

Uradni list

Evropske unije

C 363



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Zvezek 54

13. december 2011

Obvestilo št.

Vsebina

Stran

I *Resolucije, priporočila in mnenja*

MNENJA

Evropski nadzornik za varstvo podatkov

2011/C 363/01

Mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uveljavljanju pravic intelektualne lastnine s strani carinskih organov 1

II *Sporočila*

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2011/C 363/02

Sporočilo Komisije o avtonomnih tarifnih opustitvah in kvotah 6

SL

Cena:
3 EUR

(Nadaljevanje na naslednji strani)

IV *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2011/C 363/03	Menjalni tečaji eura	18
---------------	----------------------------	----

V *Objave*

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

Evropska komisija

2011/C 363/04	Obvestilo o bližnjem izteku nekaterih protidampinških ukrepov	19
---------------	---	----

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

Evropska komisija

2011/C 363/05	Državna pomoč – Nemčija – Državna pomoč SA.32009 (11/C) (prej 10/N) – VNP – Pomoč podjetju BMW Leipzig – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) PDEU ⁽¹⁾	20
---------------	--	----

DRUGI AKTI

Evropska komisija

2011/C 363/06	Informativno obvestilo v skladu s členom 10(3)(c) Uredbe Sveta (ES) št. 732/2008 – Države, upravičene do posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje od 1. januarja 2012	34
---------------	---	----



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

I

(Resolucije, priporočila in mnenja)

MNENJA

EVROPSKI NADZORNIK ZA VARSTVO PODATKOV

Mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uveljavljanju pravic intelektualne lastnine s strani carinskih organov

(2011/C 363/01)

EVROPSKI NADZORNIK ZA VARSTVO PODATKOV JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 16 Pogodbe,

ob upoštevanju Listine Evropske unije o temeljnih pravicah ter zlasti členov 7 in 8 Listine,

ob upoštevanju Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov⁽¹⁾,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov⁽²⁾ ter zlasti člena 28(2) Uredbe, –

SPREJEL NASLEDNJE MNENJE:

1. UVOD

1. Komisija je 24. maja 2011 sprejela predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uveljavljanju pravic intelektualne lastnine s strani carinskih organov (v nadaljnjem besedilu: predlog).

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31 (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 95/46/ES).

⁽²⁾ UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

1.1 Posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov (ENVP)

2. Komisija je 27. maja 2011 predlog poslala ENVP. Ta to sporočilo razume kot prošnjo za nasvet institucijam in organom Skupnosti, kot je predvideno v členu 28(2) Uredbe (ES) št. 45/2001 z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (v nadaljnjem besedilu: Uredba (ES) št. 45/2001). Komisija je že prej⁽³⁾, pred sprejetjem predloga, ENVP dala možnost predložitve neuradnih pripomb. ENVP je zadovoljen s postopkom, ki je pomagal že na začetku izboljšati besedilo z vidika varstva podatkov. Nekatere od teh pripomb so bile upoštevane v predlogu. ENVP pozdravlja sklic na to posvetovanje v preambuli predloga.

3. ENVP želi vseeno poudariti nekatere elemente, ki bi jih bilo mogoče z vidika varstva podatkov v besedilu še izboljšati.

1.2 Splošno ozadje

4. V predlogu so določeni pogoji in postopki za ukrepanje carinskih organov, če blago, glede katerega obstaja sum, da krši pravico intelektualne lastnine, je ali bi moralo biti predmet carinskega nadzora na območju Evropske unije. Cilj predloga je izboljšati pravni okvir, vzpostavljen z Uredbo (ES) št. 1383/2003⁽⁴⁾, ki jo bo nadomestil.

⁽³⁾ Aprila 2011.

⁽⁴⁾ Uredba Sveta (ES) št. 1383/2003 z dne 22. julija 2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice, UL L 196, 2.8.2003, str. 7.

5. V njem je predvsem določen postopek, na podlagi katerega lahko imetniki pravic vložijo zahtevo, s katero od carinskega oddelka države članice zahtevajo ukrepanje v navedeni državi članici („nacionalna zahteva“) ali od carinskih oddelkov več držav članic zahtevajo ukrepanje v vsaki in zadevni državi članici („zahteva Unije“). V tej zvezi „ukrepanje“ pomeni prekinitev sprostitve blaga ali njegovo zadržanje s strani carinskih organov. V predlogu je prav tako določen postopek, na podlagi katerega ustrezni carinski oddelki sprejmejo odločitev o zahtevi, ukrepih, ki jih morajo naknadno sprejeti carinski organi (ali uradi) ⁽⁵⁾ (tj. prekinitev sprostitve, zadržanje ali uničenje blaga), ter o povezanih pravicah in obveznostih.

6. V tej zvezi poteka obdelava osebnih podatkov na različne načine: če imetnik pravice vloži zahtevo pri carinskem organu ⁽⁶⁾ (člen 6), če se zahteva pošlje Evropski komisiji (člen 31) ali če se odločba carinskih organov pošlje različnim pristojnim carinskim uradom (člen 13(1)) in v primeru zahteve Unije carinskim organom drugih držav članic (člen 13(2)).

7. Obdelava podatkov, določena v osnutku uredbe, ne zajema le osebnih podatkov imetnika pravice v okviru prenosa zahtev in odločb od imetnikov pravic na carinske organe, med državami članicami ter med državami članicami in Komisijo. Tako na primer v skladu s členom 18(3) carinski organi na zahtevo imetnika odločbe temu zagotovijo imena in naslove pošiljatelja, prejemnika, deklaranta ali imetnika blaga ⁽⁷⁾ ter vse druge informacije v zvezi z blagom. V tem primeru se zato obdelujejo osebni podatki o drugih posameznikih, na katere se podatki nanašajo (pošiljatelj, prejemnik in imetnik blaga so lahko fizične ali pravne osebe), ki jih nacionalni carinski organ na zahtevo pošlje imetniku pravice.

8. Čeprav v besedilu predloga to ni izrecno navedeno, se v zvezi s trenutno veljavno Izvedbeno uredbo Komisije (ES)

št. 1891/2004 ⁽⁸⁾ – ta vključuje standardni obrazec za zahtevo, ki ga morajo uporabiti imetniki pravice – zdi, da postopki, določeni v predlogu, vključujejo tudi obdelavo podatkov o domnevnih kršitvah pravic intelektualne lastnine, ki jih storijo nekateri posamezniki ali subjekti. ⁽⁹⁾ ENVP poudarja, da podatki o domnevnih kršitvah štejejo za občutljive podatke, ki zahtevajo posebne zaščitne ukrepe za obdelavo (člen 8(5) Direktive 95/46/ES in člen 10(5) Uredbe (ES) št. 45/2001).

9. Poleg tega je Komisija pristojna za shranjevanje zahtev imetnikov pravic za ukrepanje v osrednji podatkovni zbirki (ki jo je treba poimenovati „COPIS“), ki je še vedno v pripravljalni fazi. Zbirka COPIS bo centralizirana platforma za izmenjavo informacij za carinske postopke v zvezi z vsem blagom, ki krši pravice intelektualne lastnine. Vse izmenjave podatkov o odločitvah, spremnih dokumentih in uradnih obvestilih med carinskimi organi držav članic potekajo na podlagi zbirke COPIS (člen 31(3)).

2. ANALIZA PREDLOGA

2.1 Sklicevanje na Direktivo 95/46/ES

10. ENVP pozdravlja dejstvo, da je v osnutku predloga (člen 32, uvodna izjava 21) v členu splošne uporabe izrecno navedena potreba, da mora Komisija obdelati osebne podatke v skladu z Uredbo (ES) št. 45/2001, pristojni organi držav članic pa jih morajo obdelati v skladu z Direktivo 95/46/ES.

11. Ta določba poleg tega izrecno priznava nadzorno vlogo Evropskega nadzornika za varstvo podatkov v zvezi z obdelavo, ki jo Komisija opravlja na podlagi Uredbe (ES) št. 45/2001. ENVP želi opozoriti na napačno sklicevanje v členu 32 „[...] in pod nadzorom javnega neodvisnega organa države članice iz člena 28 te direktive“: v besedilu se je treba sklicevati na člen 28 Direktive 95/46/ES.

2.2 Izvedbeni akti

12. V skladu s predlogom je Komisija pooblaščenca za sprejemanje izvedbenih aktov, zato da se določi obrazec

⁽⁵⁾ Carinski oddelki so osrednji uradi, ki lahko v vsaki državi članici prejmejo uradne zahteve imetnikov pravic, carinski organi ali uradi pa so operativni odvisni subjekti, ki dejansko izvajajo carinske kontrole blaga, ki vstopa v Evropsko unijo.

⁽⁶⁾ Obrazec za zahtevo mora med drugim vključevati podatke o vlagatelju (člen 6(3)(a)), pooblastilo fizičnih ali pravnih oseb, ki zastopajo vlagatelja (člen 6(3)(d)), ter imena in naslove zastopnikov vlagatelja, pristojnih za pravne in tehnične zadeve (člen 6(3)(j)).

⁽⁷⁾ Pošiljatelj in prejemnik sta stranki, ki sta običajno vključeni v konsignacijsko pogodbo: pošiljatelj preda blago prejemniku, ki prevzame blago in ga na ukaz pošiljatelja proda. „Deklarant“ je oseba, ki izdela carinsko deklaracijo v svojem imenu, ali oseba, v imenu katere je izdelana carinska deklaracija. „Imetnik“ je oseba, ki je lastnik blaga ali ima podobno pravico razpolaganja z blagom ali ima fizično kontrolo nad blagom.

⁽⁸⁾ Uredba Komisije (ES) št. 1891/2004 z dne 21. oktobra 2004 o sprejemu določb za uporabo Uredbe Sveta (ES) št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice, UL L 328, 30.10.2004, str. 16.

⁽⁹⁾ Glej točko 9 Priloge I k Uredbi (ES) št. 1891/2004: „Prilagamo posebne informacije, ki se nanašajo na vrsto ali potek goljufije“, vključno z dokumenti in/ali fotografijami.

za zahtevo za imetnike pravic (člen 6(3))⁽¹⁰⁾. Vendar ta člen že vsebuje seznam potrebnih informacij, ki jih mora predložiti vlagatelj, vključno s svojimi osebnimi podatki. V členu 6(3) bi bilo treba pri določitvi bistvene vsebine zahteve od carinskih organov zahtevati, naj vlagatelju in vsem drugim morebitnim posameznikom, na katere se podatki nanašajo (npr. pošiljatelju, prejemniku ali imetniku blaga), predložijo informacije v skladu z nacionalnimi predpisi, s katerimi se izvaja člen 10 Direktive 95/46/ES. Hkrati s tem mora zahteva vključevati tudi podobne informacije, ki jih je treba predložiti posamezniku, na katerega se podatki nanašajo, in ki jih Komisija obdela na podlagi člena 11 Uredbe (ES) št. 45/2001 (zaradi shranjevanja in obdelave v zbirki COPIS).

