

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 363



Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

54 tomas
2011 m. gruodžio 13 d.

<u>Pranešimo Nr.</u>	<u>Turinys</u>	<u>Puslapis</u>
	I <i>Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės</i>	
	NUOMONĖS	
	Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas	
2011/C 363/01	Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl muitinės vykdomo intelektinės nuosavybės teisių užtikrinimo pasiūlymo	1
	II <i>Komunikatai</i>	
	EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI KOMUNIKATAI	
	Europos Komisija	
2011/C 363/02	Komisijos komunikatas dėl autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų	6

LT

Kaina:
3 EUR

(Tęsinys antrajame viršelyje)

IV Pranešimai

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

Europos Komisija

2011/C 363/03	Euro kursas	18
---------------	-------------------	----

V Nuomonės

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Europos Komisija

2011/C 363/04	Pranešimas apie artėjančią tam tikrų antidempingo priemonių galiojimo pabaigą	19
---------------	---	----

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

Europos Komisija

2011/C 363/05	Valstybės pagalba – Vokietija – Valstybės pagalba SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Pagalba BMW, Leipcigas – Kvietimas teikti pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį ⁽¹⁾	20
---------------	--	----

KITI AKTAI

Europos Komisija

2011/C 363/06	Pranešimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 732/2008 10 straipsnio 3 dalies c punktą – Šalys, kurioms nuo 2012 m. sausio 1 d. taikoma speciali tvaraus vystymosi ir gero valdymo priemonė ...	34
---------------	--	----



⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE

I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

NUOMONĖS

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS
PAREIGŪNASEuropos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos
reglamento dėl muitinės vykdomo intelektinės nuosavybės teisių užtikrinimo pasiūlymo

(2011/C 363/01)

EUROPOS DUOMENŲ APSAUGOS PRIEŽIŪROS PAREIGŪNAS,

atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 16 straipsnį,

atsižvelgdamas į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją, ypač į jos 7 ir 8 straipsnius,

atsižvelgdamas į 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ⁽¹⁾,

atsižvelgdamas į 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių asmenų duomenų judėjimo ⁽²⁾, ypač į jo 28 straipsnio 2 dalį,

PRIĖMĖ ŠIĄ NUOMONĘ:

1. ĮVADAS

- 2011 m. gegužės 24 d. Komisija priėmė Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl muitinės vykdomo intelektinės nuosavybės teisių užtikrinimo pasiūlymą (toliau – pasiūlymas).

⁽¹⁾ OL L 281, 1995 11 23, p. 31 (toliau – Direktyva 95/46/EB).

⁽²⁾ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

1.1. EDAPP konsultacija

- 2011 m. gegužės 27 d. Komisija nusiuntė pasiūlymą EDAPP. EDAPP supranta, kad šis komunikatas – tai prašymas pateikti Bendrijos institucijoms ir įstaigoms rekomendaciją, kaip numatyta 2000 m. gruodžio 18 d. Reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių asmenų duomenų judėjimo (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 45/2001) 28 straipsnio 2 dalyje. Anksčiau ⁽³⁾, prieš priimdama pasiūlymą, Komisija suteikė EDAPP galimybę pateikti neoficialias pastabas. EDAPP palankiai vertina tokį procesą, nes jis padėjo iš anksto patobulinti tekstą duomenų apsaugos požiūriu. Į kai kurias iš tų pastabų pasiūlyme atsižvelgta. EDAPP palankiai vertina tai, kad pasiūlymo preambulėje daroma nuoroda į šią konsultaciją.
3. Vis dėlto EDAPP norėtų pabrėžti kai kuriuos dalykus, kuriuos pasiūlyme dar būtų galima pagerinti duomenų apsaugos požiūriu.

1.2. Bendrosios aplinkybės

4. Pasiūlyme išdėstomos sąlygos ir procedūros, pagal kurias muitinės įstaigos imasi veiksmų, kai prekėms, kurios, kaip įtariama, pažeidžia intelektinės nuosavybės teisę, Europos Sąjungos teritorijoje turi ar turėjo būti taikoma muitinės priežiūra. Juo siekiama pagerinti Reglamente (EB) Nr. 1383/2003 ⁽⁴⁾, kurį šis pasiūlymas pakeis, numatytą teisinį reglamentavimą.

