

Official Journal

of the European Union

C 363



English edition

Information and Notices

Volume 54

13 December 2011

<u>Notice No</u>	<u>Contents</u>	<u>Page</u>
	I <i>Resolutions, recommendations and opinions</i>	
	OPINIONS	
	European Data Protection Supervisor	
2011/C 363/01	Opinion of the European Data Protection Supervisor on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning customs enforcement of intellectual property rights	1
	II <i>Information</i>	
	INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES	
	European Commission	
2011/C 363/02	Communication from the Commission concerning autonomous tariff suspensions and quotas	6

EN

Price:
EUR 3

(Continued overleaf)

IV *Notices*

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

European Commission

2011/C 363/03	Euro exchange rates	18
---------------	---------------------------	----

V *Announcements*

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMMON COMMERCIAL POLICY

European Commission

2011/C 363/04	Notice of the impending expiry of certain anti-dumping measures	19
---------------	---	----

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION POLICY

European Commission

2011/C 363/05	State aid — Germany — State aid SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aid to BMW Leipzig — Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the TFEU ⁽¹⁾	20
---------------	--	----

OTHER ACTS

European Commission

2011/C 363/06	Information notice pursuant to Article 10(3)(c) of Council Regulation (EC) No 732/2008 — Countries benefiting from the special incentive arrangement for sustainable development and good governance from 1 January 2012	34
---------------	--	----



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

I

(Resolutions, recommendations and opinions)

OPINIONS

EUROPEAN DATA PROTECTION SUPERVISOR

Opinion of the European Data Protection Supervisor on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning customs enforcement of intellectual property rights

(2011/C 363/01)

THE EUROPEAN DATA PROTECTION SUPERVISOR,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 16 thereof,

Having regard to the Charter of Fundamental Rights of the European Union, and in particular Articles 7 and 8 thereof,

Having regard to Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data ⁽¹⁾,

Having regard to Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data ⁽²⁾, and in particular its Article 28(2),

HAS ADOPTED THE FOLLOWING OPINION:

1. INTRODUCTION

1. On 24 May 2011, the Commission adopted a proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council concerning customs enforcement of intellectual property rights (hereinafter 'the proposal').

⁽¹⁾ OJ L 281, 23.11.1995, p. 31 (hereinafter 'Directive 95/46/EC').

⁽²⁾ OJ L 8, 12.1.2001, p. 1.

1.1. Consultation of the EDPS

2. The proposal was sent by the Commission to the EDPS on 27 May 2011. The EDPS understands this communication as a request to advise Community institutions and bodies, as foreseen in Article 28(2) of Regulation (EC) No 45/2001 of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (hereinafter 'Regulation (EC) No 45/2001'). Previously ⁽³⁾, before the adoption of the proposal, the EDPS was given the possibility by the Commission to provide informal comments. The EDPS is pleased with the process, which has helped to improve the text from a data protection point of view at an early stage. Some of those comments have been taken into account in the proposal. The EDPS welcomes the reference to the present consultation in the preamble of the proposal.

3. The EDPS nevertheless would like to highlight some elements which could still be ameliorated in the text from a data protection perspective.

1.2. General background

4. The proposal sets out the conditions and procedures for action by customs authorities where goods suspected of having infringed an intellectual property right are or should have been subject to customs supervision within the territory of the European Union. It is meant to bring improvements to the legal framework established by Regulation (EC) No 1383/2003 ⁽⁴⁾, which it will replace.

⁽³⁾ In April 2011.

⁽⁴⁾ Council Regulation (EC) No 1383/2003 of 22 July 2003 concerning customs action against goods suspected of infringing certain intellectual property rights and the measures to be taken against goods found to have infringed such rights (OJ L 196, 2.8.2003, p. 7).

5. In particular, it establishes the procedure through which right holders can apply to require the customs department of a Member State to take action in that Member State ('national application') or the customs departments of more than one Member State to take action in each and respective Member State ('EU application'). In this context, to 'take action' means to suspend the release of the goods or to organise their detention by the customs authorities. It also establishes the process through which the relevant customs departments take a decision on the application, the actions that the customs authorities (or offices)⁽⁵⁾ should consequently take (i.e. suspension of the release, detention or destruction of goods) and the connected rights and obligations.
6. In this context, processing of personal data takes place in various ways: when the right holder submits its application to the customs authority⁽⁶⁾ (Article 6); when the application is transmitted to the Commission (Article 31); when the customs authorities' decision is transmitted to the different competent customs offices (Article 13(1)) and, in case of EU application, to the other Member States' customs authorities (Article 13(2)).
7. The processing of data provided by the draft regulation does not only cover the personal data of the holder of the right in the context of the transfer of applications and decisions from right holders to custom authorities, between the Member States and between Member States and the Commission. For instance, according to Article 18(3), the customs authorities shall, upon request of the holder of the decision, provide him the names and addresses of the consignor, consignee, the declarant or holder of the goods⁽⁷⁾ as well as other information related to the goods. In this case, therefore, personal data about other data subjects (consignor, consignee and holder of the goods can be natural or legal persons) are processed and, upon request, transmitted by the national customs authority to the right holder.
8. Although not explicitly indicated in the text of the proposal, when looking at the currently applicable Implementing Commission Regulation (EC) No 1891/2004⁽⁸⁾ — which includes the standard application form to be used by right holders — it appears that the procedures established with the proposal would also include processing of data on suspected violations of IP rights by certain individuals or entities⁽⁹⁾. The EDPS highlights that data on suspected offences are considered sensitive data which require special safeguards for processing (Article 8(5) of Directive 95/46/EC and 10(5) of Regulation (EC) No 45/2001).
9. Furthermore, the Commission is in charge of storing the right holders' applications for action in a central database (which should be named 'COPIS'), which is still in its preparatory phase. COPIS would be a centralised information exchange platform for customs operations regarding all IPRs infringing goods. All exchanges of data on decisions, accompanying documents and notifications between customs authorities of the Member States shall take place through COPIS (Article 31(3)).

2. ANALYSIS OF THE PROPOSAL

2.1. Reference to Directive 95/46/EC

10. The EDPS welcomes the fact that the draft regulation explicitly mentions (Article 32; recital 21) in an article of general application the necessity of compliance of processing of personal data by the Commission with Regulation (EC) No 45/2001 and by the competent authorities of the Member States with Directive 95/46/EC.
11. This provision also explicitly recognises the supervisory role of the EDPS in relation to the Commission's processing under Regulation (EC) No 45/2001. The EDPS would like to highlight the wrong reference in Article 32 '[...] and under the supervision of the independent authority of the Member State referred to in Article 28 of *this Directive*': the text should refer to Article 28 of Directive 95/46/EC.

2.2. Implementing acts

12. According to the proposal, the Commission is empowered to adopt implementing acts to define the form of the

⁽⁵⁾ Customs departments are the central offices that in each Member State are able to receive the formal applications by right holders, while customs authorities or offices are the operational dependent entities which actually carry out customs checks on goods entering the European Union.

⁽⁶⁾ The application form must include, inter alia, the details of the applicant (Article 6(3)(a)); the empowerment of natural or legal persons representing the applicant (Article 6(3)(d)); names and addresses of the representative(s) of the applicant in charge of legal and technical matters (Article 6(3)(j)).

⁽⁷⁾ Consignor and consignee are the two parties typically involved in a consignment contract: the consignor hands over the goods to the consignee, who receives possession of the goods and sells them upon instruction of the consignor.

The 'declarant' is the person making a customs declaration in his own name or the person in whose name such a declaration is made. The 'holder' is the person who is the owner of the goods or who has a similar right of disposal over them or who has physical control over them.

⁽⁸⁾ Commission Regulation (EC) No 1891/2004 of 21 October 2004 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EC) No 1383/2003 concerning customs action against goods suspected of infringing certain intellectual property rights and the measures to be taken against goods found to have infringed such rights (OJ L 328, 30.10.2004, p. 16).

⁽⁹⁾ See Regulation (EC) No 1891/2004, Annex I, point 9: 'I attach specific information concerning the type or pattern of fraud', including documents and/or photos.

