen die aanvragen die aan de voorwaarden in deze mededeling voldoen, worden door de lidstaten aan de Commissie verzonden.
- 4.1.2. De Commissie moet tijdig kunnen beschikken over de verzoeken zodat zij voldoende tijd heeft om de procedures voor de evaluatie en publicatie van een tariefschorsing of -contingent af te kunnen ronden. De termijnen die in acht moeten worden genomen, zijn opgenomen in bijlage V bij deze mededeling.
- 4.1.3. De verzoeken moeten met een tekstverwerkingsprogramma worden opgesteld en elektronisch worden ingediend met gebruikmaking van de formulieren in bijlage I. Om de administratieve en efficiënte behandeling van de verzoeken te bespoedigen, wordt geadviseerd om naast de verzoeken in de taal van de aanvrager, een Engelse, Franse of Duitse versie (inclusief alle bijlagen) aan te leveren.

- 4.1.4. Alle aanvragen dienen vergezeld te gaan van een verklaring dat zij geen deel uitmaken van een alleenverkoopovereenkomst (zie bijlage II bij deze mededeling).
- 4.1.5. Verzoeken om tariefschorsingen en -contingenten worden onderzocht door de Commissie, hierin bijgestaan door de werkgroep „Economische Tariefvraagstukken“ (ETQG). De groep vergadert ten minste driemaal per ronde (zie het tijdschema in bijlage V bij deze mededeling) over de verzoeken onder auspiciën van de Commissie, afhankelijk van de eisen en de aard van de te onderzoeken producten.
- 4.1.6. De in punt 3.3 beschreven procedure van de mededeling ontslaat de aanvrager niet van de verplichting duidelijk te vermelden welke maatregel wordt aangevraagd (d.w.z. tariefschorsing of -contingent); voor wat betreft de aanvragen voor tariefcontingenten, maakt de beoogde omvang deel uit van het verzoek.
- 4.1.7. Voor de beschrijving van het product dient gebruik te worden gemaakt van de benaming en formulering van de gecombineerde nomenclatuur of, indien deze niet geschikt is, van de International Standards Organizations (ISO), de International Nonproprietary Names (INN), de International Union of Pure and Applied Chemistry (IUPAC), de Europese douanelijst van chemische stoffen (EDCS) of de Colour Index (CI).
- 4.1.8. De gebruiken meeteenheden zijn die van de gecombineerde nomenclatuur en, als die niet bestaan, van aanvullende eenheden van het International System of Units (SI). Als er testmethoden en normen nodig zijn om de gevraagde goederen te beschrijven, dan moeten deze internationaal zijn erkend. Merknamen, interne kwaliteitsnormen van een onderneming, productspecificaties, artikelnummers of soortgelijke aanduidingen, zijn niet toegestaan.
- 4.1.9. De Commissie kan verzoeken afgwijzen als misleidende productomschrijvingen niet bij aanvang van de tweede ETQG-vergadering zijn gecorrigeerd.
- 4.1.10. Aanvragen voor een tariefschorsing of -contingent dienen vergezeld te gaan van alle benodigde documentatie voor een grondig onderzoek naar de gevraagde maatregelen (technische beschrijvingen, gebruiksaanwijzingen, handelsdocumentatie, statistische gegevens, monsters, enz.). Als zij dit nodig acht, kan de Commissie de lidstaat in kwestie verzoeken alle aanvullende informatie in verband met een verzoek om tariefschorsing te verstrekken die zij onontbeerlijk acht om het voorstel aan de Raad te formuleren.

Indien de aanvrager eventueel ontbrekende gegevens en documentatie bij aanvang van de tweede vergadering van de ETQG niet heeft geleverd, kan de Commissie

het verzoek afwijzen. Bezwaren tegen deze onvolledige verzoeken moeten op zijn laatst tijdens de derde vergadering worden ingediend.

- 4.1.11. Als er sprake is van vertrouwelijke informatie moet dit duidelijk worden aangegeven, evenals het niveau van vertrouwelijkheid (d.w.z. uitsluitend voor gebruik van de Commissie, uitsluitend ter informatie aan de leden van de ETQG). Dit neemt niet weg dat de voorzitter van de ETQG deze informatie op verzoek van een andere lidstaat of een dienst van de Commissie kan doorgeven, maar hij heeft daarvoor de uitdrukkelijke toestemming nodig van de vertegenwoordiger van de lidstaat die verantwoordelijk is voor deze informatie. De afgedaagden van de ETQG en de ambtenaren van de Commissie moeten alle nodige voorzorgsmaatregelen nemen om de informatie geheim te houden.

Een verzoek komt echter niet in aanmerking als de noodzakelijke informatie voor een nauwkeurig onderzoek of om het verzoek te bespreken om welke reden dan ook ontbreekt (bv. om „vertrouwelijke bedrijfsinformatie” zoals productieprocessen, chemische formules of samenstellingen enz. te beschermen).

4.2. Overdracht van verzoeken om verlenging

- 4.2.1. De verzoeken moeten met een tekstverwerkingsprogramma worden opgesteld met gebruikmaking van het formulier in bijlage III en elektronisch worden opgestuurd naar een hoofdbureau in elk van de lidstaten (zie de link in 4.1.1), waar wordt onderzocht of ze aan de in deze mededeling opgenomen criteria voldoen. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om te bepalen welke verzoeken naar de Commissie worden gestuurd. De termijnen die in acht moeten worden genomen, zijn opgenomen in bijlage V bij deze mededeling.
- 4.2.2. De administratieve aspecten van de nieuwe verzoeken zijn *mutatis mutandis* van toepassing op de verzoeken om verlenging.

4.3. Verzoeken tot wijziging van de maatregelen of een verhoging van de hoeveelheden van de tariefcontingenten

Verzoeken tot wijziging van de productomschrijving van een tariefschorsing of -contingent moeten twee keer per jaar worden ingediend en er wordt twee keer per jaar over besloten. Daarbij worden dezelfde termijnen gehanteerd als bij nieuwe verzoeken (zie bijlage V).

Verzoeken tot verhoging van de omvang van een bestaand tariefcontingent kunnen op elke moment worden ingediend

en geaccepteerd en als het verzoek door de lidstaten wordt aanvaard, volgt publicatie ervan in de eerstvolgende verordening, hetzij op 1 januari of 1 juli. Op deze verzoeken is geen bezwaartermijn van toepassing.

4.4. Correspondentieadres waarnaar verzoeken moeten worden verstuurd:

Europese Commissie

Directoraat-generaal Belastingen en douane-unie

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

Verzoeken waar andere diensten van de Commissie bij betrokken zijn, worden aan deze diensten voorgelegd.

