

Gazzetta ufficiale

C 363

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni e informazioni

54° anno
13 dicembre 2011

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
I <i>Risoluzioni, raccomandazioni e pareri</i>		
PARERI		
Garante europeo della protezione dei dati		
2011/C 363/01	Parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela dei diritti di proprietà intellettuale da parte delle autorità doganali	1
II <i>Comunicazioni</i>		
COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA		
Commissione europea		
2011/C 363/02	Comunicazione della Commissione in materia di sospensioni e contingenti tariffari autonomi	6

IT

Prezzo:
3 EUR

(segue)

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2011/C 363/03	Tassi di cambio dell'euro	18
---------------	---------------------------------	----

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA COMMERCIALE COMUNE

Commissione europea

2011/C 363/04	Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping	19
---------------	---	----

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2011/C 363/05	Aiuti di Stato — Germania — Aiuto di Stato SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aiuto a favore di BMW Leipzig — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE ⁽¹⁾	20
---------------	---	----

ALTRI ATTI

Commissione europea

2011/C 363/06	Avviso informativo a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio — Paesi beneficiari del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo dal 1° gennaio 2012	34
---------------	--	----



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

PARERI

GARANTE EUROPEO DELLA PROTEZIONE DEI DATI

Parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela dei diritti di proprietà intellettuale da parte delle autorità doganali

(2011/C 363/01)

IL GARANTE EUROPEO DELLA PROTEZIONE DEI DATI,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 16,

vista la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare gli articoli 7 e 8,

vista la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ⁽¹⁾,

visto il regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 28, paragrafo 2,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

1. INTRODUZIONE

1. Il 24 maggio 2011 la Commissione ha adottato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla tutela dei diritti di proprietà intellettuale da parte delle autorità doganali (di seguito «la proposta»).

⁽¹⁾ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31 (di seguito «la direttiva 95/46/CE»).

⁽²⁾ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

1.1. Consultazione del GEPD

2. La Commissione ha trasmesso la proposta al GEPD in data 27 maggio 2011. Il GEPD interpreta questa comunicazione come una richiesta di consultazione da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, in conformità dell'articolo 28, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 45/2001, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati [di seguito «il regolamento (CE) n. 45/2001»]. In precedenza ⁽³⁾, prima dell'adozione della proposta, la Commissione aveva dato al GEPD la possibilità di formulare osservazioni informali. Il GEPD si compiace del processo che ha contribuito a migliorare il testo dal punto di vista della protezione dei dati in una fase iniziale. Alcune di tali osservazioni sono state prese in considerazione nella proposta. Il GEPD accoglie con favore il riferimento alla presente consultazione nel preambolo della proposta.
3. Il GEPD desidera tuttavia evidenziare alcuni elementi del testo che potrebbero essere ulteriormente migliorati dal punto di vista della protezione dei dati.

1.2. Contesto generale

4. La proposta stabilisce le condizioni e le procedure per l'intervento delle autorità doganali quando merci sospettate di avere violato un diritto di proprietà intellettuale sono, o avrebbero dovuto essere, soggette a vigilanza doganale nel territorio dell'Unione europea. È finalizzata ad apportare miglioramenti al quadro giuridico stabilito dal regolamento (CE) n. 1383/2003 ⁽⁴⁾, che sostituirà.

⁽³⁾ Nell'aprile 2011.

⁽⁴⁾ Regolamento (CE) n. 1383/2003 del Consiglio, del 22 luglio 2003, relativo all'intervento dell'autorità doganale nei confronti di merci sospettate di violare taluni diritti di proprietà intellettuale e alle misure da adottare nei confronti di merci che violano tali diritti (GU L 196 del 2.8.2003, pag. 7).

5. In particolare, istituisce la procedura mediante cui i titolari di diritti possono presentare domanda per chiedere al servizio doganale di uno Stato membro di intervenire in tale Stato membro («domanda nazionale») o ai servizi doganali di più di uno Stato membro di intervenire in ogni rispettivo Stato membro («domanda unionale»). In tale contesto, «intervenire» significa sospendere lo svincolo delle merci od organizzarne il blocco da parte delle autorità doganali. La proposta stabilisce altresì il processo tramite cui i servizi doganali competenti adottano una decisione sulla domanda, gli interventi che le autorità (o gli uffici) ⁽⁵⁾ doganali dovranno successivamente intraprendere (ad esempio sospensione dello svincolo, blocco o distruzione delle merci) nonché i diritti e gli obblighi connessi.
6. In tale contesto, il trattamento dei dati personali avviene in diversi modi: quando il titolare del diritto presenta la propria domanda all'autorità doganale ⁽⁶⁾ (articolo 6), quando la domanda viene trasmessa alla Commissione (articolo 31), quando la decisione delle autorità doganali viene trasmessa ai vari uffici doganali competenti (articolo 13, paragrafo 1) e, in caso di domanda unionale, alle autorità doganali degli altri Stati membri (articolo 13, paragrafo 2).
7. Il trattamento dei dati personali previsto dalla proposta di regolamento non contempla solo i dati personali del titolare del diritto nell'ambito del trasferimento di domande e decisioni dai titolari dei diritti alle autorità doganali, tra gli Stati membri e tra gli Stati membri e la Commissione. A norma dell'articolo 18, paragrafo 3, ad esempio, le autorità doganali comunicano al destinatario della decisione, su richiesta di questi, il nome e l'indirizzo del destinatario, dello speditore, del dichiarante o del detentore delle merci ⁽⁷⁾ nonché altre informazioni relative alle merci. Nel caso di specie, pertanto, vengono trattati e, su richiesta, trasmessi dall'autorità doganale nazionale al titolare del diritto i dati personali di altri interessati (lo speditore, il destinatario e il detentore delle merci possono essere persone fisiche o giuridiche).
8. Benché non sia espressamente indicato nel testo della proposta, se si prende in considerazione il regolamento di

⁽⁵⁾ I servizi doganali sono gli uffici centrali abilitati a ricevere le domande formali dei titolari di diritti in ogni Stato membro, mentre le autorità o gli uffici doganali sono gli organi operativi dipendenti che svolgono effettivamente i controlli doganali sulle merci che entrano nell'Unione europea.

⁽⁶⁾ Nel modulo per la domanda devono figurare, tra le altre informazioni, i dati del richiedente [articolo 6, paragrafo 3, lettera a)], la legittimità delle persone fisiche o giuridiche rappresentanti il richiedente [articolo 6, paragrafo 3, lettera d)], nome e indirizzo del o dei rappresentanti del richiedente responsabili degli aspetti giuridici e tecnici [articolo 6, paragrafo 3, lettera j)].

⁽⁷⁾ Lo speditore e il destinatario sono le due parti normalmente coinvolte in un contratto estimatorio: lo speditore consegna le merci al destinatario, che acquisisce il possesso delle merci e le vende su istruzione dello speditore.

Il «dichiarante» è la persona che fa la dichiarazione in dogana a nome proprio ovvero la persona in nome della quale è fatta una dichiarazione in dogana. Il «detentore» è la persona proprietaria delle merci o che ha un diritto analogo di disporre o che ne ha il controllo fisico.

attuazione (CE) n. 1891/2004 della Commissione ⁽⁸⁾ attualmente applicabile — contenente il modello di modulo per la domanda che deve essere utilizzato dai titolari dei diritti — sembra che le procedure stabilite dalla proposta includano anche il trattamento di dati su presunte violazioni di diritti di proprietà intellettuale da parte di determinate persone o entità ⁽⁹⁾. Il GEPD sottolinea che le informazioni relative a sospetti di infrazioni sono ritenute dati sensibili per il cui trattamento sono necessarie garanzie specifiche [articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 95/46/CE e articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 45/2001].

9. Inoltre, la Commissione è responsabile per la conservazione delle domande di intervento dei titolari di diritti in una banca dati centrale (la cui denominazione dovrebbe essere «COPIS») tuttora in fase di sviluppo. COPIS sarà una piattaforma centralizzata di scambio di informazioni per le operazioni doganali riguardanti tutte le merci che violano i diritti di proprietà intellettuale. Tutti gli scambi di dati su decisioni, documenti di accompagnamento e notifiche tra le autorità doganali degli Stati membri saranno effettuati tramite COPIS (articolo 31, paragrafo 3).

2. ANALISI DELLA PROPOSTA

2.1. Riferimento alla direttiva 95/46/CE

10. Il GEPD accoglie con favore il fatto che la proposta di regolamento indichi espressamente in un articolo di portata generale (articolo 32; considerando 21) la necessità che il trattamento dei dati personali sia svolto in conformità al regolamento (CE) n. 45/2001 da parte della Commissione, ed alla direttiva 95/46/CE, da parte delle autorità competenti degli Stati membri.
11. Questa disposizione riconosce inoltre espressamente il ruolo di controllo del GEPD rispetto al trattamento dei dati da parte della Commissione, previsto dal regolamento (CE) n. 45/2001. Il GEPD desidera evidenziare il riferimento errato di cui all'articolo 32 «[...]» e sotto la sorveglianza dell'autorità indipendente dello Stato membro di cui all'articolo 28 della direttiva citata»: il testo dovrebbe fare riferimento all'articolo 28 della direttiva 95/46/CE.

2.2. Atti di esecuzione

12. Ai sensi della proposta, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti di esecuzione al fine di elaborare il modulo per la domanda che deve essere presentata dai

⁽⁸⁾ Regolamento (CE) n. 1891/2004 della Commissione, del 21 ottobre 2004, recante le disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1383/2003 del Consiglio relativo all'intervento dell'autorità doganale nei confronti di merci sospettate di violare taluni diritti di proprietà intellettuale e alle misure da adottare nei confronti di merci che violano tali diritti (GU L 328 del 30.10.2004, pag. 16).

⁽⁹⁾ Cfr. il regolamento (CE) n. 1891/2004, allegato I, punto 9: «Allego informazioni particolari sul tipo o sulle modalità della frode», tra cui documenti e/o foto.

titolari dei diritti (articolo 6, paragrafo 3) ⁽¹⁰⁾. Tuttavia, l'articolo contiene già un elenco delle informazioni richieste che devono essere fornite dal richiedente, tra cui i dati personali del richiedente. Nel determinare il contenuto essenziale della domanda, l'articolo 6, paragrafo 3, deve altresì imporre alle autorità doganali l'obbligo di fornire informazioni al richiedente e a ogni altro potenziale interessato (ad esempio allo speditore, al destinatario o al detentore delle merci) conformemente alle norme nazionali di attuazione dell'articolo 10 della direttiva 95/46/CE. Parallelamente, la domanda deve altresì incorporare le analoghe informazioni che devono essere fornite all'interessato per il trattamento da parte della Commissione a norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 45/2001 (in vista delle operazioni di conservazione e trattamento dei dati nella banca dati COPIS).

13. Il GEPD raccomanda pertanto che l'articolo 6, paragrafo 3, includa nell'elenco delle informazioni da fornire al richiedente anche le informazioni da comunicare all'interessato a norma dell'articolo 10 della direttiva 95/46/CE e dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 45/2001.

14. Il GEPD chiede inoltre di essere consultato quando la Commissione eserciterà il proprio potere esecutivo, al fine di garantire che i nuovi modelli di moduli per le domande (nazionali o unionali) siano «rispettosi della protezione dei dati».