⁽³⁾ 2011 m. balandžio mėn.

⁽⁴⁾ 2003 m. liepos 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1383/2003 dėl muitinės veiksmų, atliekamų su prekėmis, kurios, kaip įtariama, pagamintos pažeidžiant tam tikras intelektinės nuosavybės teises, ir priemonių, kurių turi būti imamasi prekių atžvilgiu nustčius, kad jos pagamintos pažeidžiant tokias teises (OL L 196, 2003 8 2, p. 7).

5. Visų pirma jame nustatyta procedūra, kurią taikydami teisių turėtojai gali reikalauti, kad valstybės narės muitinės departamentas imtųsi veiksmų toje valstybėje narėje (nacionalinio lygmens prašymas) ar kad daugiau nei vienos valstybės narės muitinės departamentai imtųsi veiksmų kiekvienoje atitinkamoje valstybėje narėje (ES lygmens prašymas). Tokiomis aplinkybėmis „imtis veiksmų“ reiškia neišleisti prekių ar organizuoti, kad muitinė jas sulaikytų. Be to, jame nustatytas procesas, kurią taikydami muitinės departamentai priima sprendimą dėl prašymo, veiksmai, kurių muitinės institucijos (arba įstaigos)⁽⁵⁾ dėl to turėtų imtis (t. y. prekių neišleidimas, sulaikymas arba sunaikinimas), bei susijusios teisės ir pareigos.
6. Tokiomis aplinkybėmis asmens duomenys tvarkomi įvairiais būdais, kai teisių turėtojas pateikia prašymą muitinės institucijai⁽⁶⁾ (6 straipsnis); kai prašymas perduodamas Komisijai (31 straipsnis); kai muitinės institucijos sprendimas persiunčiamas įvairioms kompetentingoms muitinės įstaigoms (13 straipsnio 1 dalis), o ES lygmens prašymo atveju – kitų valstybių narių muitinės institucijoms (13 straipsnio 2 dalis).

7. Reglamento projekte numatytas duomenų tvarkymas apima ne tik teisės turėtojo asmens duomenis perduodant teisių turėtojų prašymus ir sprendimus muitinės institucijoms, tarp valstybių narių ir tarp jų bei Komisijos. Pavyzdžiui, pagal 18 straipsnio 3 dalį muitinės institucijos sprendimo turėtojo prašymu pateikia jam krovinio gavėjo, siuntėjo, deklaranto arba prekių turėtojo vardą, pavardę ar pavadinimą ir adresą⁽⁷⁾ bei kitą su prekėmis susijusią informaciją. Todėl tokiu atveju tvarkomi asmens duomenys, susiję su kitais duomenų subjektais (krovinio gavėjas, siuntėjas ir prekių turėtojas gali būti fizinis arba juridinis asmuo), o paprašius nacionalinė muitinės institucija juos perduoda teisių turėtojui.

8. Nors pasiūlymo tekste tai aiškiai nenurodyta, vertinant pagal šiuo metu taikomą Komisijos įgyvendinimo regla-

mentą (EB) Nr. 1891/2004⁽⁸⁾, į kurią įtraukta įprasta prašymo forma, kurią turi naudoti teisių turėtojai, atrodo, kad pasiūlyme nustatytos procedūros taip pat apims duomenų apie įtariamus tam tikrų fizinių ar juridinių asmenų IN teisių pažeidimus tvarkymą⁽⁹⁾. EDAPP pabrėžia, kad duomenys apie įtariamus pažeidimus laikomi neskelbtiniais ir turi būti taikomos ypatingos jų tvarkymo garantijos (Direktyvos 95/46/EB 8 straipsnio 5 dalis ir Reglamento (EB) Nr. 45/2001 10 straipsnio 5 dalis).

9. Be to, Komisija yra atsakinga už teisių turėtojų prašymų imtis veiksmų saugojimą centrinėje duomenų bazėje (kuri turėtų būti pavadinta COPIS), kuri kol kas tik rengiama. COPIS bus centralizuota informacijos mainų apie muitinių operacijas, susijusias su visomis INT pažeidžiančiomis prekėmis, platforma. Visi duomenų apie sprendimus, lydimuosius dokumentus ir valstybių narių muitinės institucijų tarpusavio pranešimus mainai vyks naudojant COPIS (31 straipsnio 3 dalis).