13. ENVP zato priporoča, naj se v členu 6(3) na seznam informacij, ki jih je treba predložiti vlagatelju, vključijo tudi informacije, ki jih je treba predložiti posamezniku, na katerega se podatki nanašajo, v skladu s členom 10 Direktive 95/46/ES in členom 11 Uredbe (ES) št. 45/2001.

14. ENVP poleg tega poziva, naj se Komisija posvetuje z njim, kadar izvaja svoja izvedbena pooblastila, za zagotovitev, da sta nova vzorca obrazcev za zahtevo (nacionalno zahtevo ali zahtevo Unije) „skladna z zahtevami varstva podatkov“.

2.3 Kakovost podatkov

15. ENVP pozdravlja dejstvo, da je v členu 6(3)(l) uvedena zahteva za vlagatelje, da pošljejo in posodobijo vse razpoložljive informacije, zato da se carinskim organom omogoči izvedba analize in ocene tveganja kršitve pravic intelektualne lastnine. Ta zahteva pomeni izvajanje enega od načel kakovosti podatkov, v skladu s katerim morajo biti osebni podatki „točni in po potrebi ažurirani“ (člen 6(d) Direktive 95/46/ES). ENVP prav tako pozdravlja dejstvo, da je isto načelo uvedeno v členu 11(3), v katerem se od „imetnika odločbe“ zahteva, da pristojne carinske oddelke,

ki so sprejeli odločitev, obvesti o vseh spremembah informacij, predloženih v zahtevi.

16. Člena 10 in 11 se nanašata na obdobje veljavnosti odločb. Odločba carinskih organov ima omejeno obdobje veljavnosti, v katerem morajo carinski organi ukrepati. Tako obdobje je mogoče podaljšati. ENVP želi poudariti, da nacionalni carinski organi ne smejo shraniti ali obdržati zahteve, ki jo predloži imetnik pravice (in zlasti podatkov iz zahteve), po datumu poteka odločbe, niti se te zahteve ne sme shraniti ali obdržati v podatkovni zbirki COPIS. Tako načelo izhaja iz člena 4(1)(e) Uredbe (ES) št. 45/2001 in njegovega ustreznega člena 6(1)(e) Direktive 95/46/ES⁽¹¹⁾.

17. Veljavna izvedbena uredba⁽¹²⁾ določa (člen 3(3)), da morajo carinski organi obrazec za zahtevo hraniti „še najmanj eno leto dlje kot je njegov zakoniti rok veljavnosti“. Zdi se, da ta določba ni popolnoma v skladu z zgoraj navedenimi načeli.

18. ENVP zato predlaga, naj se v predlog vključi določba, ki omejuje hranjenje osebnih podatkov na obdobje veljavnosti odločb. Izigibati se je treba podaljšanju obdobja hrambe podatkov, če pa je to utemeljeno, mora biti v skladu z načeli nujnosti in sorazmernosti z namenom, ki ga je treba pojasniti. Vključitev določbe v predlog, ki bi se enako uporabljala v vseh državah članicah in za Komisijo, bi zagotovila poenostavitev, pravno varnost in učinkovitost, saj bi preprečila protislovne razlage.

19. ENVP pozdravlja dejstvo, da se člen 19 (Dovoljena uporaba nekaterih informacij s strani imetnika odločbe) jasno sklicuje na načelo omejitve namena, saj omejuje način, na katerega lahko imetnik odločbe med drugim uporablja osebne podatke pošiljatelja in prejemnika, ki mu jih predložijo carinski organi v skladu s členom 18(3)⁽¹³⁾. Podatke je mogoče uporabljati le za sprožitve postopka za opredelitev mogoče kršitve pravic intelektualne lastnine

⁽¹⁰⁾ Z Uredbo Komisije (ES) št. 1891/2004 se trenutno izvaja Uredba (ES) št. 1383/2003, ki med drugim vsebuje vzorca obrazcev za nacionalno zahtevo in zahtevo Skupnosti ter navodila za izpolnjevanje obrazcev (Uredba Komisije (ES) št. 1891/2004 z dne 21. oktobra 2004 o sprejemu določb za uporabo Uredbe Sveta (ES) št. 1383/2003 o carinskem ukrepanju zoper blago, glede katerega obstaja sum, da krši določene pravice intelektualne lastnine, in o ukrepih, ki jih je treba sprejeti zoper blago, glede katerega je ugotovljeno, da je kršilo take pravice, UL L 328, 30.10.2004, str. 16).

⁽¹¹⁾ Osebni podatki morajo biti „shranjeni v obliki, ki dopušča identifikacijo posameznikov, na katere se nanašajo osebni podatki, le toliko časa, kakor je potrebno za namene, za katere so bili zbrani ali za katere se nadalje obdelujejo [...]“.

⁽¹²⁾ Prim. opombo 8.

⁽¹³⁾ Ta določba je v skladu z vsebino člena 57 (Oddelkom IV Dela III) Sporazuma o trgovinskih vidikih pravic intelektualne lastnine (TRIPS), ki je na voljo na spletni strani http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

imetnika odločbe ali za pridobitev nadomestila v primeru uničenja blaga na podlagi postopka, določenega v osnutku predloga, in v skladu z zakonodajo države članice, v kateri je odkrito blago. Glede na to, da lahko podatki vključujejo tudi informacije o domnevnih kršitvah, je taka omejitev zaščitni ukrep pred zlorabo teh občutljivih podatkov. Ta določba je okrepljena tudi s členom 15, ki določa upravne ukrepe zoper imetnika pravice v primeru zlorabe informacij za namene, ki niso navedeni v členu 19. Kombinacija teh dveh členov kaže, da je Komisija namenila posebnost pozornost načelu omejitve namena.

2.4 Osrednja podatkovna zbirka

20. V predlogu (členu 31(3)) je navedeno, da se vse zahteve za ukrepanje, odločbe o ugoditvi zahtevi, odločbe o podaljšanju obdobja veljavnosti odločb in odločbe o začasnem zadržanju izvajanja odločbe o ugoditvi zahtevi, vključno z osebnimi podatki, shranijo v osrednji podatkovni zbirki Komisije (COPIS).
21. Zbirka COPIS bi zato bila nova podatkovna zbirka, ki je v bistvu namenjena nadomestitvi izmenjav zadevnih dokumentov med carinskimi organi držav članic s sistemom digitalnega repozitorija in prenosa. Upravljal jo bo Komisija in zlasti Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo (GD TAXUD).
22. Doslej sta bili pravna podlaga za izmenjavo informacij med državami članicami in Komisijo Uredba (ES) št. 1383/2003⁽¹⁴⁾ in Izvedbena uredba Komisije (ES) št. 1891/2004⁽¹⁵⁾. V zvezi z Uredbo (ES) št. 1383/2003 člen 5 omogoča elektronsko vložitev zahtev državam članicam, osrednja podatkovna zbirka pa v njem ni navedena. V členu 22 je navedeno, da države članice Komisiji predložijo vse ustrezne informacije „o uporabi te uredbe“, Komisija pa te informacije pošlje drugim državam članicam. Kar zadeva izvedbeno uredbo, je v uvodni izjavi 9 opredeljeno, da je treba določiti postopke za izmenjavo informacij med državami članicami in Komisijo, s čimer se Komisiji omogoči spremljanje uporabe Uredbe in poročanje o njej. V členu 8 je pojasnjeno, da države članice Komisiji redno pošiljajo seznam vseh pisnih zahtev in naknadnih ukrepov, ki jih sprejmejo carinski organi, vključno z osebnimi podatki imetnikov pravic, podatki o vrstah pravic in opisom zadevnih izdelkov.
23. V novem besedilu predloga (členu 6(4)) se v zvezi z določitvijo vsebine obrazca za zahtevo zahteva, da se zahteve vložijo elektronsko, če so na voljo računalniški ali elektronski sistemi. Poleg tega je v členu 31 navedeno, da se vse zahteve, vložene pri nacionalnih carinskih organih, prikladi Komisiji, ki jih „shrani v osrednji podatkovni zbirki“. Zato se zdi, da je pravna podlaga za oblikovanje podatkovne zbirke COPIS omejena na združene določbe novega člena 6(4) in novega člena 31.
24. Komisija na tej pravni podlagi razvija strukturo in vsebino zbirke COPIS. Vendar v tej fazi ni bila sprejeta nobena dodatna pravna določba na podlagi rednega zakonodajnega postopka, v kateri so določeni namen in značilnosti zbirke COPIS. ENVP meni, da je to zelo skrb zbujajoče. Čeprav bodo osebni podatki posameznikov (imena, naslovi in drugi kontaktni podatki ter povezane informacije o domnevnih kršitvah) predmet intenzivne izmenjave med Komisijo in državami članicami ter bodo v podatkovni zbirki shranjeni za nedoločen čas, ni pravnega besedila, na podlagi katerega bi lahko posameznik preveril zakonitost take obdelave. Poleg tega niso izrecno pojasnjene posebne pravice dostopa in upravljanja v zvezi z različnimi dejavnostmi obdelave.
25. Kot je ENVP večkrat poudaril⁽¹⁶⁾, je treba pravno podlago za instrumente, ki omejujejo temeljno pravico do varstva osebnih podatkov, kot je priznana v členu 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, sodni praksi na podlagi člena 8 Evropske konvencije o človekovih pravicah in v členu 16 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), določiti v pravnem instrumentu, ki temelji na pogodbah in na katerega se je mogoče sklicevati pred sodiščem. To je nujno za zagotavljanje pravne varnosti za posameznika, na katerega se podatki nanašajo, da se lahko opira na jasne predpise in se nanje sklicuje pred sodiščem.
26. ENVP zato Komisijo poziva, naj pojasni pravno podlago podatkovne zbirke COPIS z uvedbo podrobnejše določbe v instrumentu, sprejetem v skladu z rednim zakonodajnim postopkom na podlagi PDEU. Taka določba mora biti v skladu z zahtevami Uredbe (ES) št. 45/2001 in po potrebi Direktive 95/46/ES. V določbi o vzpostavitvi podatkovne zbirke, ki vključuje mehanizem elektronske izmenjave, je treba zlasti (i) opredeliti namen dejavnosti obdelave in določiti združljive uporabe; (ii) opredeliti subjekte (carinski organi, Komisija), ki bodo imeli dostop do podatkov, shranjenih v podatkovni zbirki, in bodo podatke lahko spreminjali; (iii) zagotoviti pravico do dostopa in obveščenosti

⁽¹⁴⁾ Prim. opombo 4.