2.3. Qualità dei dati

15. Il GEPD accoglie con favore il fatto che l'articolo 6, paragrafo 3, lettera l), introduca l'obbligo per i richiedenti di trasmettere e aggiornare tutte le informazioni disponibili per consentire alle autorità doganali di analizzare e valutare il rischio di violazione dei diritti di proprietà intellettuale. Quest'obbligo dà attuazione a uno dei principi della qualità dei dati, conformemente al quale i dati personali devono essere «esatti e, se necessario, aggiornati» [articolo 6, lettera d), della direttiva 95/46/CE]. Il GEPD accoglie altresì con favore il fatto che lo stesso principio venga attuato nell'articolo 11, paragrafo 3, il quale impone al «destinatario della decisione» di comunicare ai servizi doganali competenti che hanno preso la decisione le eventuali modifiche delle informazioni fornite nella domanda.

16. Gli articoli 10 e 11 riguardano il periodo di validità delle decisioni. Una decisione delle autorità doganali ha un periodo di validità limitato entro il quale le autorità doganali

devono intervenire. Tale periodo può essere prorogato. Il GEPD desidera sottolineare che la domanda presentata dal titolare dei diritti (e in particolare i dati personali in essa contenuti) non deve essere conservata o trattenuta dalle autorità doganali nazionali e nella banca dati COPIS oltre la data di scadenza della decisione. Tale principio deriva dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (CE) n. 45/2001 e dal corrispondente articolo 6, paragrafo 1, lettera e), della direttiva 95/46/CE ⁽¹¹⁾.

17. Il regolamento di attuazione attualmente in vigore ⁽¹²⁾ stabilisce (articolo 3, paragrafo 3) che i moduli devono essere conservati dalle autorità doganali «per almeno un anno oltre la durata legale del formulario». Tale disposizione non sembra essere del tutto conforme ai principi sopra indicati.

18. Il GEPD suggerisce pertanto di inserire nella proposta una disposizione che imponga un limite alla conservazione dei dati personali collegata alla durata del periodo di validità delle decisioni. Eventuali proroghe della durata della data di conservazione devono essere evitate o, se giustificate, devono rispettare i principi di necessità e proporzionalità in relazione alla finalità, che deve essere chiarita. L'inserimento nella proposta di una disposizione equamente applicabile in tutti gli Stati membri e alla Commissione garantirebbe semplificazione, certezza giuridica ed efficacia poiché eviterebbe interpretazioni conflittuali.

19. Il GEPD accoglie con favore il fatto che l'articolo 19 (Uso consentito delle informazioni da parte del destinatario della decisione) si riferisca chiaramente al principio di limitazione delle finalità, in quanto limita i fini per i quali il destinatario della decisione può utilizzare, tra l'altro, i dati personali dello speditore e del destinatario che gli sono stati forniti dalle autorità doganali a norma dell'articolo 18, paragrafo 3 ⁽¹³⁾. I dati possono essere utilizzati esclusivamente per avviare un procedimento al fine di stabilire l'eventuale violazione di diritti di proprietà intellettuale del destinatario della decisione o per chiedere un risarcimento in caso di distruzione delle merci conformemente alla procedura prevista dalla proposta di regolamento e a norma del diritto dello Stato membro in cui si trovano le merci. Considerando che i dati possono anche contenere informazioni relative a sospetti di infrazioni, questa limitazione costituisce una salvaguardia contro l'uso improprio di tali dati sensibili. Questa disposizione è inoltre rafforzata dall'articolo 15, che prevede misure amministrative nei confronti del titolare del diritto in caso di uso improprio delle

⁽¹⁰⁾ Attualmente il regolamento (CE) n. 1891/2004 della Commissione dà attuazione al regolamento (CE) n. 1383/2003, contenente tra l'altro i formulari per la domanda nazionale e comunitaria nonché istruzioni sulle modalità di compilazione del modulo [il regolamento (CE) n. 1891/2004 della Commissione, del 21 ottobre 2004, recante le disposizioni di applicazione del regolamento (CE) n. 1383/2003 del Consiglio relativo all'intervento dell'autorità doganale nei confronti di merci sospettate di violare taluni diritti di proprietà intellettuale e alle misure da adottare nei confronti di merci che violano tali diritti, GU L 328 del 30.10.2004, pag. 16].

⁽¹¹⁾ I dati personali devono essere «conservati in modo da consentire l'identificazione degli interessati per un arco di tempo non superiore a quello necessario al conseguimento delle finalità per le quali sono raccolti o successivamente trattati [...]».

⁽¹²⁾ Cfr. nota 8.

⁽¹³⁾ Questa disposizione è in linea con il contenuto dell'articolo 57 (Parte III, Sezione IV) dell'accordo TRIPS, http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

informazioni al di là delle finalità indicate nell'articolo 19. La combinazione di questi due articoli dimostra una specifica attenzione della Commissione nei confronti del principio di limitazione delle finalità.

2.4. Banca dati centrale

20. La proposta (articolo 31, paragrafo 3) indica che tutte le domande di intervento, le decisioni di accoglimento delle domande, le decisioni che prorogano il periodo di validità delle decisioni e le eventuali sospensioni di una decisione di accoglimento di una domanda, contenenti anch'esse dati personali, sono conservate in una banca dati centrale della Commissione (COPIS).
21. COPIS sarà pertanto una nuova banca dati finalizzata essenzialmente a sostituire gli scambi dei documenti pertinenti tra le autorità doganali degli Stati membri con un archivio e un sistema di trasferimento digitali. Della sua gestione sarà responsabile la Commissione e, in particolare, la DG TAXUD.
22. Finora la base giuridica per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione è stata rappresentata dal regolamento (CE) n. 1383/2003⁽¹⁴⁾ e dal regolamento di attuazione (CE) n. 1891/2004 della Commissione⁽¹⁵⁾. Quanto al regolamento (CE) n. 1383/2003, l'articolo 5 consente di presentare le domande agli Stati membri per via elettronica, ma non menziona una banca dati centralizzata. L'articolo 22 prevede che gli Stati membri trasmettano le informazioni utili «per l'applicazione del presente regolamento» alla Commissione, la quale comunica tali informazioni agli altri Stati membri. Per quanto riguarda il regolamento di attuazione, il considerando 9 prevede l'opportunità di stabilire le modalità degli scambi di informazioni tra gli Stati membri e la Commissione per consentire a quest'ultima di seguire l'applicazione del regolamento e di redigere la relativa relazione. L'articolo 8 precisa che gli Stati membri comunicano periodicamente alla Commissione l'elenco di tutte le domande scritte e i successivi interventi intrapresi dalle autorità doganali, indicando anche i dati personali dei titolari dei diritti, i tipi di diritti nonché una descrizione della merce.
23. Nel definire il contenuto del modulo per la domanda, il nuovo testo della proposta (articolo 6, paragrafo 4) prevede che, qualora siano disponibili sistemi informatizzati o elettronici, le domande vengano presentate per via elettronica. Inoltre, l'articolo 31 afferma che le domande presentate alle

autorità doganali nazionali vengono comunicate alla Commissione, che le conserva «in una banca dati centrale». La base giuridica per la creazione della banca dati COPIS sembra dunque essere limitata alle disposizioni combinate dei nuovi articoli 6, paragrafo 4, e 31.

24. Su tale base giuridica la Commissione sta elaborando la struttura e il contenuto di COPIS. In questa fase non esiste tuttavia alcuna ulteriore disposizione giuridica dettagliata adottata tramite la procedura legislativa ordinaria in cui vengano determinate le finalità e le caratteristiche di COPIS. A parere del GEPD si tratta di una lacuna particolarmente preoccupante. I dati personali degli individui (nome, indirizzo e altri recapiti nonché informazioni su sospetti di infrazioni) saranno oggetto di un intenso scambio tra la Commissione e gli Stati membri e verranno conservati per un periodo di tempo indefinito nella banca dati, eppure non esiste un testo giuridico sulla cui base sia possibile verificare la legalità di tali trattamenti. Inoltre, gli specifici diritti di accesso e di gestione in relazione alle varie operazioni di trattamento non sono espressamente chiariti.
25. Come evidenziato dal GEPD in precedenti occasioni⁽¹⁶⁾, la base giuridica per strumenti che limitano il diritto fondamentale alla protezione dei dati personali, quale riconosciuto dall'articolo 8 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione e nella giurisprudenza fondata sull'articolo 8 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo, nonché dall'articolo 16 del TFUE, deve essere stabilita in uno strumento giuridico basato sui trattati e che possa essere invocato dinanzi a un giudice. Si tratta di una necessità volta a garantire la certezza giuridica per l'interessato, che deve essere in grado di contare su disposizioni chiare e di invocarle dinanzi a un giudice.
26. Il GEPD esorta pertanto la Commissione a chiarire la base giuridica della banca dati COPIS introducendo una disposizione più dettagliata in uno strumento adottato a norma della procedura legislativa ordinaria prevista dal TFUE. Tale disposizione deve ottemperare ai requisiti del regolamento (CE) n. 45/2001 e, ove applicabile, alla direttiva 95/46/CE. In particolare, la disposizione volta a istituire la banca dati che prevede l'utilizzo di un meccanismo di scambio elettronico dei dati dovrà: i) identificare la finalità delle operazioni di trattamento e stabilire quali sono gli usi compatibili; ii) identificare quali entità (autorità doganali, Commissione) avranno accesso a quali informazioni conservate nella banca dati e avranno la possibilità di modificarle; iii) garantire il diritto di accesso e di informazione a tutti gli interessati di cui possono essere conservati e scambiati dati personali; iv) definire e limitare il periodo di conservazione dei dati personali al minimo necessario per la realizzazione di tale scopo. Inoltre, il GEPD sottolinea che nell'atto legislativo principale dovranno essere definiti anche i seguenti

⁽¹⁴⁾ Cfr. nota 4.

⁽¹⁵⁾ Cfr. nota 8.

⁽¹⁶⁾ Cfr. il parere del Garante europeo della protezione dei dati sulla decisione della Commissione, del 12 dicembre 2007, relativa alla protezione dei dati personali nell'ambito del sistema di informazione del mercato interno (2008/49/CE) (GU C 270 del 25.10.2008, pag. 1).

elementi: l'entità che sarà incaricata di controllare e gestire la banca dati e l'entità responsabile di garantire la sicurezza del trattamento dei dati contenuti nella banca dati.