4.5. Indiening van bezwaren

- 4.5.1. Bezwaren worden doorgegeven aan een hoofdbureau in elke lidstaat (zie de link in 4.1.1), waar wordt onderzocht of ze aan de in deze mededeling opgenomen criteria voldoen. De lidstaten bepalen op eigen verantwoordelijkheid welke bezwaren zij via het CIRCA-systeem aan de leden van de ETQG en de Commissie voorleggen.
- 4.5.2. De bezwaren moeten met een tekstverwerkingsprogramma worden opgesteld en elektronisch worden ingediend met gebruikmaking van het formulier in bijlage IV. De termijnen die in acht moeten worden genomen, zijn opgenomen in bijlage V bij deze mededeling.
- 4.5.3. De Commissie kan elk bezwaar afwijzen als: het te laat is verzonden, het formulier onvoldoende is ingevuld, de gevraagde monsters niet zijn geleverd, het contact tussen de ondernemingen die bezwaar maken en de ondernemingen die de voorstellen doen niet tijdig wordt gelegd (binnen circa 15 werkdagen) of als het bezwaarformulier misleidende of onjuiste informatie bevat.
- 4.5.4. Indien de ondernemingen die bezwaar maken en de ondernemingen die de voorstellen doen niet met elkaar kunnen communiceren (bv. door de mededingingswetgeving), zal het directoraat-generaal Belastingen en douane-unie van de Commissie als onpartijdige bemiddelaar optreden; in gevallen waar dit raadzaam is, zullen andere diensten van de Commissie worden betrokken.
- 4.5.5. De lidstaat die optreedt namens de aanvrager moet ervoor zorgen dat de contacten tussen ondernemingen tot stand komen en moet dit bewijzen als hiernaar wordt gevraagd door de Commissie of leden van de ETQG.

BJLAGE I**Formulier voor:****VERZOEK OM TARIEFSCHORSING/TARIEFCONTINGENT (Doorhalen wat niet van toepassing is)**

(Lidstaat:)

Deel I

(voor publicatie op de website van DG TAXUD)

1. Code van de gecombineerde nomenclatuur:
2. Gedetailleerde productomschrijving overeenkomstig de douanenomenclatuur:
Enkel voor chemische producten (hoofdzakelijk de hoofdstukken 28 + 29 van de gecombineerde nomenclatuur):
3. i) CUS-nummer (referentienummer van de Europese douanelijst van chemische stoffen);
ii) CAS-nummer (registratienummer van de Chemical Abstracts Service);
iii) Ander nummer:

VERZOEK OM TARIEFSCHORSING/TARIEFCONTINGENT (Doorhalen wat niet van toepassing is)

(Lidstaat:)

Deel II

(openbaar voor de leden van de ETQG)

4. Aanvullende informatie, met inbegrip van handelsbenaming, de beschrijving van de werking, het gebruik waarvoor het ingevoerde product is bestemd, het soort product waarin het moet worden opgenomen en het eindgebruik van dat product:
Enkel voor chemische producten:

5. Structuurformule:
6. Producten die onderworpen zijn aan een octrooi:

Ja/Neen

Zo ja, nummer van het octrooi en van de instantie van afgifte:

7. Producten die zijn onderworpen aan een antidumping-/antisubsidieregeling:

Ja/Neen

Zo ja, nadere uitleg waarom om een tariefschorsing /tariefcontingent wordt verzocht:

8. Naam en adres van de bedrijven in de EU waarvan vaststaat dat zij zijn benaderd met het oog op de levering van identieke, gelijkwaardige of vervangende producten (verplicht voor verzoeken om tariefcontingenten):
Data en resultaten van deze contacten:

Redenen waarom de producten van deze bedrijven niet geschikt zijn voor het beoogde doel:

9. Berekening van de omvang van het tariefcontingent
Jaarverbruik van de aanvrager:

Jaarlijkse EU-productie:

Gevraagde omvang tariefcontingent:

10. Bijzondere opmerkingen

- i) vermelding van soortgelijke tariefschorsingen of -contingenten:
ii) vermelding van bestaande bindende tariefinrichting:
iii) overige opmerkingen:

VERZOEK OM TARIEFSCHORSING/TARIEFCONTINGENT (Doorhalen wat niet van toepassing is)

(Lidstaat:)

Deel III

(Uitsluitend voor de Commissie)

11. Aanvraag ingediend door:

Adres:

Tel./Fax:

E-mail:

12. Verwachte jaarlijkse invoer voor 20XX (eerste jaar van de gevraagde geldigheidsduur):

— waarde (in EUR):

— omvang (in gewicht en aanvullende eenheid indien van toepassing voor de GN-code in kwestie):

13. Huidige invoer (voor 20XX — 2 jaar) (het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het verzoek wordt gedaan):

— waarde (in EUR):

— omvang (in gewicht en aanvullende eenheid indien van toepassing voor de GN-code in kwestie):

14. Het recht dat van toepassing is op het tijdstip van het verzoek (met inbegrip van de preferentiële en vrijhandels-overeenkomsten als deze voor de oorsprong van de gevraagde goederen bestaan):

Het invoerrecht dat voor derde landen geldt:

Preferentieel tarief van toepassing: Ja/Neen (zo ja, tarief: ...)

15. Raming van de niet-geïnde douanerechten (in EUR) op jaarbasis:

16. Oorsprong van de gevraagde goederen:

Naam van de buiten de EU gevestigde producent:

Land:

17. Naam en adres van de gebruiker in de EU:

Adres:

Tel./Fax:

E-mail:

18. Verklaring van de belanghebbende partij dat de in te voeren producten geen deel uitmaken van een alleenverkoop-overeenkomst (blad bijvoegen — zie Bijlage II van deze mededeling) (vereist)

Bijlagen (technische productgegevens, gebruiksaanwijzingen, handelsdocumentatie, enz.)

Aantal blz.:

NB: Indien informatie in deel II of III vertrouwelijk is, dienen afzonderlijke pagina's te worden toegevoegd die duidelijk als vertrouwelijk zijn gemerkt. De graad van vertrouwelijkheid moet op de omslag worden gespecificeerd.

*BIJLAGE II***Formulier voor:****VERKLARING DAT ER GEEN ALLEENVERKOOPOVEREENKOMST BESTAAT (*)**

Naam:

Adres:

Tel./Fax:

E-mail:

Naam en functie van de ondertekenaar:

Hierbij verklaar ik namens (naam van de onderneming) dat het volgende product/de volgende producten (productomschrijving(en))
geen deel uitmaakt/uitmaken van een alleenverkoopovereenkomst.
(handtekening, datum)

(*) Alleenverkoopovereenkomsten zijn die overeenkomsten die andere bedrijven dan die van de aanvrager beletten om het gevraagde product of de gevraagde producten in te voeren.