⁽¹⁵⁾ Prim. opombo 8.

⁽¹⁶⁾ Glej Mnenje Evropskega nadzornika za varstvo podatkov o Odločbi Komisije z dne 12. decembra 2007 o izvajanju informacijskega sistema za notranji trg (IMI) v zvezi z varstvom osebnih podatkov (2008/49/ES), UL C 270, 25.10.2008, str. 1.

- za vse posameznike, na katere se podatki nanašajo in katerih osebni podatki se lahko hranijo in izmenjujejo; (iv) določiti in omejiti obdobje hrambe osebnih podatkov na nujno potrebno za izvajanje takega namena. ENVP poleg tega opozarja, da je treba v glavnem zakonodajnem aktu opredeliti tudi naslednje elemente podatkovne zbirke: subjekt, ki bo nadzoroval in upravljal podatkovno zbirko, in subjekt, pristojen za zagotavljanje varnosti obdelave podatkov iz podatkovne zbirke.
27. ENVP predlaga, naj se v sam predlog vključi nov člen, v katerem so ti glavni elementi jasno opredeljeni. Druga možnost je, da se v besedilo predloga vnese določba, v kateri je predvideno sprejetje ločenega zakonodajnega akta v skladu z rednim zakonodajnim postopkom, v zvezi s katerim je treba Komisijo pozvati k predložitvi predloga.
28. Izvedbeni ukrepi, ki jih je treba sprejeti, morajo vsekakor podrobno določati funkcionalne in tehnične značilnosti podatkovne zbirke.
29. ENVP poleg tega poudarja, da čeprav v predlogu v tej fazi ni predvidena interoperabilnost z drugimi podatkovnimi zbirkami, ki jih upravljajo Komisija ali drugi organi, mora biti uvedba kakršne koli tovrstne interoperabilnosti ali izmenjave predvsem v skladu z načelom omejitve namena: podatke je treba uporabiti za namen, za katerega je bila podatkovna zbirka oblikovana, zunaj tega namena pa se ne sme dovoliti nadaljnje izmenjave ali medsebojnega povezovanja podatkov. Poleg tega jo je treba podpreti s posebno pravno podlago, ki mora temeljiti na pogodbah EU.
30. ENVP si želi sodelovati v postopku, ki bo privedel do končne vzpostavitve te podatkovne zbirke, za podporo in svetovanje Komisiji pri oblikovanju ustreznega sistema, „skladnega z zahtevami varstva podatkov“. Zato Komisijo spodbuja, naj v tekočo pripravljalno fazo vključi posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov.
31. Nazadnje, ENVP opozarja, da bi bila taka obdelava glede na dejstvo, da bo vzpostavitev podatkovne zbirke vključevala obdelavo posebnih kategorij podatkov (o domnevnih kršitvah), lahko predmet predhodnega preverjanja, ki ga opravi ENVP v skladu s členom 27(2)(a) Uredbe (ES) št. 45/2001.
- ### 3. SKLEPNA UGOTOVITEV
32. ENVP pozdravlja poseben sklic predloga na uporabo Direktive 95/46/ES in Uredbo (ES) št. 45/2001 za dejavnosti obdelave osebnih podatkov, zajete v Uredbi.
33. ENVP želi poudariti naslednje točke za izboljšanje besedila z vidika varstva podatkov:
- člen 6(3) mora vključevati pravico do obveščenosti posameznika, na katerega se podatki nanašajo,
 - Komisija se mora pri izvajanju svojih izvedbenih pooblastil na podlagi člena 6(3) posvetovati z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov za oblikovanje vzorca obrazca za zahtevo, ki je „skladen z zahtevami varstva podatkov“,
 - v besedilu je treba določiti rok hrambe osebnih podatkov, ki jih predloži imetnik pravice, na nacionalni ravni in ravni Komisije,
 - ENVP Komisijo poziva, naj opredeli in pojasni pravno podlago za vzpostavitev podatkovne zbirke COPIS, ter Komisiji daje na voljo svoje strokovno znanje in izkušnje za pomoč pri pripravi podatkovne zbirke COPIS.
- V Bruslju, 12. oktobra 2011
- Giovanni BUTTARELLI
Pomočnik Evropskega nadzornika za varstvo
podatkov

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

Sporočilo Komisije o avtonomnih tarifnih opustitvah in kvotah

(2011/C 363/02)

1. UVOD

- 1.1 Na podlagi člena 31 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) Svet na predlog Komisije s kvalificirano večino odobri avtonomne tarifne opustitve in kvote. Komisija je leta 1998 objavila sporočilo ⁽¹⁾, v katerem so opredeljeni vodilna načela in postopki, ki jih mora Komisija upoštevati pri oblikovanju predlogov Svetu.
- 1.2 V tem revidiranem sporočilu so upoštevani cilji akcijskega programa „Carina 2013“ ter potrebe in pripombe, ki so jih države članice izrazile po seminarju o avtonomnih tarifnih opustitvah in kvotah, ki je potekal 23. in 24. septembra 2010 v Istanbulu. Obseg revizije je omejen in ima dvojni učinek: z revizijo so po eni strani pojasnjena nekatera načela sistemov avtonomnih tarifnih opustitev in kvot, po drugi strani pa postopek, ki ga morajo države članice in gospodarski subjekti upoštevati pri vložitvi zahtevka za tak avtonomen ukrep.
- 1.3 Po izvedbi študije o učinku avtonomnih tarifnih kvot in opustitev na gospodarstvo EU, ki jo Komisija namerava pričeti v letu 2012, bodo morda potrebne nadaljnje vsebinske spremembe tega sporočila. Študija bo zajela tudi učinke na mala in srednja podjetja (MSP).
- 1.4 Cilj Komisije pri določanju teh vodilnih načel je opredeliti gospodarsko utemeljitev politike Unije v tem sektorju. To je tudi v skladu s pravili o preglednosti, ki jih je določila Komisija.
- 1.5 Komisija namerava upoštevati splošno politiko iz tega sporočila ter ustrezne upravne ureditve za tarifne opustitve in kvote, ki začnejo veljati v drugi polovici leta 2012.

2. PREGLED POLITIKE – SPLOŠNA NAČELA

2.1 Vloga skupne carinske tarife

- 2.1.1 Člen 28 PDEU navaja, da „Unija vključuje carinsko unijo, ki zajema vso blagovno menjavo in [...] uvaja skupno carinsko tarifo v odnosih s tretjimi državami“.

Unija od leta 1968 uporablja glavni sestavni del te skupne carinske tarife ⁽²⁾ kot ukrep iz sklopa ukrepov, namenjenih spodbujanju učinkovitosti in konkurenčnosti svoje industrije na mednarodni ravni.

- 2.1.2 Cilj stopenj dajatev, določenih v tej tarifi, je poleg spodbujanja industrijskega razvoja v Uniji tudi krepitev industrijske proizvodnje Unije in s tem spodbujanje konkurenčnosti proizvajalcev glede na dobavitelje iz tretjih držav.

Zato je treba dajatve, določene v tej tarifi, plačati za vse izdelke, ki vstopajo v prosti promet, kar pa ne velja za odstopanja, predvidena v določbah Unije. Plačilo teh dajatev se zato šteje za običajno stanje.

2.2 Pojem tarifnih opustitev in kvot

- 2.2.1 Opustitve, odobrene na podlagi člena 31 PDEU, so izjema glede na običajno stanje v obdobju veljavnosti ukrepa in za neomejeno količino (tarifna opustitev) ali omejeno količino (tarifna kvota). Oba ukrepa omogočata popolno ali delno oprostitvev plačila dajatev tretjih držav, ki se uporabljajo za uvoženo blago (te tarifne opustitve in kvote ne veljajo za protidampinške in izravnalne dajatve ali posebne stopnje dajatev). Za

⁽¹⁾ UL C 128, 25.4.1998, str. 2.

⁽²⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 2658/87 (UL L 256, 7.9.1987, str. 1).

blago, za katero se uporabljajo protidampinške ali izravnalne dajatve, se običajno opustitev ali kvota ne more odobriti. Za blago, za katero veljajo uvozne prepovedi in omejitve (npr. Konvencija o mednarodni trgovini z ogroženimi prosto živečimi živalskimi in rastlinskimi vrstami (CITES)), se tarifna opustitev ali kvota ne more odobriti.

2.2.2 Za blago, uvoženo v skladu s sistemom tarifnih opustitev ali kvot, velja prosti pretok v Uniji, zato lahko tarifno opustitev ali kvoto po odobritvi uporablja kateri koli gospodarski subjekt v kateri koli državi članici. Tarifna opustitev ali kvota, ki se odobri na podlagi zahtevka iz ene države članice, bi lahko imela posledice za vse druge države članice, zato morajo države članice in Komisija tesno in obsežno sodelovati, da se upoštevajo vsi interesi Unije. Komisija avtonomne tarifne kvote upravlja v osrednji zbirki podatkov o tarifnih kvotah v tesnem sodelovanju z državami članicami. Te tarifne kvote se dodeljujejo po načelu „prvi pride, prvi dobi“ v skladu s pravnimi določbami členov 308a do 308c Uredbe (EGS) št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti ⁽¹⁾.

2.2.3 Širitev Evropske unije, tehnični napredek in spremembe tradicionalnih mednarodnih trgovskih poti so spremenili gospodarsko okolje v vse bolj globaliziranem gospodarstvu. Pomembno je zagotoviti, da tarifne opustitve družbam s sedežem v Evropski uniji omogočijo ohranitev polne zaposlenosti in pridobitev potrebnih delov za proizvodnjo zapletenih izdelkov z visoko dodano vrednostjo EU, tudi kadar dejavnost vključuje predvsem sestavljanje delov.

2.3 Značilnosti tarifnih opustitev in kvot

2.3.1 Člen 31 PDEU določa, da dajatve v skladu s skupno carinsko tarifo določa Svet na predlog Komisije. To vključuje spremembe ali opustitve teh dajatev.

2.3.2 Tarifne opustitve in kvote bi se morale redno pregledovati, pri čemer je možen izbris na zahtevo zadevne strani. V izjemnih primerih, kadar nadaljnja uporaba tarifne opustitve pomeni trajno potrebo po dobavljanju določenih izdelkov v Unijo z nižjimi ali ničnimi stopnjami dajatve (npr. potreben poseben izdelek ni na voljo (tarifna opustitev) ali ga je premalo (tarifna kvota), da bi se upravičile naložbe, potrebne za začetek proizvodnje v Uniji), lahko Komisija predlaga spremembo skupne carinske tarife. Komisija bo v zvezi s tem ukrepala na zahtevo držav članic in tudi na lastno pobudo.