27. Il GEPD suggerisce di inserire nella proposta stessa un nuovo articolo in cui vengano chiaramente determinati questi elementi principali. In alternativa, nel testo della proposta dovrebbe essere inclusa una disposizione che preveda l'adozione di un atto legislativo separato a norma della procedura legislativa ordinaria, per cui si dovrebbe chiedere alla Commissione di presentare una proposta.
28. In ogni caso, le misure di attuazione da adottare dovranno specificare nel dettaglio le caratteristiche funzionali e tecniche della banca dati.
29. Inoltre, benché in questa fase la proposta non preveda alcuna interoperabilità con altre banche dati gestite dalla Commissione o con altre autorità, il GEPD sottolinea che l'introduzione di qualsivoglia tipo di interoperabilità o scambio deve innanzitutto e soprattutto rispettare il principio di limitazione delle finalità: i dati devono essere utilizzati allo scopo per cui è stata istituita la banca dati, al di là del quale non possono essere consentiti ulteriori scambi o interconnessioni. Deve inoltre essere sostenuta da una base giuridica dedicata che deve essere fondata sui trattati UE.
30. Il GEPD auspica di essere coinvolto nel processo che porterà alla definitiva istituzione di questa banca dati, al fine di sostenere la Commissione e fornirle consulenza nell'elaborazione di un sistema appropriato «rispettoso della protezione dei dati». Incoraggia pertanto la Commissione ad includere la consultazione del GEPD nella fase preparatoria in corso.
31. Infine, il GEPD richiama l'attenzione al fatto che, poiché l'istituzione della banca dati comporterà il trattamento di categorie particolari di dati (relativi a sospette infrazioni), tale trattamento dovrà essere soggetto a controllo preven-

tivo da parte del GEPD a norma dell'articolo 27, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (CE) n. 45/2001.

3. CONCLUSIONE

32. Il GEPD accoglie con favore il riferimento specifico della proposta all'applicabilità della direttiva 95/46/CE e del regolamento (CE) n. 45/2001 alle attività di trattamento dei dati personali contemplate dal regolamento.
33. Il GEPD desidera evidenziare i seguenti punti al fine di migliorare il testo dal punto di vista della protezione dei dati:
 - l'articolo 6, paragrafo 3, deve includere il diritto di informazione dell'interessato,
 - la Commissione, nell'esercitare le proprie competenze di esecuzione a norma dell'articolo 6, paragrafo 3, deve consultare il GEPD al fine di elaborare un modello di modulo per la domanda «rispettoso della protezione dei dati»,
 - il testo deve specificare il limite temporale per la conservazione dei dati personali presentati dal titolare dei diritti, a livello sia nazionale che di Commissione,
 - il GEPD esorta la Commissione a individuare e precisare la base giuridica per l'istituzione della banca dati COPIS e mette a disposizione le proprie competenze per assistere la Commissione nella preparazione della banca dati COPIS.

Fatto a Bruxelles, il 12 ottobre 2011

Giovanni BUTTARELLI

Garante europeo aggiunto della protezione dei dati

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Comunicazione della Commissione in materia di sospensioni e contingenti tariffari autonomi

(2011/C 363/02)

1. INTRODUZIONE

- 1.1. In virtù dell'articolo 31 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), le sospensioni e i contingenti tariffari autonomi vengono decisi dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione. Nel 1998 la Commissione ha pubblicato pertanto una comunicazione⁽¹⁾ intesa a definire gli orientamenti e le procedure che intendeva seguire nell'elaborare le proposte da sottoporre al Consiglio.
- 1.2. La presente comunicazione rivista tiene conto degli obiettivi del programma d'azione «Dogana 2013» nonché delle esigenze e delle osservazioni presentate dagli Stati membri in seguito al seminario sulle sospensioni e i contingenti tariffari autonomi svoltosi a il 23 e 24 settembre 2010 a Istanbul. Il campo di applicazione della revisione ha una portata limitata e comporta il duplice obiettivo di specificare sia alcuni orientamenti del regime di sospensioni e contingenti tariffari autonomi, sia la procedura che gli Stati membri e gli operatori devono seguire per richiedere una misura autonoma di questo tipo.
- 1.3. È possibile che in seguito allo studio sull'impatto delle sospensioni e dei contingenti tariffari autonomi sull'economia dell'UE che la Commissione prevede di avviare nell'arco del 2012 sarà necessario apportare modifiche sostanziali alla presente comunicazione. Tale studio analizzerà anche dell'impatto sulle piccole e medie imprese (PMI).
- 1.4. L'obiettivo perseguito dalla Commissione nella determinazione di tali orientamenti consiste nel precisare la logica economica sottesa alla politica dell'Unione europea in questo settore, in conformità anche delle regole di trasparenza stabilite dalla Commissione.
- 1.5. La Commissione intende seguire la politica generale definita nella presente comunicazione e i relativi iter amministrativi riguardanti le sospensioni a decorrere dal secondo semestre 2012.

2. PANORAMICA — PRINCIPI GENERALI

2.1. Funzione della tariffa doganale comune

- 2.1.1. L'articolo 28 del TFUE stabilisce che «L'Unione comprende un'unione doganale che si estende al complesso degli scambi di merci e comporta [...] l'adozione di una tariffa doganale comune nei rapporti con i paesi terzi».

Fin dal 1968, l'Unione ha applicato la parte principale di questa tariffa doganale comune⁽²⁾ come parte di un insieme di misure destinate a promuovere un'industria europea efficiente e competitiva a livello internazionale.

- 2.1.2. Oltre a favorire lo sviluppo dell'industria all'interno dell'Unione europea, le aliquote del dazio stabilite dalla tariffa si prefiggono altresì di rafforzare la capacità produttiva dell'industria europea, consentendo così ai produttori dell'UE di far fronte più agevolmente alla concorrenza di paesi terzi.

Di conseguenza, per tutti i prodotti immessi in libera pratica, fatte salve le deroghe previste dalle disposizioni dell'UE, vanno versati i dazi previsti dalla tariffa. Il pagamento di questi dazi costituisce dunque la norma.

2.2. Nozione di sospensioni e contingenti tariffari

- 2.2.1. Le sospensioni tariffarie adottate in virtù dell'articolo 31 del TFUE rappresentano un'eccezione alla norma durante il periodo di validità della misura e per una quantità illimitata (sospensione tariffaria) o per una quantità limitata (contingente tariffario). Entrambe queste misure consentono l'esenzione totale o parziale dai dazi doganali di paesi terzi che andrebbero corrisposti per le merci importate (i dazi antidumping e compensativi e aliquote specifiche non sono interessati da queste sospensioni e contingenti tariffari). Le merci soggette a dazi antidumping o compensativi dovrebbero di norma essere escluse dalla concessione di sospensioni e contingenti. Le merci soggette a divieti e restrizioni delle

⁽¹⁾ GU C 128 del 25.4.1998, pag. 2.

⁽²⁾ Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

importazioni (ad esempio, Convenzione sul commercio internazionale delle specie in via di estinzione, CITES) non possono beneficiare né di sospensioni né di contingenti tariffari.

2.2.2. Le merci importate in un regime di sospensione o contingente tariffario possono circolare liberamente in tutta l'Unione europea; di conseguenza, quando viene concessa una sospensione o un contingente tariffario, tutti gli operatori di tutti gli Stati membri possono chiedere di beneficiarne. Ciò significa che una sospensione o un contingente accordati su richiesta di uno Stato membro possono avere ripercussioni in tutti gli altri Stati membri. La gestione del settore va effettuata pertanto rafforzando ed estendendo la collaborazione fra gli Stati membri e la Commissione onde garantire che siano presi in considerazione tutti gli interessi dell'Unione europea. I contingenti tariffari autonomi sono gestiti dalla Commissione in stretta collaborazione con gli Stati membri in una banca dati centrale dei contingenti tariffari. I contingenti sono accordati in base al principio «primo arrivato primo servito», conformemente alle disposizioni dell'articolo 308, lettere da a) a c), del regolamento (CEE) n. 2454/93 che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario ⁽¹⁾.

2.2.3. L'allargamento dell'Unione europea, il progresso tecnico e i cambiamenti delle tradizionali rotte commerciali internazionali hanno modificato lo scenario economico in un'economia viepiù globalizzata. È importante garantire che le sospensioni tariffarie consentano alle imprese con sede nell'Unione europea di mantenere la piena occupazione e di ottenere i componenti necessari alla fabbricazione di prodotti elaborati ad elevato valore aggiunto per l'UE, anche nel caso in cui la loro attività consista principalmente nell'assemblaggio di parti.

2.3. Caratteristiche delle sospensioni e dei contingenti tariffari

2.3.1. L'articolo 31 TFUE dispone che i dazi della tariffa doganale comune siano stabiliti dal Consiglio su proposta della Commissione. Ciò include le modifiche e le sospensioni di tali dazi.

2.3.2. Le sospensioni e i contingenti tariffari dovrebbero essere sottoposti regolarmente a revisione, con la possibilità di venire eliminati su richiesta di una parte interessata. In casi eccezionali, qualora vi sia necessità di rifornire con continuità l'Unione europea di taluni prodotti a dazi ridotti o nulli [ad esempio, quando sia necessaria la fornitura di un determinato prodotto non disponibile (sospensione tariffaria) o in quantitativi talmente ridotti (contingente tariffario) da non giustificare gli investimenti occorrenti per avviarne la produzione nell'Unione europea], la Commissione può proporre una modifica della tariffa doganale comune. A tal fine, agirà su richiesta degli Stati membri o di propria iniziativa.

2.3.3. Inoltre, poiché le sospensioni tariffarie sono misure di deroga alla norma generale costituita dalla tariffa doganale comune, come ogni eccezione devono essere applicate in modo coerente.

2.3.4. Per evitare discriminazioni, le sospensioni tariffarie devono essere aperte a tutti gli importatori dell'Unione e a tutti i fornitori dei paesi terzi. Pertanto, una sospensione o un contingente non verranno mai accordati in relazione a:

- i) merci oggetto di un contratto di esclusiva;
- ii) merci scambiate tra soggetti collegati che possiedono diritti esclusivi di proprietà intellettuale sulla loro produzione; o
- iii) merci la cui descrizione contiene termini specifici interni della società, come denominazioni sociali, nomi di marchi, specifiche, numeri di articoli, eccetera.

2.4. Funzione delle sospensioni e dei contingenti tariffari autonomi

2.4.1. La Commissione ritiene che i dazi doganali abbiano una precisa funzione economica. Pertanto, le sospensioni tariffarie autonome, il cui scopo è quello di annullare del tutto o in parte gli effetti dei dazi doganali per un periodo determinato, possono essere accordate solo in caso di indisponibilità nell'Unione dei prodotti considerati. I contingenti tariffari autonomi possono essere aperti nel caso di merci che sono prodotte nell'Unione in quantità insufficienti.

2.4.2. Inoltre, poiché i dazi doganali contribuiscono alle tradizionali risorse proprie dell'Unione europea, le ragioni economiche addotte vanno viste in relazione all'interesse generale dell'Unione.

2.4.3. In passato, il regime di sospensioni e contingenti tariffari ha dato prova di essere uno strumento politico molto efficace nel sostegno delle attività economiche nell'Unione europea e, visto il numero crescente di richieste trasmesse alla Commissione, continuerà ad esserlo anche in futuro. Attualmente queste misure rappresentano tra il 5 % e il 6 % delle tradizionali risorse proprie iscritte a bilancio.

2.4.4. Offrendo alle imprese la possibilità di approvvigionarsi per un certo periodo a prezzi più vantaggiosi, si può stimolare l'attività economica all'interno dell'Unione, rendere queste imprese più competitive e, in particolare, consentire loro di mantenere o creare occupazione, ammodernare le loro strutture, eccetera. Nel 2011 sono in vigore all'incirca 1 500 sospensioni e contingenti autonomi, mentre durante la recente recessione economica nell'Unione europea la Commissione ha registrato un aumento delle richieste, a dimostrazione dell'importanza di questa politica per l'industria dell'Unione.