2. PASIŪLYMO ANALIZĖ

2.1. Nuoroda į Direktyvą 95/46/EB

10. EDAPP palankiai vertina tai, kad reglamento projekto bendrojo taikymo straipsnyje (32 straipsnis, 21 konstatuojamoji dalis) aiškiai nurodyta būtinybė Komisijai tvarkant asmens duomenis laikytis Reglamento (EB) Nr. 45/2001, o kompetentingoms valstybių narių institucijoms – Direktyvos 95/46/EB.
11. Toje nuostatoje taip pat aiškiai pripažįstamas EDAPP priežiūros vaidmuo Komisijai tvarkant asmens duomenis pagal Reglamentą (EB) Nr. 45/2001. EDAPP norėtų pabrėžti, kad 32 straipsnyje pateikta klaidinga nuoroda „[...]“ ir prižiūrint nepriklausomai valstybės narės valdžios institucijai, nurodytai tos direktyvos 28 straipsnyje“. Tekste turėtų būti pateikta nuoroda į Direktyvos 95/46/EB 28 straipsnį.

2.2. Įgyvendinimo aktai

12. Remiantis pasiūlymu, Komisijai suteikiama teisė priimti įgyvendinimo aktus, kad būtų apibrėžta teisių turėtojų

⁽⁵⁾ Muitinės departamentai yra centrinės kiekvienos valstybės narės tarnybos, galinčios gauti oficialius teisių turėtojų prašymus, o muitinės institucijos ar įstaigos yra operatyviniai priklausomi subjektai, iš tikrųjų atliekantys į Europos Sąjungą įvežamų prekių muitinės patikrą.

⁽⁶⁾ Prašymo formoje, be kita ko, turi būti pareiškėjo duomenys (6 straipsnio 3 dalies a punktas); pareiškėjui atstovaujantių fizinių arba juridinių asmenų įgaliojimai (6 straipsnio 3 dalies d punktas); pareiškėjo atstovų, atsakingų už teisinius ir techninius klausimus, vardai, pavardės (pavadinimai) ir adresai (6 straipsnio 3 dalies j punktas).

⁽⁷⁾ Krovinio gavėjas ir siuntėjas paprastai yra dvi siuntimo sutarties šalys. Krovinio siuntėjas perduoda prekes gavėjui, o šis ima jas valdyti ir perduoda pagal siuntėjo nurodymus. Deklarantas – asmuo, pateikiantis muitinės deklaraciją savo vardu, arba asmuo, kurio vardu tokia deklaracija pateikiama. Prekių turėtojas – asmuo, kuris yra prekių savininkas arba turi panašią disponavimo jomis teisę arba fiziškai jas kontroliuoja.

⁽⁸⁾ 2004 m. spalio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1891/2004, nustatantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 1383/2003 dėl muitinės priežiūros priemonių, taikomų prekėms, kurios, kaip įtariama, pagamintos pažeidžiant tam tikras intelektinės nuosavybės teises, ir priemonių, kurių turi būti imamas prekių atžvilgiu nustačius, kad jos pagamintos pažeidžiant tokias teises, įgyvendinimo nuostatas (OL L 328, 2004 10 30, p. 16).

⁽⁹⁾ Žr. Reglamento (EB) Nr. 1891/2004 I priedo 9 punktą: „pridedama specifinė informacija, susijusi su klastojimo rūšimi ar būdu“, įskaitant dokumentus ir (arba) nuotraukas.