2.3.3 Ker so tarifne opustitve izjema od splošnega pravila, ki ga predstavlja skupna carinska tarifa, jih je treba tako kot vsa odstopanja uporabljati skladno.

2.3.4 Da se prepreči diskriminacija, mora tarifna opustitev veljati za vse uvoznike Unije in dobavitelje iz tretjih držav. To pomeni, da se tarifna opustitev ali kvota ne bo odobrila za:

(i) blago, ki je predmet sporazuma o izključni prodaji, ali

(ii) blago, s katerim trgujejo povezane stranke, ki imajo izključne pravice intelektualne lastnine nad svojo proizvodnjo, ali

(iii) blago, pri katerem opis vsebuje notranje izraze, značilne za družbo, kot so poimenovanja družbe, imena znamk, specifikacije, številke izdelkov itd.

2.4 Vloga avtonomnih tarifnih opustitev in kvot

2.4.1 Komisija meni, da imajo carinske dajatve posebno gospodarsko vlogo. Avtonomne tarifne opustitve, ki so namenjene celotni ali delni odpravi učinkov teh dajatev v določenem obdobju, je mogoče odobriti le, kadar izdelki niso na voljo v Uniji. Avtonomne tarifne kvote je mogoče odpreti za blago, ki se v Uniji proizvaja v nezadostnih količinah.

2.4.2 Poleg tega carinske dajatve prispevajo k tradicionalnim lastnim sredstvom Unije, zato je treba navedene gospodarske razloge oceniti glede na splošni interes Unije.

2.4.3 Režim tarifnih opustitev in kvot se je v preteklosti izkazal za učinkovito orodje politike pri podpiranju gospodarske dejavnosti v Evropski uniji, tako pa bo tudi v prihodnje, kar je razvidno iz vedno večjega števila zahtevkov, ki se predložijo Komisiji. Zdaj ti ukrepi predstavljajo 5 % do 6 % predvidenih tradicionalnih lastnih sredstev.

2.4.4 Z omogočanjem podjetjem, da določeno obdobje kupujejo zaloge po nižji ceni, bi bilo mogoče spodbuditi gospodarsko dejavnost v Uniji, izboljšati konkurenčnost teh podjetij ter zlasti omogočiti, da ta podjetja ohranjajo in ustvarjajo delovna mesta, posodobijo svoje strukture itd. V letu 2011 je veljavnih približno 1 500 avtonomnih opustitev in kvot, pri čemer je Komisija med nedavno recesijo gospodarstva v EU zaznala povečanje zahtevkov, kar dokazuje pomembnost te politike za industrijo Unije.

⁽¹⁾ UL L 253, 11.10.1993, str. 1.

2.5 Uporaba avtonomnih tarifnih opustitev za izdelke

- 2.5.1 Cilj tarifnih opustitev je podjetjem Unije omogočiti uporabo surovin, polizdelkov ali sestavnih delov, ki niso na voljo ali se ne proizvajajo v Uniji, z izjemo „končnih“ izdelkov.
- 2.5.2 Ne glede na odstavka 2.5.3. in 2.5.4. so „končni izdelki“ za namene tega sporočila blago z vsaj eno od naslednjih značilnosti:
- pripravljeno je za prodajo končnemu uporabniku, pri čemer se v Uniji zapakira za prodajo na drobno ali pa ne,
 - je razstavljeno končno blago,
 - ne bo znatno predelano ali spremenjeno ⁽¹⁾ ali
 - že ima bistveni značaj popolnega ali končnega izdelka.
- 2.5.3 Ker se proizvajalci Unije vse pogosteje ukvarjajo s sestavljanjem izdelkov, za katere so potrebni deli, ki so tehnično že zelo dovršeni, se nekateri zahtevani deli uporabljajo brez velikih sprememb in se zato lahko štejejo za „končne“ izdelke. Kljub temu se lahko tarifne opustitve v nekaterih primerih odobrijo za „končne“ izdelke, ki se uporabljajo kot sestavni deli v končnem izdelku, če je dodana vrednost takega postopka sestavljanja dovolj visoka.
- 2.5.4 V primeru opreme ali materiala, ki se uporablja v proizvodnem procesu, bi bilo mogoče uvesti tarifno opustitev (čeprav so taki izdelki običajno „končni“ izdelki), če sta ta oprema in material posebna in potrebna za proizvodnjo jasno prepoznavnih izdelkov in če tarifne opustitve ne ogrožajo konkurenčnih podjetij Unije.

2.6 Uporaba avtonomnih tarifnih kvot za izdelke

Vse določbe odstavka 2.5. se uporabljajo tudi za avtonomne tarifne kvote. Ribiški proizvodi so izključeni iz sistema tarifnih kvot, saj bodo morda zaradi vzporednega pregleda, ki temelji

tudi na njihovi občutljivosti, vključeni v dodaten predlog Komisije za uredbo Sveta o vzpostavitvi in upravljanju avtonomnih tarifnih kvot Skupnosti za nekatere ribiške proizvode.

2.7 Upravičenci do avtonomnih tarifnih opustitev in kvot

Avtonomne tarifne opustitve in kvote so namenjene podjetjem s proizvodnimi obrati v Uniji. Kadar je uporaba izdelka omejena na poseben namen, se ta uporaba spremlja v skladu s postopki, ki urejajo nadzor nad končno uporabo ⁽²⁾.

Posebna pozornost bo namenjena MSP. Ker bi lahko avtonomne tarifne opustitve in kvote olajšale internacionalizacijo MSP, bodo sprejete pobude za povečanje ozaveščenosti MSP o tem orodju. Kot je navedeno zgoraj, se bo učinek tega načrta na MSP ocenjeval v okviru širšega ocenjevanja, ki se bo začelo v letu 2012.

Medtem tarifne opustitve ne bi smele zajemati blaga, ki je predmet gospodarsko nepomembnega zneska dajatev.

2.8 Carinska unija s Turčijo

Za izdelke, za katere veljajo pravila carinske unije s Turčijo (vse blago, razen kmetijskih proizvodov in izdelkov, ki jih zajema Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo), veljajo enaka merila, saj so pravice in obveznosti Turčije v tem primeru podobne pravicam in obveznostim držav članic.

Turčija prav tako lahko vlaga zahtevke za tarifne opustitve in kvote, turški delegati pa lahko sodelujejo na zasedanjih skupine za gospodarsko-tarifna vprašanja (ETQG), na katerih delegati iz vseh držav članic in Komisije obravnavajo zahtevke. Turška proizvodnja se bo pri odločanju o uvedbi nove tarifne opustitve in izračunu ustreznih količin tarifnih kvot upoštevala enako kot proizvodnja Unije.

Potem ko Komisija preuči turške zahtevke za tarifno opustitev, se ti lahko vključijo v predlog, ki se predloži Svetu. Postopek odločanja o tarifnih kvotah je drugačen, ker tarifne kvote ne bodo vključene v uredbo Sveta. Te tarifne kvote na podlagi turških zahtevkov se bodo uporabljale le v Turčiji.

3. SPLOŠNE SMERNICE

Komisija namerava zaradi zgoraj navedenih razlogov ukrepati na spodnji način v predlogih Svetu in uredbah, ki jih lahko sprejme.

- 3.1 Glavni namen avtonomnih tarifnih opustitev in kvot je podjetjem Unije omogočiti uporabo surovin,

⁽¹⁾ Navodila o tem, kaj je znatna predelava ali sprememba, bodo vključena v seznam pravil v zvezi z določitvijo nepreferencialnega porekla, objavljen na naslednji spletni strani: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ – Prav tako se prepakiranje ne more šteti za bistveno predelavo ali spremembo.

⁽²⁾ Členi 291 do 300 Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93.

polizdelkov ali sestavnih delov brez obveznosti plačevanja običajnih dajatev, določenih v skupni carinski tarifi.

Vsi zahtevki za tarifne opustitve se najprej predložijo delegatom ETQG, ki preučijo njihovo ustreznost. Nato se zahtevki podrobno obravnavajo na treh zasedanjih ETQG, pri čemer se ukrepi predlagajo šele po preučitvi gospodarskih razlogov, na katerih temeljijo zahtevki.

Komisija bo svoje predloge (s katerimi se vsakih šest mesecev delno posodobijo sezname izdelkov, za katere veljajo tarifne opustitve, ali sezname izdelkov, za katere veljajo tarifne kvote) predložila Svetu 1. januarja in 1. julija, da se bodo upoštevali novi zahtevki ter tehnični ali gospodarski trendi v zvezi z izdelki in trgi.

3.2 Razen če interes Unije ne določa drugače, se ob upoštevanju mednarodnih obveznosti ukrepi tarifnih opustitev ali kvot ne predlagajo v naslednjih primerih:

— kadar se v Uniji proizvajajo enaki, enakovredni ali nadomestni izdelki v zadostnih količinah. To velja tudi v primerih, ko bi zaradi odsotnosti proizvodnje v Uniji ukrep lahko povzročil izkrivljanje konkurence med podjetji Unije na področju končnih izdelkov, v katere se zadevno blago vgradi, ali izdelkov povezanega sektorja,

— kadar zadevno blago pomeni končne izdelke, namenjene prodaji končnim potrošnikom, ki ne bodo znatno nadaljnje predelani ali ne bodo sestavni del večjega končnega izdelka, za katerega delovanje so nujni,

— kadar je uvoženo blago predmet sporazuma o izključni prodaji, s katerim se omejuje možnost uvoznikov Unije za nakup teh izdelkov od proizvajalcev iz tretjih držav,

— kadar se z blagom trguje med povezanimi strankami⁽¹⁾, ki imajo izključne pravice intelektualne lastnine (npr. imena znamk, modeli in patenti) do tega blaga,

— kadar prednosti ukrepa verjetno ne bodo prenesene na zadevne predelovalce ali proizvajalce Unije,

— kadar obstajajo drugi posebni postopki, ki jih lahko uporabljajo proizvajalci Unije (npr. aktivno oplemenitenje),

— kadar bo vlagatelj blago uporabljal le za trgovanje,

— kadar bi bila tarifna opustitev ali kvota v nasprotju s katero koli drugo politiko Unije (npr. drugi preferencialni dogovori, sporazumi o prosti trgovini, ukrepi trgovinske zaščite, količinske ali okoljske omejitve).