- application by the right holders (Article 6(3))⁽¹⁰⁾. However, the article already contains a list of required information to be provided by the applicant, including the applicant's personal data. In determining the essential content of the application, Article 6(3) should also require the customs authorities to provide to the applicant and any other potential data subject (e.g. consignor, consignee or holder of the goods) with the information pursuant to the national rules implementing Article 10 of Directive 95/46/EC. In parallel, the application should also embody the similar information to be provided to the data subject for processing by the Commission pursuant to Article 11 of Regulation (EC) No 45/2001 (in view of the storing and processing operations in COPIS).
13. The EDPS therefore recommends that Article 6(3) includes in the list of information to be provided to the applicant also the information to be provided the data subject pursuant to Article 10 of Directive 95/46/EC and Article 11 of Regulation (EC) No 45/2001.
14. In addition, the EDPS asks to be consulted when the Commission exercises its implementing power, in order to ensure that the new model (national or EU) application forms are 'data protection compliant'.
- 2.3. Data quality**
15. The EDPS welcomes the fact that Article 6(3)(l) introduces a requirement for applicants to forward and update any information available in order to enable customs authorities to analyse and assess the risk of infringement of intellectual property rights. This requirement constitutes an implementation of one of the principles of data quality, according to which personal data should be 'accurate and, when necessary, kept up to date' (Directive 95/46/EC, Article 6(d)). The EDPS also welcomes the fact that the same principle is implemented in Article 11(3), which requires the 'holder of the decision' to inform the competent customs departments that took the decision about any change of the information submitted in the application.
16. Articles 10 and 11 concern the period of validity of the decisions. A decision of the customs authorities has a
- limited period of validity within which the customs authorities are to take action. Such period can be extended. The EDPS would like to stress that the application submitted by the right holder (and in particular, the personal data therein) should not be stored or retained by the national customs authorities and in the COPIS database beyond the date of expiry of the decision. Such principle derives from Article 4(1)(e) of Regulation (EC) No 45/2001 and from its correspondent Article 6(1)(e) of Directive 95/46/EC⁽¹¹⁾.
17. The current Implementing Regulation⁽¹²⁾ establishes (Article 3(3)) that the application forms are to be retained by the customs authorities 'for at least one year longer than its legal period of validity'. This provision does not seem to be entirely consistent with the principles indicated above.
18. The EDPS therefore suggests inserting a provision in the proposal which imposes a limit to the retention of personal data linked to the duration of the period of validity of the decisions. Any extension of the duration of the retention date should be avoided or, if justified, should fulfil the principles of necessity and proportionality in relation to the purpose, which needs to be clarified. Including a provision in the proposal, which would be equally applicable throughout the Member States and to the Commission, would guarantee simplification, legal certainty and effectiveness, as it would avoid conflicting interpretations.
19. The EDPS welcomes the fact that Article 19 (Permitted use of the information by the holder of the decision) clearly recalls the purpose limitation principle in that it limits how a holder of the decision can use — inter alia — the personal data of the consignor and consignee which the customs authorities have provided him pursuant to Article 18(3)⁽¹³⁾. The data can only be used to initiate a procedure to establish the possible infringement of intellectual property rights of the decision holder or to seek compensation in case of destruction of the goods pursuant to the procedure provided by the draft regulation, and according to the law of the Member State where the goods are found. Considering that the data can also include information on suspected offences, such limitation is a safeguard against misuse of those sensitive data. This provision is also reinforced by Article 15, which provides for administrative measures against the right holder in case

⁽¹⁰⁾ At present, Commission Regulation (EC) No 1891/2004 implements Regulation (EC) No 1383/2003, containing inter alia the model forms for national and Community application and instructions on how the form shall be filled in (Commission Regulation (EC) No 1891/2004 of 21 October 2004 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EC) No 1383/2003 concerning customs action against goods suspected of infringing certain intellectual property rights and the measures to be taken against goods found to have infringed such rights (OJ L 328, 30.10.2004, p. 16)).

⁽¹¹⁾ Personal data must be 'kept in a form which permits identification of data subjects for no longer than is necessary for the purposes for which the data were collected or for which they are further processed [...]'.
⁽¹²⁾ See footnote 8.

⁽¹³⁾ This provision is in line with the content of Article 57 (Part III, Section IV) of the TRIPS agreement, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

of misuse of the information beyond the purposes indicated in Article 19. The combination of these two articles shows a specific attention of the Commission towards the purpose limitation principle.

2.4. Central database

20. The proposal (Article 31(3)) mentions that all applications for action, decisions granting applications, decisions extending the period of validity of decisions and suspending a decision granting the application, also including personal data, shall be stored in a central database of the Commission (COPIS).
21. COPIS would therefore be a new database essentially aimed at substituting the exchanges of the relevant documents between Member States' customs authorities with a digital repository and transfer system. The Commission, and in particular DG TAXUD, will be managing it.
22. So far, the legal basis for the exchange of information between the Member States and the Commission has been Regulation (EC) No 1383/2003⁽¹⁴⁾ and Implementing Commission Regulation (EC) No 1891/2004⁽¹⁵⁾. As regards Regulation (EC) No 1383/2003, Article 5 allows for lodging of applications to Member States electronically, but does not mention a centralised database. Article 22 mentions that the Member States shall forward the relevant information 'on the application of this Regulation' to the Commission and the Commission shall forward this information to the other Member States. As regards the Implementing Regulation, recital 9 establishes that procedures must be laid down for the exchange of information between Member States and the Commission for the latter to be able to monitor and report on the application of the Regulation. Article 8 clarifies that the Member States shall send periodically to the Commission a list of all the written applications and subsequent actions taken by the customs authorities, including personal data of the rightholders, type of rights and products concerned.
23. The new text of the proposal (Article 6(4)) requires — when defining the content of the application form — that, when computerised or electronic systems are available, applications be submitted electronically. Furthermore, Article 31 says that applications to the national customs authorities shall be notified to the

Commission, which shall 'store them in a central database'. The legal basis for the creation of the COPIS database seems therefore to be limited to the combined provisions of the new Articles 6(4) and 31.

24. On this legal basis the Commission is elaborating the structure and content of COPIS. However, there is at this stage no further detailed legal provision adopted through the ordinary legislative procedure in which the purpose and characteristics of COPIS are determined. This is particularly worrying in the EDPS' view. Personal data of individuals (names, addresses and other contact details as well as related information on suspected offences) will be the object of an intense exchange between the Commission and the Member States and will be stored for an undefined period of time within the database, yet there is no legal text on the basis of which an individual could verify the legality of such processing. Furthermore, the specific access rights and management rights in relation to the various processing operations are not explicitly clarified.
25. As highlighted by the EDPS in previous occasions⁽¹⁶⁾, the legal basis for instruments which restrict the fundamental right to the protection of personal data, as recognised by Article 8 of the Charter of Fundamental Rights of the Union and in the case law on the basis of Article 8 of the European Convention on Human Rights, and which is recognised by Article 16 of the TFEU, must be laid down in a legal instrument based on the Treaties and that can be invoked before a judge. This is necessary in order to guarantee legal certainty for the data subject, who must be able to rely on clear rules and invoke them before a court.
26. The EDPS therefore urges the Commission to clarify the legal basis of the COPIS database by introducing a more detailed provision in an instrument adopted according to the ordinary legislative procedure under the TFEU. Such provision must comply with the requirements of Regulation (EC) No 45/2001 and, where applicable, Directive 95/46/EC. In particular, the provision establishing the database involving the electronic exchange mechanism must: (i) identify the purpose of the processing operations and establish which are the compatible uses; (ii) identify which entities (customs authorities, Commission) will have access to which data stored in the database and will have the possibility to modify the data; (iii) ensure the right of access and information for all the data subjects whose personal data may be stored and exchanged; (iv) define and limit the retention period for the personal data to the minimum necessary for the performance of such purpose. Furthermore, the EDPS highlights that also the following elements of the database should be defined in the main

⁽¹⁴⁾ See footnote 4.

⁽¹⁵⁾ See footnote 8.

⁽¹⁶⁾ See Opinion of the European Data Protection Supervisor on the Commission Decision of 12 December 2007 concerning the implementation of the Internal Market Information System as regards the protection of personal data (2008/49/EC) (OJ C 270, 25.10.2008, p. 1).

legislative act: the entity which will be controlling and managing the database and the entity in charge of ensuring the security of the processing of the data contained in the database.