- prašymo forma (6 straipsnio 3 dalis)⁽¹⁰⁾. Tačiau tame straipsnyje jau yra pateiktas informacijos, kurią pareiškėjas turi pateikti, sąrašas, įskaitant jo asmens duomenis. Nustatant prašymo turinio esmę, 6 straipsnio 3 dalyje taip pat reikėtų reikalauti, kad muitinės institucijos pateiktų pareiškėjui ir bet kuriam kitam galimam duomenų subjektui (pvz., krovinio siuntėjui, gavėjui ar prekių turėtojui) informaciją laikantis nacionalinių taisyklių, kuriomis įgyvendinamas Direktyvos 95/46/EB 10 straipsnis. Kartu prašyme turėtų būti pateikiama panaši informacija, kurią Komisija turėtų pateikti duomenų subjektui tvarkymo tikslais pagal Reglamento (EB) Nr. 45/2001 11 straipsnį (atsižvelgiant į duomenų saugojimo ir tvarkymo operacijas duomenų bazėje COPIS).
13. Todėl EDAPP rekomenduoja į 6 straipsnio 3 dalyje numatytą pareiškėjui pateiktinos informacijos sąrašą įtraukti ir duomenų subjektui pagal Direktyvos 95/46/EB 10 straipsnį ir Reglamento (EB) Nr. 45/2001 11 straipsnį teiktiną informaciją.
14. Be to, EDAPP prašo, kad su juo būtų pasikonsultuota, Komisijai įgyvendinant savo įgyvendinimo įgaliojimus, siekiant užtikrinti, kad naujojo pavyzdžio (nacionalinės arba ES) prašymų formos atitiktų duomenų apsaugos reikalavimus.
15. EDAPP palankiai vertina tai, kad į 6 straipsnio 3 dalies 1 punktą įtrauktas reikalavimas pareiškėjams pateikti ir atnaujinti bet kokią turimą informaciją, kad muitinės institucijos galėtų iširti ir įvertinti intelektinės nuosavybės teisių pažeidimo grėsmę. Šiuo reikalavimu įgyvendinamas vienas iš duomenų kokybės principų, pagal kurį asmens duomenys turėtų būti „tikslūs ir, jei būtina, nuolat atnaujinami“ (Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnio d punktas). EDAPP taip pat palankiai vertina tai, kad tas pats principas įgyvendintas 11 straipsnio 3 dalyje, kurioje reikalaujama, kad „sprendimo turėtojas“ informuotų kompetentingus sprendimą priėmusius muitinės departamentus apie bet kokią prašyme pateiktos informacijos pasikeitimą.
16. 10 ir 11 straipsniai susiję su sprendimų galiojimo laiku. Muitinės institucijų sprendimo galiojimo laikas, per kurį muitinės institucijos gali imtis veiksmų, yra ribotas. Tokį laikotarpį galima pratęsti. EDAPP norėtų pabrėžti, kad teisių turėtojo pateiktas prašymas (ir visų pirma jame esantys asmens duomenys) neturėtų būti saugomas nacionalinių muitinės institucijų ir COPIS duomenų bazėje ilgiau, nei galioja sprendimas. Toks principas išplaukia iš Reglamento (EB) Nr. 45/2001 4 straipsnio 1 dalies e punkto ir jo atitiktens, Direktyvos 95/46/EB 6 straipsnio 1 dalies e punkto⁽¹¹⁾.
17. Dabartiniame įgyvendinimo reglamente⁽¹²⁾ nustatyta (3 straipsnio 3 dalis), kad prašymo formas muitinės institucijos saugo „ne trumpiau nei metus pasibaigus prašymo galiojimo laikui“. Ši nuostata neatrodo visiškai suderinama su minėtais principais.
18. Todėl EDAPP siūlo į pasiūlymą įtraukti nuostatą, pagal kurią nustatomas asmens duomenų saugojimo termino apribojimas, susietas su sprendimų galiojimo trukme. Bet kokio saugojimo termino pratęsimo reikėtų vengti, arba, jeigu tai pagrįsta, pratęsimas turėtų atitikti būtinumo ir proporcingumo, atsižvelgiant į tikslą, principus, o tikslą reikėtų nustatyti tiksliau. Į pasiūlymą įtraukus nuostatą, kuri būtų vienodai taikoma visose valstybėse narėse ir Komisijai, būtų užtikrinta paprastesnė tvarka, teisinis saugumas ir veiksmingumas, nes būtų išvengta prieštaringų aiškinimų.
19. EDAPP palankiai vertina tai, kad 19 straipsnyje (Sprendimo patenkinti prašymą turėtojui leidžiami tam tikros informacijos naudojimo būdai) aiškiai primenamas tikslo ribojimo principas, nes jame apibrėžiama, kaip sprendimo turėtojas gali naudoti, be kita ko, krovinio siuntėjo ir gavėjo asmens duomenis, kuriuos muitinės institucijos jam suteikė pagal 18 straipsnio 3 dalį⁽¹³⁾. Duomenys gali būti naudojami tik siekiant pradėti sprendimo turėtojo galimo intelektinės nuosavybės teisių pažeidimo nustatymo procedūrą arba siekiant gauti kompensaciją prekių sunaikinimo atveju reglamento projekte nustatyta tvarka ir vadovaujantis prekių suradimo vietos valstybės narės teisės nuostatomis. Turint galvoje tai, kad duomenys gali apimti ir informaciją apie įtariamus teisės pažeidimus, toks ribojimas yra garantija, apsauganti nuo netinkamo tokių neskelbtinų duomenų