BIJLAGE III**Formulier voor:****VERZOEK OM VERLENGING VAN EEN TARIEFSCHORSING**

(Lidstaat:)

Deel I

(openbaar)

Gecombineerde nomenclatuur (GN) of Taric-code:

Gedetailleerde productomschrijving:

Deel II

Aanvraag voor (naam en adres van de importeur/de gebruiker in de EU):

Het recht dat van toepassing is op het tijdstip van de aanvraag (met inbegrip van de preferentiële en vrijhandelsovereenkomsten als deze voor de oorsprong van de gevraagde goederen bestaan):

Invoer (jaar 20XX, eerste jaar van de nieuwe gevraagde geldigheidsduur):

— waarde (in EUR):

— omvang (in gewicht en aanvullende eenheid indien van toepassing voor de GN-code in kwestie):

Raming van de niet-geïnde douanerechten (in EUR) op jaarbasis:

BIJLAGE IV**Formulier voor:****BEZWAAR TEGEN EEN VERZOEK OM TARIEFSCHORSING/TARIEFCONTINGENT (doorhalen wat niet van toepassing is)**

(Lidstaat:)

Deel I

Verzoek nr.:

GN-code:

Omschrijving van de goederen:

Werk nr.:

 De goederen worden momenteel in de Unie of in Turkije geproduceerd en zijn op de markt verkrijgbaar. Er zijn op dit moment gelijkwaardige of vervangende producten in de Unie of Turkije verkrijgbaar.

Toelichting (verschillen, waarom en hoe het gevraagde product vervangen kan worden):

Technische informatiebladen met de aard en de kwaliteit van het aangeboden product moeten worden bijgevoegd.

 Overig:

Compromisvoorstel (toelichting):

Overdracht naar een tariefcontingent:

Voorgestelde omvang van het contingent:

Gedeeltelijke tariefschorsing:

Voorgestelde recht:

Andere voorstellen:

Opmerkingen:

Onderneming die momenteel een identiek, gelijkwaardig of vervangend product in de EU of Turkije produceert

Naam van de onderneming:

Contactpersoon:

Adres:

Tel.:

Fax:

E-mail:

Handelsbenaming van het product:

BEZWAAR TEGEN EEN VERZOEK OM TARIEFSCHORSING/TARIEFCONTINGENT (doorhalen wat niet van toepassing is)

(Lidstaat:)

Deel II

Productiecapaciteit (op de markt verkrijgbaar; d.w.z. niet intern of aan contracten gebonden):

Aanvraag:

Binnen de komende zes maanden:

BIJLAGE V**Tijdschema voor het beheer van de autonome tariefschorsing en aanvragen voor tariefcontingenten**

a) Nieuwe verzoeken en herindieningen

	januarironde	julironde
Inwerkingtreding van de gevraagde tariefschorsingen of contingenten	1.1.20xx	1.7.20xx
Uiterlijke datum waarop verzoeken naar de Commissie moeten worden gezonden	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Eerste ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 20.4.20xx-1 en 15.5.20xx-1	tussen 20.10.20xx-1 en 15.11.20xx-1
Tweede ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 5.6.20xx-1 en 15.6.20xx-1	tussen 5.12.20xx-1 en 20.12.20xx-1
Derde ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 5.7.20xx-1 en 15.7.20xx-1	tussen 20.1.20xx en 30.1.20xx
Extra ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 1.9.20xx-1 en 15.9.20xx-1	tussen 15.2.20xx en 28.2.20xx

Bezwaren tegen nieuwe verzoeken moeten schriftelijk worden ingediend, uiterlijk	de tweede ETQG-vergadering
Bezwaren tegen huidige maatregelen moeten schriftelijk worden ingediend, uiterlijk	de eerste ETQG- vergadering

b) Verzoeken om verlenging

Datum voor verlenging van de bestaande tariefschorsingen	1.1.20xx
Uiterlijke datum waarop verzoeken naar de Commissie moeten worden gezonden	15.4.20xx-1
Eerste ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 20.4.20xx-1 en 15.5.20xx-1
Tweede ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 5.6.20xx-1 en 15.6.20xx-1
Derde ETQG-vergadering om verzoeken te bespreken	tussen 5.7.20xx-1 en 15.7.20xx-1
Bezwaren tegen verlengingen moeten schriftelijk worden ingediend, uiterlijk	de eerste ETQG- vergadering

IV

(Informatie)

**INFORMATIE AFKOMSTIG VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN
INSTANTIES VAN DE EUROPESE UNIE**

EUROPESE COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro⁽¹⁾

12 december 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

	Munteenheid	Koers		Munteenheid	Koers
USD	US-dollar	1,3251	AUD	Australische dollar	1,3104
JPY	Japanse yen	103,12	CAD	Canadese dollar	1,3576
DKK	Deense kroon	7,4361	HKD	Hongkongse dollar	10,3109
GBP	Pond sterling	0,84800	NZD	Nieuw-Zeelandse dollar	1,7293
SEK	Zweedse kroon	9,0525	SGD	Singaporese dollar	1,7193
CHF	Zwitserse frank	1,2349	KRW	Zuid-Koreaanse won	1 523,48
ISK	IJslandse kroon		ZAR	Zuid-Afrikaanse rand	10,9105
NOK	Noorse kroon	7,7015	CNY	Chinese yuan renminbi	8,4284
BGN	Bulgaarse lev	1,9558	HRK	Kroatische kuna	7,4975
CZK	Tsjechische koruna	25,578	IDR	Indonesische roepia	11 987,73
HUF	Hongaarse forint	305,16	MYR	Maleisische ringgit	4,1946
LTL	Litouwse litas	3,4528	PHP	Filipijnse peso	57,842
LVL	Letlandse lat	0,6979	RUB	Russische roebel	41,8289
PLN	Poolse zloty	4,5395	THB	Thaise baht	41,277
RON	Roemeense leu	4,3491	BRL	Braziliaanse real	2,4068
TRY	Turkse lira	2,4687	MXN	Mexicaanse peso	18,2660
			INR	Indiase roepie	70,0470

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekoers.

V

(Adviezen)

**PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN DE
GEMEENSCHAPPELIJKE HANDELSPOLITIEK**

EUROPESE COMMISSIE

Bericht van het naderend vervallen van bepaalde antidumpingmaatregelen

(2011/C 363/04)

1. Overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009 van de Raad van 30 november 2009 (⁽¹⁾) betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap, maakt de Europese Commissie bekend dat de hieronder vermelde antidumpingmaatregelen op de in onderstaande tabel vermelde datum zullen vervallen, tenzij een nieuw onderzoek wordt geopend overeenkomstig de volgende procedure.