27. The EDPS suggests that the proposal itself includes a new article in which these main elements are clearly established. Alternatively, the text of the proposal should insert a provision envisaging the adoption of a separate legislative act according to the ordinary legislative procedure, for which the Commission should be requested to present a proposal.
28. In any case, the implementing measures to be adopted should specify in detail the functional and technical characteristics of the database.
29. In addition, although the proposal does not envisage at this stage any interoperability with other databases managed by the Commission or other authorities, the EDPS stresses that introducing any type of such interoperability or exchange must first and foremost comply with the purpose limitation principle: data should be used for the purpose for which the database has been established, and no further exchange or interconnection can be allowed outside this purpose. It must in addition be supported by a dedicated legal basis which has to find its basis on the EU Treaties.
30. The EDPS is keen to be involved in the process that will lead to the final establishment of this database, with a view to support and advice the Commission in devising an appropriate 'data protection compliant' system. He therefore encourages the Commission to include a consultation of the EDPS in the ongoing preparatory phase.
31. Last, the EDPS draws attention to the fact that, given that the establishment of the database would involve the processing of special categories of data (on suspected

offences), such processing might be subject to prior checking by the EDPS pursuant to Article 27(2)(a) of Regulation (EC) No 45/2001.

3. CONCLUSION

32. The EDPS welcomes the specific reference in the proposal to the applicability of Directive 95/46/EC and Regulation (EC) No 45/2001 to the personal data processing activities covered by the Regulation.
33. The EDPS would like to highlight the following points with a view to ameliorate the text from a data protection perspective:
 - Article 6(3) should include the right of information of the data subject,
 - the Commission, in exercising its implementing power pursuant to Article 6(3), should consult the EDPS, in order to devise a 'data protection compliant' model application form,
 - the text should specify the time limit for the retention of the personal data submitted by the right holder, both at national and at Commission level,
 - the EDPS urges the Commission to identify and clarify the legal basis for the establishment of the COPIS database and offers his expertise to assist the Commission in its preparation of the COPIS database.

Done at Brussels, 12 October 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Assistant European Data Protection Supervisor

II

*(Information)*INFORMATION FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES
AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

Communication from the Commission concerning autonomous tariff suspensions and quotas

(2011/C 363/02)

1. INTRODUCTION

- 1.1. By virtue of Article 31 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), autonomous tariff suspensions and quotas are approved by the Council acting on a qualified majority on the basis of a Commission proposal. In 1998 the Commission published a communication⁽¹⁾ defining the guiding principles and procedures to be followed by the Commission in drawing up its proposals to the Council.
- 1.2. This revised communication takes into account the objectives of the 'Customs 2013' action programme and the needs and comments conveyed by Member States following the seminar on autonomous tariff suspensions and quotas held the 23 and 24 September 2010 in Istanbul. The scope of the revision is limited and twofold: it clarifies some principles of the autonomous tariff suspensions and quotas schemes, on one hand, and the procedure to be followed by Member States and operators to apply for such an autonomous measure, on the other hand.
- 1.3. Future amendments to this communication, of substantive nature, may be necessary following the study on the impact of autonomous tariff quotas and suspensions on the EU economy which the Commission intends to launch in the course of 2012. The study will include the impact on small and medium-sized enterprises (SME).
- 1.4. The objective pursued by the Commission in determining these guiding principles is to specify the economic reasoning behind the policy of the Union in this sector. This is also in conformity with the transparency rules set out by the Commission.
- 1.5. The Commission intends to follow the general policy defined in this communication and the corresponding administrative arrangements for tariff suspensions and quotas taking effect in the second half of 2012.

2. POLICY OVERVIEW — GENERAL PRINCIPLES**2.1. Role of the Common Customs Tariff**

- 2.1.1. Article 28 of the TFEU states that 'the Union shall comprise a customs union which shall cover all trade in goods and which shall involve [...] the adoption of a common customs tariff in the relations with third countries'.

Since 1968, the Union has applied the main component of this common customs tariff⁽²⁾ as one of a set of measures designed to promote the efficiency and competitive capacity of its industry on an international scale.

- 2.1.2. In addition to promoting industrial development within the Union, the duty rates fixed in this tariff are intended to strengthen the Union's industrial production capacity, thereby making it easier for its producers to compete with third country suppliers.

Consequently, except derogations foreseen in the Union provisions, the duties laid down in this tariff must be paid in respect of all products entered for free circulation. Payment of these duties therefore constitutes the normal state of affairs.

2.2. Concept of tariff suspensions and quotas

- 2.2.1. The suspensions approved on the basis of Article 31 of the TFEU constitute an exception to the normal state of affairs, during the period of validity of the measure and for an unlimited quantity (tariff suspension) or a limited quantity (tariff quota). Both measures permit the total or partial waiver of the third country duties applicable to imported goods (anti-dumping and countervailing duties or specific duty rates are not affected by these tariff suspensions and quotas). Goods for which anti-dumping or countervailing duties are applicable should

⁽¹⁾ OJ C 128, 25.4.1998, p. 2.

⁽²⁾ Council Regulation (EEC) No 2658/87 (OJ L 256, 7.9.1987, p. 1).

normally be excluded from granting a suspension or quota. Goods which are subject to import prohibitions and restrictions (e.g. Convention on International Trade in Endangered Species (CITES)) cannot benefit from a tariff suspension or quota.

2.2.2. Goods imported under the tariff suspension or quota arrangements enjoy freedom of movement throughout the Union; consequently, once a tariff suspension or quota is granted, any operator in any Member State is eligible to benefit from it. A tariff suspension or quota granted in response to a request from one Member State could have consequences for all the others, and so there should be close and extensive cooperation between the Member States and the Commission so that all Union interests are taken into consideration. Autonomous tariff quotas are managed by the Commission in close cooperation with the Member States in a central tariff quota database. These tariff quotas are allocated on a 'first-come first-served' basis in accordance with the legal provisions of Articles 308a to 308c of Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code ⁽¹⁾.

2.2.3. European Union enlargement, technical progress and the changes in traditional international trade routes have changed the economic background in an increasingly globalised economy. It is important to ensure that tariff suspensions enable companies established in the European Union to maintain full employment and obtain the necessary parts to manufacture sophisticated products with a high EU added value, even where the activity consists mainly of the assembly of parts.

2.3. Characteristics of tariff suspensions and quotas

2.3.1. Article 31 of the TFEU stipulates that the Council fixes the duties under the Common Customs Tariff on proposals from the Commission. That includes alterations or suspensions of these duties.

2.3.2. Tariff suspensions and quotas should be reviewed regularly with the possibility of deletion on request of a party concerned. In exceptional cases, where a continuation of a tariff suspension implies the lasting need to supply the Union with certain products at reduced or zero rates (e.g. needed specific product not available (tariff suspension) or too small (tariff quota) to justify the investments necessary to launch a Union production), the Commission may propose an amendment to the Common Customs Tariff. In this regard, the Commission will act on requests from Member States as well as on its own initiative.

2.3.3. Moreover, since tariff suspensions constitute an exception to the general rule represented by the

Common Customs Tariff, they must, like all derogations, be applied in a coherent manner.

2.3.4. To avoid discrimination, tariff suspensions must be open to all Union importers and third country suppliers. This means that a tariff suspension or quota will not be granted in respect of:

- (i) goods covered by an exclusive trading agreement; or
- (ii) goods traded between related parties which have exclusive intellectual property rights over their production; or
- (iii) goods where the description contains internal company specific terms such as company denominations, brand names, specifications, article numbers, etc.

2.4. The role of autonomous tariff suspensions and quotas

2.4.1. The Commission considers that customs duties have a particular economic function. Autonomous tariff suspensions, which are intended to cancel fully or partially the effects of these duties over a given period, may be granted only in case of an unavailability of the products within the Union. Autonomous tariff quotas may be opened for goods which are produced within the Union in insufficient quantities.

2.4.2. Furthermore, as customs duties contribute to the Union's traditional own resources, the economic reasons given should be assessed in relation to the general interest of the Union.

2.4.3. The regime of tariff suspensions and quotas proved in the past to be a very efficient policy tool in supporting economic activity in the European Union and will be in the future which is shown by the constant increasing number of applications transmitted to the Commission. At present these measures reflect between 5 % to 6 % of the budgeted traditional own resources.