2.3. Duomenų kokybė

⁽¹⁰⁾ Šiuo metu Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1891/2004 įgyvendinamas Reglamentas (EB) Nr. 1383/2003, kuriame, be kita ko, numatytos nacionalinio ir Bendrijos taikymo pavyzdinės formos bei formos pildymo nurodymai (2004 m. spalio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1891/2004, nustatantis Tarybos reglamento (EB) Nr. 1383/2003 dėl muitinės priežiūros priemonių, taikomų prekėms, kurios, kaip įtariama, pagamintos pažeidžiant tam tikras intelektinės nuosavybės teises, ir priemonių, kurių turi būti imamosi prekių atžvilgiu nustatius, kad jos pagamintos pažeidžiant tokias teises, įgyvendinimo nuostatas (OL L 328, 2004 10 30, p. 16)).

⁽¹¹⁾ Asmens duomenys turi būti „laikomi tokio pavidalo, kad duomenų subjektų tapatybes būtų galima nustatyti ne ilgiau, nei tai yra reikalinga tais tikslais, dėl kurių duomenys buvo surinkti arba po to tvarkomi. [...]“.

⁽¹²⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹³⁾ Ši nuostata atitinka TRIPS susitarimo 57 straipsnio turinį (III dalis, IV skyrius) http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2

naudojimo. Ši nuostata taip pat sustiprinama 15 straipsniu, kuriame numatytos administracinės priemonės prieš teisių turėtoją, jei informacija naudojama ne 19 straipsnyje numatytais tikslais. Šių dviejų straipsnių derinys rodo ypatingą Komisijos dėmesį tikslo ribojimo principui.

2.4. Centrinė duomenų bazė

20. Pasiūlyme (31 straipsnio 3 dalis) paminėta, kad visi prašymai taikyti priemones, sprendimai, kuriais patenkiami prašymai, pratęsiamas sprendimų galiojimo terminas ir sustabdomas sprendimo, kuriuo patenkinamas prašymas ir kuriame yra asmens duomenų, vykdymas, saugomi centrinėje Komisijos duomenų bazėje (COPIS).

21. Todėl COPIS būtų nauja duomenų bazė, kurios paskirtis iš esmės yra paskatinti, kad valstybių narių muitinės institucijos, užuot tarpusavyje keitusios atitinkamais, dokumentais naudotųsi skaitmenine saugykla ir duomenų perdavimo sistema. Šią duomenų bazę tvarkys Komisija ir visų pirma Mokesčių ir muitų sąjungos GD.

22. Iki šiol valstybių narių ir Komisijos keitimosi informacija pagrindas buvo Reglamentas (EB) Nr. 1383/2003⁽¹⁴⁾ ir Komisijos įgyvendinimo reglamentas (EB) Nr. 1891/2004⁽¹⁵⁾. Kalbant apie Reglamentą (EB) Nr. 1383/2003, 5 straipsnyje prašymus valstybėms narėms leidžiama teikti elektroniniu būdu, tačiau centralizuota duomenų bazė nepaminėta. 22 straipsnyje paminėta, kad valstybės narės pateikia Komisijai „visą reikalingą informaciją apie šio reglamento taikymą“, o Komisija ją persiunčia kitoms valstybėms narėms. Įgyvendinimo reglamento 9 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad turi būti nustatytos valstybių narių ir Komisijos keitimosi informacija procedūros, kad Komisija galėtų stebėti reglamento taikymą ir teikti dėl to ataskaitas. 8 straipsnyje patikslinama, kad valstybės narės periodiškai siunčia Komisijai visų rašytinių prašymų ir paskesnių veiksmų, kurių ėmėsi muitinės institucijos, sąrašą, įskaitant teisių turėtojų asmens duomenis, teisių pobūdį ir atitinkamus gaminius.

23. Pagal naująjį pasiūlymo tekstą (6 straipsnio 4 dalis) apibrėžiant paraiškos formos turinį reikalaujama, kad jeigu yra prieinamos kompiuterizuotos ar elektroninės sistemos,

prašymai būtų teikiami elektronine forma. Be to, 31 straipsnyje nurodyta, kad prašymai nacionalinėms muitinės institucijoms pateikiami Komisijai, kuri juos saugo centrinėje duomenų bazėje. Todėl atrodo, kad COPIS duomenų bazės sukūrimo teisinį pagrindą sudaro tik naujųjų 6 straipsnio 4 dalies ir 31 straipsnio nuostatų derinys.

24. Remdamasi tokiu teisiniu pagrindu, Komisija rengia COPIS struktūrą ir turinį. Tačiau šiame etape nėra papildomos išsamios teisinės nuostatos, kuri būtų priimta pagal įprastą teisėkūros procedūrą ir kurioje būtų nustatytas COPIS tikslas ir ypatybės. EDAPP nuomone, tai kelia didelį nerimą. Komisija ir valstybės narės aktyviai keisis asmens duomenimis (vardais, adresais ir kitais kontaktiniais duomenimis, taip pat susijusia informacija apie įtariamus pažeidimus) ir jie bus saugomi duomenų bazėje neapibrėžtą laiką, vis dėlto nėra teisinės nuostatos, kuria remdamasis asmuo galėtų patikrinti tokio tvarkymo teisėtumą. Be to, nėra aiškiai nurodyta konkreti teisė susipažinti su duomenimis ir teisė juos valdyti dėl įvairių duomenų tvarkymo operacijų.

25. Kaip EDAPP jau yra pabrėžęs anksčiau⁽¹⁶⁾, priemonių, kuriomis ribojama pagrindinė teisė į asmens duomenų apsaugą, pripažįstamą Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 8 straipsnyje ir Europos žmogaus teisių konvencijos 8 straipsniu paremtoje teismo praktikoje bei SESV 16 straipsnyje, turi būti nustatyta Sutartimis grindžiamame teisės akte, kuriuo galima remtis teisme. Tai būtina norint užtikrinti duomenų subjekto, kuris turi turėti galimybę remtis aiškiais taisyklėmis, įskaitant galimybę jomis remtis teisme, teisinį saugumą.

26. Todėl EDAPP ragina Komisiją patikslinti COPIS duomenų bazės teisinį pagrindą, į teisės aktą, priimtą pagal SESV numatytą įprastą teisėkūros procedūrą, įtraukiant išsamesnę nuostatą. Tokia nuostata privalo atitikti Reglamento (EB) Nr. 45/2001 ir, jei taikytina, Direktyvos 95/46/EB reikalavimus. Visų pirma nuostatoje, kuria sukuriama duomenų bazė, apimanti elektroninio keitimosi duomenimis mechanizmą, turi būti: i) nustatytas tvarkymo operacijų tikslas ir nustatyta, koks naudojimas atitinka šį tikslą; ii) nurodyta, kokie subjektai (muitinės institucijos, Komisija) ir su kokiais duomenų bazėje saugomais duomenimis turės galimybę susipažinti bei juos keisti; iii) užtikrinta visų duomenų subjektų, kurių asmens duomenys gali būti saugomi ir kuriais gali būti keičiamasi, teisė susipažinti su duomenimis ir gauti informaciją; iv) apibrėžiamas asmens duomenų saugojimo terminas, kuris neturi būti ilgesnis nei būtina, kad būtų pasiektas minėtas tikslas. Be to, EDAPP pabrėžia, kad pagrindiniame teisės akte taip pat reikėtų apibrėžti tokius duomenų bazės elementus: subjektą, kontroliuosiantį

⁽¹⁴⁾ Žr. 4 išnašą.

⁽¹⁵⁾ Žr. 8 išnašą.

⁽¹⁶⁾ Žr. Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno nuomonę dėl 2007 m. gruodžio 12 d. Komisijos sprendimo dėl vidaus rinkos informacinės sistemos įgyvendinimo užtikrinant asmens duomenų apsaugą (2008/49/EB) (OL C 270, 2008 10 25, p. 1).

ir valdysiantį duomenų bazę, ir subjektą, atsakingą už duomenų bazėje esančių duomenų tvarkymo saugumo užtikrinimą.

27. EDAPP siūlo į patį pasiūlymą įtraukti naują straipsnį, kuriame šie svarbiausi elementai būtų aiškiai nurodyti. Be to, į pasiūlymo tekstą reikėtų įtraukti nuostatą, kurioje būtų numatyta patvirtinti atskirą teisės aktą, priimtą pagal įprastą teisėkūros procedūrą, dėl kurio Komisijos reikėtų prašyti pateikti pasiūlymą.

28. Bet kuriuo atveju įgyvendinimo priemonėse, kurias planuojama patvirtinti, turėtų būti išsamiai nurodytos funkcinės ir techninės duomenų bazės ypatybės.

29. Be to, nors pasiūlyme šiame etape nenumatyta jokios suderinamumo su kitomis Komisijos ar kitų institucijų tvarkomomis duomenų bazėmis galimybės, EDAPP pabrėžia, kad nustatant tokį suderinamumą ar keitimąsi pirmiausia turi būti laikomasi tikslo ribojimo principo – duomenys turėtų būti naudojami tuo tikslu, kuriuo duomenų bazė sukurta, o tolesnis keitimasis duomenimis ar duomenų bazių sujungimas siekiant kitokių tikslų negali būti leidžiamas. Be to, tam turi būti specialus teisinis pagrindas, paremtas ES sutartimis.

30. EDAPP pageidauja dalyvauti procese, kuriuo galiausiai būtų sukurta tokia duomenų bazė, kad padėtų ir patartų Komisijai rengiant tinkamą „duomenų apsaugos reikalavimus atitinkančią“ sistemą. Todėl jis ragina Komisiją į tebevyksnantį parengiamąjį etapą įtraukti konsultaciją su EDAPP.

31. Galiausiai EDAPP atkreipia dėmesį į tai, kad, atsižvelgiant į aplinkybę, jog kuriant duomenų bazę reikės tvarkyti specialių kategorijų duomenis (apie įtariamus pažeidimus), prieš tokį tvarkymą EDAPP gali atlikti išankstinę patikrą pagal Reglamentą (EB) Nr. 45/2001 27 straipsnio 2 dalies a punktą.

3. IŠVADA

32. EDAPP palankiai vertina tai, kad pasiūlyme konkrečiai nurodyta, jog asmens duomenų tvarkymo veiklai, kurią apima šis reglamentas, taikoma Direktyva 95/46/EB ir Reglamentas (EB) Nr. 45/2001.

33. EDAPP norėtų akcentuoti toliau pateiktą informaciją, kad pasiūlymo tekstą būtų galima patobulinti duomenų apsaugos požiūriu:

— į 6 straipsnio 3 dalį reikėtų įtraukti duomenų subjekto informavimo teisę,

— Komisija, įgyvendindama savo įgyvendinimo įgaliojimus pagal 6 straipsnio 3 dalį, turėtų konsultuotis su EDAPP, kad parengtų „duomenų apsaugos reikalavimus atitinkančią“ pavyzdinę prašymo formą,

— pasiūlymo tekste reikėtų nurodyti teisių turėtojo pateiktų asmens duomenų saugojimo terminą nacionaliniu ir Komisijos lygmenimis,

— EDAPP ragina Komisiją nustatyti ir patikslinti COPIS duomenų bazės sukūrimo teisinį pagrindą ir siūlo savo pagalbą Komisijai rengiant COPIS duomenų bazę.

Priimta Briuselyje 2011 m. spalio 12 d.

Giovanni BUTTARELLI
*Europos duomenų apsaugos priežiūros
pareigūno padėjėjas*

II

(Komunikatai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRIIMTI
KOMUNIKATAI

EUROPOS KOMISIJA

Komisijos komunikatas dėl autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų

(2011/C 363/02)