2. Procedure

De producenten in de Unie kunnen een schriftelijk verzoek om een nieuw onderzoek indienen. Dit verzoek moet voldoende bewijsmateriaal bevatten om aan te tonen dat bij het vervallen van de maatregelen voortzetting of herhaling van dumping en schade waarschijnlijk is.

Indien de Commissie besluit een nieuw onderzoek naar de betrokken maatregelen te openen, zullen de importeurs, de exporteurs, de vertegenwoordigers van het land van uitvoer en de producenten in de Unie in de gelegenheid worden gesteld de in het verzoek om een nieuw onderzoek verstrekte informatie aan te vullen, te weerleggen of daarop commentaar te leveren.

3. Termijn

De producenten in de Unie kunnen een schriftelijk verzoek om opening van een nieuw onderzoek indienen, dat uiterlijk drie maanden voor de in onderstaande tabel vermelde datum moet zijn ontvangen door de Europese Commissie, Directoraat-generaal Handel (Eenheid H-1), N-105 4/92, 1049 Brussel, België (⁽²⁾).

4. Dit bericht wordt bekendgemaakt overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1225/2009.

Product	Land(en) van oorsprong of van uitvoer	Maatregelen	Referentie	Afloop-datum (⁽¹⁾)
Ijzeren of stalen kabels	Rusland	Antidumpingrecht	Verordening (EG) nr. 1279/2007 van de Raad (PB L 285 van 31.10.2007, blz. 1)	1.11.2012

(⁽¹⁾) De maatregel loopt af te middernacht op de in deze kolom vermelde datum.

(⁽²⁾) PB L 343 van 22.12.2009, blz. 51.

(⁽²⁾) Fax +32 22956505.

PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITVOERING VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK MEDEDINGINGSBELEID

EUROPESE COMMISSIE

STEUNMAATREGEL VAN DE STATEN — DUITSLAND

Steunmaatregel SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Steun voor BMW Leipzig

**Uitnodiging overeenkomstig artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de
Europese Unie om opmerkingen te maken**

(Voor de EER relevante tekst)

(2011/C 363/05)

De Commissie heeft Duitsland bij schrijven van 13 juli 2011, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
Directoraat-generaal Concurrentie
Griffie Staatssteun
Kamer: J-70 3/225
1049 Brussel
BELGIË
Fax +32 22961242

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Duitsland worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

TEKST VAN DE SAMENVATTING

BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL EN HET INVESTERINGSPROJECT

Op 30 november 2010 hebben de Duitse autoriteiten regionale steun voor BMW AG aangemeld voor een investering in Leipzig, Duitsland, dat volgens de Duitse regionalesteunkaart een steungebied is met een standaardsteunplafond voor grote ondernemingen van 30 % bruto-subsidie-equivalent op het tijdstip van de aanmelding.

Het project heeft een uitbreiding van de huidige productievestiging tot doel; BMW is van plan een nieuwe productiefaciliteit te bouwen voor de vervaardiging van elektrische auto's met een CRFP-carrosserie (Carbon Fibre Reinforced Plastic of met koolstofvezel versterkte kunststof). Daarbij gaat het om totaal inno-

vatieve producten die in het verleden nog nooit werden vervaardigd. De investering betreft twee modellen: de i3 Mega City Vehicle en de i8 sportwagen. De Mega City Vehicle (MCV) is een elektro-auto (BEV), d.w.z. dat hij volledig wordt aangedreven door in een accu opgeslagen elektriciteit. De sportwagen is een „Plug-in Hybride” (PHEV) en heeft naast de accu ook een kleine maar efficiënte verbrandingsmotor.

De investeringen zijn van start gegaan in 2009 en zullen naar verwachting in 2013/2014 zijn voltooid. De in aanmerking komende investeringskosten van het project belopen in netto contante waarde 368,01 miljoen EUR. Het voorgenomen steunbedrag van 46 miljoen EUR in netto contante waarde komt overeen met een steunintensiteit van 12,5 % en ligt dus onder het toepasselijke steunplafond van 13,5 %.

BEOORDELING VAN DE VERENIGBAARHEID VAN DE STEUNMAATREGEL

De steun voldoet aan alle standaardcriteria die van toepassing zijn voor de verenigbaarheid van regionale steun

Krachtens de geldende richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen (hierna „RRS” genoemd) (¹) kan de Commissie individueel aan te melden regionale steun voor grote investeringsprojecten tijdens de voorlopige onderzoekfase evenwel slechts goedkeuren indien de steun voldoet aan de criteria van artikel 68, onder a) en b), met name de „marktaandeel”-criteria en de criteria inzake „capaciteitsverhoging in een achterblijvende markt”.

Volgens Duitsland moet het aangemelde investeringsproject worden vrijgesteld van de toetsing overeenkomstig punt 68, onder a) en b), van de RRS op basis van voetnoot 65 van de RRS, volgens welke de begunstigden van steun die een nieuwe productmarkt tot stand brengen, vrijgesteld zijn van deze criteria. De Commissie erkent weliswaar het innoverend karakter van elektrische auto's met CRFP-carrosserie, maar aangezien BMW niet de enige noch de eerste producent van dergelijke voertuigen is, betwijfelt zij of de voetnoot van toepassing is op BMW en verzoekt zij de belanghebbenden hun opmerkingen over dit punt te maken. Zij paste deze criteria toe in het kader van de voorlopige beoordeling, maar zal in het formele onderzoek op deze kwestie terugkomen.

De relevante product- en geografische markt overeenkomstig punt 68, onder a), van de RRS

Aangezien dit de allereerste aanmelding van regionale steun voor innovatieve elektrische passagiersvoertuigen (BEV/PHEV) met CRFP-carrosserie betreft, ondervond de Commissie ernstige moeilijkheden om de relevante product- en geografische markten vast te stellen. Zij kon in het bijzonder geen definitief standpunt innemen over de vraag of de markt voor elektrische auto's een onafhankelijke productmarkt vormt, of deel uitmaakt van de algemene markt voor passagiersvoertuigen zonder onderscheid naar aandrijvingsvorm. Enerzijds merkt de Commissie op dat er geen substiteerbaarheid aan de aanbodzijde is tussen een elektrische CRFP-auto en een conventionele auto met brandstofmotor en metalen carrosserie, aangezien deze modellen op verschillende productielijnen worden geproduceerd, waarbij ongelijke productiecycli en totaal verschillende technologieën komen bij kijken. Bovendien vertonen de markt voor elektrische auto's en de markt voor auto's met verbrandingsmotor totaal verschillende patronen en kenmerken. Anderzijds ziet de Commissie een bepaalde mate van substiteerbaarheid aan de vraagzijde ondanks de aanmerkelijk hogere prijs van elektrische auto's.