3.3 Kadar se v Uniji proizvajajo izdelki, ki so enaki ali enakovredni izdelku, ki naj bi se uvozil, ali ga nadomeščajo, vendar taka proizvodnja ni dovolj obsežna za izpolnjevanje zahtev vseh zadevnih predelovalnih ali proizvodnih podjetij, se lahko odobrijo tarifne kvote (omejene na količine, ki niso na voljo) ali delne tarifne opustitve.

Zahtevek za tarifno kvoto se lahko vloži kot tak ali je oblikovan na podlagi preučitve zahtevka za tarifno opustitev. V tem primeru se bo po potrebi upoštevala nastala škoda za katero koli proizvodno zmogljivost, ki bi lahko bila na voljo v Uniji.

3.4 Enakovrednost uvoženega izdelka in izdelka Unije se v čim večji meri oceni na podlagi objektivnih meril, pri čemer se ustrezno upoštevajo bistvene kemijske, fizične in tehnične značilnosti obeh izdelkov, njuna predvidena funkcija in komercialna uporaba ter zlasti njun način delovanja in njuna sedanja ali prihodnja razpoložljivost na trgu Unije.

Razlike v ceni med uvoženim izdelkom in izdelkom iz Unije se pri oceni ne upoštevajo.

3.5 V skladu z določbami prilog k temu sporočilu morajo zahtevke za tarifne opustitve ali kvote predložiti države članice v imenu predelovalnih ali proizvodnih družb iz Unije, ki so navedene z imenom in imajo ustrezno opremo za uporabo uvoženega blaga v proizvodnih procesih. Vlagatelji morajo navesti, da so pred kratkim od možnih dobaviteljev iz Unije dejansko poskušali pridobiti zadevno blago ali enakovredne ali nadomestne izdelke, vendar so bili pri tem neuspešni. V zahtevkih za tarifne kvote je treba v zahtevku navesti ime(-na) proizvajalca(-ev) Unije.

Vlagatelji morajo predložiti tudi informacije, ki bodo Komisiji omogočile preučitev njihovega zahtevka na podlagi meril iz tega sporočila. Zaradi praktičnih razlogov ni mogoče obravnavati zahtevkov, kadar znesek nepobrane carinske dajatve po ocenah ne presega 15 000 EUR na leto. Podjetja se lahko združijo, da dosežejo ta prag.

⁽¹⁾ Smernice v zvezi s pomenom povezanih strank so na voljo v členu 143 Uredbe Komisije (EGS) št. 2454/93 o določbah za izvajanje Uredbe Sveta (EGS) št. 2913/92 o carinskem zakoniku Skupnosti (UL L 253, 11.10.1993, str. 1).

- 3.6 Trenutne količine tarifnih kvot so vsak dan objavljene na spletnem portalu EUROPA na naslednji način: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm, nato kliknite „QUOTA“.

Na istem strežniku bodo objavljene tudi prečiščene priloge uredb o tarifnih opustitvah in kvotah, seznam novih zahtevkov ter naslovi odgovornih uprav držav članic.

4. UPRAVNE UREDITVE

Pridobljene izkušnje na tem področju kažejo, da najboljši način za upravljanje tega sektorja vključuje zbiranje zahtevkov na tak način, da se zagotovi, da začnejo odobrene tarifne opustitve in kvote ter spremembe veljati 1. januarja ali 1. julija vsako leto. S tem razvrščanjem se olajšujeta obravnava teh ukrepov v okviru TARIC (Tarif intégrée des Communautés européennes/integrirana tarifa Evropskih skupnosti) in posledično njihova uporaba v državah članicah. Zato si bo Komisija prizadevala za pravočasno predložitev svojih predlogov za tarifne opustitve in kvote Svetu, da bodo zadevne uredbe v *Uradnem listu Evropske unije* objavljene pred začetkom njihove uporabe.

4.1 Predložitev novih zahtevkov

- 4.1.1 Zahtevki se predložijo osrednjemu uradu v vsaki državi članici. Njihovi naslovi so na voljo na naslednji povezavi: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who Države članice morajo zagotoviti, da zahtevki izpolnjujejo pogoje iz tega sporočila in da so informacije v zahtevkih točne v vseh bistvenih vidikih. Države članice Komisiji pošljejo le zahtevke, ki izpolnjujejo pogoje iz tega sporočila.
- 4.1.2 Komisiji je treba zahtevke predložiti pravočasno, pri čemer je treba upoštevati čas, potreben za izvedbo postopka ocenjevanja in objave tarifne opustitve ali kvote. Roki, ki jih je treba upoštevati, so navedeni v Prilogi V k temu sporočilu.
- 4.1.3 Zahtevki se predložijo elektronsko kot Wordovi dokumenti z uporabo obrazcev iz Priloge I. Za pospešitev upravne in učinkovite obdelave zahtevkov je priporočljivo, da se zahtevkom v jeziku vlagatelja priloži angleška, francoska ali nemška različica (vključno z vsemi prilogi).
- 4.1.4 Vsem zahtevkom se priloži izjava, da izdelki niso predmet sporazuma o izključni prodaji (glej Prilogo II k temu sporočilu).

- 4.1.5 Zahtevke za tarifne opustitve in kvote Komisija preuči ob upoštevanju mnenja ETQG. Skupina na vsaj treh zasedanjih na krog (glej časovni razpored v Prilogi V k temu sporočilu) pod vodstvom Komisije obravnava zahtevke v skladu z zahtevami in naravo izdelkov, ki se bodo preučili.

- 4.1.6 Postopek iz odstavka 3.3. Sporočila vlagatelja ne odvezuje odgovornosti, da jasno navede, za kakšen ukrep vlaga zahtevek (tj. tarifna opustitev ali kvota), saj pri zahtevkih za kvote zahtevke vključuje tudi predvideno količino.

- 4.1.7 Opis izdelka mora vsebovati poimenovanja in besedilo kombinirane nomenklature, kadar ta niso ustrezna, pa imena Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO), mednarodna nelastniška imena (INN), imena Mednarodne zveze za čisto in uporabno kemijo (IUPAC), evropskega carinskega seznama kemijskih snovi (ECICS) ali barvnega indeksa (CI).

- 4.1.8 Uporabljene merske enote morajo biti enote kombinirane nomenklature, kadar dodatne merske enote ne obstajajo, pa enote mednarodnega sistema enot (SI). Kadar so za opis zahtevanega blaga potrebne preskusne metode in standardi, morajo biti te metode in standardi mednarodno priznani. Imena znamk, notranji standardi kakovosti družbe, specifikacije izdelkov, številke izdelkov ali podobni izrazi niso sprejemljivi.

- 4.1.9 Komisija lahko zahtevke zavrne, kadar zavajajoči opisi izdelkov niso popravljeni do drugega zasedanja ETQG.

- 4.1.10 Zahtevkom za tarifno opustitev ali kvoto mora biti priložena vsa zahtevana dokumentacija, potrebna za temeljito preučitev zadevnih ukrepov (listi s tehničnimi podatki, prospekti z navodili, prodajna literatura, statistični podatki, vzorci itd.). Komisija lahko, kadar se ji to zdi potrebno, od zadevne države članice zahteva predložitev vseh dodatnih informacij, povezanih z zahtevkom za tarifno opustitev, ki so po njenem mnenju bistveni za pripravo predloga Svetu.

Manjkajoče podatke in dokumentacijo lahko vlagatelj predloži do drugega zasedanja ETQG. Če jih do takrat

ne zagotovi, lahko Komisija zahtevek zavrne. Ugovore na te nepopolne zahteve je treba vložiti najpozneje med tretjim zasedanjem.

- 4.1.11 Če gre za zaupne informacije, je to treba jasno navesti in opredeliti stopnjo zaupnosti (tj. le za uporabo Komisije, za člane ETQG). Kljub temu lahko predsednik ETQG te informacije sporoči drugi državi članici ali službi Komisije na njeno izrecno zahtevo, vendar potrebuje izrecno dovoljenje predstavnika države članice, odgovorne za te informacije. Delegati ETQG in uradniki Komisije morajo sprejeti vse potrebne previdnostne ukrepe, da informacije ostanejo zaupne.

Vendar se zahtevek ne bo obravnaval, če katere koli informacije, bistvene za pregled ali obravnavo, ni mogoče predložiti zaradi katerega koli razloga (zlasti zaradi zaščite „zaupnih informacij družbe“, kot so proizvodni postopki, kemijske formule ali sestave itd.).

4.2 Predložitev zahtevkov za podaljšanje

- 4.2.1 Zahtevki se predložijo elektronsko kot Wordovi dokumenti z uporabo obrazcev iz Priloge III, in sicer osrednjemu uradu v vsaki državi članici (glej povezavo v odstavku 4.1.1.), ki zahteve preuči za zagotovitev, da izpolnjujejo pogoje iz tega sporočila. Države članice se na lastno odgovornost odločijo, kateri zahtevki se pošljejo Komisiji. Roki, ki jih je treba upoštevati, so navedeni v Prilogi V k temu sporočilu.
- 4.2.2 Upravni vidiki v zvezi z novimi zahtevki se smiselno uporabljajo za zahteve za podaljšanje.

4.3 Zahtevki za spremembe ukrepov ali povečanje količin tarifnih kvot

Zahtevki za spremembo opisa izdelka, za katerega velja tarifna opustitev ali kvota, se predložijo in obravnavajo dvakrat letno, pri čemer veljajo enaki roki kot za nove zahteve (glej Prilogo V).

Zahtevki za povečanje količine obstoječe tarifne kvote se lahko predložijo in sprejmejo kadar koli, kadar jih sprejme država članica, pa se objavijo v naslednji uredbi, tj. 1. januarja ali 1. julija. Roka za ugovore na te zahteve ni.

4.4 Naslov Komisije, na katerega je treba poslati zahteve:

Evropska komisija

Generalni direktorat za obdavčenje in carinsko unijo

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

Zahtevki, ki zadevajo druge oddelke Komisije, se pošljejo tem oddelkom.