⁽¹⁾ GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1.

2.5. Prodotti che possono beneficiare delle sospensioni tariffarie autonome

- 2.5.1. Le sospensioni hanno lo scopo di consentire alle imprese dell'Unione europea di utilizzare materie prime, prodotti semilavorati e componenti non disponibili o non prodotti all'interno dell'Unione, con l'eccezione dei prodotti «finiti».
- 2.5.2. Fatti salvi i punti 2.5.3 e 2.5.4, ai fini della presente comunicazione per «prodotti finiti» s'intendono le merci che presentano una o più delle seguenti caratteristiche:
- sono atte alla vendita al consumatore finale, imballate o meno all'interno dell'Unione per la vendita al dettaglio,
 - sono prodotti finiti non assemblati,
 - non subiranno trattamenti o trasformazioni sostanziali ⁽¹⁾, o
 - hanno già il carattere essenziale del prodotto completo o finito.
- 2.5.3. Poiché le imprese dell'Unione stanno convertendo in misura sempre maggiore la produzione verso l'assemblaggio di prodotti che richiedono parti tecnicamente già molto elaborate, alcune delle parti necessarie vengono utilizzate senza subire trasformazioni sostanziali e possono pertanto essere considerate come prodotti finiti. Tuttavia, in alcuni casi le sospensioni tariffarie potrebbero essere accordate per prodotti finiti utilizzati come componenti del prodotto finale, a condizione che il valore aggiunto di tale operazione di assemblaggio sia sufficientemente elevato.
- 2.5.4. Si potrebbe ipotizzare l'applicazione di una sospensione nel caso di attrezzature e materiali da utilizzarsi nel processo produttivo (sebbene tali prodotti siano in genere prodotti finiti), purché tali attrezzature e materiali siano specifici e necessari per la produzione di beni chiaramente identificati e le sospensioni non siano di ostacolo alla concorrenza tra le imprese dell'Unione.

2.6. Prodotti che possono beneficiare dei contingenti tariffari autonomi

Tutte le disposizioni di cui al punto 2.5 valgono anche per i contingenti tariffari autonomi. Dal regime dei contingenti tariffari sono esclusi i prodotti ittici, posto che un'analisi parallela fondata anche sulla loro sensibilità può comportare la loro inclusione in una proposta straordinaria della Commissione di un regolamento del Consiglio concernente l'istituzione e la gestione di contingenti tariffari autonomi dell'Unione europea per determinati prodotti ittici.

⁽¹⁾ Per orientamenti su ciò che costituisce un trattamento o una trasformazione sostanziale si farà riferimento alle «regole di elenco» relative alla determinazione dell'origine non preferenziale pubblicate sul seguente sito Internet: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ — Anche le operazioni di reimballaggio non possono essere considerate come trattamenti o trasformazioni sostanziali.

2.7. Beneficiari delle sospensioni e dei contingenti tariffari autonomi

Le sospensioni e i contingenti tariffari autonomi sono destinati alle imprese produttrici dell'Unione europea. Nel caso in cui l'impiego del prodotto sia limitato ad uno scopo ben determinato, tale impiego è soggetto a controlli secondo le procedure previste per il controllo della destinazione finale ⁽²⁾.

Particolare attenzione sarà rivolta agli interessi delle PMI. Visto che le sospensioni e i contingenti tariffari autonomi potrebbero favorire l'internazionalizzazione delle PMI, saranno prese iniziative volte a sensibilizzare le stesse PMI su questo strumento. Come menzionato in precedenza, l'impatto di questo regime sulle PMI rientra in una valutazione di portata più ampia che sarà avviata nel 2012.

Nel frattempo, le sospensioni tariffarie non dovrebbero applicarsi a merci per le quali l'importo dei dazi esigibili non è economicamente significativo.

2.8. Unione doganale con la Turchia

Per i prodotti cui si applicano le disposizioni dell'Unione doganale con la Turchia (tutte le merci ad eccezione dei prodotti agricoli e di quelli che rientrano nel campo di applicazione del trattato CECA) valgono gli stessi criteri, poiché in questo caso i diritti e gli obblighi della Turchia sono simili a quelli degli Stati membri.

Anche la Turchia può richiedere la concessione di sospensioni e contingenti tariffari e i suoi delegati possono partecipare alle riunioni del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste insieme con i delegati di tutti gli Stati membri e la Commissione. Dei prodotti della Turchia si terrà conto allo stesso modo di quelli dell'Unione europea nelle decisioni concernenti l'applicazione di nuove sospensioni tariffarie nonché nel calcolo di idonei volumi per i contingenti tariffari.

Dopo l'esame da parte della Commissione, le richieste di sospensioni tariffarie della Turchia possono essere inserite nella proposta presentata al Consiglio. I contingenti tariffari seguono un processo decisionale diverso perché non saranno contemplati nel regolamento del Consiglio. I contingenti tariffari richiesti dalla Turchia saranno applicabili solamente in Turchia.

3. ORIENTAMENTI GENERALI

Alla luce di quanto precede, nel presentare le proprie proposte al Consiglio e nell'adottare essa stessa i regolamenti, la Commissione intende conformarsi alla linea di azione indicata di seguito.

- 3.1. Lo scopo principale delle sospensioni e dei contingenti tariffari autonomi è consentire alle imprese dell'Unione

⁽²⁾ Articoli 291-300 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione.

europea di utilizzare materie prime, prodotti semilavorati o componenti in regime di esenzione dai dazi normali della tariffa doganale comune.

Tutte le richieste di sospensione tariffaria sono sottoposte in primis ai delegati del gruppo «Economia tariffaria», che ne valutano l'adeguatezza. Successivamente le richieste sono discusse in maniera approfondita nel corso di tre riunioni del gruppo; le misure vengono proposte soltanto dopo che sono state esaminate le ragioni economiche alla base delle richieste.

La Commissione presenterà al Consiglio le proprie proposte (che in parte aggiornano ogni sei mesi gli elenchi dei prodotti soggetti alle sospensioni tariffarie e gli elenchi dei prodotti soggetti ai contingenti tariffari) alla data del 1° gennaio e del 1° luglio, per tener conto delle nuove richieste nonché degli orientamenti tecnici ed economici relativi a prodotti e mercati.

3.2. In linea di massima, salvo se vi si oppone l'interesse dell'Unione europea, e in osservanza degli obblighi internazionali, nei casi seguenti non vengono proposte sospensioni né contingenti tariffari:

- quando all'interno dell'Unione europea vengono fabbricati in quantità sufficiente prodotti identici, equivalenti o sostitutivi. Ciò vale anche nel caso in cui, in mancanza di produzione nell'UE, la concessione della misura richiesta possa falsare le condizioni di concorrenza tra le imprese dell'UE per quanto concerne i prodotti finiti nei quali le merci in questione devono essere incorporate o in prodotti di un settore connesso,
- quando le merci in questione sono prodotti finiti destinati alla vendita a consumatori finali senza ulteriori trasformazioni sostanziali o senza formare parte integrante di un prodotto finale maggiore per il cui funzionamento tali merci si rendono necessarie,
- quando le merci importate sono oggetto di un contratto di esclusiva che limita la possibilità degli importatori dell'Unione di acquistarle da produttori di paesi terzi,
- quando le merci sono scambiate tra persone legate⁽¹⁾ che possiedono diritti esclusivi di proprietà intellettuale (ad esempio, nomi di marchi, disegni e brevetti industriali) su tali merci,
- quando risulti improbabile che i vantaggi derivanti dalla misura richiesta possano arrivare alle industrie trasformatrici o ai produttori dell'UE interessati,

- quando esistano altre procedure particolari per i produttori dell'UE (ad esempio, perfezionamento attivo),
- quando il richiedente utilizzerà le merci esclusivamente a fini commerciali,
- quando la concessione della sospensione o del contingente tariffario sia contraria a un'altra politica dell'Unione europea (ad esempio, altri accordi preferenziali, accordi di libero scambio, misure di difesa commerciale, restrizioni quantitative o relative alla tutela dell'ambiente).

3.3. Quando prodotti identici, di sostituzione o equivalenti a quelli da importare vengono fabbricati nell'Unione europea, ma in quantità non sufficiente a soddisfare il fabbisogno di tutte le industrie trasformatrici o produttrici interessate, possono essere accordati contingenti tariffari (limitatamente alle quantità non disponibili) o sospensioni tariffarie parziali.

La richiesta di un contingente tariffario può essere presentata in quanto tale o in conseguenza dell'esame di una richiesta di sospensione. In questo contesto si terrà conto, se del caso, di tutte le conseguenze pregiudizievoli a danno di tutte le capacità produttive che potrebbero rendersi disponibili all'interno dell'Unione europea.

3.4. L'equivalenza tra i prodotti da importare e i prodotti dell'Unione verrà valutata, per quanto possibile, in base a criteri oggettivi, tenendo conto delle fondamentali caratteristiche chimiche, fisiche e tecniche dei prodotti, degli usi a cui sono destinati, del loro uso commerciale e, in particolare, del loro impiego funzionale nonché della loro attuale o futura disponibilità sul mercato dell'Unione europea.

In questa valutazione non sono prese in considerazione eventuali differenze di prezzo tra i prodotti da importare e i prodotti dell'Unione.

3.5. Conformemente alle disposizioni dei seguenti allegati, le richieste di sospensioni o di contingenti tariffari vanno presentate dagli Stati membri per conto delle industrie trasformatrici o produttrici, dell'UE, identificate per nome, che siano adeguatamente attrezzate per utilizzare la merce importata nei loro processi di produzione. I richiedenti devono provare di avere effettivamente tentato di recente, senza riuscirci, di reperire le merci in questione o prodotti equivalenti o di sostituzione presso fornitori potenziali dell'Unione europea. Nelle richieste di contingenti tariffari devono essere indicati il o i nomi del o dei produttori dell'UE.

I richiedenti devono inoltre fornire le informazioni che consentono alla Commissione di esaminare la loro richiesta alla luce dei criteri fissati nella presente comunicazione. Per ragioni di ordine pratico, le richieste non verranno prese in considerazione quando l'importo dei dazi da non riscuotere sia valutato inferiore a 15 000 EUR l'anno. Le imprese possono raggrupparsi per raggiungere tale soglia.

⁽¹⁾ Per indicazioni sul significato di «persone legate» vedasi l'articolo 143 del regolamento (CEE) n. 2454/93 della Commissione che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253 dell'11.10.1993, pag. 1).

- 3.6. I saldi attuali dei contingenti tariffari sono disponibili giornalmente sul seguente sito Internet del portale EU-ROPA: http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm (cliccare sul link «contingenti»).

Sullo stesso server saranno disponibili anche gli allegati consolidati dei regolamenti relativi alle sospensioni e ai contingenti tariffari, un elenco delle nuove richieste e gli indirizzi delle competenti amministrazioni degli Stati membri.