Een ander probleem waarmee de Commissie bij de vaststelling van de relevante productmarkt kampte was de opsplitting van elektrische auto's volgens de segmenten van de passagiersvoertuigenmarkt die in het verleden voor auto's met verbrandingsmotor werden ontwikkeld.

Bij het vaststellen van de relevante geografische markt meende de Commissie, rekening houdend met de verschillende eigenschappen van zowel de markt voor elektrische motoren als de

markt voor verbrandingsmotoren, dat de markt voor elektrische auto's waarschijnlijk groter zou zijn dan de EER, maar kon geen definitief standpunt innemen.

Op basis van het bovenstaande verzoekt de Commissie derde partijen hun opmerkingen te maken over de volgende punten:

- a) de definitie van de relevante productmarkt: afzonderlijke markt voor elektrische auto's of onderdeel van de algemene passagiersvoertuigenmarkt; afzonderlijke markt voor PHEV's van het type i8, of deel uitmakend, samen met de BEV's, van de markt voor elektrische auto's; manier van opplitsing van elektrische auto's in de voor auto's met verbrandingsmotoren ontwikkelde segmenten, of op welke basis kunnen elektrische auto's in nieuwe segmenten worden opgesplitst;
- b) de definitie van de relevante geografische markt voor elektrische auto's in het licht van de handelsstromen en handelsbarrières, met name in vergelijking met de passagiersvoertuigen met verbrandingsmotor.

De marktaandeelcriteria overeenkomstig punt 68, onder a), van de RRS

In het kader van deze test moeten de lidstaten aantonen dat de begunstigde van een steunmaatregel ten behoeve van een groot investeringsproject geen marktaandeel van meer dan 25 % van de relevante product- en geografische markt vóór en/of na de investering voor zijn rekening neemt.

Omdat de Commissie zich niet definitief kon uitspreken over de vaststelling van de relevante product- en geografische markten, voerde zij de marktaandeeltest uit voor alle mogelijke markten: de globale algemene passagiersvoertuigenmarkt (met inbegrip van BEV's en PHEV's), de globale passagiersvoertuigenmarkt in de segmenten B, C, D, F en C/D gecombineerd (aangezien het MCV-model volgens de door Global Insight gebruikte segmenten naar lengte ingedeeld kan worden in de segmenten B en C, en naar prijs in het segment D, en de sportauto in het F-segment), de markt voor elektrische auto's (zowel voor BEV's/PHEV's tezamen als afzonderlijk), en voor beide geografische markten, zowel de wereldwijde als de EER-markt. De marktgegevens waren voor auto's met verbrandingsmotor voornamelijk afkomstig van de Europese Federatie van Autoproducenten (ACEA) en voor elektrische auto's van studies van de Deutsche Bank (2008) en de Boston Consulting Group. De Commissie merkt op dat de prognoses voor de elektrische automarkt tegen 2015 nogal conservatief waren, aangezien werd verwacht dat in 2015 de elektrische automarkt 1 % van de totale passagiersvoertuigenmarkt zal uitmaken, en zij verzoekt de belanghebbenden om hun opmerkingen over de mogelijke ontwikkelingen van de markt.

Volgens de beschikbare gegevens bedraagt het marktaandeel van BMW meer dan 25 % op een aantal van de mogelijke markten, waardoor de Commissie zich in het kader van het voorlopige onderzoek niet kan uitspreken over de verenigbaarheid van de maatregel overeenkomstig punt 68 van de RRS en zij de formele onderzoekprocedure van artikel 108, lid 2, VWEU moet inleiden. Zij verzoekt de belanghebbenden hun opmerkingen te maken.

(¹) PB C 54 van 4.3.2006, blz. 13.

Indien de Commissie op grond van de opmerkingen die zij in antwoord op de inleiding van de formele onderzoekprocedure zal ontvangen niet zonder enige twijfel kan concluderen dat hetzij de steun op basis van de bepalingen van voetnoot 65 van de RRS kan worden vrijgesteld van toepassing van de criteria van punt 68 van de RRS, hetzij aan de criteria van punt 68, onder a) en b), is voldaan, zal zij een diepgaande beoordeling van het investeringsproject verrichten op basis van de mededeling van de Commissie betreffende de criteria voor een diepgaande beoordeling van regionale steun voor grote investeringsprojecten⁽²⁾.

De lidstaten en belanghebbenden worden verzocht in hun opmerkingen op het besluit tot inleiding van de procedure alle informatie te verstrekken die noodzakelijk is om deze diepgaande beoordeling te verrichten en de adequate documenten en bewijzen over te leggen, zoals is aangegeven in bovenvermelde mededeling inzake de diepgaande beoordeling.

TEKST VAN DE BRIEF

„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 Fördergebietkarte 2007-2013⁽⁴⁾ ein regionaler Beihilfe Höchstsatz (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 vorliegen werden. Im Jahr 2009 wurden hier 2 852 Mitarbeiter beschäftigt. Deutschland übermittelte die folgenden Informationen über die BMW Group:

Tabelle: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabelle: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Mededeling van de Commissie betreffende de criteria voor een diepgaande beoordeling van regionale steun voor grote investeringsprojecten (PB C 223 van 16.9.2009, blz. 3).

⁽³⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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 kohlefaser verstärktem 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 kohlefaser verstärktem Kunststoff entwickelt, wodurch ihr Gewicht bei einer Fahrzeulgänge 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 kohlefaser verstärktem Kunststoff voll ausschöpfen, aber zusätzlich einen kleinen,

⁽⁵⁾ „Electric vehicles do not have dual mechanical and electrical powertrains. 100 % of its propulsion comes from an electric motor, energized by electricity stored in batteries.“ (Elektrofahrzeuge verfügen nicht über zwei Antriebssysteme — ein mechanisches und ein elektrisches. Sie werden zu 100 % durch einen Elektromotor, der von Elektrizität aus Batterien gespeist wird, angetrieben.) (Quelle: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In. Batteries must be included, 9. Juni 2008, S. 10).

^(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

12. Im September 2007, d. h. innerhalb von drei Jahren vor Aufnahme der Arbeiten am angemeldeten Vorhaben, begann ein früheres Investitionsvorhaben im Leipziger Werk, für das eine Regionalbeihilfe gewährt wurde. Die beihilfefähigen Kosten des Vorhabens betrugen 100 Mio. EUR, und die auf der Grundlage von Gruppenfreistellungsregelungen gewährte Beihilfe belief sich auf 12,5 Mio. EUR.
13. Die Investition hatte die Herstellung von Pressteilen sowie Türen und Klappen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (für die Modelle 1er und X1) zum Ziel. Die Produktionstechnologien und auch die Bauteile für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterscheiden sich erheblich von denjenigen für das angemeldete Elektrofahrzeug: Ein konventionelles Auto mit Verbrennungsmotor besteht beispielsweise aus ca. 250-300 Blech- oder Aluminiumteilen, die zusammengeschweißt werden, während bei einem Elektrofahrzeug die Karosserie aus kohlefaser verstärktem 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 Investitionskostenverauslastung 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 Beihilfebetrug 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 Beihilfe Höchstsatz

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 Beihilfe Höchstsatz (ohne Aufschläge) von 30 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), galt.