4.5 Predložitev ugovorov

- 4.5.1 Ugovori se predložijo osrednjemu uradu v vsaki državi članici (glej povezavo v odstavku 4.1.1.), ki zahteve preuči za zagotovitev, da izpolnjujejo pogoje iz tega sporočila. Države članice se na lastno odgovornost odločijo, kateri ugovori se prek sistema CIRCA pošljejo članom ETQG in Komisiji.
- 4.5.2 Ugovori se predložijo elektronsko kot Wordovi dokumenti z uporabo obrazca iz Priloge IV. Roki, ki jih je treba upoštevati, so navedeni v Prilogi V k temu sporočilu.
- 4.5.3 Komisija lahko zavrne ugovor, kadar je ugovor poslan prepozno, obrazec ni v celoti izpolnjen, se ne zagotovijo zahtevani vzorci, stiki med družbo, ki zahtevku nasprotuje, in družbo, ki je zahtevek vložila, niso vzpostavljeni pravočasno (pribl. 15 delovnih dni) ali pa obrazec z ugovorom vsebuje zavajajoče ali netočne informacije.
- 4.5.4 Kadar družba, ki je vložila ugovor, in družba, ki je vložila zahtevek, ne moreta komunicirati (npr. pravo o konkurenci), Generalni direktorat Komisije za obdavčevanje in carinsko unijo deluje kot nepristranski razsodnik. Kadar je to priporočljivo, sodelujejo drugi oddelki Komisije.
- 4.5.5 Država članica, ki deluje v imenu vlagatelja, mora zagotoviti vzpostavitev stikov med družbama, kar mora tudi dokazati, če tako zahteva Komisija ali člani ETQG.

PRILOGA I

Obrazec za:

ZAHTEVEK ZA TARIFNO OPUSTITEV/TARIFNO KVOTO (neustrezen ukrep črtati)

(Država članica:)

Del I

(objavi se na spletni strani GD TAXUD)

1. Oznaka kombinirane nomenklature:
2. Natančno poimenovanje izdelka ob upoštevanju kriterijev carinske tarife:
Le za kemične proizvode (zlasti poglavji 28 in 29 kombinirane nomenklature):
3. (i) Št. CUS (referenčna številka evropskega carinskega seznama kemijskih snovi):
(ii) Št. CAS (karakteristična številka po mednarodnem seznamu Službe za izmenjavo kemijskih izvlečkov):
(iii) Druge št.:

ZAHTEVEK ZA TARIFNO OPUSTITEV/TARIFNO KVOTO (neustrezen ukrep črtati)

(Država članica:)

Del II

(za člane ETQG)

4. Dodatne informacije, vključno s trgovskim poimenovanjem, načinom delovanja, namembnostjo uvoženega izdelka, vrsto izdelka, v katerega se vgradi, in končno uporabo tega izdelka:
Le za kemične proizvode:
5. Strukturna formula:
6. Izdelki so patentirani:
Da/ne
Če so patentirani, številka patenta in organa izdaje:
7. Izdelki so predmet protidampinškega/protisubvencijskega ukrepa:
Da/ne
Če so predmet takega ukrepa, dodatna razlaga, zakaj se zahteva tarifna opustitev/kvota:
8. Imena in naslovi znanih podjetij v EU, s katerimi se posvetuje glede dobave enakih, enakovrednih ali nadomestnih izdelkov (obvezno za zahteve za kvoto):
Datum in rezultati teh posvetovanj:
Razlogi za neustreznost izdelkov teh podjetij za predvideni namen:
9. Izračun količine tarifnih kvot
Letna poraba vlagatelja:
Letna proizvodnja v EU:
Zahtevana količina tarifnih kvot:
10. Posebne opombe
(i) navedba podobnih tarifnih opustitev ali kvot:
(ii) navedba obstoječe zavezujoče tarifne informacije:
(iii) druge pripombe:

ZAHTEVEK ZA TARIFNO OPUSTITEV/TARIFNO KVOTO (neustrezen ukrep črtati)

(Država članica:)

Del III

(le za Komisijo)

11. Zahtevek predložil:

Naslov:

Tel./Faks:

E-naslov:

12. Predvideni letni uvoz za leto 20XX (prvo leto obdobja veljavnosti, za katero se vlaga zahtevek):

— vrednost (v EUR):

— količina (v teži in, če je primerno, v dodatni merski enoti za zadevno oznako KN):

13. Tekoči uvoz (za leto 20XX – 2 leti) (leto pred letom, v katerem se vloži zahtevek):

— vrednost (v EUR):

— količina (v teži in, če je primerno, v dodatni merski enoti za zadevno oznako KN):

14. Veljavna stopnja dajatve v času predložitve zahtevka (vključno s preferencialnimi sporazumi, sporazumi o prosti trgovini, če obstajajo za poreklo zahtevanega blaga):

Stopnja dajatve tretje države:

Veljavna preferencialna stopnja dajatve: da/ne (če obstaja, stopnja dajatve: ...)

15. Ocena nepobranih carinskih dajatev (v EUR) na letni ravni:

16. Poreklo blaga, za katerega se vlaga zahtevek:

Ime proizvajalca zunaj EU:

Država:

17. Imena in naslovi uporabnika v EU:

Naslov:

Tel./Faks:

E-naslov:

18. Izjava zainteresirane strani, da uvoženi izdelki niso predmet sporazuma o izključni prodaji (priložiti na posebnem listu – glej Prilogo II k temu sporočilu) (obvezno)

Priloge (prospekti s podatki o izdelkih, prospekti z navodili, brošure itd.)

Število strani:

Opomba: Če so katere koli informacije iz dela I ali II zaupne narave, morajo biti dodani ločeni listi, na katerih mora biti jasna oznaka, da so zaupni. Stopnjo zaupnosti je treba navesti tudi na naslovni strani.

PRILOGA II

Obrazec za:**IZJAVA O NEOBSTOJU SPORAZUMA O IZKLJUČNI PRODAJI (*)**

Ime:

Naslov:

Tel./Faks:

E-naslov:

Ime in funkcija podpisnika:

V imenu (ime družbe) izjavljam, da naslednji izdelki

(opis izdelkov)

niso predmet sporazuma o izključni prodaji.

(Podpis, datum)

(*) Sporazumi o izključni prodaji so vsi sporazumi, ki družbe, ki niso vlagatelj, ovirajo pri uvozu zadevnih izdelkov.

PRILOGA III

Obrazec za:

ZAHTEVK ZA PODALJŠANJE TARIFNE OPUSTITVE

(Država članica:)

Del I

(javno)

Oznaka kombinirane nomenklature (KN) ali oznaka TARIC:

Natančno poimenovanje izdelka:

Del II

Zahtevek predložen za (ime in naslov uvoznika/uporabnika v EU):

Veljavna stopnja dajatve v času predložitve zahtevka (vključno s preferencialnimi sporazumi, sporazumi o prosti trgovini, če obstajajo za poreklo zahtevanega blaga):

Uvoz (leto 20XX, prvo leto novega obdobja veljavnosti, za katero se vlaga zahtevek):

— vrednost (v EUR):

— količina (v teži in, če je primerno, v dodatni merski enoti za zadevno oznako KN):

Ocena nepobranih carinskih dajatev (v EUR) na letni ravni:

PRILOGA IV

Obrazec za:**UGOVOR NA ZAHTEVEK ZA TARIFNO OPUSTITEV/TARIFNO KVOTO** (neustrezen ukrep črtati)

(Država članica:)

Del I

Zahtevek št.:

Oznaka KN:

Opis blaga:

Delovna št.:

☐ Blago se trenutno proizvaja v Uniji ali Turčiji in je na voljo na trgu.☐ V Uniji ali Turčiji so trenutno na voljo enakovredni ali nadomestni izdelki.

Pojasnila (razlike, zakaj in kako lahko nadomesti izdelek, za katerega se vlaga zahtevek):

Priložiti je treba liste s tehničnimi podatki, ki dokazujejo značaj in kakovost ponujenega izdelka.

☐ Drugo:

Kompromisni predlog (pojasnila):

Prenos v tarifno kvoto:

Predlagana količina tarifne kvote:

Delna tarifna opustitev:

Predlagana stopnja dajatve:

Drugi predlogi:

Opombe:

Družba, ki proizvaja enak, enakovreden ali nadomesten izdelek v EU ali Turčiji:

Ime družbe:

Kontaktna oseba:

Naslov:

Tel.:

Faks:

E-naslov:

Ime znamke izdelka:

UGOVOR NA ZAHTEVEK ZA TARIFNO OPUSTITEV/TARIFNO KVOTO (neustrezen ukrep črtati)

(Država članica:)

Del II

Proizvodna zmogljivost (na voljo za trg, npr. ni omejena interno ali s pogodbami):

Zdaj:

V naslednjih šestih mesecih:

PRILOGA V

Časovni razpored za upravljanje zahtevkov za avtonomne tarifne opustitve in kvote

(a) Novi zahtevki in ponovno predloženi zahtevki

	Januarski krog	Juljski krog
Začetek veljavnosti zahtevanih tarifnih opustitev ali kvot	1.1.20xx	1.7.20xx
Zahtevke je treba predložiti Komisiji najpozneje do	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Prvo zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 20.4.20xx-1 in 15.5.20xx-1	med 20.10.20xx-1 in 15.11.20xx-1
Drugo zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 5.6.20xx-1 in 15.6.20xx-1	med 5.12.20xx-1 in 20.12.20xx-1
Tretje zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 5.7.20xx-1 in 15.7.20xx-1	med 20.1.20xx in 30.1.20xx
Dodatno zasedanje ETQG (neobvezno), na katerem se obravnavajo zahtevki	med 1.9.20xx-1 in 15.9.20xx-1	med 15.2.20xx in 28.2.20xx
Ugovore na nove zahtevke je treba predložiti v pisni obliki najpozneje do	Drugo zasedanje ETQG	
Ugovore na veljavne ukrepe je treba predložiti v pisni obliki najpozneje do	Prvo zasedanje ETQG	

(b) Zahtevki za podaljšanje

Datum za podaljšanje veljavnih tarifnih opustitev	1.1.20xx
Zahtevke je treba predložiti Komisiji najpozneje do	15.4.20xx-1
Prvo zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 20.4.20xx-1 in 15.5.20xx-1
Drugo zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 5.6.20xx-1 in 15.6.20xx-1
Tretje zasedanje ETQG, na katerem se obravnavajo zahtevki	med 5.7.20xx-1 in 15.7.20xx-1
Ugovore na podaljšanje je treba predložiti v pisni obliki najpozneje do	Prvo zasedanje ETQG

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE
UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾**12. decembra 2011**

(2011/C 363/03)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,3251	AUD avstralski dolar	1,3104
JPY japonski jen	103,12	CAD kanadski dolar	1,3576
DKK danska krona	7,4361	HKD hongkonški dolar	10,3109
GBP funt šterling	0,84800	NZD novozelandski dolar	1,7293
SEK švedska krona	9,0525	SGD singapurski dolar	1,7193
CHF švicarski frank	1,2349	KRW južnokorejski won	1 523,48
ISK islandska krona		ZAR južnoafriški rand	10,9105
NOK norveška krona	7,7015	CNY kitajski juan	8,4284
BGN lev	1,9558	HRK hrvaška kuna	7,4975
CZK češka krona	25,578	IDR indonezijska rupija	11 987,73
HUF madžarski forint	305,16	MYR malezijski ringit	4,1946
LTL litovski litas	3,4528	PHP filipinski peso	57,842
LVL latvijski lats	0,6979	RUB ruski rubelj	41,8289
PLN poljski zlot	4,5395	THB tajski bat	41,277
RON romunski leu	4,3491	BRL brazilski real	2,4068
TRY turška lira	2,4687	MXN mehiški peso	18,2660
		INR indijska rupija	70,0470

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

V

(Objave)

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

EVROPSKA KOMISIJA

Obvestilo o bližnjem izteku nekaterih protidampinških ukrepov

(2011/C 363/04)

1. V skladu s členom 11(2) Uredbe Sveta (ES) št. 1225/2009 z dne 30. novembra 2009 ⁽¹⁾ o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske skupnosti, Evropska komisija obvešča, da se bodo spodaj navedeni protidampinški ukrepi iztekli na datum iz razpredelnice, razen če bo uveden pregled v skladu z naslednjim postopkom.