2.4.4. By allowing enterprises to obtain supplies at a lower cost for a certain period, it would become possible to stimulate economic activity within the Union, to improve the competitive capacity of these enterprises and, in particular, to enable the latter to maintain or create employment, modernise their structures, etc. In 2011 there are approximately 1 500 autonomous suspensions and quotas in force, whereas during the recent recession of the EU economy an increase of requests was registered by the Commission which shows the importance of this policy for the Union's industry.

⁽¹⁾ OJ L 253, 11.10.1993, p. 1.

2.5. Product scope for autonomous tariff suspensions

- 2.5.1. The aim of tariff suspensions is to enable Union enterprises to use raw materials, semi-finished goods or components not available or produced within the Union, with the exception of 'finished' products.
- 2.5.2. Notwithstanding paragraphs 2.5.3 and 2.5.4, for the purposes of this communication, 'finished goods' are commodities that exhibit one or more of the following characteristics:
- are ready for sale to the end-user, to be packed or not within the Union for retail sale,
 - are disassembled finished goods,
 - will not undergo any substantial processing or transformation ⁽¹⁾, or
 - have already the essential character of the complete or finished product.
- 2.5.3. As Union producers are converting increasingly to assembling products requiring parts that are already highly technical sophisticated, some of the parts required are used without major modification and could therefore be considered as 'finished' products. Nevertheless tariff suspensions could, in certain cases, be granted for 'finished' products used as components in the final product, provided the added value of such an assembly operation is sufficiently high.
- 2.5.4. In the case of equipment or material to be used in the production process, a tariff suspension could be considered (although such products are generally 'finished' products), provided these equipment and material are specific and necessary for the manufacture of clearly identifiable products and provided the tariff suspensions are not jeopardising competing Union enterprises.

2.6. Product scope for autonomous tariff quotas

All provisions laid down in paragraph 2.5 are applicable to autonomous tariff quotas as well. Fishery products are excluded from the tariff quotas scheme, as a parallel examination based also on their sensitivity may lead to their inclusion in an extra proposal from the Commission for a Council regulation opening and providing for the management of autonomous Community tariff quotas for certain fishery products.

⁽¹⁾ For guidance on what constitutes substantial processing or transformation resort will be made to the 'list rules' regarding the determination of the non-preferential origin published in the following site: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Also, repacking operations cannot be considered as substantial processing or transformation.

2.7. The beneficiaries of autonomous tariff suspensions and quotas

Autonomous tariff suspensions and quotas are destined for firms producing in the Union. Where the use of the product is confined to a particular purpose, this will be monitored in accordance with the procedures governing the control of the end-use ⁽²⁾.

Special attention will be paid to the interests of SME. As autonomous tariff suspensions and quotas could ease the SME internationalisation, initiatives will be taken to raise SME awareness of this tool. As mentioned above, the impact of this scheme on SME will be part of a broader evaluation to be launched in 2012.

Meanwhile, tariff suspensions should not cover goods subject to an economically insignificant amount of duty.

2.8. Customs union with Turkey

For products, which are subject to the rules of the customs union with Turkey (all goods except agricultural products and products that fell under the ECSC Treaty), the same criteria apply, since Turkey's rights and obligations in this case are similar to the Member States' ones.

Turkey may as well submit requests for tariff suspensions and quotas and Turkish delegates can participate in the meetings of the Economic Tariff Questions Working Group (ETQG) to discuss requests with the delegates of all Member States and the Commission. Turkish production will be taken into account in the same manner as Union production to decide about implementation of a new tariff suspension as well as for the calculation of appropriate tariff quota volumes.

Turkish requests for a tariff suspension, after being examined by the Commission, may be included into the proposal submitted to the Council. The decision-making process for tariff quotas is different as they will not be part of the Council regulation. These tariff quotas based on Turkish requests would only be applicable within Turkey.

3. GENERAL GUIDELINES

For the reasons outlined above, the Commission intends following the line of action as indicated below in its proposals to the Council and the regulations it can adopt.

- 3.1. The main purpose of autonomous tariff suspensions and quotas is to enable Union enterprises to use raw

⁽²⁾ Articles 291 to 300 of Commission Regulation (EEC) No 2454/93.

materials, semi-finished goods or components without being required to pay the normal duties laid down in the Common Customs Tariff.

All applications for tariff suspensions are firstly submitted to the delegates of the ETQG, who examine their appropriateness. Thereafter the applications are discussed cautiously over three meetings of the ETQG and measures are proposed only after this examination of the economic reasons, on which the requests are based, has been carried out.

The Commission will submit its proposals (which are partially updating every six months the lists of products subject to tariff suspensions or the lists of products subject to tariff quotas) to the Council for application as of 1 January and as of 1 July to take account of new requests and technical or economic trends in products and markets.

3.2. In principle, unless the Union interest dictates otherwise, and in deference to international obligations, no tariff suspension or quota measure will be proposed in the following situations:

- where identical, equivalent or substitute products are manufactured in sufficient quantities within the Union. The same applies in cases where, in the absence of production in the Union, the measure could result in a distortion of competition between the Union enterprises with regard to the finished products in which the goods in question are to be incorporated, or in products of a related sector,
- where the goods in question are finished products intended for sale to end-consumers without further substantial processing or without forming an integral part of a bigger final product for whose functioning they are necessary,
- where the goods imported are covered by an exclusive trading agreement which restricts the possibility of Union importers to purchase these products from third country manufacturers,
- where goods are traded between related parties⁽¹⁾ which have exclusive intellectual property rights (e.g. trade names, industrial designs and patents) over these goods,
- where the benefits of the measure are unlikely to be passed on to the Union processors or producers concerned,

- where other special procedures exist to serve Union producers (e.g. inward processing),
- where the applicant will use the merchandise for trade purposes only,
- where a tariff suspension or quota would entail a conflict with any other Union policy (e.g. other preferential arrangements, free trade agreements, trade defence measures, quantitative or environmental restrictions).

3.3. Where there is some Union production of identical, equivalent or substitute products to the product to be imported but such production is insufficient to meet the requirements of all the relevant processing or manufacturing companies, tariff quotas (limited to the unavailable quantities) or partial tariff suspensions may be granted.

A request for a tariff quota may be presented as such or result from the examination of a request for tariff suspension. In this context, account will be taken, where appropriate, of consequential damage to any manufacturing capacity which could be made available in the Union.

3.4. As far as possible, the equivalence of imported and Union products is assessed with reference to objective criteria, due account being taken of the essential chemical, physical and technical characteristics of each, their intended function and commercial use and, in particular, their mode of operation and their current or future availability on the Union market.

Differences in price between the imported and Union products are not taken into account in the evaluation.

3.5. In accordance with the provisions in the Annexes hereafter, requests for tariff suspensions or quotas should be submitted by the Member States on behalf of Union processing or manufacturing companies, identified by name, which are adequately equipped to use the imported goods in their production processes. Applicants should indicate that they have recently made a genuine, though unsuccessful, attempt to obtain the goods in question or equivalent or substitute products from potential Union suppliers. For tariff quota requests the Union producer/s name/s have to be indicated in the request.

Applicants must also provide the information which will enable the Commission to examine their request on the basis of the criteria laid down in this communication. For practical reasons, requests where the amount of uncollected customs duty is estimated to be less than EUR 15 000 per year cannot be taken into consideration. Enterprises may group together to reach this threshold.

⁽¹⁾ For guidance on the meaning of related parties, please refer to Article 143 of Commission Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code (OJ L 253, 11.10.1993, p. 1).

- 3.6. The current balances of tariff quotas are available daily in the Internet on the EUROPA portal as follows: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm, and click on 'quota'.

The consolidated annexes of the tariff suspension and quota regulations, a list of the new requests and the addresses of the Member States' administrations responsible will also be made available on the same server.

4. ADMINISTRATIVE ARRANGEMENTS

Experience gained in this area suggests that the best way of administering this sector involves the collection of requests in such a way as to ensure that, when approved, new tariff suspensions and quotas and modifications enter into force on either on 1 January or on 1 July of each year. This grouping facilitates the treatment of these measures within the framework of TARIC (Tarif intégré des Communautés européennes/Integrated Tariff of the European Communities) and, consequently, their application by the Member States. To this end, the Commission will make every effort to present its proposals for tariff suspensions and quotas to the Council in sufficient time for the relevant regulations to be published in the *Official Journal of the European Union* in advance of their date of application.