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

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

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

34. Da es sich bei der Maßnahme um eine regionale Investitionsbeihilfe handelt, ist die Kommission verpflichtet, ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt anhand der 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 Beihilfe Höchstsatz 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 Teilverhaben untergliedert wird, um den Bestimmungen dieser Leitlinien zu entgehen.
46. Die Mitgliedstaaten könnten aufgrund der automatischen Absenkung des regionalen Beihilfe Höchstsatzes 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 kohlefaser verstärktem 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 Beihilfe Höchstsatz von 13,5 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ), nach Anwendung des Herabsetzungsmechanismus.
50. Die angemeldete Beihilfe beträgt insgesamt abgezinst 46 Mio. EUR; die Beihilfeintensität (BSA) erreicht 12,5 %. Da die gesamte Beihilfeintensität unter dem Beihilfe Höchstsatz liegt, entspricht die für das Vorhaben vorgeschlagene Beihilfeintensität den Regionalbeihilfe-Leitlinien. Deutschland hat zugesichert, dass der angemeldete Beihilfebetrag und die angemeldete Beihilfeintensität nicht überschritten werden.
- 3.5.3 *Filter für die eingehende Prüfung von Regionalbeihilfen für große Investitionsvorhaben nach Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien*
51. Gemäß Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnen und eine eingehende Würdigung der Beihilfe vornehmen, um ihren Anreizeffekt und ihre Verhältnismäßigkeit zu überprüfen sowie ihre positiven Folgen (regionaler Beitrag) und negativen Auswirkungen (Wettbewerbsverzerrung/Beeinträchtigung des Handels) gegeneinander abzuwegen, 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 Beihilfe Höchstsatz anwenden (keine Herabsetzung des anwendbaren regionalen Beihilfe Höchstsatzes 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 Beihilfe Höchstsatz auf ein Drittel (34 %).

⁽¹²⁾ Die Berechnung der in diesem Beschluss aufgeführten abgezinnten 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 kohlefaser verstärktem 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 kohlefaser verstärktem Kunststoff. Diese sind der i3, ein rein elektrisch angetriebenes Fahrzeug (BEV), bei dem elektrische Energie in einer Autobatterie gespeichert wird, und der Elektrosportwagen i8, der zusätzlich zur Autobatterie auch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor besitzt (PHEV). Es werden keine getrennten Zwischenprodukte erzeugt und auf dem Markt verkauft.

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

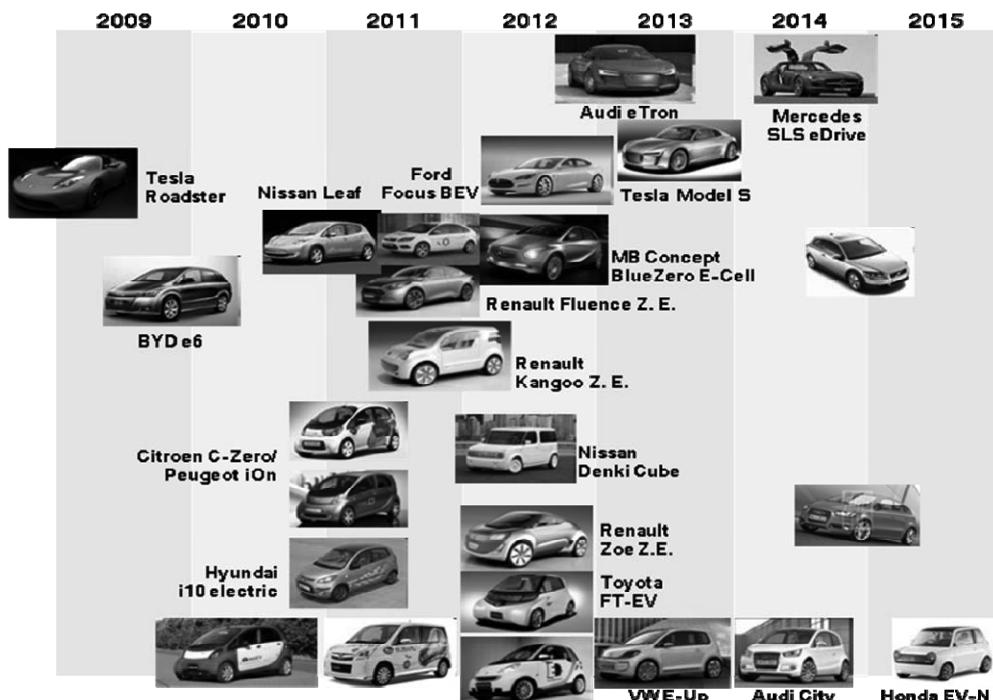
59. Nach Randnummer 69 der Regionalbeihilfe-Leitlinien umfasst der relevante Produktmarkt das betreffende Produkt und jene Produkte, die vom Verbraucher (wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) oder vom Hersteller (durch die Flexibilität der Produktionsanlagen) als seine Substitute angesehen werden.
60. Die Kommission hat im traditionellen Kraftfahrzeugsektor eine Reihe von Beschlüssen (sowohl über staatliche Beihilfen als auch über Fusionen) angenommen und in diesem Zusammenhang Analysen zur sachdienlichen Definition des relevanten Produktmarktes durchgeführt.
61. Es gibt mehrere Anbieter von Analysen des Kraftfahrzeugmarktes. Zu den namhaftesten zählen IHS Global Insight und POLK. Die Mitgliedstaaten und die Beihilfeempfänger legen in der Regel Informationen vor, die auf Segmentierungen eines dieser Beratungsunternehmen beruhen. IHS schlägt eine Unterteilung des Pkw-Marktes in eng gefasste Klassen (27 Segmente) vor, während POLK acht Segmente unterscheidet (A000, A00, A0, A, B, C, D und E), wobei das A000-Segment Kleinstwagen umfasst und das E-Segment die Oberklasse darstellt. Vom A000-Segment zum E-Segment steigen der Durchschnittspreis, die Größe und die durchschnittliche Motorleistung der Pkw allmählich an.
62. In Beihilfesachen stützte sich die Kommission auf diese Segmentierungen, da sie von den Mitgliedstaaten in ihren Anmeldungen zur Abgrenzung der Märkte verwendet wurden.
63. Im vorliegenden Fall befasst sich die Kommission erstmals mit einer Anmeldung, die eine Regionalbeihilfe für die Herstellung von Pkw mit Elektroantrieb (BEV/PHEV) betrifft. Die Anmeldung wirft eine Reihe von Fragen hinsichtlich der sachdienlichen Definition des Marktes auf, da die Schlussfolgerungen früherer Beschlüsse über Pkw mit Verbrennungsmotor nicht unbedingt übernommen werden können.
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaser verstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbar 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 kohlefaser verstärktem Kunststoff können auf Produktionsanlagen für konventionelle Fahrzeuge nicht hergestellt werden und umgekehrt. Hinsichtlich der Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite (d. h. wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) dienen Pkw mit Elektromotor und Pkw mit Verbrennungsmotor demselben grundlegenden Zweck, nämlich der Personenbeförderung. Beim i3, dem Elektrofahrzeug für den städtischen Raum, ist dieser Verwendungszweck allerdings aufgrund seiner geringen Reichweite von bis zu 150 km ohne Batterieaufladung in erster Linie auf Fahrten in der Stadt beschränkt. Das Modell i8 erfüllt einen zweifachen Zweck, nämlich Fahrten in der Stadt und sonstige Fahrten, und gleicht die Beschränkungen eines Elektrofahrzeugs durch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor aus. Elektrofahrzeuge sind erheblich teurer als konventionelle Autos mit derselben Größe und demselben Verwendungszweck (der Preisunterschied wird selbst durch staatliche Zuschüsse für Verbraucher nur zum Teil ausgeglichen), und die voraussichtlichen Käufer scheinen sich im Hinblick auf Einkommen und Umweltbewusstsein ziemlich von den Käufern konventioneller Autos derselben Größe