2. Postopek

Proizvajalci Unije lahko vložijo pisni zahtevek za pregled. Ta zahtevek mora vsebovati zadostne dokaze, da bi se damping in škoda zaradi izteka ukrepov verjetno nadaljevala ali ponovila.

Če se Komisija odloči za pregled zadevnih ukrepov, se uvoznikom, izvoznikom, predstavnikom države izvoznice in proizvajalcem Unije omogoči, da podrobneje razložijo, spodbijajo ali komentirajo zadeve, opisane v zahtevku za pregled.

3. Rok

Proizvajalci Unije lahko na podlagi navedenega kadar koli po objavi tega obvestila vložijo pisni zahtevek za pregled, ki ga mora Evropska komisija (naslov: European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles/Brussel, Belgique/België ⁽²⁾) prejeti vsaj tri mesece pred datumom iz razpredelnice.

4. To obvestilo je objavljeno v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 1225/2009.

Izdelek	Država porekla ali izvoza	Ukrepi	Sklic	Datum izteka veljavnosti ⁽¹⁾
Železne ali jeklene vrvi in kablji	Ruska federacija	Protidampinška dajatev	Uredba Sveta (ES) št. 1279/2007 (UL L 285, 31.10.2007, str. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ Ukrep se izteče ob polnoči na dan, naveden v tem stolpcu.

⁽¹⁾ UL L 343, 22.12.2009, str. 51.

⁽²⁾ Faks +32 22956505.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

EVROPSKA KOMISIJA

DRŽAVNA POMOČ – NEMČIJA

Državna pomoč SA.32009 (11/C) (prej 10/N) – VNP – Pomoč podjetju BMW Leipzig

Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) PDEU

(Besedilo velja za EGP)

(2011/C 363/05)

Z dopisom v verodostojnem jeziku z dne 13. julija 2011 na straneh, ki sledijo temu povzetku, je Komisija uradno obvestila Nemčijo o svoji odločitvi, da začne postopek na podlagi člena 108(2) PDEU v zvezi z navedeno pomočjo.

Zainteresirane strani lahko v enem mesecu od dneva objave tega povzetka in dopisa, ki mu sledi, predložijo svoje pripombe o pomoči, v zvezi s katero Komisija začne postopek, na naslov:

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

Te pripombe se pošljejo Nemčiji. Zainteresirana stran, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svoje identitete in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA

OPIS UKREPA IN NALOŽBENEGA PROJEKTA

Nemški organi so 30. novembra 2010 priglasili regionalno pomoč podjetju BMW AG za naložbo v Leipzigu v Nemčiji, tj. območju, ki prejema pomoč na podlagi nemškega programa regionalne pomoči, katerega standardna zgornja meja regionalne pomoči za velika podjetja je v času priglasiitve znašala 30 odstotkov bruto ekvivalenta dotacije.

Cilj projekta je razširitev sedanjega proizvodnega obrata, saj podjetje BMW namerava zgraditi nov proizvodni objekt za proizvodnjo električnih avtomobilov s plastičnimi karoserijami, ojačanimi z ogljikovimi vlakni, ki so povsem inovativni proizvodi, ki se v preteklosti niso proizvajali. Naložba zadeva dva modela: Mega City Vehicle i3 in športni model i8. Model Mega

City Vehicle (Mega City Vehicle — MCV) je električno vozilo na akumulatorski pogon (Battery Electric Vehicle — BEV), kar pomeni, da ga v celoti poganja električna energija iz akumulatorja. Športni model je hibridno električno vozilo z možnostjo polnjenja akumulatorja prek vtičnice (Plug-in Hybrid Electric Vehicle — PHEV), ki je poleg akumulatorja opremljeno tudi z majhnim, vendar učinkovitim motorjem z notranjim zgorevanjem.

Naložba se je začela leta 2009, njen zaključek pa je predviden za obdobje 2013/2014. Sedanja neto vrednost upravičenih naložbenih stroškov projekta znaša 368,01 milijona EUR. Sedanja neto vrednost predlaganega zneska pomoči v višini 46 milijona EUR pomeni intenzivnost pomoči v višini 12,5 % in je torej pod veljavno zgornjo mejo intenzivnosti pomoči 13,5 %.

OCENA ZDRUŽLJIVOSTI UKREPA POMOČI

Pomoč izpolnjuje vsa standardna merila združljivosti, ki se uporabljajo za regionalno pomoč

Vendar lahko Komisija na podlagi Smernic o državni regionalni pomoči (v nadaljnjem besedilu: Smernice) ⁽¹⁾ v okviru predhodnega pregleda odobri državno pomoč za velike naložbene projekte, ki jo je treba priglasiti posamično, le v primeru uspešnih rezultatov preizkusov tržnega deleža in povečanja zmogljivosti na slabo delujočem trgu (preizkusa iz točke 68(a) in (b)).

Po podatkih Nemčije bi bilo treba priglašeni naložbeni projekt izvesti iz preizkusov iz točke 68(a) in (b) Smernic na podlagi opombe št. 65 Smernic, ki določa to izvzetje za upravičence do pomoči, ki vzpostavljajo nov proizvodni trg. Komisija priznava inovativnost električnih avtomobilov s plastičnimi karoserijami, ojačanimi z ogljikovimi vlakni, ker pa podjetje BMW ni niti edini niti prvi proizvajalec takih vozil, Komisija dvomi, ali opomba velja za podjetje BMW, in poziva zainteresirane strani k predložitvi pripomb v zvezi s tem vprašanjem. Komisija je izvedla preizkusa za namen predhodnega pregleda, vendar bo vprašanje ponovno obravnavala v okviru formalne preiskave.

Upoštevni proizvodni in geografski trg na podlagi točke 68(a) Smernic

Ker je to prvi priglašen primer regionalne pomoči za inovativna električna potniška vozila (BEV/PHEV) s plastičnimi karoserijami, ojačanimi z ogljikovimi vlakni, je imela Komisija pri določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga resne težave. Zlasti ni mogla zavzeti dokončnega stališča o tem, ali trg za električne avtomobile pomeni neodvisen proizvodni trg ali pa je del skupnega trga potniških avtomobilov ne glede na način pogona. Po eni strani Komisija opozarja, da med električnim avtomobilom s plastično karoserijo, ojačano z ogljikovimi vlakni, ter običajnim avtomobilom z motorjem z notranjim zgorevanjem in kovinsko karoserijo ni nadomestljivosti z vidika ponudbe, ker se proizvajata na ločenih proizvodnih linijah, ki vključujejo različne proizvodne cikle in pri katerih se uporabljajo popolnoma različne tehnologije. Poleg tega se vzorci in značilnosti trga za električne avtomobile razlikujejo od trga avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem. Po drugi strani Komisija kljub znatno višji ceni električnih avtomobilov opozarja na določeno stopnjo nadomestljivosti z vidika povpraševanja.

Druga težava, s katero je bila Komisija soočena pri opredelitvi upoštevnega proizvodnega trga, je bila razvrstitev električnih avtomobilov v različne segmente trga potniških avtomobilov, ki so bili v preteklosti vzpostavljeni za avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Komisija je za določitev upoštevnega geografskega trga proučila razlike med značilnostmi trga električnih avtomobilov in trga avtomobilov z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki kažejo,

da je trg električnih avtomobilov verjetno večji od EGP, vendar ni mogla zavzeti dokončnega stališča.

Komisija na podlagi navedenega poziva tretje osebe k predložitvi pripomb o naslednjih vprašanjih:

- (a) opredelitev upoštevnega proizvodnega trga: ločen trg za električne avtomobile ali del skupnega trga potniških avtomobilov; ločen trg za PHEV tipa i8 ali njihova vključitev na trg električnih avtomobilov skupaj z BEV; način razvrstitve električnih avtomobilov v segmente, vzpostavljene za avtomobile z motorjem z notranjim zgorevanjem, ali določitev podlage za novo razdelitev električnih avtomobilov;
- (b) opredelitev upoštevnega geografskega trga za električne avtomobile glede na trgovinske tokove in ovire v trgovini, zlasti v primerjavi s potniškimi avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem.

Preizkus tržnega deleža na podlagi točke 68(a) Smernic

Države članice morajo v okviru tega preizkusa dokazati, da tržni delež upravičenca do ukrepa pomoči, odobrenega za velik naložbeni projekt, ne znaša več kot 25 % tržnega deleža upoštevnega proizvodnega in geografskega trga pred naložbo in/ali po njej.

Ker Komisija ni mogla zavzeti dokončnega stališča o določitvi upoštevnega proizvodnega in geografskega trga, je preizkus tržnega deleža izvedla na vseh verjetnih trgih: vseh trgih potniških avtomobilov (vključno z BEV in PHEV) na splošno, vseh trgih potniških avtomobilov v segmentih B, C, D, F in v kombiniranem segmentu C/D (ker je glede na razdelitev po dolžini, ki jo uporablja podjetje Global Insight, model MCV mogoče uvrstiti v segmenta B in C ter po ceni v segment D, športni model pa v segment F), trgu električnih avtomobilov (za BEV/PHEV skupaj in ločeno) ter na obeh geografskih ravneh, tj. na svetovni ravni in ravni EGP. Viri tržnih podatkov o avtomobilih z motorjem z notranjim zgorevanjem so temeljili predvsem na informacijah Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov (ACEA), o trgu električnih avtomobilov pa na študijah banke Deutsche Bank (2008) in skupine Boston Consulting Group. Komisija opozarja, da so bile napovedi za trg električnih avtomobilov za obdobje okoli leta 2015 precej zadržane, saj je bilo predvideno, da bo leta 2015 trg električnih avtomobilov dosegel 1 % skupnega trga potniških avtomobilov, in poziva zainteresirane strani k predložitvi pripomb o morebitnem razvoju trga.