4.1. Transmission of new requests

- 4.1.1. Requests are transmitted to a central office in each of the Member States. Their addresses can be found via the following link: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Member States are responsible for making sure that the requests fulfil the conditions of this communication and that the information provided in the requests is accurate in all material aspects. Only requests fulfilling the conditions laid down in this communication are sent to the Commission by the Member States.
- 4.1.2. Transmission to the Commission should be made in due time taking into account the time necessary for the completion of the procedure of evaluation and publication of a tariff suspension or quota. The deadlines to be met are published in Annex V to this communication.
- 4.1.3. Requests are to be submitted electronically in word processing format using the forms of Annex I. To speed up the administrative and efficient processing of the requests, it is recommended that, along with requests drafted in the language of the applicant, an English, French or German version (including all attachments) is supplied.

- 4.1.4. All requests are to be joined by a declaration that they are not subject to an exclusive trading agreement (see Annex II to this communication).

- 4.1.5. Requests for tariff suspensions and quotas are examined by the Commission with the aid of the opinion of the Economic Tariff Questions Group (ETQG). The group meets at least three times per round (see timetable in Annex V to this communication) to discuss the requests under the Commission's aegis, according to the requirements and nature of the products to be examined.

- 4.1.6. The proceeding described in paragraph 3.3 of the communication does not release the applicant of the obligation to mention clearly which kind of measure is requested (i.e. tariff suspension or quota); as for quota requests the envisaged volume is part of the request.

- 4.1.7. The description of the product should be made by using the denominations and wording of the Combined Nomenclature or, if not suitable, of the International Standard Organisation (ISO), International Non-proprietary Names (INN), International Union of Pure and Applied Chemistry (IUPAC), European Customs Inventory of Chemical Substances (ECICS) or Colour Index (CI) names.

- 4.1.8. The measurement units used should be those of the Combined Nomenclature and in case of non-existence of supplementary units those of the International System of Units (SI). In case test methods and standards are necessary to describe the requested goods these should be internationally recognised. Brand names, company internal quality standards, product specifications, article numbers or similar terms are not acceptable.

- 4.1.9. The Commission may reject requests in cases where misleading product descriptions are not corrected by the second ETQG meeting.

- 4.1.10. Requests for tariff suspension or quota are to be accompanied by all the documentation required for a thorough examination of the measures concerned (technical data sheets, explanatory leaflets, sales literature, statistics, samples, etc.). When it is deemed necessary, the Commission may ask the Member State concerned to provide any additional information relating to a request for tariff suspension which it considers essential for the preparation of a proposal to the Council.

In case of missing data and documentation the applicant can deliver it until the second meeting of ETQG; if it is not presented by then the Commission

may reject the request. Objections to these incomplete requests have to be presented during the third meeting at the latest.

4.1.11. In case any information is confidential, it should be clearly labelled as such and the level of confidentiality needs to be specified (i.e. for Commission use only, for information of the members of ETQG only). Nevertheless, the Chairman of the ETQG may communicate this information to another Member State or Commission Service at its express request, but needs the explicit permission of the representative of the Member State responsible for that information. The delegates of ETQG and the Commission officials are required to take all the necessary precautions to keep the information confidential.

However, a request will not be taken into account if any piece of information essential for scrutiny or discussion cannot be supplied for whatever reason (in particular to protect 'company confidential information' such as manufacturing processes, chemical formulae or compositions, etc.).

4.2. Transmission of prolongation requests

4.2.1. Requests are to be submitted electronically in word processing format using the form of Annex III to a central office in each of the Member States (see link in 4.1.1), where they are examined to make sure that the requests fulfil the conditions of this communication. The Member States decide under their responsibility which requests are sent to the Commission. The deadlines to be met are published in Annex V to this communication.

4.2.2. The administrative aspects concerning the new requests are applicable, *mutatis mutandis*, to the prolongation requests.

4.3. Requests for amendments of measures or increase of tariff quota volumes

Requests to amend the product description of a tariff suspension or quota are to be submitted and decided twice a year and will follow the same deadlines as new requests (see Annex V).

Requests to increase the volume of an existing tariff quota can be presented and accepted at any time and in case of acceptance

by the Member States be published in the next coming regulation, either 1 January or 1 July. For these requests no deadline for objections is applicable.

4.4. Commission address where requests have to be transmitted to:

European Commission

Directorate-General for Taxation and Customs Union

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

Requests involving other Commission departments will be transmitted to them.

4.5. Transmission of objections

4.5.1. Objections are transmitted to a central office in each of the Member States (see link in 4.1.1), where they are examined to make sure that the requests fulfil the conditions of this communication. The Member States decide under their responsibility which objections they present via the CIRCA system to the members of ETQG and the Commission.

4.5.2. Objections are to be submitted electronically in word processing format using the form of Annex IV. The deadlines to be met are published in Annex V to this communication.

4.5.3. The Commission may reject an objection when it was sent late, the form was not sufficiently filled in, requested samples were not made available, contacts between the opposing and requesting companies were not made in due time (ca. 15 working days) or the objection form contained misleading or inaccurate information.

4.5.4. In cases where the objecting and requesting companies are not able to communicate (e.g. competition legislation) the Directorate-General for Taxation and Customs Union of the Commission will act as an impartial arbitrator; in cases where this is advisable other Commission departments will be involved.

4.5.5. The Member State acting for the applicant has to take care that company contacts are initiated and has to prove this if requested by the Commission or members of the ETQG.

ANNEX I

Form for:**REQUEST FOR TARIFF SUSPENSION/TARIFF QUOTA (Delete inappropriate measure)**

(Member State:)

Part I

(to be published on DG TAXUD website)

1. Combined Nomenclature code:
2. Precise product description taking into account customs tariff criteria:
For chemical products only (mainly chapter 28 + 29 of Combined Nomenclature):
3. (i) CUS No (Reference number in European Customs Inventory of Chemicals):
(ii) CAS No (Chemical Abstracts Service Registry Number):
(iii) Other No:

REQUEST FOR TARIFF SUSPENSION/TARIFF QUOTA (Delete inappropriate measure)

(Member State:)

Part II

(to be public for the members of ETQG)

4. Further information including commercial denomination, mode of operation, intended use of the imported product, type of product in which it is to be incorporated and end-use of that product:
For chemical products only:
5. Structural formula:
6. Products are subject to a patent:
Yes/No
If yes, number of the patent and of issuing authority:
7. Products are subject to an anti-dumping/anti-subsidy measure:
Yes/No
If yes, further explanation why a tariff suspension/quota is requested:
8. Name and addresses of firms known in the EU approached with a view to the supply of identical, equivalent or substitute products (obligatory for quota requests):
Dates and results of these approaches:
Reasons for the unsuitability of the products of these firms for the purpose in question:
9. Calculation of tariff quota volume:
Annual consumption of applicant:
Annual EU production:
Requested tariff quota volume:
10. Special remarks:
 - (i) indication of similar tariff suspensions or quotas:
 - (ii) indication of existing binding tariff information:
 - (iii) other remarks:

REQUEST FOR TARIFF SUSPENSION/TARIFF QUOTA (Delete inappropriate measure)

(Member State:)

Part III

(for Commission only)

11. Request submitted by:

Address:

Tel./Fax:

E-mail:

12. Anticipated annual imports for 20XX (first year of the validity period requested):

— value (in EUR):

— quantity (in weight and supplementary unit if applicable for the CN code in question):

13. Current imports (for 20XX — 2 year) (year preceding the year in which the request is made):

— value (in EUR):

— quantity (in weight and supplementary unit if applicable for the CN code in question):

14. Applicable duty rate at the time of the request (including preferential agreements, freetrade agreements, if they exist for the origin of the requested goods):

Third country duty rate:

Preferential duty rate applicable: yes/no (if yes, duty rate: ...)

15. Estimated uncollected customs duties (in EUR) on an annual basis:

16. Origin of requested goods:

Name of non-EU producer:

Country:

17. Names and addresses of the user in the EU:

Address:

Tel./Fax:

E-mail:

18. Declaration by the interested party that the imported products are not the subject of an exclusive trading agreement (join extra sheet— see Annex II to this communication) (obligatory)

Annexes (products data sheets, explanatory leaflets, brochures, etc.)

Number of pages:

NB: If any of the items of information in part II or III is confidential, separate pages, clearly labelled as such, have to be added. The level of confidentiality needs to be specified also on the cover page.

ANNEX II

Form for:**DECLARATION OF NON-EXISTENCE OF AN EXCLUSIVE TRADING AGREEMENT (*)**

Name:

Address:

Tel./Fax:

E-mail:

Name and function of signatory:

I herewith declare, on behalf of (company's name) that the following product(s)

(product description(s))

is/are not subject to an exclusive trading agreement.

(Signature, date)

(*) Exclusive trading agreements are any agreements that hinder other companies than the applicant to import the requested product(s).

ANNEX III

Form for:

REQUEST FOR PROLONGATION OF A TARIFF SUSPENSION

(Member State:)

Part I

(public)

Combined Nomenclature (CN) or TARIC code:

Precise product description:

Part II

Request submitted for (Name and address of the importer/the user in the EU):

Applicable duty rate at the time of the request (including preferential agreements, free trade agreements, if they exist for the origin of the requested goods):

Imports (year 20XX, first year of the new validity period requested):

— value (in EUR):

— quantity (in weight and supplementary unit if applicable for the CN code in question):

Estimated uncollected customs duties (in EUR) on an annual basis:

ANNEX IV

Form for:**OBJECTION TO A REQUEST FOR TARIFF SUSPENSION/TARIFF QUOTA (delete inappropriate measure)**

(Member State:)

Part I

Request No:

CN-Code:

Goods description:

Working No:

- Goods are currently produced in the Union or Turkey and are available on the market.
- Equivalent or substitute products are currently obtainable within the Union or Turkey.

Explanatory comments (differences, why and how it may replace the requested product):

Technical data sheets which prove the character and quality of the offered product have to be attached.

- Other:

Suggested compromise (explanatory comments):

Transfer into a tariff quota:

Suggested quota volume:

Partial tariff suspension:

Suggested duty rate:

Other proposals:

Remarks:

Company producing currently an identical, equivalent or substitute product within the EU or Turkey

Name of the company:

Person to contact:

Address:

Tel.:

Fax:

E-mail:

Product trade name:

OBJECTION TO A REQUEST FOR TARIFF SUSPENSION/TARIFF QUOTA (delete inappropriate measure)

(Member State:)

Part II

Production capacity (available for the market; e.g. not bound in house or by contracts):

Present:

Within the next six months:

ANNEX V

Time schedule for the management of autonomous tariff suspension and quota requests

(a) New requests and resubmissions

	January round	July round
Entry into force of requested tariff suspensions or quotas	1.1.20xx	1.7.20xx
Requests to be transmitted to the Commission at the latest	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
First ETQG meeting to discuss requests	Between 20.4.20xx-1 and 15.5.20xx-1	Between 20.10.20xx-1 and 15.11.20xx-1
Second ETQG meeting to discuss requests	Between 5.6.20xx-1 and 15.6.20xx-1	Between 5.12.20xx-1 and 20.12.20xx-1
Third ETQG meeting to discuss requests	Between 5.7.20xx-1 and 15.7.20xx-1	Between 20.1.20xx and 30.1.20xx
Additional ETQG meeting (optional) to discuss requests	Between 1.9.20xx-1 and 15.9.20xx-1	Between 15.2.20xx and 28.2.20xx
Objections against new requests have to be presented in writing at the latest	Second ETQG meeting	
Objections against current measures have to be presented in writing at the latest	First ETQG meeting	

(b) Prolongation requests

Prolongation date of existing tariff suspensions	1.1.20xx
Requests to be transmitted to the Commission at the latest	15.4.20xx-1
First ETQG meeting to discuss requests	Between 20.4.20xx-1 and 15.5.20xx-1
Second ETQG meeting to discuss requests	Between 5.6.20xx-1 and 15.6.20xx-1
Third ETQG meeting to discuss requests	Between 5.7.20xx-1 and 15.7.20xx-1
Objections against prolongations have to be presented in writing at the latest	First ETQG meeting

IV

(Notices)

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

Euro exchange rates ⁽¹⁾

12 December 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

Currency	Exchange rate	Currency	Exchange rate		
USD	US dollar	1,3251	AUD	Australian dollar	1,3104
JPY	Japanese yen	103,12	CAD	Canadian dollar	1,3576
DKK	Danish krone	7,4361	HKD	Hong Kong dollar	10,3109
GBP	Pound sterling	0,84800	NZD	New Zealand dollar	1,7293
SEK	Swedish krona	9,0525	SGD	Singapore dollar	1,7193
CHF	Swiss franc	1,2349	KRW	South Korean won	1 523,48
ISK	Iceland króna		ZAR	South African rand	10,9105
NOK	Norwegian krone	7,7015	CNY	Chinese yuan renminbi	8,4284
BGN	Bulgarian lev	1,9558	HRK	Croatian kuna	7,4975
CZK	Czech koruna	25,578	IDR	Indonesian rupiah	11 987,73
HUF	Hungarian forint	305,16	MYR	Malaysian ringgit	4,1946
LTL	Lithuanian litas	3,4528	PHP	Philippine peso	57,842
LVL	Latvian lats	0,6979	RUB	Russian rouble	41,8289
PLN	Polish zloty	4,5395	THB	Thai baht	41,277
RON	Romanian leu	4,3491	BRL	Brazilian real	2,4068
TRY	Turkish lira	2,4687	MXN	Mexican peso	18,2660
			INR	Indian rupee	70,0470

⁽¹⁾ Source: reference exchange rate published by the ECB.

V

*(Announcements)*PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMMON
COMMERCIAL POLICY

EUROPEAN COMMISSION

Notice of the impending expiry of certain anti-dumping measures

(2011/C 363/04)

1. As provided for in Article 11(2) of Council Regulation (EC) No 1225/2009 of 30 November 2009 on protection against dumped imports from countries not members of the European Community ⁽¹⁾, the European Commission gives notice that, unless a review is initiated in accordance with the following procedure, the anti-dumping measures mentioned below will expire on the date mentioned in the table below.

2. Procedure

Union producers may lodge a written request for a review. This request must contain sufficient evidence that the expiry of the measures would be likely to result in a continuation or recurrence of dumping and injury.

Should the Commission decide to review the measures concerned, importers, exporters, representatives of the exporting country and Union producers will then be provided with the opportunity to amplify, rebut or comment on the matters set out in the review request.

3. Time limit

Union producers may submit a written request for a review on the above basis, to reach the European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾ at any time from the date of the publication of the present notice but no later than three months before the date mentioned in the table below.

4. This notice is published in accordance with Article 11(2) of Regulation (EC) No 1225/2009.

Product	Country(ies) of origin or exportation	Measures	Reference	Date of expiry ⁽¹⁾
Iron or steel ropes and cables	Russian Federation	Anti-dumping duty	Council Regulation (EC) No 1279/2007 (OJ L 285, 31.10.2007, p. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ The measure expires at midnight of the day mentioned in this column.

⁽¹⁾ OJ L 343, 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION
POLICY

EUROPEAN COMMISSION

STATE AID — GERMANY

State aid SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aid to BMW Leipzig

Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the TFEU

(Text with EEA relevance)

(2011/C 363/05)

By means of the letter dated 13 July 2011 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Germany of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the TFEU concerning the abovementioned aid.

Interested parties may submit their comments on the aid in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

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

These comments will be communicated to Germany. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

TEXT OF SUMMARY

**DESCRIPTION OF THE MEASURE AND THE INVESTMENT
PROJECT**

On 30 November 2010, the German authorities notified regional aid in favour of the BMW AG for an investment in Leipzig, Germany, which is an assisted area under the German regional aid map with a standard regional aid ceiling for large enterprises of 30 per cent gross grant equivalent at the time of the notification.

The project aims at an extension of the current production establishment; BMW intends to build a new production facility for the manufacturing of electric cars with carbon-fibre-reinforced plastic car bodies, which represent completely

innovative products which have not been manufactured in the past. The investment concerns two models: i3 the Mega City vehicle and i8 sports car. The Mega City vehicle (MCV) is a battery electric vehicle (BEV), i.e. entirely driven by electricity stored in a battery. The sport car is a plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) and in addition to the battery it also has a small but effective combustion engine.

The investment started in 2009 and its completion is foreseen for 2013/2014. The eligible investment costs of the project in net present value amount to EUR 368,01 million. The proposed aid amount of EUR 46 million in net present value represents an aid intensity of 12,5 %, and thus is below the applicable aid intensity ceiling of 13,5 %.