4. ELEMENTI DI CARATTERE AMMINISTRATIVO

In base all'esperienza acquisita in materia, sembra che il modo migliore di gestire questo settore sia costituito dal raggruppamento delle richieste in modo tale da garantire che, una volta approvate, le sospensioni e contingenti tariffari nuovi nonché le modifiche entrino in vigore o il 1° gennaio o il 1° luglio di ogni anno. Il raggruppamento facilita il trattamento di queste misure nell'ambito della tariffa doganale integrata delle Comunità europee (TARIC) e, in tal modo, la loro applicazione da parte degli Stati membri. A tale scopo la Commissione provvederà a presentare le sue proposte al Consiglio in materia di sospensioni e contingenti tariffari in tempo utile affinché i regolamenti corrispondenti possano essere pubblicati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* con congruo anticipo prima della loro applicazione.

4.1. Trasmissione di nuove richieste

- 4.1.1. Le richieste vengono trasmesse all'ufficio centrale di ciascuno Stato membro. Gli indirizzi di tali uffici sono disponibili sul seguente sito: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Gli Stati membri hanno il compito di accertare la conformità delle richieste ai criteri fissati nella presente comunicazione nonché l'accuratezza, sotto ogni profilo materiale, delle informazioni fornite nelle richieste. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione soltanto le richieste che soddisfano i criteri fissati nella presente comunicazione.
- 4.1.2. Le richieste devono pervenire alla Commissione in tempo debito, tenendo conto del tempo necessario per completare le procedure di esame e per pubblicare un avviso di sospensione o di contingente tariffario. Le scadenze da rispettare sono riportate nell'allegato V alla presente comunicazione.
- 4.1.3. Le richieste devono essere presentate con mezzi elettronici in un formato di trattamento testi corrispondente ai modelli di cui all'allegato I. Allo scopo di accelerare e rendere più efficiente il trattamento amministrativo delle richieste, si raccomanda che le richieste redatte nella lingua del richiedente siano corredate di una traduzione inglese, francese o tedesca (inclusi tutti gli allegati).
- 4.1.4. Tutte le richieste devono essere corredate di una dichiarazione in cui si attesta che non sono soggette a contratti di esclusiva (vedasi allegato II alla presente comunicazione).
- 4.1.5. Le richieste di sospensioni e di contingenti tariffari vengono esaminate dalla Commissione, che si avvale del parere del gruppo «Economia tariffaria». Il gruppo si riunisce almeno tre volte a sessione (vedasi calendario nell'allegato V alla presente comunicazione) per discutere delle domande sotto l'egida della Commissione, a seconda della natura e delle esigenze relative ai prodotti da esaminare.
- 4.1.6. Il procedimento di cui al paragrafo 3.3 della comunicazione non esonera il richiedente dall'obbligo di indicare chiaramente il tipo di misura richiesta (cioè se sospensione o contingente tariffario); per quanto riguarda le domande di contingenti, il volume previsto fa parte della richiesta.
- 4.1.7. La descrizione del prodotto deve essere effettuata utilizzando le denominazioni e formulazioni della Nomenclatura combinata oppure, ove le stesse non siano appropriate, le denominazioni dell'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO), le Denominazioni comuni internazionali (DCI), o le denominazioni dell'Unione internazionale di chimica pura e applicata (IUPAC), dell'Inventario doganale europeo dei prodotti chimici (ECICS) o dell'Indice dei colori (CI).
- 4.1.8. Le unità di misura utilizzate devono essere quelle della Nomenclatura combinata e, in mancanza di unità supplementari, del Sistema internazionale di unità di misura (SI). Qualora vi sia bisogno di norme e metodi di prova per descrivere le merci richieste, essi devono essere riconosciuti a livello internazionale. Non possono essere accettati nomi di marchi, standard di qualità interni di un'impresa, specifiche dei prodotti, numeri di articoli e termini simili.
- 4.1.9. La Commissione può respingere una richiesta nei casi in cui eventuali descrizioni fuorvianti dei prodotti non vengano corrette durante la seconda riunione del gruppo «Economia tariffaria».
- 4.1.10. Le richieste di sospensione o contingente devono essere corredate di tutti i documenti necessari ad un esame approfondito delle misure in questione (schede tecniche, prospetti esplicativi, bibliografia commerciale, dati statistici, campioni, eccetera). Qualora lo ritenga necessario, la Commissione può domandare allo Stato membro interessato qualsiasi informazione complementare riguardante una richiesta di sospensione che reputi indispensabile per formulare la propria proposta al Consiglio.

In caso di dati e documentazione mancanti, il richiedente può presentarli prima della seconda riunione del gruppo «Economia tariffaria»; se i dati e la documentazione mancanti non sono presentati prima di tale

riunione, la Commissione può respingere la richiesta. Eventuali obiezioni contro una richiesta incompleta devono essere presentate al più tardi durante la terza riunione.

- 4.1.11. Eventuali informazioni di carattere riservato dovranno essere chiaramente etichettate come tali e dovrà essere specificato il livello di riservatezza (cioè, ad uso esclusivo della Commissione, ad uso esclusivo dei membri del gruppo «Economia tariffaria»). Il presidente del gruppo può tuttavia comunicare queste informazioni a un altro Stato membro o ai servizi della Commissione su loro esplicita richiesta, ma soltanto dietro esplicito consenso del rappresentante dello Stato membro responsabile di quelle informazioni. I delegati del gruppo «Economia tariffaria» e i funzionari della Commissione sono invitati ad adottare tutte le precauzioni del caso per garantire la riservatezza delle informazioni.

Tuttavia, le richieste non saranno prese in considerazione nel caso in cui, per qualsiasi motivo, non possano essere fornite informazioni essenziali per la valutazione o la discussione (in particolare, al fine di proteggere «informazioni riservate relative alla società» come processi di produzione, formule o composizioni chimiche, eccetera).

4.2. Trasmissione di richieste di proroga

- 4.2.1. Le richieste devono essere presentate con mezzi elettronici in un formato di trattamento testi corrispondente al modello di cui all'allegato III all'ufficio centrale di ciascuno Stato membro (vedasi link nel punto 4.1.1), che le esamina per accertarne la conformità ai criteri fissati nella presente comunicazione. Gli Stati membri decidono sotto la propria responsabilità quali richieste inviare alla Commissione. Le scadenze da rispettare sono riportate nell'allegato V alla presente comunicazione.
- 4.2.2. Gli aspetti amministrativi delle nuove richieste si applicano per analogia alle richieste di proroga.

4.3. Richieste di modifica di misure o di incremento dei volumi dei contingenti tariffari

Le richieste di modifica della descrizione dei prodotti contenuta in una sospensione o in un contingente tariffario vengono presentate e discusse due volte all'anno alle stesse scadenze previste per le nuove richieste (vedasi allegato V).

Le richieste di aumento del volume di un contingente tariffario vigente possono essere presentate e accettate in qualsiasi momento; dopo l'accettazione da parte degli Stati membri sono

pubblicate nel regolamento successivo, il 1° gennaio o il 1° luglio. A queste richieste non si applicano scadenze per la presentazione di obiezioni.

4.4. Indirizzo della Commissione al quale inviare le richieste

Commissione europea

Direzione generale della Fiscalità e dell'unione doganale

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

Le richieste che coinvolgono altri dipartimenti della Commissione saranno trasmesse a questi ultimi.

4.5. Trasmissione di obiezioni

- 4.5.1. Le obiezioni vengono trasmesse all'ufficio centrale di ciascuno Stato membro (vedasi link nel punto 4.1.1), che le esamina per accertarne la conformità ai criteri fissati nella presente comunicazione. Gli Stati membri decidono sotto la propria responsabilità quali obiezioni inviare ai membri del gruppo «Economia tariffaria» e alla Commissione per mezzo del sistema CIRCA.
- 4.5.2. Le obiezioni devono essere presentate con mezzi elettronici in un formato di trattamento testi corrispondente al modello di cui all'allegato IV. Le scadenze da rispettare sono riportate nell'allegato V alla presente comunicazione.
- 4.5.3. La Commissione può respingere un'obiezione se la stessa è stata inviata in ritardo, se il modello non è stato debitamente compilato, se non sono stati forniti i campioni richiesti, se non ci sono stati contatti a tempo debito (entro circa 15 giorni) tra la società richiedente e quella che ha presentato l'obiezione o se il modello di obiezione conteneva informazioni fuorvianti o non accurate.
- 4.5.4. Nei casi in cui la società richiedente e quella che ha presentato l'obiezione non siano in grado di comunicare tra loro (per esempio, a causa della legislazione in materia di concorrenza), il direttore generale della DG Fiscalità e unione doganale della Commissione fungerà da arbitro imparziale. Ove opportuno, saranno coinvolti altri dipartimenti della Commissione.
- 4.5.5. Lo Stato membro che agisce per conto del richiedente deve provvedere affinché siano avviati contatti tra le società, e lo deve dimostrare qualora ciò gli venga richiesto dalla Commissione o dai membri del gruppo «Economia tariffaria».

ALLEGATO I

Modello per:**RICHIESTA DI SOSPENSIONE/CONTINGENTE TARIFFARIO (Cancellare la voce che non interessa)**

(Stato membro:)

Parte I

(per la pubblicazione sul sito Internet della DG TAXUD)

1. Codice della nomenclatura combinata:
2. Descrizione dettagliata del prodotto secondo i criteri della tariffa doganale:
Solo per prodotti chimici (principalmente capitoli 28 e 29 della nomenclatura combinata):
3. i) Numero CUS (numero di identificazione dell'Inventario doganale europeo dei prodotti chimici);
ii) Numero CAS (numero di registrazione del Chemical Abstracts Service);
iii) Altro numero:

RICHIESTA DI SOSPENSIONE/CONTINGENTE TARIFFARIO (cancellare la voce che non interessa)

(Stato membro:)

Parte II

(da distribuire ai membri del gruppo «Economia tariffaria»)

4. Ulteriori informazioni, compresi la denominazione commerciale, l'impiego funzionale, l'utilizzo previsto del prodotto importato, il tipo di prodotto nel quale viene incorporato e utilizzo finale di quel prodotto:
Solo per prodotti chimici:
5. Formula di struttura:
6. I prodotti sono coperti da brevetto:
Sì/No
Se sì, numero del brevetto e dell'autorità che l'ha rilasciato:
7. I prodotti sono soggetti a una misura antidumping/antisussidi:
Sì/No
Se sì, spiegare perché si richiede una sospensione tariffaria/un contingente tariffario:
8. Nome e indirizzo delle industrie note nell'Unione europea contattate per l'eventuale fornitura di prodotti identici, equivalenti o sostitutivi (obbligatorio per le richieste di contingenti):
Date e risultati di tali contatti:
Motivi per cui i prodotti delle suddette industrie non risultano appropriati per l'utilizzazione prevista:
9. Calcolo del volume del contingente tariffario
Consumo annuo del richiedente:
Produzione annua dell'UE:
Volume del contingente tariffario richiesto:
10. Osservazioni particolari
 - i) indicazione di sospensioni o contingenti tariffari simili:
 - ii) indicazioni relative a un'informazione tariffaria vincolante esistente:
 - iii) altre osservazioni:

RICHIESTA DI SOSPENSIONE/CONTINGENTE TARIFFARIO (cancellare la voce che non interessa)

(Stato membro:)

Parte III

(solo per la Commissione)

11. Richiesta presentata da:

Indirizzo:

Tel./Fax:

E-mail:

12. Previsioni di importazione annua per il 20XX (primo anno del periodo di validità richiesto):

— valore (in EUR):

— quantità (in peso e unità supplementare, ove applicabile per il codice della Nomenclatura combinata in questione):

13. Importazioni attuali (per il 20XX — secondo anno) (l'anno precedente quello in cui è presentata la richiesta):

— valore (in EUR):

— quantità (in peso e unità supplementare, ove applicabile per il codice della Nomenclatura combinata in questione):

14. Aliquota del dazio applicabile al momento della richiesta (compresi accordi preferenziali, accordi di libero scambio, ove esistenti per l'origine delle merci richieste):

Aliquota del dazio nel paese terzo:

Aliquota preferenziale applicabile: sì/no (se sì, aliquota del dazio: ...)