Ker na podlagi razpoložljivih podatkov tržni delež BMW na nekaterih verjetnih trgih presega 25 %, Komisija v skladu s točko 68 Smernic ne more sprejeti odločitve o združljivosti ukrepa s predhodnim pregledom in mora začeti formalno preiskavo na podlagi člena 108(2) PDEU. Komisija poziva zainteresirane strani k predložitvi pripomb.

⁽¹⁾ UL C 54, 4.3.2006, str. 13.

Če Komisija na podlagi pripomb, predloženih v odgovor na začetek formalne preiskave, ne bi mogla brez kakršnega koli dvoma ugotoviti, da je pomoč mogoče izvzeti iz uporabe preizkusov iz točke 68 Smernic na podlagi določb iz opombe št. 65 Smernic ali da sta preizkusa iz točke 68(a) in (b) upoštevana, bo izvedla podrobno oceno naložbenega projekta na podlagi Sporočila Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte ⁽²⁾.

Države članice in zainteresirane strani so pozvane, da v svojih pripombah v zvezi s sklepom o začetku postopka zagotovijo vse informacije, ki so potrebne za izvedbo te podrobne ocene, ter predložijo ustrezne informacije in dokumentacijo, kot je navedeno v navedenem sporočilu o podrobni oceni.

BESEDILO DOPISA

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

1. VERFAHREN

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

2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHILFEMAßNAHME

2.1 Ziel

3. Im Rahmen der Förderung der regionalen Entwicklung will Deutschland der BMW AG (im Folgenden: „BMW“) eine regionale Investitionsbeihilfe mit einem abgezinsten

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

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

2.2 Beihilfeempfänger

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

Tabelle: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabelle: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Sporočilo Komisije o merilih za podrobno oceno regionalne pomoči za velike naložbene projekte (UL C 223, 16.9.2009, str. 3).

⁽³⁾ ABL C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

2.3 Das Investitionsvorhaben

2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

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

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

(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

12. Im September 2007, d. h. innerhalb von drei Jahren vor Aufnahme der Arbeiten am angemeldeten Vorhaben, begann ein früheres Investitionsvorhaben im Leipziger Werk, für das eine Regionalbeihilfe gewährt wurde. Die beihilfefähigen Kosten des Vorhabens betrugen 100 Mio. EUR, und die auf der Grundlage von Gruppenfreistellungsregelungen gewährte Beihilfe belief sich auf 12,5 Mio. EUR.
13. Die Investition hatte die Herstellung von Pressteilen sowie Türen und Klappen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (für die Modelle 1er und X1) zum Ziel. Die Produktionstechnologien und auch die Bauteile für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterscheiden sich erheblich von denjenigen für das angemeldete Elektrofahrzeug: Ein konventionelles Auto mit Verbrennungsmotor besteht beispielsweise aus ca. 250-300 Blech- oder Aluminiumteilen, die zusammengeschweißt werden, während bei einem Elektrofahrzeug die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff rund 30 Kunststoffteile umfasst, die zusammengeklebt werden. Es sind keine Bauteile aus Metall, kein Pressen oder Schweißen erforderlich.

2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

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

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

2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

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

2.6 Die Beihilfemaßnahme

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

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

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

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

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

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

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

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

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

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

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

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.1 Betreffendes Produkt

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

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

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

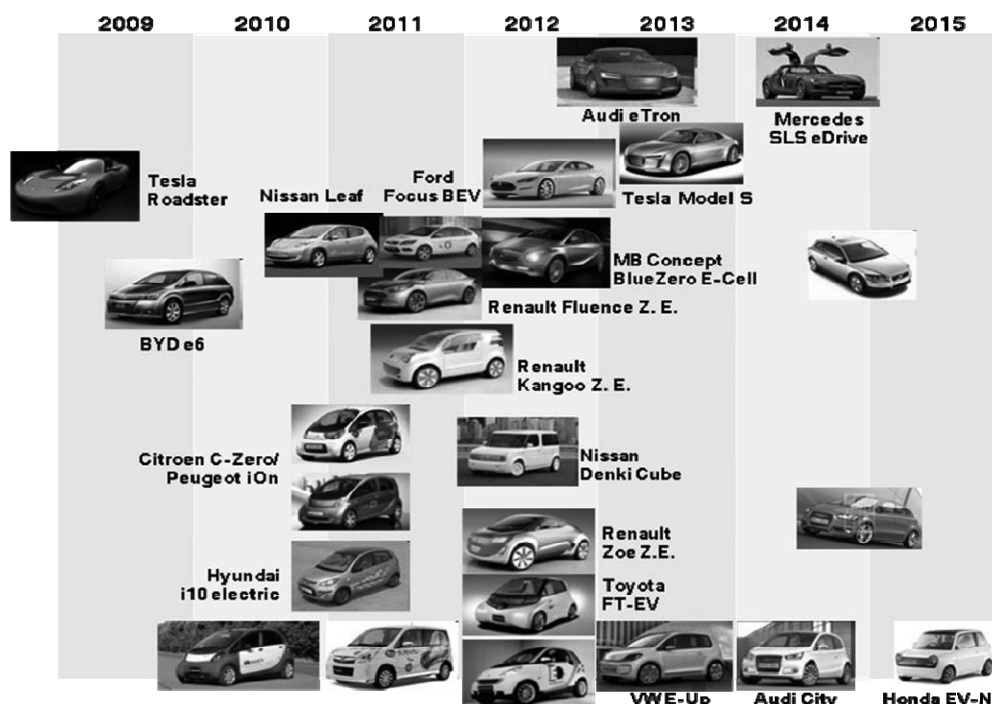
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

95. Diese Überprüfung kann für den Elektrofahrzeugmarkt nicht durchgeführt werden, da er 2008 noch nicht existierte. Es kann jedoch mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass das Wachstum auf diesem Markt unterdurchschnittlich ist.
96. Für den konventionellen Kfz-Markt hat Deutschland jedoch Angaben über die mittlere jährliche Wachstumsrate für den sichtbaren Verbrauch auf dem Pkw-Gesamtmarkt ohne Segmentaufteilung, getrennt für die Segmente B, C und D sowie für die kombinierten Segmente C/D und E2/F⁽²⁰⁾ vorgelegt. Die Daten für den Bezugszeitraum 2003-2008 betreffen nicht den EWR sondern nur die EU-27 und stammen vom Dachverband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) und EUROSTAT.
97. Die für den Bezugszeitraum 2003-2008 angegebenen Wachstumsraten belegen eindeutig, dass die analysierten Märkte unterdurchschnittlich wachsen oder sogar schrumpfen, wobei sich die Lage in anderen betroffenen Segmenten voraussichtlich nicht davon unterscheidet: - 0,55 % auf dem Pkw-Gesamtmarkt, - 1,65 % im B-Segment, 0,8 % im C-Segment, - 4,66 % im D-Segment, - 1,73 % im E2/F-Segment und - 1,25 % im kombinierten C/D-Segment. Im selben Zeitraum war die mittlere jährliche Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts im EWR eindeutig höher: 2,17 % nominal in EUR und 0,86 % real (die entsprechenden Wachstumsraten für die EU-27 liegen bei 2,11 % und 0,85 %).

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

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

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

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

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

3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

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

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

4. BESCHLUSS

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

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

DRUGI AKTI

EVROPSKA KOMISIJA

Informativno obvestilo v skladu s členom 10(3)(c) Uredbe Sveta (ES) št. 732/2008**Države, upravičene do posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje od 1. januarja 2012**

(2011/C 363/06)

Uredba Sveta (ES) št. 732/2008 z dne 22. julija 2008 o uporabi sheme splošnih tarifnih preferencialov v obdobju od 1. januarja 2009 ⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: Uredba), razširjena z Uredbo (EU) št. 512/2011 ⁽²⁾, določa posebni spodbujevalni režim za trajnostni razvoj in dobro upravljanje „GSP+“. Člen 9(1)(a)(iii) Uredbe določa možnost dodelitve GSP+ od 1. januarja 2012 državam v razvoju, ki so do 31. oktobra 2011 predložile zahtevek v zvezi s tem.

Komisija je do 31. oktobra 2011 prejela zahtevek Republike Zelenortski otoki za dodelitev posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje od 1. januarja 2012. Komisija ga je preučila v skladu s členom 10(1) Uredbe in 9. decembra 2011 sprejela Izvedbeni sklep Komisije 2011/830 o državah upravičenkah, ki so upravičene do posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje od 1. januarja 2012, kakor je določeno v Uredbi Sveta (ES) št. 732/2008 ⁽³⁾, s katerim dodeljuje GSP+ Republiki Zelenortski otoki od 1. januarja 2012 do 31. decembra 2013 ali do datuma iz naslednje uredbe, pri čemer se upošteva datum, ki nastopi prej.

Državam, ki jim je bil v skladu s členom 9(3) Uredbe z Odločbo Komisije 2008/938/ES z dne 9. decembra 2008 o seznamu držav upravičenk, ki so upravičene do posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2011 ⁽⁴⁾, kakor je bila spremenjena z Odločbo Komisije 2009/454/ES ⁽⁵⁾, in s Sklepom Komisije 2010/318/EU z dne 9. junija 2010 o državah upravičenkah, ki so upravičene do posebnega spodbujevalnega režima za trajnostni razvoj in dobro upravljanje od 1. julija 2010 do 31. decembra 2011 ⁽⁶⁾, dodeljen GSP+, ni bilo treba ponovno predložiti zahtevka za GSP+ v skladu s členom 9(1)(a)(iii) in so še naprej upravičene do ugodnosti iz GSP+.

⁽¹⁾ UL L 211, 6.8.2008, str. 1.

⁽²⁾ Uredba (EU) št. 512/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o spremembah Uredbe Sveta (ES) št. 732/2008 z dne 22. julija 2008 o uporabi sheme splošnih tarifnih preferencialov v obdobju od 1. januarja 2009 do 31. decembra 2011, (UL L 145, 31.5.2011, str. 28).

⁽³⁾ UL L 329, 13.12.2011, str. 19.

⁽⁴⁾ UL L 334, 12.12.2008, str. 90.

⁽⁵⁾ UL L 149, 12.6.2009, str. 78.

⁽⁶⁾ UL L 142, 10.6.2010, str. 10.

Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL