

Euroopan unionin virallinen lehti

C 363



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

54. vuosikerta
13. joulukuuta 2011

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

I Päätöslauseimat, suositukset ja lausunnot

LAUSUNNOT

Euroopan tietosuojavaltuutettu

2011/C 363/01

Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi teollis- ja tekijänoikeuksien tullivalvonnasta 1

II Tiedonannot

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDONANNOT

Euroopan komissio

2011/C 363/02

Komission tiedonanto yksipuolisista tariffisuspensioista ja autonomisista tariffikiintiöistä 6

FI

Hinta:
3 EUR

(jatkuu kääntöpuolella)

IV *Tiedotteet*

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA VIRASTOJEN TIEDOTTEET

Euroopan komissio

2011/C 363/03	Euron kurssi	18
---------------	--------------------	----

V *Ilmoitukset*

YHTEISEN KAUPPAPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

Euroopan komissio

2011/C 363/04	Ilmoitus tiettyjen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaolon lähestyvistä päättymisestä	19
---------------	---	----

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

Euroopan komissio

2011/C 363/05	Valtiontuki – Saksa – Valtiontuki SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – Suuret investointihankkeet – Tuki BMW Leipzigille – Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	20
---------------	--	----

MUUT SÄÄDÖKSET

Euroopan komissio

2011/C 363/06	Neuvoston asetuksen (EY) N:o 732/2008 10 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen ilmoitus – Kestävää kehitystä ja hyvää hallintoa koskevan erityisen kannustusmenettelyn edunsaajat 1. tammikuuta 2012 alkaen	34
---------------	--	----



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN TIETOSUOJAVALTUUTETTU

Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi teollis- ja tekijänoikeuksien tullivalvonnasta

(2011/C 363/01)

EUROOPAN TIETOSUOJAVALTUUTETTU, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 16 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan ja erityisesti sen 7 ja 8 artiklan,

ottaa huomioon yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁽¹⁾,

ottaa huomioon yksilöiden suojelusta yhteisön toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001⁽²⁾ ja erityisesti sen 28 artiklan 2 kohdan,

ON ANTANUT SEURAAVAN LAUSUNNON:

1. JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi 24 päivänä toukokuuta 2011 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi teollis- ja tekijänoikeuksien tullivalvonnasta (jäljempänä 'ehdotus').

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31 (jäljempänä 'direktiivi 95/46/EY').

⁽²⁾ EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1.

1.1 Tietosuojavaltuutetun kuuleminen

2. Komissio lähetti ehdotuksen Euroopan tietosuojavaltuutetulle 27 päivänä toukokuuta 2011. Euroopan tietosuojavaltuutettu katsoo komission näin pyytäneen häntä neuvomaan yhteisön toimielimiä ja elimiä yksilöiden suojelusta yhteisön toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 18 päivänä joulukuuta 2000 annetun asetuksen (EY) N:o 45/2001 (jäljempänä 'asetus (EY) N:o 45/2001') 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Komissio oli aikaisemmin⁽³⁾ ennen ehdotuksen hyväksymistä antanut Euroopan tietosuojavaltuutetulle mahdollisuuden esittää epävirallisia huomautuksia. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen menettelyyn, sillä sen avulla tekstiä on voitu parantaa aikaisessa vaiheessa tietosuojan näkökulmasta. Jotkin huomautukset on otettu huomioon ehdotuksessa. Euroopan tietosuojavaltuutettu pitää erittäin myönteisenä ehdotuksen johdantotosassa tehtyä viittausta tähän kuulemiseen.
3. Euroopan tietosuojavaltuutettu haluaa kuitenkin huomauttaa joistakin tekstin osista, joita voitaisiin vielä parantaa tietosuojan kannalta.

1.2 Yleistä

4. Ehdotuksessa vahvistetaan edellytykset ja menettelyt toimille, joita tulliviranomaisten on toteutettava, kun tavarat, joiden epäillään loukkaavan teollis- tai tekijänoikeuksia, ovat tai niiden olisi pitänyt olla tullivalvonnassa unionin tullialueella. Sen tarkoituksena on parantaa oikeudellista kehystä, joka on luotu tällä ehdotuksella korvattavalla asetuksella (EY) N:o 1383/2003⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Huhtikuussa 2011.

⁽⁴⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1383/2003, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003, tulliviranomaisten toimenpiteistä epäiltäessä tavaroiden loukkaavan tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia sekä tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia loukkaavien tavaroiden suhteen toteutettavista toimenpiteistä (EUVL L 196, 2.8.2003, s. 7).

5. Ehdotuksessa säädetään erityisesti menettelystä, jonka mukaisesti oikeudenhaltijat voivat tehdä hakemuksen, jolla pyydetään jäsenvaltion tullin yksiköitä toteuttamaan toimia kyseisessä jäsenvaltiossa (jäljempänä 'kansallinen hakemus') tai jolla pyydetään useamman muun jäsenvaltion tullin yksiköitä toteuttamaan toimia omissa jäsenvaltioissaan (jäljempänä 'unionihakemus'). Toimien toteuttamisella tarkoitetaan tässä yhteydessä tulliviranomaisten toteuttamaa tavaroitten luovutuksen keskeyttämistä tai haltuunottoa. Ehdotuksessa säädetään lisäksi menettelyistä, joiden mukaisesti asiaankuuluvat tullin yksiköt tekevät hakemusta koskevan päätöksen, ja toimista, joita tulliviranomaisten (tai tullitoimipaikkojen) ⁽⁵⁾ on tämän jälkeen toteutettava (eli tavaroitten luovutuksen keskeyttäminen, haltuunotto tai tuhoaminen), sekä näihin liittyvistä oikeuksista ja velvoitteista.
6. Tässä yhteydessä henkilötietoja käsitellään useissa tilanteissa: kun oikeudenhaltija toimittaa hakemuksen tulliviranomaiselle ⁽⁶⁾ (6 artikla), kun hakemus siirretään komissiolle (31 artikla) ja kun tulliviranomaisten päätös toimitetaan toimivaltaisille tullitoimipaikoille (13 artiklan 1 kohta) ja unionihakemuksen osalta muiden jäsenvaltioiden tulliviranomaisille (13 artiklan 2 kohta).
7. Asetusehdotuksessa tarkoitettua tietojen käsittelyä ei sovelleta ainoastaan oikeudenhaltijan henkilötietoihin, kun hakemuksia ja päätöksiä toimitetaan oikeudenhaltijoilta tulliviranomaisille eri jäsenvaltioiden välillä sekä jäsenvaltioiden ja komission välillä. Esimerkiksi 18 artiklan 3 kohdan nojalla tulliviranomaisten on hyväksymispäätöksen saajan pyynnöstä toimitettava tälle vastaanottajan, lähettäjän, ilmoittajan tai tavaroiden haltijan nimet ja osoitteet ⁽⁷⁾ sekä tavaroita koskevia muita tietoja. Tällöin siis kansallinen tulliviranomainen käsittelee ja pyynnöstä siirtää oikeudenhaltijalle muita rekisteröityjä (tavaroiden lähettäjä, vastaanottaja ja haltija voivat olla luonnollisia henkilöitä tai oikeushenkilöitä) koskevia henkilötietoja.
8. Kun otetaan huomioon tällä hetkellä sovellettava komission täytäntöönpanoasetus (EY) N:o 1891/2004 ⁽⁸⁾, joka sisältää oikeudenhaltijoiden käyttämän vakiomuotoisen hakemuslomakkeen, vaikuttaa siltä, että tässä ehdotuksessa säädettyihin menettelyihin sisältyisi myös tiettyjen henkilöiden tai tahojen epäiltyjä teollis- ja tekijänoikeusrikkomuksia koskevien tietojen käsittely ⁽⁹⁾, vaikka ehdotuksen tekstissä ei näin nimenomaisesti todeta. Euroopan tietosuojavaltuutettu huomauttaa, että epäiltyjä rikkomuksia koskevat tiedot katsotaan arkaluonteisiksi tiedoiksi, joiden käsittelyssä on noudatettava erityisiä suojatoimia (direktiivin 95/46/EY 8 artiklan 5 kohta ja asetuksen (EY) N:o 45/2001 10 artiklan 5 kohta).
9. Tämän lisäksi komissio vastaa oikeudenhaltijoiden tekemien toimia koskevien hakemusten tallentamisesta keskustietokantaan (tulevalta nimeltään COPIS), joka on vielä valmisteluvaiheessa. COPIS on teollis- ja tekijänoikeuksia loukkaavia tavaroita koskevien tullitoimien tietojen vaihtoon käytettävä keskitetty alusta. Kaiken päätöksiä, liiteasiakirjoja ja jäsenvaltioiden tulliviranomaisten välisiä tiedoksiantoja koskevan tietojen vaihdon on tapahduttava COPIS-tietokannan välityksellä (31 artiklan 3 kohta).

2. EHDOTUKSEN ARVIOINTI

2.1 Viittaus direktiiviin 95/46/EY

10. Euroopan tietosuojavaltuutettu suhtautuu myönteisesti siihen, että asetuksen yleisesti sovellettavassa artiklassa (32 artikla ja johdanto-osan 21 perustelukappale) mainitaan nimenomaisesti, että komission on käsiteltävä henkilötietoja asetuksen (EY) N:o 45/2001 mukaisesti ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten direktiivin 95/46/EY mukaisesti.
11. Tässä säännöksessä tunnustetaan myös Euroopan tietosuojavaltuutetun valvova rooli komission käsitellessä tietoja asetuksen (EY) N:o 45/2001 mukaisesti. Euroopan tietosuojavaltuutettu haluaa huomauttaa 32 artiklassa olevasta virheellisestä viitteestä: "[...] ja kyseisen direktiivin 28 artiklassa tarkoitettua jäsenvaltion julkisen riippumattoman viranomaisen valvonnassa". Tekstissä pitäisi viitata direktiivin 95/46/EY 28 artiklaan.

2.2 Täytäntöönpanosäädökset

12. Ehdotuksen mukaan komissiolle on valtuudet vahvistaa oikeudenhaltijoiden hakemuslomakkeen malli

⁽⁵⁾ Tullin yksiköt ovat keskusvirastoja, jotka kussakin jäsenvaltiossa voivat vastaanottaa oikeudenhaltijoiden virallisia hakemuksia, kun taas tulliviranomaiset tai tullitoimipaikat ovat toiminnallisia tahoja, jotka toteuttavat Euroopan unioniin saapuvien tavaroiden varsinaisia tullitarkastuksia.

⁽⁶⁾ Hakemuslomakkeeseen on sisällyttävä muun muassa hakijan tiedot (6 artiklan 3 kohdan a alakohta), hakijaa edustavien luonnollisten henkilöiden tai oikeushenkilöiden valtuutukset (6 artiklan 3 kohdan d alakohta) sekä oikeudellisista ja teknisistä asioista vastaavan/vastavien hakijan edustajan/edustajien nimi- ja osoitetiedot (6 artiklan 3 kohdan j alakohta).

⁽⁷⁾ Lähettäjä ja vastaanottaja ovat tavarantoimitussopimuksen kaksi tyyppillistä osapuolta. Lähettäjä luovuttaa tavarat vastaanottajalle, joka ottaa tavarat haltuunsa ja myy ne lähettäjän ohjeiden mukaisesti. Ilmoittaja on henkilö, joka tekee tulli-ilmoituksen omissa nimissään, tai henkilö, jonka nimellä ilmoitus on tehty. Haltija on henkilö, joka on tavaroiden omistaja tai jolla on vastaava määräämis-oikeus tavaroihin tai jonka fyysisessä valvonnassa tavarat ovat.

⁽⁸⁾ Komission asetus (EY) N:o 1891/2004, annettu 21 päivänä lokakuuta 2004, tulliviranomaisten toimenpiteistä epäiltäessä tavaroiden loukkaavan tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia sekä tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia loukkaavien tavaroiden suhteen toteutettavista toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1383/2003 soveltamista koskevista säännöksistä, EUVL L 328, 30.10.2004, s. 16.

⁽⁹⁾ Ks. asetuksen (EY) N:o 1891/2004 liitteessä I oleva 9 kohta: "Liitteenä tarkempia tietoja petoksen lajista tai luonteesta", asiakirjat tai valokuvat mukaan luettuina.