15. Stima dei dazi doganali non riscossi (in EUR) su base annua:

16. Origine delle merci richieste:

Nome del produttore non UE:

Paese:

17. Nome e indirizzi dell'utilizzatore nell'UE:

Indirizzo:

Tel./Fax:

E-mail:

18. Dichiarazione della parte interessata che i prodotti importati non sono oggetto di un contratto di esclusiva (utilizzare foglio separato — vedasi allegato II alla presente comunicazione) (obbligatoria)

Allegati (schede tecniche dei prodotti, prospetti esplicativi, opuscoli, eccetera)

Numero di pagine:

NB: nel caso in cui nella parte II o III si forniscano dati di natura riservata, si prega di utilizzare pagine separate e di contrassegnarle chiaramente come riservate. Si prega inoltre di specificare il grado di riservatezza anche sulla copertina.

ALLEGATO II

Modello per:**DICHIARAZIONE DI NON ESISTENZA DI UN CONTRATTO DI ESCLUSIVA (*)**

Nome:

Indirizzo:

Tel./Fax:

E-mail:

Nome e funzione del firmatario:

Con la presente dichiaro a nome di (nome della società) che il/i seguente/i prodotto/i

(descrizione del o dei prodotti)

non è/non sono soggetto/i a un contratto di esclusiva.

(Firma, data)

(*) Per contratto di esclusiva s'intende qualsiasi accordo che impedisca a società diverse da quella del richiedente di importare il o i prodotti richiesti.

ALLEGATO III

Modello per:

RICHIESTA DI PROROGA DI UNA SOSPENSIONE TARIFFARIA

(Stato membro:)

Parte I

(pubblico)

Codice della Nomenclatura combinata (NC) o codice TARIC:

Descrizione dettagliata del prodotto:

Parte II

Richiesta presentata per (nome e indirizzo dell'importatore/utilizzatore nell'UE):

Aliquota del dazio applicabile al momento della richiesta (compresi accordi preferenziali, accordi di libero scambio, ove esistenti per l'origine delle merci richieste):

Importazioni (anno 20XX, primo anno del nuovo periodo di validità richiesto):

— valore (in EUR):

— quantità (in peso e unità supplementare, ove applicabile per il codice della Nomenclatura combinata in questione):

Stima dei dazi doganali non riscossi (in EUR) su base annua:

ALLEGATO IV

Modello per:**OBIEZIONE A UNA RICHIESTA DI SOSPENSIONE/CONTINGENTE TARIFFARIO** (cancellare la voce che non interessa)

(Stato membro:)

Parte I

Richiesta n.

Codice NC:

Descrizione delle merci:

Fascicolo n.:

 Le merci sono attualmente prodotte nell'Unione europea o in Turchia e sono disponibili sul mercato. Attualmente si possono ottenere prodotti equivalenti o sostitutivi nell'Unione europea o in Turchia.Osservazioni esplicative (differenze, motivo della sostituzione e modo in cui sarà sostituito il prodotto richiesto):
allegare schede tecniche che dimostrino il carattere e la qualità del prodotto offerto. Altro:

Compromesso proposto (osservazioni esplicative):

Trasferimento in un contingente tariffario:

Volume del contingente proposto:

Sospensione tariffaria parziale:

Aliquota del dazio proposta:

Altre proposte:

Commenti:

Industria che attualmente fabbrica un prodotto identico, equivalente o sostitutivo nell'Unione europea o in Turchia

Nome dell'industria:

Nome del responsabile:

Indirizzo:

Tel.:

Fax:

E-mail:

Denominazione commerciale del prodotto:

OBIEZIONE A UNA RICHIESTA DI SOSPENSIONE/CONTINGENTE TARIFFARIO (cancellare la voce che non interessa)

(Stato membro:)

Parte II

Capacità produttiva (disponibile per il mercato; ad esempio, non vincolata internamente o da contratti):

Attualmente:

Entro i prossimi sei mesi:

ALLEGATO V

Calendario per la gestione delle richieste di sospensione/contingente tariffario autonomo

a) Nuove richieste e ripresentazioni

	Sessione di gennaio	Sessione di luglio
Entrata in vigore delle sospensioni o dei contingenti tariffari richiesti	1.1.20xx	1.7.20xx
Termine ultimo di trasmissione delle richieste alla Commissione	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Prima riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 20.4.20xx-1 e 15.5.20xx-1	Tra 20.10.20xx-1 e 15.11.20xx-1
Seconda riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 5.6.20xx-1 e 15.6.20xx-1	Tra 5.12.20xx-1 e 20.12.20xx-1
Terza riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 5.7.20xx-1 e 15.7.20xx-1	Tra 20.1.20xx e 30.1.20xx
Ulteriore riunione (su richiesta) del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 1.9.20xx-1 e 15.9.20xx-1	Tra 15.2.20xx e 28.2.20xx
Termine ultimo di presentazione per iscritto delle obiezioni a nuove richieste		Seconda riunione del gruppo «Economia tariffaria»
Termine ultimo di presentazione per iscritto delle obiezioni a misure in vigore		Prima riunione del gruppo «Economia tariffaria»

b) Richieste di proroga

Data di proroga delle sospensioni tariffarie vigenti	1.1.20xx
Termine ultimo di trasmissione delle richieste alla Commissione	15.4.20xx-1
Prima riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 20.4.20xx-1 e 15.5.20xx-1
Seconda riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 5.6.20xx-1 e 15.6.20xx-1
Terza riunione del gruppo «Economia tariffaria» per discutere delle richieste	Tra 5.7.20xx-1 e 15.7.20xx-1
Termine ultimo di presentazione per iscritto delle obiezioni a proroghe	Prima riunione del gruppo «Economia tariffaria»

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E
DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro ⁽¹⁾

12 dicembre 2011

(2011/C 363/03)

1 euro =

Moneta	Tasso di cambio	Moneta	Tasso di cambio		
USD	dollari USA	1,3251	AUD	dollari australiani	1,3104
JPY	yen giapponesi	103,12	CAD	dollari canadesi	1,3576
DKK	corone danesi	7,4361	HKD	dollari di Hong Kong	10,3109
GBP	sterline inglesi	0,84800	NZD	dollari neozelandesi	1,7293
SEK	corone svedesi	9,0525	SGD	dollari di Singapore	1,7193
CHF	franchi svizzeri	1,2349	KRW	won sudcoreani	1 523,48
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	10,9105
NOK	corone norvegesi	7,7015	CNY	renminbi Yuan cinese	8,4284
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,4975
CZK	corone ceche	25,578	IDR	rupia indonesiana	11 987,73
HUF	fiorini ungheresi	305,16	MYR	ringgit malese	4,1946
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	57,842
LVL	lats lettoni	0,6979	RUB	rublo russo	41,8289
PLN	zloty polacchi	4,5395	THB	baht thailandese	41,277
RON	leu rumeni	4,3491	BRL	real brasiliano	2,4068
TRY	lire turche	2,4687	MXN	peso messicano	18,2660
			INR	rupia indiana	70,0470

⁽¹⁾ Fonte: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA
COMMERCIALE COMUNE

COMMISSIONE EUROPEA

Avviso di imminente scadenza di alcune misure antidumping

(2011/C 363/04)

1. Conformemente a quanto disposto dall'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾, la Commissione europea informa che, salvo avvio di un riesame secondo la procedura di seguito specificata, le misure antidumping sottoindicate scadranno alla data riportata nella tabella.

2. Procedura

I produttori dell'Unione possono presentare una domanda di riesame per iscritto. La domanda deve contenere sufficienti elementi di prova del fatto che, in assenza delle misure, il dumping o il pregiudizio potrebbero continuare o ripetersi.

Qualora la Commissione decida di riesaminare le misure in questione, gli importatori, gli esportatori, i rappresentanti del paese esportatore e i produttori dell'Unione avranno la possibilità di sviluppare o confutare le argomentazioni esposte nella domanda di riesame oppure di presentare osservazioni in merito.

3. Termine

I produttori dell'Unione possono presentare per iscritto una domanda di riesame sulla base di quanto precede, da far pervenire alla Commissione europea, direzione generale del Commercio (unità H-1), N-105 4/92, 1049 Bruxelles, Belgium ⁽²⁾, in qualsiasi momento dopo la data di pubblicazione del presente avviso, ma non oltre tre mesi prima della data indicata nella tabella.

4. Il presente avviso è pubblicato in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009.

Prodotto	Paese/i di origine o di esportazione	Misure	Riferimento	Data di scadenza ⁽¹⁾
Funi e cavi di ferro o d'acciaio	Federazione russa	Dazio antidumping	Regolamento (CE) n. 1279/2007 del Consiglio (GU L 285 del 31.10.2007, pag. 1)	1.11.2012

⁽¹⁾ La misura scade alla mezzanotte del giorno indicato in questa colonna.

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ Fax +32 22956505.

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA
CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

AIUTI DI STATO — GERMANIA

Aiuto di Stato SA.32009 (11/C) (ex 10/N) — LIP — Aiuto a favore di BMW Leipzig

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2011/C 363/05)

Con lettera del 13 luglio 2011, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha notificato alla Germania la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo aiuti di Stato
Ufficio: J-70 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Dette osservazioni saranno comunicate alla Germania. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

**DESCRIZIONE DELLA MISURA E DEL PROGETTO
D'INVESTIMENTO**

Il 30 novembre 2010 le autorità tedesche hanno notificato un aiuto regionale a favore di BMW AG per un investimento a Lipsia, Germania, regione assistita in base alla carta tedesca degli aiuti regionali con un massimale standard di aiuto regionale per le grandi imprese pari al 30 % dell'equivalente sovvenzione lordo al momento della notifica.

L'obiettivo del progetto è un ampliamento dell'attuale stabilimento di produzione: BMW ha intenzione di costruire un nuovo stabilimento per la produzione di auto elettriche con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio che rappresentano un prodotto completamente innovativo mai fabbricato

in passato. L'investimento riguarda due modelli: la i3 (Mega City Vehicle) e l'auto sportiva i8. Mega City Vehicle (MCV) è un veicolo elettrico a batteria (VEB), ovvero completamente alimentato a energia elettrica immagazzinata in una batteria. L'auto sportiva è un veicolo ibrido elettrico plug-in (Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV) e in aggiunta alla batteria è dotata anche di un motore a combustione di dimensioni ridotte ma efficiente.

L'investimento è cominciato nel 2009 e il suo completamento è previsto per il 2013/2014. I costi d'investimento ammissibili previsti dal progetto al loro valore netto attuale sono pari a 368,01 milioni di EUR. L'importo in valore netto attuale dell'aiuto proposto, pari a 46 milioni di EUR, equivale a un'intensità di aiuto del 12,5 % e pertanto è al di sotto del massimale d'intensità dell'aiuto applicabile del 13,5 %.

VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DELLA MISURA DI AIUTO

L'aiuto rispetta i criteri standard di compatibilità applicabili agli aiuti regionali

Tuttavia, in base agli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (in appresso «Orientamenti») ⁽¹⁾, la Commissione può approvare aiuti regionali da notificare individualmente a favore di grandi progetti di investimento nella fase di esame preliminare solo se sono soddisfatti il criterio della «quota di mercato» e il criterio dell'«aumento di capacità produttiva in un mercato poco efficiente» (di cui al punto 68, lettere a) e b).

Secondo la Germania, il progetto di investimento notificato dovrebbe essere esentato dalle prove previste dal punto 68, lettere a) e b) degli Orientamenti sulla base della nota 65 degli stessi Orientamenti, la quale prevede tale esenzione per i beneficiari di aiuti che creano un nuovo mercato del prodotto. La Commissione comprende l'innovatività delle auto elettriche con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio, tuttavia, visto che BMW non è né l'unico né il primo produttore di tali veicoli, dubita che la nota si applichi a BMW e invita le parti interessate a presentare osservazioni al riguardo. La Commissione ha effettuato le prove ai fini dell'esame preliminare, ma tornerà sulla questione durante l'indagine formale.

Il mercato del prodotto rilevante e il mercato geografico rilevante ai sensi del punto 68, lettera a), degli Orientamenti

Visto che si tratta del primo caso notificato di aiuto regionale a favore di autovetture elettriche (VEB/PHEV) con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio, la Commissione ha avuto serie difficoltà nella determinazione del mercato del prodotto rilevante e del mercato geografico rilevante. In particolare, la Commissione non era in grado di pronunciarsi definitivamente in merito a se il mercato delle auto elettriche costituisca un mercato del prodotto indipendente oppure faccia parte del mercato generale delle autovetture senza distinzione in base al tipo di propulsione. Da una parte, la Commissione osserva che non sussiste una sostituibilità dell'offerta tra un'auto elettrica con carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di carbonio e un'auto con motore a combustione convenzionale con carrozzeria in metallo, in quanto esse vengono prodotte in catene di produzione separate che prevedono cicli di produzione diversi e impiegano tecnologie completamente diverse. Inoltre, il mercato delle auto elettriche ha un andamento e caratteristiche diversi rispetto al mercato delle auto con motore a combustione. Dall'altra, la Commissione nota un certo grado di sostituibilità della domanda, nonostante il prezzo considerevolmente più alto delle auto elettriche.

Un altro problema che la Commissione ha incontrato nella definizione del mercato del prodotto rilevante è stata l'attribuzione delle auto elettriche a singoli segmenti del mercato delle autovetture che erano stati creati in passato in riferimento ad auto con motore a combustione.

Ai fini della determinazione del mercato geografico rilevante, la Commissione ha tenuto conto delle differenze nelle caratteristiche di entrambi i mercati dei motori, elettrico e a combustione,

che indicano che molto probabilmente il mercato delle auto elettriche è più esteso del SEE, tuttavia, non è stata in grado di pronunciarsi definitivamente.

Sulla base di quanto esposto, la Commissione invita i terzi interessati a formulare osservazioni sui seguenti punti:

- a) la definizione del mercato del prodotto rilevante: mercato distinto per le auto elettriche o parte del mercato generale delle autovetture; mercato separato per i PHEV del tipo i8 o loro inclusione nel mercato delle auto elettriche assieme ai VEB; modalità di attribuzione delle auto elettriche a segmenti creati in riferimento a veicoli con motore a combustione oppure quale dovrebbe essere il criterio per una nuova segmentazione del mercato delle auto elettriche;
- b) la definizione del mercato geografico rilevante delle auto elettriche in considerazione dei flussi commerciali e degli ostacoli agli scambi, in particolare in relazione alle autovetture con motore a combustione.

Prova della quota di mercato ai sensi del punto 68, paragrafo a), degli Orientamenti

Con questa prova, gli Stati membri devono dimostrare che il beneficiario di un aiuto concesso a favore di un grande progetto di investimento non ottiene una quota di mercato superiore al 25 % nel mercato del prodotto rilevante e nel mercato geografico rilevante prima e/o dopo l'investimento.

Considerato che la Commissione non ha avuto la possibilità di pronunciarsi definitivamente in merito alla determinazione del mercato del prodotto rilevante e del mercato geografico rilevante, ha effettuato la prova della quota di mercato su tutti i mercati plausibili: tutto il mercato delle autovetture in generale (compresi VEB e PHEV), tutto il mercato delle autovetture nei segmenti B, C, D, F e nei segmenti C/D combinati (visto che stando alla segmentazione usata da Global Insight il modello MCV può essere attribuito per lunghezza ai segmenti B e C e per prezzo al segmento D e il modello di auto sportiva al segmento F), il mercato delle auto elettriche (per VEB/PHEV insieme e separatamente) e a entrambi i livelli geografici, globale e SEE. Le fonti dei dati sul mercato delle auto elettriche sono state principalmente la European Association of Manufacturers (ACEA) per le auto con motore a combustione e studi della Deutsche Bank (2008) e del Boston Consulting Group per il mercato delle auto elettriche. La Commissione osserva che le previsioni per il mercato delle auto elettriche intorno al 2015 sono state piuttosto conservatrici in quanto stimavano che nel 2015 il mercato delle auto elettriche avrebbe raggiunto la quota dell'1 % del mercato complessivo delle autovetture e invita i terzi interessati a fare osservazioni sulla possibile evoluzione del mercato.

Visto che sulla base dei dati disponibili, la quota di mercato di BMW supera il 25 % in alcuni dei mercati plausibili, la Commissione, ai sensi del punto 68 degli Orientamenti, non è in grado di decidere sulla compatibilità della misura attraverso l'esame preliminare e deve aprire l'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le proprie osservazioni.

⁽¹⁾ GU C 54 del 4.3.2006, pag. 13.

Nel caso in cui le osservazioni ricevute in risposta all'apertura dell'indagine formale non permettano alla Commissione di concludere con certezza che l'aiuto può essere esentato dall'applicazione dei criteri di cui al punto 68 degli Orientamenti, sulla base delle disposizioni della nota 65 degli Orientamenti, oppure che i criteri di cui al punto 68, lettere a) e b) sono soddisfatti, la Commissione effettuerà una valutazione approfondita del progetto di investimento sulla base della sua comunicazione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento ⁽²⁾.

Lo Stato membro e le parti interessate sono invitati a inserire nelle loro osservazioni in merito alla decisione di avvio del procedimento tutte le informazioni necessarie a effettuare tale valutazione dettagliata e a inviare informazioni documentate come indicato nella sopracitata comunicazione relativa alla valutazione dettagliata.

TESTO DELLA LETTERA

«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:

Tabelle: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabelle: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Comunicazione della Commissione relativa ai criteri per una valutazione dettagliata degli aiuti regionali destinati ai grandi progetti di investimento, (GU C 223 del 16.9.2009, pag. 3).

⁽³⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

2.3 Das Investitionsvorhaben

2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

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

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

^(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

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

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

2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

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

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

2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

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

2.6 Die Beihilfemaßnahme

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

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

21. Die Beihilfe wird vom Finanzamt München als Bewilligungsbehörde genehmigt.
22. Folgende nationale Rechtsgrundlage wurde für die Gewährung der Beihilfe angegeben:
- Investitionszulagengesetz 2010) vom 7. Dezember 2008, Gruppenfreistellung unter der Referenz-Nummer X 167/08 (8).

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

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

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

⁽¹⁰⁾ Vgl. Fußnote 6.

42. Die beihilfefähigen Kosten umfassen Ausgaben für Gebäude und Anlagen/Ausrüstung und entsprechen somit Randnummer 50 der Regionalbeihilfe-Leitlinien.
43. Die in Abschnitt 4.4 der Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten Kumulierungsvorschriften werden eingehalten.
44. Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe die in den Regionalbeihilfe-Leitlinien festgelegten üblichen Zulässigkeitskriterien erfüllt.

3.5 Würdigung gemäß den Bestimmungen für Beihilfen für große Investitionsvorhaben

3.5.1 Einzelinvestition (Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

45. Nach Randnummer 60 der Regionalbeihilfe-Leitlinien gilt ein großes Investitionsvorhaben als Einzelinvestition, wenn die Erstinvestition in einem Zeitraum von drei Jahren vor Beginn der Arbeiten an dem Vorhaben vorgenommen wird und festes Vermögen betrifft, das eine wirtschaftlich unteilbare Einheit bildet, um zu verhindern, dass ein großes Investitionsvorhaben künstlich in Teilvorhaben untergliedert wird, um den Bestimmungen dieser Leitlinien zu entgehen.
46. Die Mitgliedstaaten könnten aufgrund der automatischen Absenkung des regionalen Beihilfehöchstsatzes bei großen Investitionsvorhaben versucht sein, anstelle einer Einzelinvestition zwei Einzelvorhaben anzumelden, um so zu einer höheren maximalen Beihilfeintensität zu gelangen⁽¹¹⁾.
47. Die Herstellung der Personenkraftwagen mit Elektroantrieb und Karosserien aus kohlefaserverstärktem Kunststoff erfolgt völlig getrennt von der Produktion konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Metallkarosserien (1er, X1). Es werden dafür eigene, voneinander unabhängige Produktionsanlagen genutzt, die sich nicht überschneiden. Das frühere Investitionsvorhaben in Bezug auf Pressteile sowie Türen und Klappen war auf die Erzeugung konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgerichtet (siehe Erwägungsgründe 12-13), und bei der Herstellung der Modelle i3 und i8 kommen weder diese Bauteile zum Einsatz noch kann dabei irgendein Nutzen aus der früheren Beihilfe erwachsen.
48. Die Kommission stellt daher fest, dass keine funktionalen, technischen oder strategischen Verbindungen zwischen den beiden Vorhaben bestehen, die eindeutig wirtschaft-

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

3.5.2 Beihilfeintensität (Randnummer 67 der Regionalbeihilfe-Leitlinien)

49. Die geplanten beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens in Leipzig betragen abgezinst⁽¹²⁾ 368,01 Mio. EUR. Daraus ergibt sich ein 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 Elektrosportwagen i8, der zusätzlich zur Autobatterie auch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor besitzt (PHEV). Es werden keine getrennten Zwischenprodukte erzeugt und auf dem Markt verkauft.

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

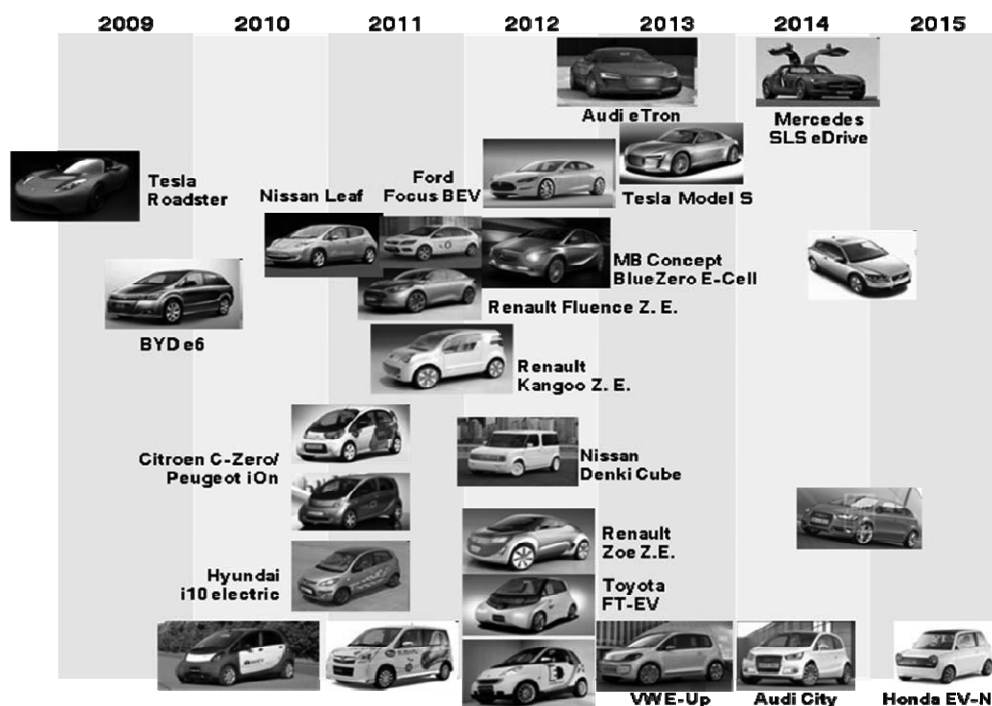
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

Angebotsseite liegt eindeutig keine Substituierbarkeit vor, denn Elektrofahrzeuge mit Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff können auf Produktionsanlagen für konventionelle Fahrzeuge nicht hergestellt werden und umgekehrt. Hinsichtlich der Substituierbarkeit auf der Nachfrageseite (d. h. wegen der Merkmale des Produkts, seines Preises und seines Verwendungszwecks) dienen Pkw mit Elektromotor und Pkw mit Verbrennungsmotor demselben grundlegenden Zweck, nämlich der Personenbeförderung. Beim i3, dem Elektrofahrzeug für den städtischen Raum, ist dieser Verwendungszweck allerdings aufgrund seiner geringen Reichweite von bis zu 150 km ohne 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 anliefe und die Vollproduktion für 2014 geplant ist, sollte die Kommission den Marktanteil der BMW Group auf den sachlich und räumlich relevanten Märkten in den Jahren 2008 und 2015 ermitteln. Da das erste Elektrofahrzeug (Nissan Leaf) jedoch erst im Januar 2011 auf den Markt gebracht wurde, kann die Kommission den Marktanteil von BMW am Markt für elektrisch angetriebene Pkw für das Jahr 2008 nicht berechnen.
84. In Bezug auf die Marktanteile von BMW bei Elektrofahrzeugen nach Abschluss des Vorhabens, d. h. im Jahr 2015, stützte Deutschland seine Berechnungen auf Informationen, die von der Deutschen Bank in einer externen Studie über Elektrofahrzeuge am 9. Juni 2008 veröffentlicht wurden, sowie auf Daten, die von der Boston Consulting Group im August 2009 gesammelt wurden. Insbesondere beruhen die von Deutschland vorgelegten Angaben auf der Annahme, dass der weltweite Markt für Elektrofahrzeuge (eingeschränkt auf BEV) nur 1 % des Gesamtmarktes für Pkw ausmachen wird (für 2015 wird der Gesamtverkauf von Pkw ohne Unterscheidung der Antriebstechnik auf 72,4 Millionen weltweit und auf 15,3 Millionen im EWR geschätzt; der Verkauf von Elektrofahrzeugen eingeschränkt auf BEV wird lediglich auf 720 000 weltweit und auf 150 000 im EWR geschätzt, der Gesamtverkauf von Hybridfahrzeugen auf 12,3 Millionen weltweit und auf 2,6 Millionen im EWR). Dieser Anteil ist vielleicht zu konservativ angesetzt, aber Deutschland konnte keine andere unabhängige Schätzung von Dritten für den Zeitraum um 2015 als die Studie der Deutschen Bank bereitstellen und wies darauf hin, dass die meisten anderen Quellen nur Schätzungen für das Jahr 2020 enthielten. Die Verkaufszahlen für das erste Elektrofahrzeugmodell — den Nissan Leaf — legen nahe, dass selbst im Jahr 2011, d. h. drei Jahre nach der Veröffentlichung der Prognose der Deutschen Bank, die Dynamik der Entwicklung auf dem Elektrofahrzeugmarkt von Nissan unterschätzt wurde. Nissan rechnete mit einem Absatz von 10 000 Stück des Elektrofahrzeugmodells im Jahr 2011, verkaufte aber schon im ersten Quartal 2011 4 000 Einheiten. Die Kommission fordert die Beteiligten auf, zur erwarteten Größe des weltweiten und des EWR-weiten Marktes für Elektrofahrzeuge im Jahr 2015 Stellung zu nehmen.
85. Deutschland legte Daten/Schätzungen für den Umsatz von BMW vor. In diesem Zusammenhang sollte beachtet werden, dass BMW bei der Berechnung des Marktanteils davon ausging, dass vom gesamten Produktionsvolumen von [10 000-50 000] (oder [...]) Einheiten nur [...] MCV auf dem EWR-Markt verkauft und [...] ausgeführt werden sollen. Ebenso ist geplant, dass 50 % des voraussichtlichen Produktionsvolumens des Sportwagenmodells (bis zu [...] Stück) außerhalb des EWR abgesetzt werden. Diese Aufteilung zwischen den Verkäufen im EWR und außerhalb des EWR ist für die Kommission zum jetzigen Zeitpunkt nicht überprüfbar. Die Kommission fordert die

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

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

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

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

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

(*) Keine Daten verfügbar.

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

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

88. Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass der Marktanteil von BMW nur auf dem Gesamtmarkt für Pkw unter 25 % liegt, gleichgültig ob der EWR-weite oder der weltweite Markt herangezogen wird und unabhängig von der Segmentierung (ungeachtet der in den Erwägungsgründen 68-70 beschriebenen Probleme bei der Anwendung der Segmentierung).
89. Was den Elektrofahrzeugmarkt anbelangt, lässt sich aufgrund der auf den verfügbaren Daten beruhenden Ergebnisse nicht ausschließen, dass der Marktanteil von BMW auf einem eigenständigen weltweiten Elektrofahrzeugmarkt den Schwellenwert von 25 % im D-Segment überschreiten könnte (laut Prognosen erreicht er [> 25 %]). Ähnliches gilt, wenn der Markt für Elektrofahrzeuge und nicht derjenige für Hybridfahrzeuge als der sachlich relevante Markt für das Modell i8 festgelegt wird, weil es auf denselben Produktionsanlagen wie das rein elektrisch angetriebene Modell i3 hergestellt wird und somit ein Substitut für das BEV darstellt. In diesem Fall könnte der Marktanteil von BMW im F-Segment ebenfalls über dem Schwellenwert von 25 % liegen ([> 25 %]).
90. Auf dem EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge ohne Segmentierung wird der Schwellenwert von 25 % nur dann eingehalten, wenn BMW weniger als [...] Fahrzeuge von den insgesamt erzeugten [10 000-50 000] Autos auf dem EWR-Markt verkauft. Auf dem segmentierten EWR-weiten Markt für Elektrofahrzeuge besteht allerdings selbst bei Berücksichtigung der von Deutschland angeführten Aufteilung der Verkäufe auf EWR-Länder und Nicht-EWR-Länder die Gefahr einer Überschreitung des Schwellenwerts von 25 %, wenn die Kommission im Einklang mit der gängigen Praxis die Möglichkeit einer Kombination von Kfz-Segmenten ausschließt (die Kommission lehnte beispielsweise in der Entscheidung zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens im Falle von Audi Hungaria Motor die von Ungarn vorgeschlagene Kombination bestimmter Segmente gemäß den Definitionen von Polk ab) und das Produktionsvolumen von BMW entweder dem B-, C- oder D-Segment zugeordnet werden muss. In diesem Fall würde der Marktanteil von BMW in allen berücksichtigten Einzelsegmenten im EWR 25 % überschreiten ([...] % im B-Segment, [...] % im C-Segment, [...] % im D-Segment und sogar [...] % im F-Segment).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7 Zweifel und Gründe für die Verfahrenseröffnung

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

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

4. BESCHLUSS

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

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

ALTRI ATTI

COMMISSIONE EUROPEA

Avviso informativo a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio**Paesi beneficiari del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo dal 1° gennaio 2012**

(2011/C 363/06)

Il regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio, del 22 luglio 2008, relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate per il periodo dal 1° gennaio 2009 ⁽¹⁾ («il regolamento»), prorogato dal regolamento (UE) n. 512/2011 ⁽²⁾, stabilisce il regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo (SPG+). All'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), punto iii), il regolamento prevede la possibilità di concedere l'SPG+ a partire dal 1° gennaio 2012 ai paesi in via di sviluppo che abbiano presentato una richiesta in tal senso entro il 31 ottobre 2011.

Prima del 31 ottobre 2011 la Commissione ha ricevuto dalla Repubblica del Capo Verde una richiesta di beneficiare del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo a decorrere dal 1° gennaio 2012. La Commissione ha esaminato la richiesta in conformità all'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento e il 9 dicembre 2011 ha adottato la decisione di esecuzione della Commissione 2011/830 sui paesi beneficiari del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo per il periodo dal 1° gennaio 2012, come previsto dal regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio ⁽³⁾, che concede l'SPG+ alla Repubblica del Capo Verde dal 1° gennaio 2012 al 31 dicembre 2013 o fino alla data stabilita dal regolamento successivo, se precedente.

In conformità all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento, i paesi a cui è stato concesso l'SPG+ a norma della decisione 2008/938/CE della Commissione, del 9 dicembre 2008, sull'elenco dei paesi beneficiari del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2011 ⁽⁴⁾, modificata dalla decisione 2009/454/CE della Commissione ⁽⁵⁾ e dalla decisione 2010/318/UE della Commissione, del 9 giugno 2010, sui paesi beneficiari del regime speciale di incentivazione per lo sviluppo sostenibile e il buon governo per il periodo dal 1° luglio 2010 al 31 dicembre 2011 ⁽⁶⁾, non devono presentare nuovamente una richiesta di SPG+ in conformità all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), punto iii), e continuano a beneficiare dell'SPG+.

⁽¹⁾ GU L 211 del 6.8.2008, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 512/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 732/2008 del Consiglio, del 22 luglio 2008, relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate per il periodo dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2011, (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 28).

⁽³⁾ GU L 329 del 13.12.2011, pag. 19.

⁽⁴⁾ GU L 334 del 12.12.2008, pag. 90.

⁽⁵⁾ GU L 149 del 12.6.2009, pag. 78.

⁽⁶⁾ GU L 142 del 10.6.2010, pag. 10.

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2011 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 100 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	770 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	400 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, 1 edizione la settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