ASSESSMENT OF THE COMPATIBILITY OF THE AID MEASURE

The aid meets all standard compatibility criteria applicable to regional aid

However, under the applicable Guidelines on national regional aid (hereinafter 'RAG')⁽¹⁾, the Commission can approve individually notifiable regional aid for large investment projects within the preliminary examination only if the so-called 'market share' and 'capacity increase in an underperforming market' tests (68(a) and (b) tests) are met.

According to Germany, the notified investment project should be exempted for the tests under the point 68(a) and (b) of the RAG on the basis of the footnote 65 of the RAG, which stipulates this exemption for aid beneficiaries creating a new product market. The Commission notes the innovativeness of the electric cars with the carbon-fibre-reinforced plastic car bodies, however, since BMW is not the only nor first producer of such vehicles, it has doubts whether the footnote applies to BMW and invites interested parties to submit comments on this issue. It carried out the tests for the purpose of the preliminary examination, but will come back on the issue in the formal investigation.

The relevant product and geographic market pursuant to point 68(a) of RAG

As this is the first notified case of regional aid for the innovative electric passenger vehicles (BEV/PHEV) with car bodies of carbon-fibre-reinforced plastic material the Commission encountered serious difficulties to determine the relevant product and geographic markets. In particular, it was not in a position to take a definite view on whether the market for electric cars constitutes an independent product market, or forms part of the overall passenger car market without distinction of propulsion. On one hand, the Commission notes that there is no supply-side substitutability between an electric car with a car body of carbon-fibre-reinforced plastic material and a conventional combustion engine car with a metallic car body, since they are produced on separated production lines, involving different production cycles and apply completely different technologies. In addition, the market for electric cars shows different patterns and characteristics than the combustion engine car market. On the other hand, the Commission notes a certain degree of demand-side substitutability despite the significantly higher price of the electric cars.

Another problem the Commission faced in definition of the relevant product market was the attribution of electric cars to individual segments of the passenger car market that were developed in the past for combustion engine cars.

In view of the determination of the relevant geographic market, the Commission considered the differences in the characteristics of the both electric and combustion engine markets, which

suggest more likely for the electric car market to be broader than the EEA, however, was not capable to reach a definitive view.

On the basis of the above, the Commission invites third parties to comment on the following issues:

- (a) the definition of the relevant product market: separate market for electric cars or part of the overall passenger car market; separate market for PHEVs of the type of i8 or their inclusion in the electric car market together with BEVs; way of attribution of electric cars into segments developed for combustion engine cars or what should be the basis for a new segmentation of the electric cars;
- (b) the definition of the relevant geographic market for electric cars in view of the trade flows and barriers to trade, particularly in comparison to the combustion engine passenger cars.

The market share test pursuant to point 68(a) of RAG

Under this test, Member States must demonstrate that the beneficiary of an aid measure granted for a large investment project does not account for a market share exceeding 25 % in the relevant product and geographic market before and/or after the investment.

Since the Commission was not in a position to take a definitive view on the determination of the relevant product and geographic market, it carried out the market share test on all plausible markets: all passenger car market (including BEVs and PHEVs) generally, all passenger car market in segments B, C, D, F and combined C/D (since the MCV model can be attributed according to the segmentation used by the Global Insight by length to segments B and C and by price to the D segment and the sport car model to the F segment), the electric car market (for BEV/PHEV jointly as well as separately) and at both geographic levels, global and EEA. The sources of the market data were mainly the European Association of Manufacturers (ACEA) for combustion engine cars and studies of Deutsche Bank (2008) and the Boston Consulting Group for the electric car market. The Commission notes that the forecasts on the electric car market for around 2015 were rather conservative, since they suggested that in 2015 the electric car market reaches 1 % of the total passenger car market, and invites interested parties to comment on the possible evolution of the market.

As on the basis of available data BMW's market share exceeds 25 % on some of the plausible markets, the Commission, in line with point 68 of the RAG, is not able to decide on compatibility of the measure with the preliminary examination and has to open the formal investigation pursuant to Article 108(2) of the TFEU. It invites interested parties to submit their observations.

⁽¹⁾ OJ C 54, 4.3.2006, p. 13.

In the event that the comments received in reply to the opening of the formal investigation do not allow the Commission to conclude without any doubt that either the aid can be exempted from the application of the tests under point 68 of the RAG, on the basis of the provisions of footnote 65 of the RAG, or that the 68(a) and (b) tests are respected, the Commission will carry out an in-depth assessment of the investment project on the basis of the Commission Communication on the criteria for an in-depth assessment of regional aid to large investment projects ⁽²⁾.

The Member State and interested parties are invited to provide in their comments to the opening decision all information necessary to carry out this in-depth assessment and to submit the appropriate information and documentation, as indicated in the above In-depth Assessment Communication.

TEXT OF LETTER

‘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:

Tabella: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabella: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Communication from the Commission concerning the criteria for an in-depth assessment of regional aid to large investment projects (OJ C 223, 16.9.2009, p. 3).

⁽³⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

2.3 Das Investitionsvorhaben

2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

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

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

^(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

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

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

2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

Tabella: 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.

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

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

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

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

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

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

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

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

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

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

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

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

50. Die angemeldete Beihilfe beträgt insgesamt abgezinst 46 Mio. EUR; die Beihilfeintensität (BSÄ) erreicht 12,5 %. Da die gesamte Beihilfeintensität unter dem Beihilfehöchstsatz liegt, entspricht die für das Vorhaben vorgeschlagene Beihilfeintensität den Regionalbeihilfe-Leitlinien. Deutschland hat zugesichert, dass der angemeldete 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 Beihilfehöchstsatz anwenden (keine Herabsetzung des anwendbaren regionalen Beihilfehöchstsatzes erforderlich) sowie jeweils (insgesamt also zweimal) die Hälfte dieses Höchstsatzes auf die nächsten 50 Mio. EUR. Für alle beihilfefähigen Kosten jenseits der Obergrenze von 100 Mio. EUR verringert sich der regionale Beihilfehöchstsatz auf ein Drittel (34 %).

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

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

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

3.5.3.1 Betreffendes Produkt

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

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

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

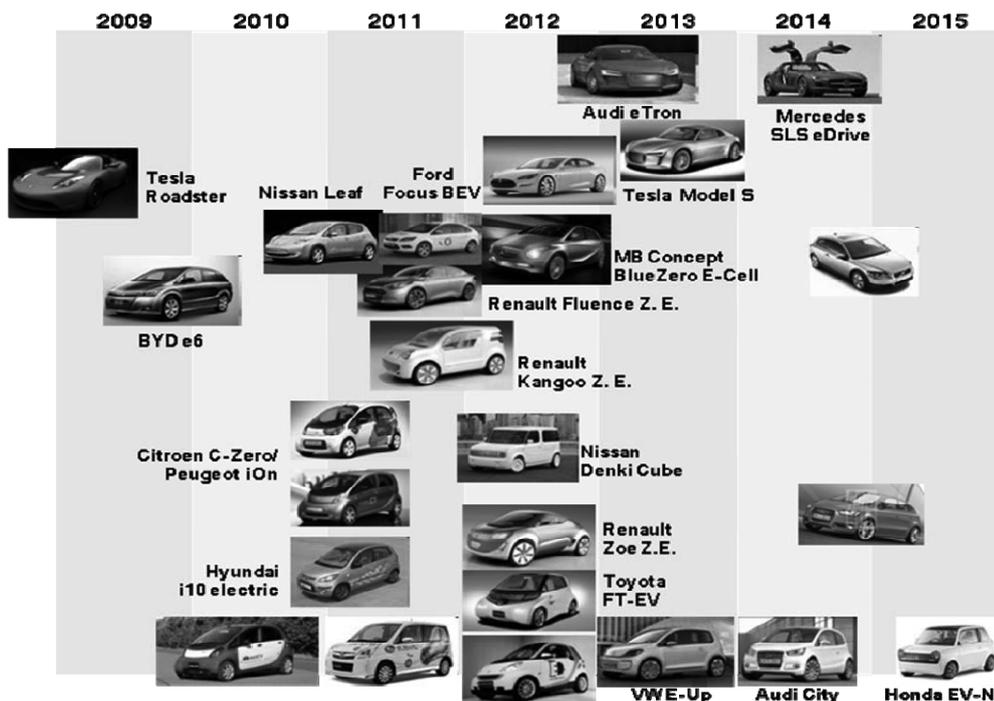
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

⁽¹³⁾ Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das C-Segment: Ford Focus, VW Golf, BMW 1er Serie oder Audi A3.
⁽¹⁴⁾ Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das D-Segment: Honda Accord, VW Passat, BMW 3er Serie, Mercedes-Benz C-Klasse oder Audi A4.
⁽¹⁵⁾ Nach Global Insight fallen beispielsweise folgende Modelle in das B-Segment: VW Polo, Ford Fiesta, Peugeot 207 oder Toyota Yaris.