- täytäntöpanosäädöksillä (6 artiklan 3 kohta)⁽¹⁰⁾. Artiklaan sisältyy jo kuitenkin luettelo tiedoista, jotka hakijan on annettava, hakijan henkilötiedot mukaan luettuina. Määrittäessä hakemuksessa esitettäviä olennaisia tietoja 6 artiklan 3 kohdassa olisi edellytettävä myös, että tulliviranomaiset toimittavat hakijalle tai muulle mahdolliselle rekisteröidylle (esimerkiksi tavaroiden lähettäjä, vastaanottaja tai haltija) direktiivin 95/46/EY 10 artiklan kansallisissa täytäntöpanosäännöissä tarkoitetut tiedot. Hakemukseen olisi myös sisällyttävä vastaavat tiedot, jotka komission on toimitettava rekisteröidylle asetuksen (EY) N:o 45/2001 11 artiklan mukaista käsittelyä varten (COPIS-tietokannassa tapahtuva säilytys ja käsittely).
13. Euroopan tietosuojavaltuutettu suosittaa, että 6 artiklan 3 kohtaan sisältyvään hakijan toimittamia tietoja koskevaan luetteloon lisättäisiin myös tiedot, jotka direktiivin 95/46/EY 10 artiklan ja asetuksen (EY) N:o 45/2001 11 artiklan mukaisesti on toimitettava rekisteröidylle.
14. Euroopan tietosuojavaltuutettu pyytää lisäksi tulla kuulluksi, kun komissio käyttää täytäntöpanovaltuuksiaan, jotta voitaisiin varmistaa, että (kansallisen tai unionin) hakemusten uudet mallit ovat tietosuojan mukaisia.
15. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen siihen, että 6 artiklan 3 kohdan 1 alakohdassa esitetään vaatimus, jonka mukaan hakijoiden on toimitettava ja pidettävä ajan tasalla saatavilla olevat tiedot, jotta tulliviranomaiset voivat analysoida ja arvioida teollis- tai tekijänoikeuksien loukkaukseen liittyvää riskiä. Tällä vaatimuksella sovelletaan yhtä tiedon laadun periaatetta, jonka mukaan henkilötietojen on oltava ”täsmällisiä ja tarvittaessa päivitettyjä” (direktiivin 95/46/EY 6 artiklan d kohta). Euroopan tietosuojavaltuutettu suhtautuu myönteisesti myös siihen, että sama periaate on pantu täytäntöön 11 artiklan 3 kohdassa, jossa edellytetään, että päätöksen saajan on ilmoitettava päätöksen tehneille toimivaltaisille tullin yksiköille hakemuksessa toimitetuissa tiedoissa mahdollisesti tapahtuneista muutoksista.
16. Ehdotuksen 10 ja 11 artikla koskevat päätösten voimassaoloaikaa. Tulliviranomaisen päätös on voimassa rajoitetun ajan, jonka kuluessa tulliviranomaisen on toteutettava toimia. Kyseistä määräaikaa voidaan pidentää. Euroopan tietosuojavaltuutettu haluaa korostaa sitä, että kansalliset tulliviranomaiset eivät saa säilyttää oikeudenhaltijan toimittamaa hakemusta (ja erityisesti siinä olevia henkilötietoja) COPIS-tietokannassa päätöksen voimassaoloajan päättymisen jälkeen. Tämä periaate perustuu asetuksen (EY) N:o 45/2001 4 artiklan 1 kohdan e alakohtaan ja sitä vastaavaan direktiivin 95/46/EY 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan⁽¹¹⁾.
17. Voimassa olevassa täytäntöpanoasetuksessa⁽¹²⁾ (3 artiklan 3 kohta) säädetään, että tulliviranomaisen on säilytettävä hakemuslomake ”vähintään vuoden kyseisen lomakkeen oikeudellista voimassaoloa kauemmin”. Tämä säännös ei ole täysin edellä mainittujen periaatteiden mukainen.
18. Euroopan tietosuojavaltuutettu ehdottaakin sellaisen säännöksen lisäämistä ehdotukseen, jolla henkilötietojen säilyttämiseksi asetetaan päätösten voimassaolon keston liittyvä raja. Säilyttämisaajan keston pidentämistä olisi vältettävä tai perustelluissa tapauksissa sen olisi noudatettava tarpeellisuuden ja oikeasuhteisuuden periaatteita suhteessa tarkoitukseen, joka on selvennettävä. Lisäksi ehdotukseen olisi lisättävä säännös, jota sovelletaan samalla tavalla kaikissa jäsenvaltiossa ja komissiossa ja jolla taataan yksinkertaistaminen, oikeusvarmuus ja tehokkuus, sillä näin estettäisiin ristiriitaiset tulkinnot.
19. Euroopan tietosuojavaltuutettu suhtautuu myönteisesti siihen, että 19 artiklassa (Hakemuksen hyväksymispäätöksen saajan lupa käyttää tiettyjä tietoja) viitataan selvästi käyttö-tarkoituksen rajoittamiseen periaatteeseen niin, että siinä säädetään, miten hyväksymispäätöksen saaja voi käyttää muun muassa tulliviranomaisten 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti tälle toimittamia lähettäjä ja vastaanottajaa koskevia tietoja⁽¹³⁾. Tietoja voidaan käyttää ainoastaan hyväksymispäätöksen saajan teollis- ja tekijänoikeuksien mahdollista loukkaamista koskevan menettelyn aloittamiseksi tai korvauksen hakemiseksi tapauksessa, jossa tavarat on tuhottu asetusluonnoksessa vahvistetun menettelyn ja sen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, jossa tavaroiden on todettu olevan. Koska tietoihin voi sisältyä tietoja epäillyistä rikkomuksista, rajoituksella estetään näiden arkaluonteisten tietojen

2.3 Tiedon laatu

⁽¹⁰⁾ Tällä hetkellä komission asetuksella (EY) N:o 1891/2004 pannaan täytäntöön asetus (EY) 1383/2003, joka sisältää muun muassa kansallisen hakemuksen ja yhteisöhakemuksen mallilomakkeet ja niiden täyttöohjeet (komission asetus (EY) N:o 1891/2004, annettu 21 päivänä lokakuuta 2004, tulliviranomaisten toimenpiteistä epäiltäessä tavaroiden loukkaavan tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia sekä tiettyjä teollis- ja tekijänoikeuksia loukkaavien tavaroiden suhteen toteutettavista toimenpiteistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1383/2003 soveltamista koskevista säännöksistä (EUVL L 328, 30.10.2004, s. 16)).

⁽¹¹⁾ Henkilötiedot on ”säilytettävä muodossa, josta rekisteröity on tunnistettavissa ainoastaan sen ajan, kuin on tarpeen niitä tarkoituksia varten, joihin tiedot kerättiin tai joihin niitä myöhemmin käsitellään.”

⁽¹²⁾ Katso alaviite 8.

⁽¹³⁾ Säännös vastaa TRIPS-sopimuksen 57 artiklan (III osan IV osasto) sisältöä, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

väärinkäyttö. Kyseistä säännöstä lujitetaan myös 15 artiklalla, jossa säädetään oikeudenhaltijaa vastaan toteuttavista hallinnollista toimista, mikäli tietoja on käytetty muihin kuin 19 artiklassa tarkoitettuihin tarkoituksiin. Nämä kaksi artiklaa yhdessä osoittavat, että komissio kiinnittää erityistä huomiota käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatteeseen.

2.4 Keskustietokanta

20. Ehdotuksessa (31 artiklan 3 kohta) mainitaan, että kaikki toimia koskevat hakemukset, hakemusten hyväksymispäätökset, sekä päätökset, joilla pidennetään hyväksymispäätösten määräaika tai keskeytetään hakemuksen hyväksymispäätöksen soveltaminen, henkilötiedot mukaan luettuina, on tallennettava komission keskustietokantaan (COPIS).
21. COPIS-tietokanta olisi näin ollen uusi tietokanta, jonka tärkeimpänä tarkoituksena on korvata jäsenvaltioiden tulliviranomaisten toteuttama asiakirjojen vaihto digitaalisella säilytys- ja siirtojärjestelmällä. Tietokantaa hallinnoi komissio ja erityisesti verotuksen ja tulliliiton pääosasto.
22. Tähän asti jäsenvaltioiden ja komission välisen tiedonvaihdon oikeusperustana ovat olleet asetus (EY) N:o 1383/2003⁽¹⁴⁾ ja komission täytäntöönpanoasetus (EY) N:o 1891/2004⁽¹⁵⁾. Asetuksen (EY) N:o 1383/2003 5 artiklassa sallitaan hakemusten toimittaminen jäsenvaltioille sähköisesti, mutta siinä ei mainita keskustietokantaa. Asetuksen 22 artiklassa mainitaan, että jäsenvaltioiden on toimitettava tarpeelliset ”tämän asetuksen soveltamiseen liittyvät” tiedot komissiolle, ja komissio toimittaa nämä tiedot edelleen muille jäsenvaltioille. Täytäntöönpanoasetuksen johdanto-osan 9 perustelukappaleessa todetaan, että jäsenvaltioiden ja komission välisistä tiedotusmenettelyistä on säädettävä, jotta komissio voi seurata asetuksen soveltamista ja laatia siitä kertomuksen. Kyseisen asetuksen 8 artiklassa selvennetään, että jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle säännöllisesti luettelo kaikista kirjallisista pyynnöistä ja niitä seuraavista, tulliviranomaisten toteuttamista toimista, oikeudenhaltijoiden henkilötiedot, oikeus, jota hakemus koskee, ja tuotteita koskevat tiedot mukaan luettuina.
23. Ehdotuksen uudessa tekstissä (6 artiklan 4 kohta) edellytetään hakemuksen sisältöä määritettäessä että, kun tietokoneistetut tai sähköiset järjestelmät ovat käytettävissä, hakemukset on toimitettava sähköisesti. Tämän lisäksi 31 artiklassa säädetään, että kansallisille tulliviranomaisille osoitetut hakemukset on ilmoitettava komissiolle ja ne ”tal-

lennetaan komission keskustietokantaan”. COPIS-tietokannan luomista koskeva oikeusperusta näyttääkin muodostuvan uusien 6 artiklan 4 kohdan ja 31 artiklan säännöksistä.

24. Komissio laatii COPIS-tietokannan rakenteen ja sisällön tämän oikeusperustan nojalla. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan ole tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä hyväksytty yksityiskohtaista säännöstä, jossa määritettäisiin COPIS-tietokannan tarkoitus ja ominaisuudet. Euroopan tietosuojavaltuutetun mielestä tämä on erityisen huolestuttavaa. Vaikka henkilöiden henkilötietoja (nimet, osoitteet ja muut yhteystiedot sekä epäilyihin rikkomuksiin liittyvät tiedot) vaihdetaan tiuhaan tahtiin komission ja jäsenvaltioiden välillä ja niitä säilytetään tietokannassa määrittelemättömän ajan, ei ole olemassa säädöstä, jonka perusteella henkilö voisi varmistaa tällaisen käsittelyn lainmukaisuuden. Myöskään useisiin käsittelytoimiin liittyviä pääsy- ja hallintaoikeuksia ei ole täsmennetty.
25. Kuten Euroopan tietosuojavaltuutettu on aiemmin⁽¹⁶⁾ huomauttanut, sellaisten välineiden oikeusperusta, joilla rajoitetaan henkilötietojen suojaa koskevaa perusoikeutta, sellaisena kuin se on vahvistettu Euroopan unionin perusoikeuskirjan 8 artiklassa, Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklaan perustuvassa oikeuskäytännössä ja SEUT:n 16 artiklassa, on asetettava perussopimukseen perustuvassa säädöksessä, johon voidaan vedota tuomioistuimessa. Tämä on tarpeen rekisteröidyn oikeusvarmuuden takaamiseksi, sillä hänen on voitava luottaa selviin sääntöihin ja vedota niihin tuomioistuimessa.
26. Tämän vuoksi Euroopan tietosuojavaltuutettu kehottaa komissiota selventämään COPIS-tietokannan oikeusperustaa antamalla yksityiskohtaisemman säännöksen välineessä, joka hyväksytään SEUT:n mukaisessa tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä. Säännöksen on täytettävä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja tarvittaessa direktiivin 95/46/EY edellytykset. Säännöksellä, jolla perustetaan tietokanta ja sähköinen tietojenvaihtojärjestelmä, on eritoten i) määritettävä käsittelytoimien tarkoitus ja tietokannan asianmukainen käyttö; ii) määritettävä millä tahoilla (tulliviranomaiset, komissio) on pääsy mihinkin tietokannassa säilytettyihin tietoihin ja mahdollisuus muuttaa niitä; iii) taattava kaikille rekisteröidyille, joiden henkilötietoja voidaan säilyttää ja vaihtaa, oikeus tutustua näihin tietoihin ja saada tietoa niistä; iv) määritettävä ja rajattava henkilötietojen säilyttämisaika siten, että se vastaa kyseiseen tarkoitukseen tarvittavaa vähimmäisaikaa. Euroopan tietosuojavaltuutettu korostaa vielä, että avainsäädöksessä on määritettävä myös

⁽¹⁴⁾ Katso alaviite 4.

⁽¹⁵⁾ Katso alaviite 8.

⁽¹⁶⁾ Ks. Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunto komission päätöksestä, tehty 12 päivänä joulukuuta 2007, sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) täytäntöönpanosta henkilötietojen suojelun osalta (2008/49/EY) (EUVL C 270, 25.10.2008, s. 1).

seuraavat tietokantaan liittyvät seikat: taho, joka valvoo ja hallinnoi tietokantaa, ja taho, joka vastaa tietokannassa olevien tietojen käsittelyn turvallisuudesta.

27. Euroopan tietosuojavaltuutettu ehdottaa, että ehdotukseen lisätään uusi artikla, jossa säädetään näistä keskeisistä seikoista. Vaihtoehtoisesti ehdotuksen tekstiin olisi lisättävä säännös, joka koskee erillisen säädöksen hyväksymistä tavanomaisen lainsäädäntömenettelyn mukaisesti, mitä varten komissiota olisi pyydyttävä tekemään ehdotus.
28. Hyväksyttävissä täytäntöönpanotoimenpiteissä olisi joka tapauksessa määritettävä yksityiskohtaisesti tietokannan toiminnallisista ja teknisistä ominaisuuksista.
29. Vaikka ehdotuksessa ei tässä vaiheessa käsitellä yhteentoimivuutta muiden komission tai muiden viranomaisen ylläpitämien tietokantojen kanssa, Euroopan tietosuojavaltuutettu painottaa, että kaikenlaisessa yhteentoimivuuden tai tietojenvaihdon käyttöönotossa on ensisijaisesti noudatettava käyttötarkoituksen rajoittamisen periaatetta: tietoja on käytettävä sitä tarkoitusta varten, jonka vuoksi tietokanta on perustettu, ja muuta tietojenvaihtoa tai yhteenliittämistä ei voida sallia muussa kuin tässä tarkoituksessa. Tämän lisäksi yhteentoimivuutta on tuettava asiaankuuluvalla oikeusperustalla, jonka on pohjauduttava EU:n perussopimukseen.
30. Euroopan tietosuojavaltuutettu osallistuu mielellään prosessiin, joka johtaa kyseisen tietokannan perustamiseen, ja haluaa tukea ja neuvoa komissiota sopivan ja tietosuojan mukaisen järjestelmän suunnittelemisessa. Näin ollen hän pyytää komissiota sisällyttämään käynnissä olevaan valmisteluvaiheeseen Euroopan tietosuojavaltuutetun kuulemisen.
31. Lopuksi Euroopan tietosuojavaltuutettu haluaa kiinnittää huomion siihen, että koska tietokannan perustamiseen kuuluu erityisten tietoluokkien (epäiltyjä rikkomuksia koskevat tiedot) käsittelyä, siihen voitaisiin soveltaa asetuksen (EY)

N:o 45/2001 27 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaista Euroopan tietosuojavaltuutetun suorittamaa ennakkotarkastusta.

3. PÄÄTELMÄT

32. Euroopan tietosuojavaltuutettu on tyytyväinen ehdotuksessa tehtyyn viittaukseen direktiivin 95/46/EY ja asetuksen (EY) N:o 45/2001 soveltamisesta asetuksessa tarkoitettuihin henkilötietojen käsittelytoimiin.
33. Euroopan tietosuojavaltuutettu haluaa nostaa esille seuraavat kohdat tekstin parantamiseksi tietosuojan kannalta:
 - ehdotuksen 6 artiklan 3 kohtaan olisi sisällytettävä rekisteröidyn tiedonsaantia koskevat oikeudet;
 - komission olisi 6 artiklan 3 kohdan mukaisia täytäntöönpanovaltuuksia käyttäessään kuultava Euroopan tietosuojavaltuutettua, jotta hakemusmallista saadaan tietosuojan mukainen;
 - tekstissä olisi määritettävä aikaraja oikeudenhaltijan toimittamien henkilötietojen säilyttämiselle sekä kansallisesti että komissiossa;
 - Euroopan tietosuojavaltuutettu kehottaa komissiota määrittämään ja selventämään COPIS-tietokannan perustamista koskevan oikeusperustan ja tarjoaa komissiolle asiantuntemustaan COPIS-tietokannan valmistelussa.

Tehty Brysselissä 12 päivänä lokakuuta 2011.

Giovanni BUTTARELLI
Euroopan apulaistietosuojavaltuutettu

II

(Tiedonannot)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDONANNOT

EUROOPAN KOMISSIO

Komission tiedonanto yksipuolisista tariffisuspensioista ja autonomisista tariffikiintiöistä

(2011/C 363/02)

1. JOHDANTO

- 1.1 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 31 artiklan nojalla neuvosto hyväksyy yksipuoliset tariffisuspensiot ja autonomiset tariffikiintiöt määränemistöllä komission ehdotuksesta. Vuonna 1998 komissio antoi tiedonannon ⁽¹⁾, jossa määriteltiin ne periaatteet ja menettelyt, joita komissio noudattaa laatiessaan ehdotuksia neuvostolle.
- 1.2 Tässä tarkistetussa tiedonannossa otetaan huomioon Tulli 2013 -toimintaohjelman tavoitteet sekä jäsenvaltioiden tarpeet ja kommentit, jotka ne esittivät Istanbulissa 23. ja 24. syyskuuta 2010 järjestetyn yksipuolisia tariffisuspensioita ja autonomisia tariffikiintiöitä koskevan seminaarin jälkeen. Tarkistus kohdistui seuraaviin kahteen seikkaan: siinä selvennetään eräitä yksipuolisia tariffisuspensioita ja autonomisia tariffikiintiöitä koskevien järjestelmien periaatteita sekä menettelyt, joita jäsenvaltioiden ja toimijoiden on noudatettava tällaisen yksipuolisen/autonomisen toimenpiteen soveltamiseksi.
- 1.3 Tähän tiedonantoon voi olla myöhemmin tarpeen tehdä sisältöä koskevia muutoksia sen tutkimuksen perusteella, jonka komissio aikoo tehdä vuoden 2012 aikana yksipuolisten tariffisuspensioiden ja autonomisten tariffikiintiöiden vaikutuksesta EU:n talouteen. Kyseisessä tutkimuksessa käsitellään myös vaikutusta pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yrityksiin).
- 1.4 Komission tavoitteena näiden periaatteiden määrittämisessä on määritellä tätä sektoria koskevan unionin toimintatavan taustalla olevat taloudelliset perusteet. Tämä on myös sopusoinnussa komission asettamien läpinäkyvyyttä koskevien sääntöjen kanssa.
- 1.5 Komissio aikoo noudattaa tässä tiedonannossa määriteltyä yleistä toimintatapaa sekä vuoden 2012 loppupuolella voimaan tulevia sitä vastaavia hallinnollisia järjestelyjä, jotka koskevat tariffisuspensioita ja -kiintiöitä.

2. TOIMINTATAVAN YLEISKATSAUS – YLEISET PERIAATTEET

2.1 Yhteisen tullitariffin rooli

- 2.1.1 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 28 artiklassa todetaan, että "Unioniin sisältyy tulliliitto, joka käsittää kaiken tavaroiden kaupan ja merkitsee, [...] että toteutetaan yhteinen tullitariffi suhteessa kolmansiin maihin".

Vuodesta 1968 lähtien unioni on käyttänyt tämän yhteisen tullitariffin ⁽²⁾ tärkeintä komponenttia eräänä niistä keinoista, jotka on suunniteltu edistämään unionin teollisuuden tehokkuutta ja kilpailukykyä kansainvälisessä mitassa.

- 2.1.2 Unionissa tapahtuvan teollisen kehityksen edistämisen lisäksi tässä tariffissa asetettujen tullien tarkoitus on vahvistaa unionin teollista tuotantokapasiteettia ja näin auttaa unionissa toimivia tuottajia kilpailemaan kolmansien maiden toimittajien kanssa.

Siksi tässä tariffissa asetetut tullit on unionin lainsäädännössä määrättyjä poikkeuksia lukuun ottamatta maksettava kaikista vapaaseen liikkeeseen luovutetuista tuotteista. Näin ollen näiden tullien maksaminen on normaalikäytäntö.

2.2 Tariffisuspensioiden ja -kiintiöiden käsite

- 2.2.1 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 31 artiklan nojalla hyväksytyt suspensiot muodostavat poikkeuksen normaalikäytännöstä toimenpiteen voimassaoloaikana rajoittamattoman määrän osalta (tariffisuspensio) tai rajoitetun määrän osalta (tariffikiintiö). Molemmat toimenpiteet mahdollistavat kolmansista maista tuotavia tavaroita koskevien tullien kantamatta

⁽¹⁾ EYVL C 128, 25.4.1998, s. 2.

⁽²⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 2658/87 (EYVL L 256, 7.9.1987, s. 1).

jättämisen osittain tai kokonaan (nämä tariffisuspensiot ja -kiintiöt eivät koske polkumyynnin estämiseksi asetettuja tulleja tai tasoitustulleja). Tavarat, joita polkumyynnin estämiseksi asetetut tullit tai tasoitustullit koskevat, tulisi normaalisti sulkea pois suspension tai kiintiön myöntämisen piiristä. Tuontikieltojen tai -rajoitusten (esim. luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston uhanalaisten lajien kansainvälistä kauppaa koskeva yleis-sopimus) alaisiin tavaroihin ei sovelleta tariffisuspensioita ja -kiintiöitä.

2.2.2 Tavarat, jotka tuodaan tariffisuspension mukaisesti tai tariffikiintiössä, voivat liikkua vapaasti kaikkialla unionissa; näin ollen jokainen jäsenvaltioissa oleva toimija voi hyötyä myönnetystä tariffisuspensiosta tai -kiintiöstä. Yhden jäsenvaltion pyynnöstä myönnetyllä tariffisuspensiolta tai -kiintiöllä voi olla vaikutuksia kaikissa muissa jäsenvaltioissa, minkä vuoksi jäsenvaltioiden ja komission olisi tehtävä tiivistä ja laajaa yhteistyötä, jotta kaikki unionin intressit otetaan huomioon. Komissio hallinnoi autonomisia tariffikiintiöitä tariffikiintiöiden keskustietokannassa tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Tariffikiintiöt myönnetään niitä ensin pyytäneelle tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2 päivänä heinäkuuta 1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93⁽¹⁾ 308a–308c artiklan säännösten mukaisesti.

2.2.3 Euroopan unionin laajentuminen, tekninen kehitys ja perinteisissä kansainvälisissä kauppareiteissä tapahtuneet muutokset ovat muuttaneet yhä pidemmälle globalisoituneeseen talouden taustatekijöitä. On tärkeää varmistaa, että Euroopan unioniin sijoittautuneet yritykset voivat tariffisuspensioiden avulla ylläpitää täystyöllisyyttä ja hankkia EU:ssa tuotettua suurta lisäarvoa sisältävien kehittyneiden tuotteiden valmistuksessa tarvittavat osat silloinkin, kun toiminta on pääasiassa osien kokoamista.

2.3 Tariffisuspensioiden ja -kiintiöiden ominaisuudet

2.3.1 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 31 artiklassa määrätään, että neuvosto vahvistaa yhteisen tullitariffin tullit komission ehdotuksesta. Tämä tarkoittaa myös tullien muuttamista ja suspendointia.

2.3.2 Tariffisuspensioita ja -kiintiöitä olisi tarkasteltava säännöllisesti niin, että niitä voidaan asianomaisen tahon pyynnöstä myös poistaa. Poikkeustapauksissa, joissa tariffisuspensioita jatketaan, koska unionissa on jatkuva tarve saada tiettyjä tuotteita alemmalla tullilla tai tullilla, komissio voi ehdottaa yhteisen tullitariffin muuttamista. Tällaisissa tapauksissa jotakin tuotetta ei ole saatavissa (tariffisuspensio) tai sitä ei ole riittävästi (tariffikiintiö) unionissa tapahtuvan tuotannon aloittamisen edellyttävien investointien perustelemiseksi. Tältä osin komissio toimii sekä jäsenvaltioiden esittämien pyyntöjen pohjalta että omasta aloitteestaan.

2.3.3 Koska tariffisuspensiot lisäksi muodostavat poikkeuksen yleiseen sääntöön (yhteinen tullitariffi), niitä on sovellettava johdonmukaisesti, kuten kaikkia poikkeuksia.

2.3.4 Syrjivän kohtelun välttämiseksi tariffisuspensioiden on oltava kaikkien unionin tuojien ja kolmansien maiden toimittajien käytettävissä. Tämä tarkoittaa sitä, että tariffisuspensioita tai -kiintiöitä ei myönnetä seuraaville tavaroille:

- i) tavarat, joita koskee yksinoikeuden antava kauppasopimus,
- ii) tavarat, joilla käytävä kauppa tapahtuu sellaisten toisiinsa liittyvien osapuolten kesken, joilla on yksinomaiset immateriaalioikeudet niiden tuottamiseen,
- iii) tavarat, joiden kuvaus sisältää yrityksen sisäisesti käytämiä termejä, kuten yritysten määreitä, tuotenimiä, spesifikaatioita, artikkelinumeroita jne.

2.4 Yksipuolisten tariffisuspensioiden ja autonomisten tariffikiintiöiden rooli

2.4.1 Komissio katsoo, että tulleilla on erityinen taloudellinen tehtävä. Yksipuolisia tariffisuspensioita, jotka on tarkoitettu näiden tullien vaikutusten poistamiseen täysin tai osittain tietynä ajanjaksona, voidaan myöntää vain, kun kyseisiä tuotteita ei ole unionissa saatavana. Autonomisia tariffikiintiöitä voidaan avata tavaroille, joita tuotetaan unionissa liian vähän.

2.4.2 Koska tullit lisäävät unionin perinteisiä omia varoja, taloudellisia seikkoja tulisi arvioida suhteessa unionin yleisiin etuihin.

2.4.3 Tariffisuspensio- ja -kiintiöjärjestelmä on osoittautunut Euroopan unionin taloudellista toimintaa tukevaksi erittäin tehokkaaksi tullipoliittiseksi välineeksi, ja se tulee olemaan näin myös tulevaisuudessa. Tästä on osoitukseksi se, että komissioon toimitettujen hakemusten määrä kasvaa jatkuvasti. Tällä hetkellä nämä toimet edustavat noin 5–6 prosenttia budjetoiduista perinteisistä omista varoista.

2.4.4 Antamalla yritysten hankkia tavaroita edullisemmin tietyn ajan olisi mahdollista virkistää taloutta unionissa, parantaa näiden yritysten kilpailukykyä ja erityisesti niiden mahdollisuuksia luoda työpaikkoja, nykyaikaistaa rakenteitaan jne. Vuonna 2011 on voimassa noin 1 500 yksipuolista suspensioita ja autonomista kiintiötä. Komissio on havainnut EU:n talouden hiljattain kokeaman taantumana aikana pyyntöjen lisääntyvän, mikä osoittaa tämän toimintatavan merkityksen unionin teollisuudelle.

⁽¹⁾ EYVL L 253, 11.10.1993, s. 1.

2.5 Yksipuolisten tariffisuspensioiden piiriin kuuluvat tuotteet

- 2.5.1 Tariffisuspensioiden tarkoitus on antaa unionissa toimiville yrityksille mahdollisuus käyttää raaka-aineita, puolivalmisteita ja komponentteja, joita joko ei ole saatavana tai joita ei tuoteta unionissa. Tämä ei kuitenkaan koske "valmiita" tuotteita.
- 2.5.2 Sen estämättä, mitä 2.5.3 ja 2.5.4 kohdassa todetaan, tässä tiedonannossa tarkoitetaan "valmiilla tuotteilla" hyödykkeitä, joilla on yksi tai useampia seuraavista ominaisuuksista:
- ne ovat valmiita myytäväksi loppukäyttäjälle riippumatta siitä, onko niitä tarkoitus pakata unionissa vähittäismyyntiä varten,
 - ne ovat osiin purettuja valmiita tuotteita,
 - niille ei tehdä mitään merkittävää jalostusta tai valmistusta, ⁽¹⁾ tai
 - niillä on jo täydellisen tai valmiin tuotteen olennaiset ominaisuudet.
- 2.5.3 Koska unionissa toimivat tuottajat ovat yhä enemmän siirtymässä sellaisten tuotteiden kokoamiseen, joihin tarvitaan jo valmiiksi teknisesti pitkälle kehittyneitä osia, joitakin tarvittavia osia käytetään niitä juurikaan muuttamatta, minkä vuoksi niitä voitaisiin pitää "valmiina" tuotteina. Tariffisuspensioita voitaisiin tästä huolimatta tietyissä tapauksissa myöntää lopputuotteen komponentteina käytettävälle "valmiille" tuotteille edellyttäen, että tällainen kokoaminen tuottaa riittävästi lisäarvoa.
- 2.5.4 Tuotantoprosessissa käytettävien laitteiden tai materiaalien kohdalla tariffisuspensiota voitaisiin harkita (huolimatta siitä, että tällaiset tuotteet yleensä ovat "valmiita" tuotteita) edellyttäen, että nämä laitteet ja materiaalit ovat tarkkaan määrättyjä ja välttämättömiä selvästi yksilöitävissä olevien tuotteiden valmistuksessa, sekä edellyttäen, että tariffisuspensiot eivät vaaranna kilpailevia unionissa toimivia yrityksiä.

2.6 Autonomisten tariffikiintiöiden piiriin kuuluvat tuotteet

Kaikki 2.5 kohdassa esitetyt kriteerit pätevät myös autonomisille tariffikiintiöille. Kalastustuotteet eivät ole mukana tariffikiintiöjärjestelmässä, koska myös niiden herkkyyteen perustuva samanaikainen tutkimus saattaa johtaa siihen, että niitä käsitellään

⁽¹⁾ Ohjeita siitä, mikä muodostaa merkittävän jalostuksen tai valmistuksen, on annettu tavaroiden muun kuin tullietuuskohteluun oikeuttavan alkuperän määrittämistä koskeissa nimikesäännöissä, jotka on julkaistu seuraavalla sivustolla: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Myöskään uudelleenpakkaamista ei voida pitää merkittävänä jalostuksena tai valmistuksena.

tiettyjen kalastustuotteiden tariffikiintiöiden avaamista ja hallintointia koskevassa komission lisäehdotuksessa neuvoston asetuksiksi.

2.7 Yksipuolisten tariffisuspensioiden ja autonomisten tariffikiintiöiden edunsaajat

Yksipuoliset tariffisuspensiot on tarkoitettu yrityksille, jotka harjoittavat tuotantoa unionissa. Jos tuotteen käyttö rajoittuu tiettyyn tarkoitukseen, sitä valvotaan loppukäytön valvontaa koskevien menettelyjen mukaisesti ⁽²⁾.

Erityisen tarkkaan seurataan pienten ja keskiuurten yritysten etuja. Koska yksipuoliset tariffisuspensiot ja autonomiset tariffikiintiöt voivat edistää pk-yritysten kansainvälistymistä, aloitteita käynnistetään pk-yritysten tietoisuuden lisäämiseksi tämän välineen käytöstä. Kuten edellä todetaan, tämän järjestelmän vaikutusta pk-yrityksiin tarkastellaan osana laajempaa arviointia vuonna 2012.

Tariffisuspensioiden ei pitäisi koskea tavaroita, joista kannettava tulli on taloudellisesti merkityksellinen.

2.8 Turkin kanssa solmittu tulliliitto

Samoja kriteereitä sovelletaan tuotteisiin, joita koskevat Turkin kanssa solmitun tulliliiton säännöt (kaikki tavarat lukuun ottamatta maataloustuotteita ja EHTY:n perustamissopimuksen alaisia tuotteita), koska tässä tapauksessa Turkilla on samankaltaiset oikeudet ja velvollisuudet kuin jäsenvaltioilla.

Myös Turkki voi pyytää tariffisuspensioita ja -kiintiöitä, ja Turkin edustajat voivat osallistua tariffikysymyksiä käsittelevän ETQG-ryhmän kokouksiin käsittelemään pyyntöjä kaikkien jäsenmaiden edustajien ja komission kanssa. Turkin tuotanto otetaan huomioon samalla tavoin kuin unionin tuotanto päätettäessä uuden tariffisuspension käyttöönotosta sekä laskettaessa asianmukaisia tariffikiintiömääriä.

Turkin pyytämät tariffisuspensiot voidaan sisällyttää neuvostolle tehtävään ehdotukseen, kun komissio on ne ensin tutkinut. Tariffikiintiöitä koskeva päätöksentekoprosessi on erilainen, koska niistä ei anneta neuvoston asetusta. Nämä Turkin pyytämät tariffikiintiöt koskisivat vain Turkkiä.

3. YLEISIÄ OHJEITA

Edellä esitetyistä syistä komissio aikoo toimia jäljempänä esitetyllä tavalla neuvostolle tekemiensä esitysten ja niiden säännösten osalta, jotka se voi hyväksyä.

- 3.1 Tariffisuspensioiden ja -kiintiöiden pääasiallinen tarkoitus on antaa unionissa toimiville yrityksille

⁽²⁾ Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2454/93 291–300 artikla.

mahdollisuus käyttää raaka-aineita, puolivalmisteita ja komponentteja ilman, että ne joutuvat maksamaan niistä yhteisen tullitariffin mukaiset normaalit tullit.

Kaikki tariffisuspensioita koskevat hakemukset toimitetaan ensin ETQG-ryhmän edustajille, jotka tutkivat niiden asianmukaisuuden. Sen jälkeen hakemuksia käsitellään huolellisesti kolmessa ETQG-ryhmän kokouksessa. Toimenpiteitä ehdotetaan vasta sitten, kun pyyntöjen taustalla olevat taloudelliset seikat on näin selvitetty.

Komissio jättää ehdotuksensa (joilla kuuden kuukauden välein osittain päivitetään tariffisuspensioiden alaisten tuotteiden luettelo tai tariffikiintiöiden alaisten tuotteiden luettelo) neuvoston hyväksyttäväksi aina tammi-kuun 1. päivänä ja heinäkuun 1. päivänä. Ehdotuksissa otetaan huomioon uudet pyynnöt sekä tuotteita ja markkinoita koskevat taloudelliset suuntaukset.

3.2 Periaatteessa tariffisuspensiota tai -kiintiötä ei ehdoteta seuraavissa tapauksissa, ellei unionin eduista ja kansainvälisistä sitoumuksista muuta johdu:

- samanlaisia, vastaavia tai korvaavia tuotteita valmistetaan riittävässä määrin unionissa. Sama pätee tapauksissa, joissa unionissa ei ole kyseistä tuotantoa, mutta suspensio tai kiintiö voisi vääristää unionin yritysten välistä kilpailua niiden lopputuotteiden kohdalla, joihin kyseisiä tavaroita on tarkoitus sisällyttää, taikka toisen, tähän alaan liittyvän alan tuotteiden kohdalla;
- kyseiset tuotteet ovat valmiita tuotteita, jotka ovat valmiita myytäväksi kuluttajille ilman merkittävää lisäjalostusta tai ilman, että ne muodostavat kiinteän osan suurempaa lopputuotetta, jonka toiminnan kannalta ne ovat välttämättömiä;
- tuotavia tavaroita koskee yksinoikeuden antava kauppasopimus, joka rajoittaa unionin maahantuojien mahdollisuuksia ostaa näitä tuotteita kolmansien maiden valmistajilta;
- tavaroilla käytävä kauppa tapahtuu sellaisten toisiinsa liittyvien osapuolten kesken⁽¹⁾, joilla on niihin yksinomaiset immateriaalioikeudet (näitä ovat esim. kaupanimet, teollisen muotoilun tulokset ja patentit);
- toimenpiteen hyödyt eivät todennäköisesti siirry asianomaisille unionissa toimiville jalostajille tai tuottajille;

- unionin tuottajien tukena on muita erityisiä menettelyjä (esim. sisäinen jalostus);
- hakija käyttää kauppatavaraa vain kaupankäyntitaroituksiin;
- tariffisuspensio tai -kiintiö olisi ristiriidassa jonkin muun unionin politiikan (esim. muiden tullietuusmenettelyjen, vapaakauppasopimusten, kaupan suojaomien taikka määrällisten tai ympäristönsuojelulisten rajoitusten) kanssa.

3.3 Jos unionissa tuotetaan tuotavien tuotteiden kanssa samanlaisia tai niitä vastaavia tai korvaavia tuotteita, mutta tuotantomäärä ei ole riittävä kaikkien kyseeseen tulevien jalostus- tai valmistusyritysten tarpeisiin, tuotteille voidaan myöntää tariffikiintiöitä (jotka rajoittuvat mainittuun tuotantovajeeseen) tai osittaisia tariffisuspensioita.

Tariffikiintiötä koskeva pyyntö voidaan esittää sellaiseen tai tariffisuspensiopyyntöä koskevan tutkimuksen tuloksena. Tässä yhteydessä otetaan tarvittaessa huomioon unionissa mahdollisesti käytettävissä olevalle valmistuskapasiteetille aiheutuva välillinen vahinko.

3.4 Unioniin tuotujen ja unionissa valmistettujen tuotteiden vastaavuutta arvioidaan mahdollisimman pitkälle objektiivisten kriteerien mukaan ottamalla asianmukaisesti huomioon molempien olennaiset kemialliset, fysikaaliset ja tekniset ominaisuudet, aiottu käyttötarkoitus ja kaupallinen käyttö sekä erityisesti molempien toimintatapa ja nykyinen tai tuleva saatavuus unionin markkinoilla.

Arvioinnissa ei oteta huomioon unioniin tuotujen ja unionissa valmistettujen tuotteiden hintaeroja.

3.5 Jäljempänä olevien liitteiden mukaisesti jäsenvaltioiden olisi esitettävä tariffisuspensioita tai -kiintiöitä koskevat pyynnöt sellaisten nimeltä mainittujen unionissa jalostus- tai valmistusyritysten puolesta, joilla on asianmukaiset mahdollisuudet käyttää kyseisiä tuontitavaroita tuotantoprosesseissaan. Hakijoiden olisi osoitettava, että ne ovat hiljattain tehneet aidon mutta epäonnistuneen yrityksen hankkia kyseisiä tavaroita taikka vastaavia tai korvaavia tuotteita mahdollisilta unionissa toimivilta toimittajilta. Tariffikiintiöpyynnössä on mainittava unionissa toimivan/toimivien tuottajan/tuottajien nimi.

Hakijoiden on myös annettava tarvittavat tiedot, jotta komissio voi tutkia heidän pyyntöjään tässä tiedonannossa esitettyjen kriteerien pohjalta. Käytännön syistä ei ole mahdollista käsitellä pyyntöjä, joissa kantamatta jäävien tullien määräksi arvioidaan alle 15 000 EUR vuodessa. Yritykset voivat ryhmittäytyä yhteen, jotta tämä raja ylittyisi.

⁽¹⁾ Tariffikiintiöt myönnetään niitä ensin pyytäneelle tietyistä yhteisön tullikooduksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2.7.1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 308a–308c artiklan määräysten mukaisesti.

3.6 Tariffikiintiöiden ajantasainen tilanne on nähtävissä päivittäin internetissä olevassa EUROPA-portaalissa seuraavasti: osoitteessa http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm napsautetaan linkkiä "quota".

Tariffisuspensioita ja -kiintiöitä koskevien säädösten konsolidoidut liitteet, uusien pyyntöjen luettelo sekä niistä vastaavien jäsenvaltioiden viranomaisten osoitteet tulevat myös olemaan saatavana samalla palvelimella.

4. HALLINNOLLISET JÄRJESTELYT

Tältä alalta saadut kokemukset viittaavat siihen, että paras tapa hallinnoida tätä sektoria on kerätä pyynnöt niin, että kun ne hyväksytään, uudet tariffisuspensiot ja -kiintiöt tulevat voimaan joko tammikuun 1. päivänä tai heinäkuun 1. päivänä kunakin vuonna. Tällainen ryhmittely helpottaa kyseisten toimenpiteiden käsittelyä Euroopan yhteisöjen yhtenäistetyssä tullitariffissa (Tarif intégré des Communautés européennes/integrated Tariff of the European Communities) ja näin ollen niiden soveltamista jäsenvaltioissa. Sitä varten komissio tekee parhaansa esittääkseen tariffisuspensioita ja -kiintiöitä koskevat ehdotuksensa neuvostolle riittävän ajoissa, jotta asiaa koskevat asetukset voidaan julkaista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ennen niiden soveltamisen alkamista.

4.1 Uusien pyyntöjen lähettäminen

- 4.1.1 Pyyntöjä lähetetään kunkin jäsenvaltion keskustoimistoon. Niiden osoitteet löytyvät seuraavasta linkistä: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että pyynnöt täyttävät tässä tiedonannossa esitetyt ehdot ja että pyynnöissä esitettävät tiedot ovat kaikilta olennaisilta osiltaan paikkansapitäviä. Jäsenvaltiot lähettävät komissiolle vain ne pyynnöt, jotka täyttävät tässä tiedonannossa esitetyt ehdot.
- 4.1.2 Pyyntöjä on lähetettävä komissiolle riittävän ajoissa arviointimenettelyn ja tariffisuspension tai -kiintiön julkaisemisen vaatima aika huomioon ottaen. Määräpäivät on esitetty tämän tiedonannon liitteessä V.
- 4.1.3 Pyyntöjä on lähetettävä sähköisesti tekstinkäsittelyohjelman käyttämässä tiedostomuodossa käyttäen liitteen I lomakkeita. Pyyntöjen hallinnollisen ja tehokkaan käsittelyn nopeuttamiseksi suositellaan, että hakijan omalla kielellä laaditun pyynnön mukana lähetetään myös englannin-, ranskan- tai saksankielinen versio (kaikkine liitteineen).

4.1.4 Kaikkiin pyyntöihin on liitettävä vakuutus siitä, että asianomaisia tuotteita ei koske mikään yksinoikeuden antava kauppasopimus (ks. tämän tiedonannon liite II).

4.1.5 Komissio tutkii tariffisuspensioita ja -kiintiöitä koskevat pyynnöt apunaan ETQG-ryhmän lausunto. Työryhmä kokoontuu vähintään kolme kertaa kunkin kierroksen aikana (ks. tämän tiedonannon liitteessä V oleva aikataulu) käsittelemään komission toimivaltaan kuuluvia pyyntöjä tutkittavien tarpeiden ja tuotteiden luonteen mukaan.

4.1.6 Tiedonannon 3.3 kohdassa kuvattu menettely ei vapauta hakijaa velvollisuudesta esittää selvästi, minkälaista toimenpidettä pyydetään (eli pyydetäänkö tariffisuspensiota vai -kiintiötä); kiintiöpyynnöissä on mainittava pyydetävän kiintiön suuruus.

4.1.7 Tuote olisi kuvattava käyttäen yhdistetyn nimikkeistön kuvauksia ja sanamuotoja tai, jos se ei sovellu kyseiseen tarkoitukseen, käyttäen Kansainvälisen standardisointijärjestön (ISO:n) nimikkeitä, Yhteisen kansainvälisen nimityksen (INN:n) mukaisia nimikkeitä, Kansainvälinen puhtaan ja sovelletun kemian liiton (IUPAC:n) nimikkeitä, Euroopan kemiallisten aineiden tulliluettelon (ECICS:n) nimikkeitä tai väriindeksin (CI:n) mukaisia nimikkeitä.

4.1.8 Käytettävien mittayksiköiden olisi oltava yhdistetyn nimikkeistön mukaisia, ja jos paljousyksiköitä ei ole, SI-järjestelmän mukaisia. Jos pyynnön kohteena olevien tavaroiden kuvaamisessa on tarpeen viitata testimenetelmiin ja standardeihin, niiden olisi oltava kansainvälisesti tunnustettuja. Tuotenimet, yrityksen sisäiset laatustandardit, tuotespesifikaatiot, artikkelinumerot tai vastaavat viittaukset eivät ole hyväksyttäviä.

4.1.9 Komissio voi hylätä pyynnön, jos harhaanjohtavia tavarankuvauksia ei korjata ETQG-ryhmän toiseen kokoukseen mennessä.

4.1.10 Tariffisuspensiota tai -kiintiötä koskevien pyyntöjen mukana on toimitettava kaikki kyseisten toimenpiteiden perinpohjaisessa tutkimisessa tarvittavat asiakirjat (tekniiset tietolehdet, selvittävät kirjaset, myyntiaineisto, tilastotiedot, näytteet jne.). Komissio voi tarvittaessa pyytää kyseistä jäsenvaltiota toimittamaan sellaisia tariffisuspensio- tai tariffikiintiöpyyntöön liittyviä lisätietoja, joita se pitää olennaisen tärkeinä neuvostolle tehtävän ehdotuksen valmistelussa.

Hakija voi toimittaa puuttuvat tiedot ja asiakirjat ETQG-ryhmän toiseen kokoukseen mennessä; jos niitä ei esitetä siihen mennessä, komissio voi hylätä pyynnön.

Näitä epätäydellisiä pyyntöjä koskevat vastalauseet on esitettävä viimeistään kolmanteen kokoukseen mennessä.

- 4.1.11 Jos jotkin tiedot ovat luottamuksellisia, ne on selvästi merkittävä sellaisiksi ja luottamuksellisuuden aste on mainittava (esim. vain komission käyttöön, vain tiedoksi ETQG-ryhmän jäsenille). ETQG-ryhmän puheenjohtaja voi kuitenkin antaa nämä tiedot toiselle jäsenvaltiolle tai komission yksikölle tämän nimenomaisesta pyynnöstä, mutta tämä edellyttää kyseisestä tiedosta vastuussa olevan jäsenvaltion nimenomaista lupaa. ETQG-ryhmän edustajien ja komission virkamiesten on ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin varotoimenpiteisiin tietojen salassa pitämiseksi.

Pyyntöä ei kuitenkaan oteta huomioon, jos jotain tarkastelun tai käsittelyn kannalta olennaista tietoa ei voida jostain syystä toimittaa (erityisesti ”yhtiön luottamuksellisten tietojen”, kuten valmistusprosessia, kemiallisia kaavoja tai koostumuksia jne. koskevien tietojen, suojelemiseksi).

4.2 Pidennystä koskevien pyyntöjen lähettäminen

- 4.2.1 Pyyntö on lähetettävä kunkin jäsenvaltion keskustelutietoon (ks. linkki 4.1.1 kohdassa) sähköisesti tekstinkäsittelyohjelman käyttämässä tiedostomuodossa käyttäen liitteen III lomaketta. Keskustelutiedoissa ne tarkastetaan sen varmistamiseksi, että pyyntö täyttävät tässä tiedonannossa esitetyt ehdot. Jäsenvaltiot päättävät omalla vastuullaan, mitkä pyyntö lähetetään komissiolle. Määräpäivät on esitetty tämän tiedonannon liitteessä V.
- 4.2.2 Uusia pyyntöjä koskevat hallinnolliset näkökohdat koskevat soveltuvin osin myös pidennyspyyntöjä.

4.3 Toimenpiteiden muuttamista tai tariffikiintiöiden korottamista koskevat pyyntö

Tariffisuspensioon tai -kiintiöön liittyvän tavaran kuvauksen muuttamista koskevat pyyntö on jätettävä ja niistä on päätettävä kahdesti vuodessa samoihin määräpäiviin mennessä kuin uusien pyyntöjen kohdalla (ks. liite V).

Aiemmin myönnetyn tariffikiintiön korottamista koskevat pyyntö voidaan esittää ja hyväksyä milloin tahansa, ja jos jäsenvaltiot hyväksyvät ne, ne voidaan julkaista seuraavassa asetuksessa

joko tammikuun 1. päivänä tai heinäkuun 1. päivänä. Näitä pyyntöjä koskevilla vastalauseilla ei ole määräaikaa.

4.4 Komission osoite, johon pyynnöt on lähetettävä

Euroopan komissio

Verotuksen ja tulliliiton pääosasto

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

Muita komission osastoja koskevat pyyntö lähetetään sinne.

4.5 Vastalauseiden lähettäminen

- 4.5.1 Vastalauseet lähetetään kunkin jäsenvaltion keskustelutietoon (ks. linkki 4.1.1 kohdassa), missä ne tarkastetaan sen varmistamiseksi, että pyyntö täyttävät tässä tiedonannossa esitetyt ehdot. Jäsenvaltiot päättävät omalla vastuullaan, mitkä vastalauseet ne esittävät viestintä- ja tietoresurssikeskuksen hallintojärjestelmän (CIRCA-järjestelmän) välityksellä ETQG-ryhmän jäsenille ja komissiolle.
- 4.5.2 Vastalauseet on jätettävä sähköisesti tekstinkäsittelyohjelman käyttämässä tiedostomuodossa käyttäen liitteen IV lomaketta. Määräpäivät on esitetty tämän tiedonannon liitteessä V.
- 4.5.3 Komissio voi hylätä vastalauseen, jos se on lähetetty myöhässä, lomake on puutteellisesti täytetty, pyydettyjä näyttöjä ei ole toimitettu, vastalauseen esittänyt yritys ja pyynnön esittänyt yritys eivät ole olleet yhteydessä määräaikaan mennessä (n. 15 työpäivän kuluessa) tai vastalause sisältää harhaanjohtavia tai paikkansapitämättömiä tietoja.
- 4.5.4 Jos vastalauseen esittänyt yritys ja pyynnön esittänyt yritys eivät voi kommunikoida keskenään (esim. kilpailulainsäädännön takia), komission verotuksen ja tulliliiton pääosasto toimii puolueettomana välittäjänä; muut komission osastot voivat myös osallistua, jos sen katsotaan olevan asialle eduksi.
- 4.5.5 Hakijan puolesta toimivan jäsenvaltion on pidettävä huolta siitä, että yritykset ottavat yhteyttä toisiinsa, ja sen on osoitettava tehneensä niin komission tai ETQG-ryhmän jäsenten sitä pyytäessä.

LIITE I

Lomake:**TARIFFISUSPENSIOITA/TARIFFIKIINTIÖTÄ KOSKEVA PYYNTÖ (Tarpeeton poistetaan)**

(jäsenvaltio:)

Osa I

(julkaistaan verotuksen ja tulliliiton pääosaston internetsivustolla)

1. Yhdistetyn nimikkeistön koodi:
2. Täsmällinen tavarankuvaus, jossa otetaan huomioon tullitariffikriteerit:
Vain kemiallisille tuotteille (pääasiassa yhdistetyn nimikkeistön 28 ja 29 ryhmä):
3. i) CUS-numero (Euroopan kemiallisten aineiden tulliluettelon viitenumero):
ii) CAS (Chemical Abstract Service) -rekisterinumero:
iii) Muu numero:

TARIFFISUSPENSIOITA/TARIFFIKIINTIÖTÄ KOSKEVA PYYNTÖ (Tarpeeton poistetaan)

(jäsenvaltio:)

Osa II

(tarkoitettu vain ETQG-ryhmän jäsenten tietoon)

4. Lisätietoja, kuten kaupallinen nimike, toimintatapa, tuontituotteen aiottu käyttö, sen tuotteen tyyppi, johon se on tarkoitettu sisällyttää, sekä kyseisen tuotteen loppukäyttötarkoitus:
Vain kemiallisille tuotteille:
5. Rakennekaava:
6. Tuotteet on suojattu patentilla:
Kyllä/Ei
Jos vastaus on kyllä, patentin numero ja sen myöntänyt viranomainen:
7. Tuotteiden osalta on ryhdytty polkumyynnin ja tukien vastaisiin toimiin:
Kyllä/Ei
Jos vastaus on kyllä, lisäselvitys syistä, joiden vuoksi tariffisuspensioita/tariffikiintiötä pyydetään:
8. Niiden tiedossa olevien EU:n yritysten nimet ja osoitteet, joita on lähestytty tarkoituksena hankkia samanlaisia, vastaavia tai korvaavia tuotteita (pakollinen tieto kiintiötä pyydetessä):
Näiden yhteydenottojen päivämäärät ja tulokset:
Syyt siihen, että näiden yritysten tuotteet eivät sovi kyseiseen tarkoitukseen:
9. Tariffikiintiön suuruuden laskeminen
Hakijan vuosikulutus:
EU:n vuosituotanto:
Pyydetty tariffikiintiön suuruus:
10. Erityisiä huomautuksia
 - i) tieto samankaltaisista tariffisuspensioista tai -kiintiöistä:
 - ii) tieto olemassa olevasta sitovasta tariffitiedosta:
 - iii) muita huomautuksia:

TARIFFISUSPENSIOITA/TARIFFIKIINTIÖTÄ KOSKEVA PYYNTÖ (Tarpeeton poistetaan)

(jäsenvaltio:)

Osa III

(vain komissiota varten)

11. Pyyntö tekijä:

Osoite:

Tfn/Fax:

Sähköposti:

12. Odotettavissa oleva tuonti vuonna 20XX (pyydetyn voimassaoloajan ensimmäisenä vuotena):

— arvo (euroina):

— paljous (painona ja muuna paljousyksikkönä, jos se soveltuu kyseiseen CN-koodiin):

13. Nykyinen tuonti (vuonna 20XX – 2) (pyynnön esittämisvuotta edeltävänä vuonna):

— arvo (euroina):

— paljous (painona ja muuna paljousyksikkönä, jos se soveltuu kyseiseen CN-koodiin):

14. Sovellettava tulli pyynnön esittämishetkellä (ottaen huomioon mahdolliset tullietuusjärjestelyt ja vapaakauppasopimukset, jos sellaisia on tehty pyydettyjen tavaroiden alkuperän osalta):

Kolmannen maan tulli:

Etuustulli, jos sellaista sovelletaan: kyllä/ei (jos on, prosentti: ...)

15. Arvio kantamatta jäävistä tulleista (euroina) vuositasolla:

16. Pyydettyjen tavaroiden alkuperä:

EU:n ulkopuolisen tuottajan nimi:

Maa:

17. EU:ssa olevan käyttäjän nimet ja osoitteet:

Osoite:

Tfn/Fax:

Sähköposti:

18. Asianosaisen vakuutus siitä, että tuontituotteita ei koske mikään yksinoikeuden antava kauppasopimus (tähän liitetään ylimääräinen sivu – ks. tämän tiedonannon liite II) (pakollinen)

Liitteet (tuotteiden tietolehdet, selventävät kirjaset, esitteet jne.)

Sivumäärä:

Huom! Jos jotkin osissa II tai III esitetyistä tiedoista ovat luottamuksellisia, ne on esitettävä erillisillä sivuilla ja selvästi merkittävä luottamukselliseksi. Luottamuksellisuuden aste on myös mainittava kansilehdellä.

LIITE II

Lomake:**VAKUUTUS SIITÄ, ETTEI YKSINOIKEUDEN ANTAVAA KAUPPASOPIMUSTA OLE TEHTY (*)**

Nimi:

Osoite:

Tfn/Fax:

Sähköposti:

Allekirjoittajan nimi ja asema yrityksessä:

Vakuutan täten (yhtiön nimi) puolesta, että seuraavaa/seuraavia tuotetta/tuotteita

(tavaran kuvaus/kuvaukset)

ei koske mikään yksinoikeuden antava kauppasopimus.

(Allekirjoitus, päiväys)

(*) Yksinoikeuden antavia kauppasopimuksia ovat kaikki sopimukset, jotka estävät muita kuin hakijayritystä tuomasta pyynnön kohteena olevaa/olevia tuotetta/tuotteita.

LIITE III

Lomake:**TARIFFISUSPENSION PIDENTÄMISTÄ KOSKEVA PYYNTÖ**

(jäsenvaltio: _____)

Osa I

(julkinen)

Yhdistetyn nimikkeistön (CN) koodi tai Euroopan yhteisöjen yhtenäistetyn tullitariffin (Taric) koodi:

Täsmällinen tavarankuvaus:

Osa II

Pyyntö esitetään seuraavan osapuolen puolesta (EU:ssa olevan tuojan/käyttäjän nimi ja osoite):

Sovellettava tulli pyynnön esittämishetkellä (ottaen huomioon mahdolliset tullietuusjärjestelyt ja vapaakauppasopimukset, jos sellaisia on tehty pyydettyjen tavaroiden alkuperän osalta):

Tuonti (vuonna 20XX, pyydetyn uuden voimassaoloajan ensimmäisenä vuotena):

— arvo (euroina):

— määrä (painona ja muuna paljousyksikkönä, jos se soveltuu kyseiseen CN-koodiin):

Arvio kantamatta jäävistä tulleista (euroina) vuositasona:

LIITE IV

Lomake:**VASTALAUSE TARIFFISUSPENSIOITA/TARIFFIKIINTIÖTÄ KOSKEVALLE PYYNNÖLLE (tarpeeton poistetaan)**

(jäsenvaltio: _____)

Osa I

Pyyntö N:o:

CN-koodi:

Tavaran kuvaus:

Käsittelynumero:

- Kyseisiä tavaroita tuotetaan nykyisin unionissa tai Turkissa, ja niitä on markkinoilla saatavana.
- Vastaavia tai korvaavia tuotteita on nykyisin saatavana unionissa tai Turkissa.

Selventävät kommentit (erot sekä se, miksi ja miten se voi korvata pyynnön kohteena olevan tuotteen):

Oheen on liitettävä tekniset tietolehdet, joista käyvät ilmi tarjotun tuotteen ominaisuudet ja laatu.

- Muuta:

Ehdotettu kompromissi (selventävät kommentit):

Siirto tariffikiintiöön:

Ehdotettu kiintiön suuruus:

Osittainen tariffisuspensio:

Ehdotettu tulli:

Muita ehdotuksia:

Huomautuksia:

Nykyisin samanlaisia, vastaavia tai korvaavia tuotteita EU:ssa tai Turkissa tuottava yritys

Yrityksen nimi:

Yhteyshenkilö:

Osoite:

Tfn:

Fax:

Sähköposti:

Tuotteen kaupp nimi:

VASTALAUSE TARIFFISUSPENSIOITA/TARIFFIKIINTIÖTÄ KOSKEVALLE PYYNNÖLLE (tarpeeton poistetaan)

(jäsenvaltio: _____)

Osa II

Tuotantokapasiteetti (markkinoille myytäväksi tarkoitettu, ei esim. yrityksen sisäiseen käyttöön tarkoitettua tai sopimusten sitomaa kapasiteettia):

Nykyinen:

Seuraavien kuuden kuukauden kuluessa:

LIITE V

Yksipuolisia tariffisuspensioita ja autonomisia tariffikiintiöitä koskevien pyyntöjen käsittelyaikataulu

a) Uudet pyynnöt ja uusitut hakemukset

	Tammikuun kierros	Heinäkuun kierros
Pyydettyjen tariffisuspensioiden tai -kiintiöiden voimaantulo	1.1.20xx	1.7.20xx
Pyynnöt lähetettävä komissiolle viimeistään	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
ETQG-ryhmän ensimmäinen kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	20.4.20xx-1– 15.5.20xx-1	20.10.20xx-1– 15.11.20xx-1
ETQG-ryhmän toinen kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	5.6.20xx-1– 15.6.20xx-1	5.12.20xx-1– 20.12.20xx-1
ETQG-ryhmän kolmas kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	5.7.20xx-1– 15.7.20xx-1	20.1.20xx– 30.1.20xx
ETQG-ryhmän (mahdollinen) ylimääräinen kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	1.9.20xx-1– 15.9.20xx-1	15.2.20xx– 28.2.20xx
Uusia pyyntöjä koskevat vastalauseet on esitettävä kirjallisesti viimeistään		ETQG-ryhmän toiseen kokoukseen mennessä
Nykyisiä toimia koskevat vastalauseet on esitettävä kirjallisesti viimeistään		ETQG-ryhmän ensimmäiseen kokoukseen mennessä

b) Pidennyspyynnöt

Nykyisten tariffisuspensioiden pidentämispäivä	1.1.20xx
Pyynnöt lähetettävä komissiolle viimeistään	15.4.20xx-1
ETQG-ryhmän ensimmäinen kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	20.4.20xx-1–15.5.20xx-1
ETQG-ryhmän toinen kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	5.6.20xx-1–15.6.20xx-1
ETQG-ryhmän kolmas kokous, jossa pyyntöjä käsitellään	5.7.20xx-1–15.7.20xx-1
Pidennyksiä koskevat vastalauseet on esitettävä kirjallisesti viimeistään	ETQG-ryhmän ensimmäiseen kokoukseen mennessä

IV

(Tiedotteet)

EUROOPAN UNIONIN TOIMIELINTEN, ELINTEN, TOIMISTOJEN JA
VIRASTOJEN TIEDOTTEET

EUROOPAN KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

12. joulukuuta 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi		
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,3251	AUD	Australian dollaria	1,3104
JPY	Japanin jeniä	103,12	CAD	Kanadan dollaria	1,3576
DKK	Tanskan kruunua	7,4361	HKD	Hongkongin dollaria	10,3109
GBP	Englannin punttaa	0,84800	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,7293
SEK	Ruotsin kruunua	9,0525	SGD	Singaporin dollaria	1,7193
CHF	Sveitsin frangia	1,2349	KRW	Etelä-Korean wonia	1 523,48
ISK	Islannin kruunua		ZAR	Etelä-Afrikan randia	10,9105
NOK	Norjan kruunua	7,7015	CNY	Kiinan juan renminbiä	8,4284
BGN	Bulgarian leviä	1,9558	HRK	Kroatian kunaa	7,4975
CZK	Tšekin korunaa	25,578	IDR	Indonesian rupiaa	11 987,73
HUF	Unkarin forinttia	305,16	MYR	Malesian ringitiä	4,1946
LTL	Liettuan litiä	3,4528	PHP	Filippiinien pesoa	57,842
LVL	Latvian latia	0,6979	RUB	Venäjän ruplaa	41,8289
PLN	Puolan zlotya	4,5395	THB	Thaimaan bahtia	41,277
RON	Romanian leuta	4,3491	BRL	Brasilian realia	2,4068
TRY	Turkin liiraa	2,4687	MXN	Meksikon pesoa	18,2660
			INR	Intian rupiaa	70,0470

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

V

(Ilmoitukset)

YHTEISEN KAUPPAPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

EUROOPAN KOMISSIO

Ilmoitus tiettyjen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaolon lähestyvistä päättymisestä

(2011/C 363/04)

1. Euroopan komissio ilmoittaa polkumyynnillä muista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista tapahtuvalta tuonnilta suojautumisesta 30. marraskuuta 2009 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1225/2009 ⁽¹⁾ 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, että jäljempänä mainittujen polkumyynnin vastaisten toimenpiteiden voimassaolo päättyy jäljempänä olevassa taulukossa ilmoitettuna päivänä, jollei asiassa panna vireille tarkastelua seuraavassa kuvatun menettelyn mukaisesti.

2. Menettely

Unionin tuottajat voivat esittää kirjallisen tarkastelupyynnön. Pyynnössä on oltava riittävät todisteet siitä, että toimenpiteiden voimassaolon päättymisen johtaisi todennäköisesti polkumyynnin ja vahingon jatkumiseen tai toistumiseen.

Jos komissio päättää tarkastella kyseisiä toimenpiteitä, tuojille, viejille, viejamaan edustajille ja unionin tuottajille annetaan tilaisuus täsmentää tai todistaa vääräksi tarkastelupyynnössä esitettyjä näkökohtia tai esittää niitä koskevia huomautuksia.

3. Määräaika

Edellä esitetyn perusteella unionin tuottajat voivat jättää kirjallisen tarkastelupyynnön Euroopan komissiolle (European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium ⁽²⁾) milloin tahansa tämän ilmoituksen julkaisemisen jälkeen mutta kuitenkin viimeistään kolme kuukautta ennen jäljempänä olevassa taulukossa mainittua päivämäärää.

4. Tämä ilmoitus julkaistaan asetuksen (EY) N:o 1225/2009 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Tuote	Alkuperä- tai viejämää(t)	Toimenpiteet	Viite	Voimassaolo päättyy ⁽¹⁾
Rauta- tai teräsköydet ja -kaapelit	Venäjä	Polkumyöntitulli	Neuvoston asetus (EY) N:o 1279/2007 (EUVL L 285, 31.10.2007, s. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ Toimenpiteen voimassaolo päättyy tässä sarakkeessa mainittuna päivänä keskiyöllä.

⁽¹⁾ EUVL L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ F. +32 22956505.

KILPAILUPOLITIIKAN TOTEUTTAMISEEN LIITTYVÄT MENETTELYT

EUROOPAN KOMISSIO

VALTIONTUKI – SAKSA

Valtiontuki SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – Suuret investointihankkeet – Tuki BMW Leipzigille

Kehotus huomautusten esittämiseen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2011/C 363/05)

Komissio on ilmoittanut 13. heinäkuuta 2011 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Saksalle päätöksestään aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä seuraavaan osoitteeseen:

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

Huomautukset toimitetaan Saksalle. Huomautusten esittäjä voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyytensä luottamuksellista käsittelyä. Tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

TOIMENPITEEN JA INVESTOINTIHANKKEEN KUVAUS

Saksan viranomaiset ilmoittivat 30. marraskuuta 2010 aluetuesta BMW AG:lle investointiin, joka toteutetaan Leipzigissa, Saksassa. Kyseessä on Saksan aluetukikartan mukainen tukialue, jossa suurten yritysten aluetuen enimmäismäärä oli ilmoitusajankohtana bruttoavustusekvivalenttina 30 prosenttia.

Hankkeella on tarkoitus laajentaa nykyistä tuotantolaitosta. BMW aikoo rakentaa uuden tuotantolaitoksen, jossa valmistetaan sähköautoja, joiden muoviset korit vahvistetaan hiilikuidulla. Kyseessä on täysin uudenlainen tuote, jota ei ole aikai-

emmin valmistettu. Investointi koskee kahta mallia: i3 Mega City -autoa ja i8-urheiluautoa. Mega City -henkilöauto on akku-käyttöinen sähköauto, joka toimii pelkästään akkuun ladatulla sähköllä. Urheiluauto on ladattava hybridisähköauto. Akun lisäksi siinä on pieni mutta tehokas polttomoottori.

Investointi käynnistettiin vuonna 2009, ja sen on määrä valmistua 2013–2014. Hankkeen tukikelpoisten investointikustannusten nettonykyarvo on 368,01 miljoonaa EUR. Ehdotetun tukimäärän nettonykyarvo, 46 miljoonaa EUR, vastaa 12,5 prosentin tuki-intensiteettiä eli se on sovellettavaa 13,5 prosentin enimmäisintensiteettiä pienempi.

TUKITOIMENPITEEN SISÄMARKKINOILLE SOVELTUVUUDEN ARVIOINTI

Tuki täyttää kaikki aluetuen vakiokriteerit

Komissio voi kuitenkin sovellettavien alueellisia valtiontukia koskevien suuntaviivojen ⁽¹⁾, jäljempänä 'aluetukisuuntaviivat', nojalla hyväksyä erikseen ilmoitettavan aluetuen suuriin investointihankkeisiin alustavassa tarkastelussa ainoastaan, jos se läpäisee markkinaosuutta koskevan testin ja kapasiteetin lisäystä tehottomilla markkinoilla koskevan testin (68 kohdan a ja b alakohdan testit).

Ilmoitettu investointihanke olisi Saksan mukaan vapautettava aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a ja b alakohdan testeistä aluetukisuuntaviivojen 65 alaviitteen perusteella. Siinä säädetään uudet tuotemarkkinat luovien tuensaajien vapauttamisesta. Komissio toteaa, että sähköautot, joiden muovikori on vahvistettu hiilikuidulla, ovat innovatiivisia. Koska BMW ei kuitenkaan ole ainoa eikä ensimmäinen tällaisten autojen valmistaja, komissio epäilee, voidaanko alaviitettä soveltaa BMW:hen, ja kehottaa asianomaisia esittämään huomautuksensa asiasta. Komissio on tehnyt testit alustavaa tarkastelua varten ja palaa aiheeseen muodollisessa tutkinnassa.

Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen merkityksellisten tuotemarkkinat ja maantieteelliset markkinat

Koska kyseessä on ensimmäinen ilmoitettu aluetukitapaus, jossa tukea myönnetään innovatiivisille sähköautoille, joissa autojen muoviset korit on vahvistettu hiilikuidulla, komissiolla on ollut huomattavia vaikeuksia määrittää merkitykselliset tuotemarkkinat ja maantieteelliset markkinat. Komissio ei ole pystynyt ottamaan lopullista kantaa siihen, muodostavatko sähköautojen markkinat riippumattomat tuotemarkkinat vai ovatko ne osa yleisiä henkilöautomarkkinoita, joita ei erotella käyttövoiman perusteella. Komissio toteaa, että tarjontapuolella sähköautoa, jonka muovinen kori on vahvistettu hiilikuidulla, ei voida korvata perinteisellä polttomoottorilla varustetulla autolla, jonka kori on metallia. Ne valmistetaan erillisillä tuotantolinjoilla, joiden tuotantokykylt ovat erilaiset ja joissa käytetään täysin erilaista tekniikkaa. Lisäksi sähköautojen markkinoilla on polttomoottoriautojen markkinoista poikkeavia toimintamalleja ja erityispiirteitä. Toisaalta komissio toteaa, että tarjontapuolella on kuitenkin jossain määrin korvattavuutta sähköautojen huomattavasti korkeammasta hinnasta huolimatta.

Toinen ongelma, johon komissio törmäsi merkityksellisiä tuotemarkkinoita määriteltessään, on sähköautojen sijoittaminen henkilöautomarkkinoiden yksittäisille segmenteille, jotka on määritetty polttomoottoriautoja varten.

Määrittääkseen merkitykselliset maantieteelliset markkinat komissio on tarkastellut sähkö- ja polttomoottorimarkkinoiden ominaispiirteiden eroja, jotka viittaavat siihen, että sähköautojen markkinat ovat Euroopan talousaluetta laajemmat. Komissio ei ole kuitenkaan pystynyt muodostamaan lopullista näkemystä asiasta.

Edellä esitetyn perusteella komissio kehottaa kolmansia osapuolia kommentoimaan seuraavia asioita:

- a) Merkityksellisten tuotemarkkinoiden määrittely: erilliset sähköautojen markkinat vai osa yleisiä henkilöautojen markkinoita; erilliset i8-tyypin ladattavien hybridisähköautojen markkinat vai niiden sisällyttäminen sähköautomarkkinoihin yhdessä akkukäyttöisten sähköautojen kanssa; millä tavoin sähköautot voitaisiin sijoittaa polttomoottoriautojen markkinasegmentteihin tai millä tavoin sähköautojen markkinat voitaisiin segmentoida uudella tavalla.
- b) Sähköautojen merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määrittely kauppavirrat ja kaupan esteet huomioon ottaen ja erityisesti polttomoottorilla toimivien henkilöautojen markkinoihin verrattuna.

Aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan a alakohdan mukainen markkinaosuustesti

Tässä testissä jäsenvaltioiden on osoitettava, että suureen investointihankkeeseen myönnetyn tuen saajan markkinaosuus ei ole enempää kuin 25 prosenttia merkityksellisistä tuotemarkkinoista ja maantieteellisistä markkinoista ennen investointia ja/tai sen jälkeen.

Koska komissio ei ole pystynyt muodostamaan lopullista näkemystä merkityksellisten tuotemarkkinoiden ja maantieteellisten markkinoiden määrittämisestä, se on tehnyt markkinaosuustestin kaikilla ajateltavissa olevilla markkinoilla, jotka ovat henkilöautomarkkinat yleisesti kokonaisuudessaan (akkukäyttöiset sähköautot ja ladattavat hybridisähköautot mukaan lukien), segmenttien B, C, D, F ja yhdistetty C/D henkilöautomarkkinat kokonaisuudessaan (koska Global Insightin käyttämän segmentoinnin mukaan Mega City -malli voidaan sijoittaa pituutensa perusteella segmentteihin B ja C ja hintansa perusteella segmenttiin D ja urheiluautomalli segmenttiin F), sähköautojen markkinat (akkukäyttöiset sähköautot ja ladattavat hybridiautot yhdessä ja erikseen). Lisäksi se on tehnyt testit molemmilla maantieteellisillä tasoilla, jotka ovat globaalit markkinat ja Euroopan talousalue. Polttomoottoriautoja koskevien markkinatietojen lähteenä ovat olleet lähinnä Euroopan autonvalmistajien yhdistys (ACEA) ja Deutsche Bankin selvitykset (2008) ja sähköautojen markkinoita koskevien tietojen lähteenä Boston Consulting Group. Komissio toteaa, että sähköautomarkkinoita koskevat noin vuoteen 2015 ulottuvat ennusteet ovat olleet melko konservatiivisia. Niiden mukaan sähköautojen osuus olisi vuonna 2015 henkilöautojen kokonaismarkkinoista 1 prosentti. Komissio kehottaa asianomaisia kommentoimaan mahdollista markkinakehitystä.

Koska BMW:n markkinaosuus on käytettävissä olevien tietojen perusteella joillakin ajateltavissa olevilla markkinoilla suurempi kuin 25 prosenttia, komissio ei pysty alustavan tarkastelun perusteella päättämään aluetukisuuntaviivojen 68 kohdan mukaisesti toimenpiteen soveltuvuudesta, vaan sen on aloitettava SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkinta. Komissio kehottaa asianomaisia esittämään huomautuksensa.

⁽¹⁾ EUVL C 54, 4.3.2006, s. 13.

Jos komissio ei voi niiden kommenttien perusteella, joita se saa vastaukseksi muodollisen tutkinnan aloittamiseen, epäilyksettä päätellä, että tuki voidaan aluetukisuuntaviivojen 65 alaviitteen perusteella vapauttaa kyseisten suuntaviivojen 68 kohdan mukaisista testeistä tai että tuki läpäisee 68 kohdan a ja b kohdan mukaiset testit, komissio suorittaa investointihankkeen perusteellisen arvioinnin suurille investointihankkeille myönnettävän alueellisen tuen perusteellista arviointia koskevista kriteereistä annetun komission tiedonannon ⁽²⁾ perusteella.