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

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

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



68. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob eine weitere Segmentierung des Elektrofahrzeugmarktes sachdienlich ist und auf welchen Grundsätzen und Kriterien eine solche Unterteilung aufbauen könnte.
69. Gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen, ist die Zuordnung der in Leipzig zu produzierenden Elektrofahrzeuge zu einem spezifischen Pkw-Segment problematisch. In Bezug auf mögliche Marktsegmentierungen wählte Deutschland im vorliegenden Fall die Segmentierung von IHS Global Insight für den Zweck der Anmeldung.
70. Laut Deutschland fällt das MCV-Modell i3 in die Segmente C⁽¹³⁾ und D⁽¹⁴⁾, wobei Deutschland die Verwendung eines kombinierten C/D-Segments vorschlägt. Bei strikter Anwendung der Segmentierung müsste die Kommission jedoch zu dem Schluss gelangen, dass das MCV i3 hinsichtlich der Größe in die Segmente B⁽¹⁵⁾ und C und

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

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

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

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

71. Das Sportwagenmodell BMW i8 fällt in das F-Segment⁽¹⁶⁾ nach IHS Global Insight, das nicht durch die Fahrzeuggöße 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 kohlefaser-verstärktem 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 Fahrzeulgänge und der Preis: hinsichtlich der Länge scheint die Mehrheit der in Entwicklung befindlichen Elektrofahrzeuge (laut Ankündigungen der Hersteller) in die ‚kleinen‘ Segmente A, B und C zu fallen; in Bezug auf den Preis treffen höhere Segmente — mindestens das D-Segment — zu. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur Übertragbarkeit bestehender Klassifikationen für den Zweck der Marktdefinition Stellung zu nehmen.
73. Des Weiteren kann die Kommission keine definitive Position dazu beziehen, ob die Zuordnung der Modelle i3 und i8 zu den von Deutschland vorgeschlagenen Segmenten sachdienlich ist (gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen). Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu dieser Frage Stellung zu nehmen.
74. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass Deutschland vorgeschlagen hat, den i3 in ein kombiniertes C/D-Segment einzuordnen. Die Kommission

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

76. Gemäß Randnummer 70 der Regionalbeihilfe-Leitlinien sollten für die Überprüfungen nach Randnummer 68 Buchstaben a und b der Regionalbeihilfe-Leitlinien Märkte normalerweise auf Ebene des EWR definiert werden oder, ‚falls diese Daten nicht vorliegen oder nicht relevant sind, auf der Grundlage eines anderen allgemein akzeptierten Marktsegments, für das statistische Daten zur Verfügung stehen‘.
77. Deutschland betrachtet den Weltmarkt oder zumindest einen über den EWR hinausgehenden Markt als den räumlich relevanten Markt, da beide BMW-Modelle auf die internationale Nachfrage ausgerichtet sind und die Herstellung von Elektrofahrzeugen bisher auf Europa, die USA und Asien beschränkt ist (laut Deutschland entfallen derzeit rund 50 % der Produktion auf Europa und 30 % auf die USA).
78. Deutschland betont, dass die Dynamik der Entwicklung des Marktes für Elektrofahrzeuge auch von einer weitere Verschärfung der 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

⁽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.

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

83. Da das angemeldete Investitionsvorhaben von BMW 2009 anlief und die Vollproduktion für 2014 geplant ist, sollte die Kommission den Marktanteil der BMW Group auf den sachlich und räumlich relevanten Märkten in den Jahren 2008 und 2015 ermitteln. Da das erste Elektrofahrzeug (Nissan Leaf) jedoch erst im Januar 2011 auf den Markt gebracht wurde, kann die Kommission den Marktanteil von BMW am Markt für elektrisch angetriebene Pkw für das Jahr 2008 nicht berechnen.
84. In Bezug auf die Marktanteile von BMW bei Elektrofahrzeugen nach Abschluss des Vorhabens, d. h. im Jahr 2015, stützte Deutschland seine Berechnungen auf Informationen, die von der Deutschen Bank in einer externen Studie über Elektrofahrzeuge am 9. Juni 2008 veröffentlicht wurden, sowie auf Daten, die von der Boston Consulting Group im August 2009 gesammelt wurden. Insbesondere beruhen die von Deutschland vorgelegten Angaben auf der Annahme, dass der weltweite Markt für Elektrofahrzeuge (eingeschränkt auf BEV) nur 1 % des Gesamtmarktes für Pkw ausmachen wird (für 2015 wird der Gesamtverkauf von Pkw ohne Unterscheidung der Antriebstechnik auf 72,4 Millionen weltweit und auf 15,3 Millionen im EWR geschätzt; der Verkauf von Elektrofahrzeugen eingeschränkt auf BEV wird lediglich auf 720 000 weltweit und auf 150 000 im EWR geschätzt, der Gesamtverkauf von Hybirdfahrzeugen 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

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

86. Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland keine getrennten Daten für das F-Segment vorlegen konnte, sondern Informationen für das kombinierte E2+F-Segment übermittelte (relevant für den i8), da BMW die Daten für die Segmente E2 und F für interne Zwecke nicht separat erfasst.
87. Die Ergebnisse der Überprüfung der Marktanteile (unter Verwendung der oben dargelegten Aufteilung der Produktionsmengen auf Verkäufe innerhalb des EWR und Ausfuhren aus dem EWR) werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

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

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

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

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

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

92. Die Kommission muss gemäß Randnummer 68 Buchstabe b der Regionalbeihilfe-Leitlinien prüfen, ob die durch das Investitionsvorhaben geschaffene Kapazität mehr als 5 % des Marktes belegt durch Daten über den sichtbaren Verbrauch⁽¹⁹⁾ beträgt. In diesem Fall muss die Kommission auch prüfen, ob die in den letzten fünf Jahren verzeichneten mittleren Jahreszuwachsraten des sichtbaren Verbrauchs über der mittleren jährlichen Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR liegen. Die Kommission führt diese Überprüfung für die oben angeführten plausiblen sachlich relevanten Märkte durch.
93. Die Überprüfung des Kapazitätszuwachs auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum ergab folgende Werte für die einzelnen analysierten Segmente:

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

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

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

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

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 Kapazitätszuwachs von 5 % von dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben auf den relevanten Märkten nicht überschritten wird.

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

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

⁽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 Gesambeurteilung 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).

ANDERE HANDELINGEN

EUROPESE COMMISSIE

Bericht overeenkomstig artikel 10, lid 3, onder c), van Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad Landen die vanaf 1 januari 2012 in aanmerking komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur

(2011/C 363/06)

Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad van 22 juli 2008 betreffende de toepassing van een schema van algemene tariefpreferenties vanaf 1 januari 2009⁽¹⁾ (de verordening), verlengd bij Verordening (EU) nr. 512/2011⁽²⁾, stelt de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur (de SAP+) vast. Artikel 9, lid 1, onder a) iii), van de verordening voorziet in de mogelijkheid dat ontwikkelingslanden die uiterlijk op 31 oktober 2011 een verzoek daartoe hebben ingediend, vanaf 1 januari 2012 onder de SAP+ vallen.

De Commissie had op 31 oktober 2011 een verzoek van de Republiek Kaapverdië ontvangen om vanaf 1 januari 2012 in aanmerking te komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur. De Commissie heeft het verzoek overeenkomstig artikel 10, lid 1, van de verordening onderzocht en heeft op 9 december 2011 Uitvoeringsbesluit 2011/830 van de Commissie vastgesteld betreffende de begunstigde landen die vanaf 1 januari 2012 in aanmerking komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur, als vastgesteld in Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad⁽³⁾; bij het uitvoeringsbesluit wordt de SAP+-regeling aan de Republiek Kaapverdië toegekend voor de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2013 of tot een in de vervolgverordening vastgestelde datum, als deze vroeger is.

Overeenkomstig artikel 9, lid 3, van de verordening hoefden landen waaraan de SAP+ was toegekend bij Beschikking 2008/938/EG van de Commissie van 9 december 2008 tot vaststelling van de lijst van begunstigde landen die in aanmerking komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur voor de periode van 1 januari 2009 tot en met 31 december 2011⁽⁴⁾, zoals gewijzigd bij Beschikking 2009/454/EG van de Commissie⁽⁵⁾, en Besluit 2010/318/EU van de Commissie van 9 juni 2010 betreffende de begunstigde landen die in aanmerking komen voor de bijzondere stimuleringsregeling voor duurzame ontwikkeling en goed bestuur voor de periode van 1 juli 2010 tot en met 31 december 2011⁽⁶⁾ geen nieuw verzoek voor SAP+ krachtens artikel 9, lid 1, onder a) iii), in te dienen en blijven zij in aanmerking komen voor SAP+.

⁽¹⁾ PB L 211 van 6.8.2008, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 512/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad van 22 juli 2008 betreffende de toepassing van een schema van algemene tariefpreferenties voor de periode van 1 januari 2009 tot en met 31 december 2011, (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 28).

⁽³⁾ PB L 329 van 13.12.2011, blz. 19.

⁽⁴⁾ PB L 334 van 12.12.2008, blz. 90.

⁽⁵⁾ PB L 149 van 12.6.2009, blz. 78.

⁽⁶⁾ PB L 142 van 10.6.2010, blz. 10.

Abonnementsprijzen 2011 (excl. btw, incl. verzendkosten voor normale verzending)

<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	1 100 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, papieren versie + dvd (jaarlijks)	22 officiële talen van de Europese Unie	1 200 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L-serie, uitsluitend papieren versie	22 officiële talen van de Europese Unie	770 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , L- en C-serie, dvd (maandelijks) (cumulatief)	22 officiële talen van de Europese Unie	400 EUR per jaar
<i>Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie</i> (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen), dvd, verschijnt één keer per week	Meertalig: 23 officiële talen van de Europese Unie	300 EUR per jaar
<i>Publicatieblad van de Europese Unie</i> , C-serie „Vergelijkende onderzoeken”	Taal (talens) van het (de) vergelijkende onderzoek(en)	50 EUR per jaar

Het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, dat in de officiële talen van de Europese Unie verschijnt, is verkrijgbaar in 22 verschillende taalversies. Het abonnement omvat de L-serie (Wetgeving) en de C-serie (Mededelingen en bekendmakingen).

Ieder abonnement geldt slechts voor één enkele taalversie.

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 920/2005 van de Raad, bekendgemaakt in Publicatieblad L 156 van 18 juni 2005, waarin is bepaald dat de instellingen van de Europese Unie tijdelijk niet verplicht zijn om alle rechtsbesluiten in het lers te redigeren en in die taal bekend te maken, worden de in het lers opgestelde nummers van het Publicatieblad apart verkocht.

Het abonnement op het *Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie* (S-serie: Overheidsopdrachten en aanbestedingen) omvat alle 23 officiële taalversies op één meertalige dvd.

Op verzoek kunnen de abonnees op het *Publicatieblad van de Europese Unie* eveneens de verschillende bijlagen van het Publicatieblad ontvangen. De abonnees worden op de hoogte gebracht van het verschijnen van bijlagen door middel van een „Bericht aan de lezer” in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Verkoop en abonnementen

Abonnementen op verscheidene niet-kosteloze publicaties, zoals het abonnement op het *Publicatieblad van de Europese Unie*, zijn verkrijgbaar bij onze verkoopkantoren. Een lijst met verkoopkantoren is te vinden op het volgende internetadres:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) heeft u direct en gratis toegang tot het recht van de Europese Unie. Op deze website kunt u het *Publicatieblad van de Europese Unie* raadplegen. U vindt er eveneens de verdragen, de wetgeving, de jurisprudentie en de voorbereidende wetgevende besluiten.

Meer informatie over de Europese Unie is te vinden op de volgende website: <http://europa.eu>