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

71. Das Sportwagenmodell BMW i8 fällt in das F-Segment ⁽¹⁶⁾ nach IHS Global Insight, das nicht durch die Fahrzeuggröße sondern ausschließlich durch den Preis abgegrenzt ist. Im Fall dieses Pkw-Modells ist ein zusätzliches Problem zu lösen. Laut Deutschland ist es aufgrund des eingebauten Verbrennungsmotors als Hybridfahrzeug eingestuft. Es wird allerdings auf denselben Produktionsanlagen wie das MCV-Modell erzeugt, hat eine Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und verfügt zusätzlich über einen Verbrennungsmotor zur Verbesserung des Elektroantriebs, der darüber hinaus nicht in der geförderten Anlage entwickelt wird. Eine Betrachtung der bisher auf dem Markt verfügbaren Hybridfahrzeuge zeigt, dass es sich in der Regel um mit Verbrennungsmotor angetriebene Autos mit Metallkarosserien handelt, in die ein zusätzlicher Elektroantrieb eingebaut ist, der nur einen geringen Teil zur Fahrzeugleistung beiträgt.
72. Derzeit ist die Kommission nicht in der Lage, eine definitive Position dazu zu beziehen, ob sich traditionelle Marktsegmentierungen, die von Polk, Global Insight und anderen für den konventionellen Kfz-Markt entwickelt wurden, überhaupt auf den Elektrofahrzeugmarkt übertragen lassen. Sie stellt zum jetzigen Zeitpunkt fest, dass die Zuordnung zu Segmenten in Analogie zu Pkw mit Verbrennungsmotoren äußerst problematisch ist. Auf den ersten Blick scheint die Anwendung der Segmentierung von POLK aufgrund der Bedeutung des Verbrennungsmotors bei der Abgrenzung der Segmente schwierig zu sein. Auch die Verwendung der von IHS Global Insight festgelegten Einteilung erscheint nicht einfach. Hier sind die entscheidenden Parameter die Fahrzeuglänge und der Preis: hinsichtlich der Länge scheint die Mehrheit der in Entwicklung befindlichen Elektrofahrzeuge (laut Ankündigungen der Hersteller) in die ‚kleinen‘ Segmente A, B und C zu fallen; in Bezug auf den Preis treffen höhere Segmente — mindestens das D-Segment — zu. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur Übertragbarkeit bestehender Klassifikationen für den Zweck der Marktdefinition Stellung zu nehmen.
73. Des Weiteren kann die Kommission keine definitive Position dazu beziehen, ob die Zuordnung der Modelle i3 und i8 zu den von Deutschland vorgeschlagenen Segmenten sachdienlich ist (gleichgültig ob Elektrofahrzeuge zum Pkw-Gesamtmarkt gehören oder einen eigenständigen Markt darstellen). Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zu dieser Frage Stellung zu nehmen.
74. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass Deutschland vorgeschlagen hat, den i3 in ein kombiniertes C/D-Segment einzuordnen. Die Kommission
75. 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.
76. 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 Beihilfempfänger 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).

OTHER ACTS

EUROPEAN COMMISSION

**Information notice pursuant to Article 10(3)(c) of Council Regulation (EC) No 732/2008
Countries benefiting from the special incentive arrangement for sustainable development and good
governance from 1 January 2012**

(2011/C 363/06)

Council Regulation (EC) No 732/2008 of 22 July 2008 applying a scheme of generalised tariff preferences from 1 January 2009 ⁽¹⁾ (the Regulation), extended by Regulation (EU) No 512/2011 ⁽²⁾, establishes the special incentive arrangement for sustainable development and good governance (the GSP+). The Regulation envisages under Article 9(1)(a)(iii) the possibility to grant GSP+ as from 1 January 2012 to developing countries which submitted a request in this respect by 31 October 2011.

By 31 October 2011 the Commission received a request from the Republic of Cape Verde to benefit from the special incentive arrangement for sustainable development and good governance as from 1 January 2012. The Commission examined it in accordance with Article 10(1) of the Regulation and on 9 December 2011 adopted Commission Implementing Decision 2011/830 on the beneficiary countries which qualify for the special incentive arrangement for sustainable development and good governance from 1 January 2012, as provided in Council Regulation (EC) No 732/2008 ⁽³⁾, granting the GSP+ arrangement to the Republic of Cape Verde as from 1 January 2012 to 31 December 2013 or until a date laid down by the successor regulation, whichever is earlier.

According to Article 9(3) of the Regulation, countries that were granted the GSP+ by Commission Decision 2008/938/EC of 9 December 2008 on the list of the beneficiary countries which qualify for the special incentive arrangement for sustainable development and good governance for the period from 1 January 2009 to 31 December 2011 ⁽⁴⁾, as amended by Commission Decision 2009/454/EC ⁽⁵⁾ and Commission Decision 2010/318/EU of 9 June 2010 on the beneficiary countries which qualify for the special incentive arrangement for sustainable development and good governance for the period from 1 July 2010 to 31 December 2011 ⁽⁶⁾, were not required to re-submit a request for GSP+ under Article 9(1)(a)(iii) and continue to benefit from GSP+.

⁽¹⁾ OJ L 211, 6.8.2008, p. 1.

⁽²⁾ Regulation (EU) No 512/2011 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2011 amending Council Regulation (EC) No 732/2008 of 22 July 2008 applying a scheme of generalised tariff preferences for the period from 1 January 2009 to 31 December 2011, (OJ L 145, 31.5.2011, p. 28).

⁽³⁾ OJ L 329, 13.12.2011, p. 19.

⁽⁴⁾ OJ L 334, 12.12.2008, p. 90.

⁽⁵⁾ OJ L 149, 12.6.2009, p. 78.

⁽⁶⁾ OJ L 142, 10.6.2010, p. 10.

2011 SUBSCRIPTION PRICES (excluding VAT, including normal transport charges)

EU Official Journal, L + C series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 1 100 per year
EU Official Journal, L + C series, paper + annual DVD	22 official EU languages	EUR 1 200 per year
EU Official Journal, L series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 770 per year
EU Official Journal, L + C series, monthly DVD (cumulative)	22 official EU languages	EUR 400 per year
Supplement to the Official Journal (S series), tendering procedures for public contracts, DVD, one edition per week	multilingual: 23 official EU languages	EUR 300 per year
EU Official Journal, C series — recruitment competitions	Language(s) according to competition(s)	EUR 50 per year

Subscriptions to the *Official Journal of the European Union*, which is published in the official languages of the European Union, are available for 22 language versions. The Official Journal comprises two series, L (Legislation) and C (Information and Notices).

A separate subscription must be taken out for each language version.

In accordance with Council Regulation (EC) No 920/2005, published in Official Journal L 156 of 18 June 2005, the institutions of the European Union are temporarily not bound by the obligation to draft all acts in Irish and publish them in that language. Irish editions of the Official Journal are therefore sold separately.

Subscriptions to the Supplement to the Official Journal (S Series — tendering procedures for public contracts) cover all 23 official language versions on a single multilingual DVD.

On request, subscribers to the *Official Journal of the European Union* can receive the various Annexes to the Official Journal. Subscribers are informed of the publication of Annexes by notices inserted in the *Official Journal of the European Union*.

Sales and subscriptions

Subscriptions to various priced periodicals, such as the subscription to the *Official Journal of the European Union*, are available from our sales agents. The list of sales agents is available at:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offers direct access to European Union legislation free of charge. The *Official Journal of the European Union* can be consulted on this website, as can the Treaties, legislation, case-law and preparatory acts.

For further information on the European Union, see: <http://europa.eu>