Jäsenvaltioita ja asianomaisia kehoitetaan antamaan kommentteissaan tutkinnan aloittamista koskevaan päätökseen kaikki tarvittavat tiedot, jotta perusteellinen arviointi voidaan tehdä, ja toimittamaan asianmukaiset tiedot ja asiakirjat edellä mainitun perusteellista arviointia koskevan tiedonannon mukaisesti.

KIRJE

”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 BEIHLIFEMAßNAHME

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⁾ Kommission tiedonanto suurille investointihankkeille myönnettävän alueellisen tuen perusteellista arviointia koskevista kriteereistä (EUVL C 223, 16.9.2009, s. 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 powertrains. 100 % of its propulsion comes from an electric motor, energized by electricity stored in batteries.‘ (Elektrofahrzeuge verfügen nicht über zwei Antriebssysteme — ein mechanisches und ein elektrisches. Sie werden zu 100 % durch einen Elektromotor, der von Elektrizität aus Batterien gespeist wird, angetrieben.) (Quelle: Deutsche Bank: Electric Cars: Plugged In. Batteries must be included, 9. Juni 2008, S. 10).

^(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

Table: 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.

Table: 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 Beihilfebetrag und die angemeldete Beihilfeintensität nicht überschritten werden.

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

51. Gemäß Randnummer 68 der Regionalbeihilfe-Leitlinien muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnen und eine eingehende Würdigung der Beihilfe vornehmen, um ihren Anreizeffekt und ihre Verhältnismäßigkeit zu überprüfen sowie ihre positiven Folgen (regionaler Beitrag) und negativen Auswirkungen (Wettbewerbsverzerrung/Beeinträchtigung des Handels) gegeneinander 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 Kleinwagen umfasst und das E-Segment die Oberklasse darstellt. Vom A000-Segment zum E-Segment steigen der Durchschnittspreis, die Größe und die durchschnittliche Motorleistung der Pkw allmählich an.

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

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

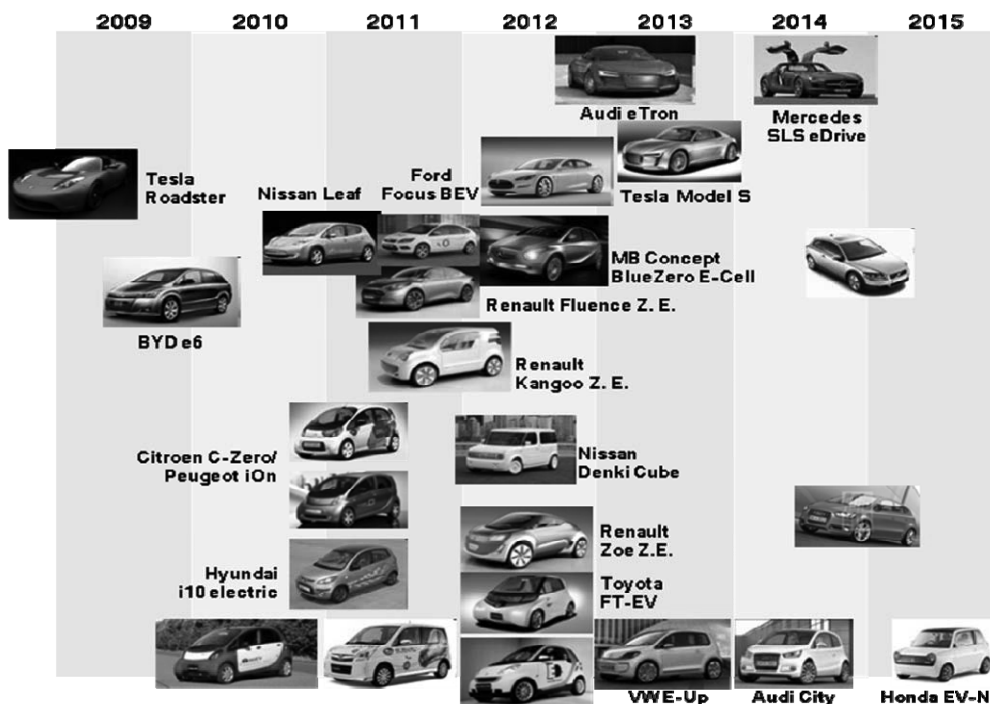
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

3.5.3.3 Räumlich relevanter Markt

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

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

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

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

79. In einigen der bisherigen Beschlüsse in Bezug auf den Kraftfahrzeugsektor⁽¹⁸⁾ definierte die Kommission den relevanten räumlichen Markt als ‚mindestens EWR-weit‘ und schloss somit explizit die Möglichkeit nicht aus, dass ein räumlich relevanter Markt besteht, der größer als der EWR ist. In zwei Beihilfesachen zu Regionalbeihilfen für den Kraftfahrzeugsektor (Audi Hungaria Motor und Fiat Powertrain Technologies Poland) eröffnete die Kommission jedoch das förmliche Prüfverfahren u. a. in Bezug auf die angemessene Marktabgrenzung.
80. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen (Markteinführung der ersten Elektrofahrzeuge erst 2010) kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt keine definitive Position dazu beziehen, ob ein eigenständiger Elektrofahrzeugmarkt eine weltweite Ausdehnung hätte oder nicht. Die Kommission fordert Dritte auf, zur sachdienlichen Definition des räumlichen Marktes für Elektrofahrzeuge im Allgemeinen sowie für Fahrzeuge wie die Modelle i3 und i8 Stellung zu nehmen.
81. Da die Kommission für die Zwecke der Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a der Regionalbeihilfe-Leitlinien zu keinem Schluss über den genauen räumlich relevanten Markt gelangen kann, führt sie die relevanten Tests sowohl für den EWR als auch die weltweiten Märkte durch.

3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

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

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

83. Da das angemeldete Investitionsvorhaben von BMW 2009 anlieft 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).

MUUT SÄÄDÖKSET

EUROOPAN KOMISSIO

**Neuvoston asetuksen (EY) N:o 732/2008 10 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen ilmoitus
Kestävää kehitystä ja hyvää hallintoa koskevan erityisen kannustusmenettelyn edunsaajamaat
1. tammikuuta 2012 alkaen**

(2011/C 363/06)

Yleisen tullietuusjärjestelmän soveltamisesta 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen 22. heinäkuuta 2008 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 732/2008 ⁽¹⁾, jäljempänä 'asetus', jonka soveltamista jatkettiin asetuksella (EU) N:o 512/2011 ⁽²⁾, perustetaan kestävä kehitystä ja hyvää hallintoa koskeva erityinen kannustusmenettely (GSP+). Kyseisen asetuksen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdassa säädetään mahdollisuudesta myöntää oikeus GSP+-menettelyyn 1. tammikuuta 2012 alkaen kehitysmaille, jotka esittivät asiaa koskevan pyynnön 31. lokakuuta 2011 mennessä.

Kap Verden tasavalta pyysi komissiolta 31. lokakuuta 2011 mennessä oikeutta kestävä kehitystä ja hyvää hallintoa koskevaan erityiseen kannustusmenettelyyn 1. tammikuuta 2012 alkaen. Komissio tarkasteli pyyntöä asetuksen 10 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja antoi 9. joulukuuta 2011 komission täytäntöönpanoasetuksen 2011/830 ⁽³⁾ edunsaajamaista, joilla on oikeus neuvoston asetuksessa (EY) N:o 732/2008 säädettyyn kestävä kehitystä ja hyvää hallintoa koskevaan erityiseen kannustusmenettelyyn 1 päivästä tammikuuta 2012 alkaen. Näin ollen se myönsi Kap Verden tasavallalle oikeuden GSP+-menettelyyn 1. tammikuuta 2012 ja 31. joulukuuta 2013 väliseksi ajaksi tai myöhemmin annetussa asetuksessa säädettyyn päivämäärään asti sen mukaan, kumpi on aikaisempi.

Asetuksen 9 artiklan 3 kohdan mukaan maiden, joille on myönnetty oikeus GSP+-menettelyyn niiden edunsaajamaiden luettelosta, joilla on oikeus kestävä kehitystä ja hyvää hallintoa koskevaan erityiseen kannustusmenettelyyn 1 päivän tammikuuta 2009 ja 31 päivän joulukuuta 2011 välisenä aikana, 9. joulukuuta 2008 tehdyllä komission päätöksellä 2008/938/EY ⁽⁴⁾, sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2009/454/EY ⁽⁵⁾, ja edunsaajamaista, joilla on oikeus kestävä kehitystä ja hyvää hallintoa koskevaan erityiseen kannustusmenettelyyn 1 päivän heinäkuuta 2010 ja 31 päivän joulukuuta 2011 välisenä aikana, 9. kesäkuuta 2010 annetulla komission päätöksellä 2010/318/EU ⁽⁶⁾, ei tarvitse esittää uudelleen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdan mukaista GSP+-menettelyä koskevaa pyyntöä, ja ne ovat edelleen GSP+-menettelyn edunsaajia.

⁽¹⁾ EUVL L 211, 6.8.2008, s. 1.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 512/2011, annettu 11. toukokuuta 2011, yleisen tullietuusjärjestelmän soveltamisesta 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen 31 päivään joulukuuta 2011 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 732/2008, annettu 22. heinäkuuta 2008, muuttamisesta, (EUVL L 145, 31.5.2011, s. 28).

⁽³⁾ EUVL L 329, 13.12.2011, s. 19.

⁽⁴⁾ EUVL L 334, 12.12.2008, s. 90.

⁽⁵⁾ EUVL L 149, 12.6.2009, s. 78.

⁽⁶⁾ EUVL L 142, 10.6.2010, s. 10.

TILAUSHINNAT 2011 (ilman ALV:a, sisältää normaalit lähetyskulut)

Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	1 100 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, paperipainos, vuosittainen DVD	22 EU:n virallista kieltä	1 200 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L-sarja, vain paperipainos	22 EU:n virallista kieltä	770 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, L- ja C-sarjat, kuukausittainen (kumulatiivinen) DVD	22 EU:n virallista kieltä	400 euroa/vuosi
Virallisen lehden täydennysosa (S-sarja), tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat, DVD, ilmestyy kerran viikossa	Monikielinen: 23 EU:n virallista kieltä	300 euroa/vuosi
Euroopan unionin virallinen lehti, C-sarja – kilpailut	Kilpailua koskevilla kielillä	50 euroa/vuosi

Euroopan unionin virallisilla kielillä ilmestyvästä *Euroopan unionin virallisesta lehdestä* on tilattavissa 22 eri kieliversiota. Tilaus käsittää L-sarjan (Lainsäädäntö) ja C-sarjan (Tiedonannot ja ilmoitukset).

Jokainen kieliversio tilataan erikseen.

Virallisessa lehdessä L 156 18. kesäkuuta 2005 julkaistun neuvoston asetuksen (EY) N:o 920/2005 mukaan velvollisuus laatia kaikki säädökset iirin kielellä ja julkaista ne tällä kielellä ei väliaikaisesti sido Euroopan unionin toimielimiä, joten iirin kielellä julkaistavat viralliset lehdet ovat myynnissä erikseen.

Virallisen lehden täydennysosan (S-sarja – tarjouskilpailut ja julkiset hankinnat) tilaukseen sisältyvät kaikki 23 virallista kieliversiota yhdellä monikielisellä DVD-levyllä.

Euroopan unionin virallisen lehden tilaajat voivat pyynnöstä saada virallisen lehden liitteitä. Tilaajille ilmoitetaan liitteiden ilmestymisestä *Euroopan unionin viralliseen lehteen* sisältyvässä kohdassa ”Huomautus lukijalle”.

Myynti ja tilaukset

Maksulliset julkaisut, kuten *Euroopan unionin virallinen lehti*, ovat tilattavissa jälleenmyyjiltämme. Luettelo jälleenmyyjistä löytyy seuraavasta internet-osoitteesta:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) on suora ja maksuton portti Euroopan unionin lainsäädäntöön. Sivustolla voi tarkastella *Euroopan unionin virallista lehteä* ja siellä ovat nähtävillä myös sopimukset, lainsäädäntö, oikeuskäytäntö ja lainsäädännön valmisteluasiakirjat.

Lisätietoja Euroopan unionista löytyy osoitteesta: <http://europa.eu>



**Euroopan unionin julkaisu-
toimisto**
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

FI