1. ĮŽANGA

- 1.1. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 31 straipsnį, autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymą ir kvotas, remdamasi Komisijos pasiūlymu, kvalifikuota balsų dauguma nustato Taryba. 1998 m. Komisija paskelbė komunikatą ⁽¹⁾, kuriame nustatyti bendrieji principai ir tvarka, kurių Komisija turi laikytis rengdama savo pasiūlymus Tarybai.
- 1.2. Šiame peržiūretame komunikate atsižvelgiama į veiksmų programos „Muitinė 2013“ tikslus, taip pat į valstybių narių poreikius ir pastabas, kurias jos pateikė po 2010 m. rugsėjo 23–24 d. Stambule įvykusio seminario autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų klausimais. Atlikta ribotos apimties dvejopo pobūdžio peržiūra – paaiškinti kai kurie autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų sistemų principai, taip pat prašymų dėl tokios autonominės priemonės taikymo teikimo tvarka, kurios turi laikytis valstybės narės ir ūkinės veiklos vykdytojai.
- 1.3. Atlikus autonominių tarifinių kvotų ir tarifo taikymo sustabdymo poveikio ES ekonomikai tyrimą, kurį Komisija ketina pradėti 2012 m., gali prireikti tolesnių esminių šio komunikato pakeitimų. Tyrimo metu, be kita ko, bus nagrinėjamas poveikis mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ).
- 1.4. Bendruosius šiame komunikate išdėstytus principus Komisija nustatė siekdama paaiškinti šiame sektoriuje vykdomos Sąjungos politikos ekonominį pagrindimą. Toks siekis taip pat atitinka Komisijos nustatytas skaidrumo taisykles.
- 1.5. Komisija ketina vadovautis šiame komunikate nustatyta bendra politika ir taikyti atitinkamas su muitų tarifo taikymo sustabdymu ir kvotomis susijusias administracines priemones, įsigaliosiančias 2012 m. antrąjį pusmetį.

2. POLITIKOS APŽVALGA. BENDRIEJI PRINCIPAI

2.1. Bendrojo muitų tarifo vaidmuo

- 2.1.1. SESV 28 straipsnyje nustatyta, kad „Sąjunga apima visą prekybą prekėmis apimančią muitų sąjungą, [...] o santykiams su trečiosiomis šalimis nustatomas bendrasis muitų tarifas.“

Nuo 1968 m. Sąjunga taikė pagrindinį šio Bendrojo muitų tarifo ⁽²⁾ komponentą, kuris yra viena iš priemonių, skirtų jos pramonės efektyvumui ir tarptautiniam konkurencingumui skatinti.

- 2.1.2. Šiame tarife nustatytais muitų normomis siekiama ne tik remti pramonės plėtrą Sąjungoje, bet ir didinti Sąjungos pramonės gamybos pajėgumus ir taip sudaryti palankesnes sąlygas Sąjungos gamintojams konkuruoti su trečiųjų šalių tiekėjais.

Todėl šiame tarife nustatytus muitus privaloma mokėti už visas į laisvą apyvartą išleistas prekes, išskyrus Sąjungos nuostatose numatytų nukrypimų atvejus. Taigi įprastomis aplinkybėmis tuos muitus mokėti privaloma.

2.2. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų samprata

- 2.2.1. Remiantis SESV 31 straipsniu patvirtintas tarifo taikymo sustabdymas yra išimtis, galiojanti priemonės galiojimo laikotarpiu ir taikoma neribotam (muitų tarifo taikymo sustabdymo atveju) arba ribotam (tarifinės kvotos atveju) kiekiui. Taikant šias dvi priemones gali būti visai arba iš dalies atleidžiama nuo muitų, taikomų iš trečiųjų šalių importuojamoms prekėms (toks muitų tarifo taikymo sustabdymas ir kvotos neturi įtakos antidempingo ir kompensacinių muitų arba specifinių muitų normų taikymui). Prekėms, kurioms taikomi

⁽¹⁾ OL C 128, 1998 4 25, p. 2.

⁽²⁾ Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2658/87 (OL L 256, 1987 9 7, p. 1).

antidempingo arba kompensaciniai muitai, tarifo taikymo sustabdymas arba kvotos paprastai neturėtų būti taikomi. Prekėms, kurioms taikomi importo draudimai ir apribojimai (pvz., remiantis Nykstančių laukinės faunos ir floros rūšių tarptautinės prekybos konvencija, CITES), tarifo taikymo sustabdymas arba kvotos negali būti taikomos.

2.2.2. Prekės, importuojamos taikant muitų tarifo taikymo sustabdymo arba kvotų priemones, gali laisvai judėti Sąjungoje, todėl muitų tarifo taikymo sustabdymo arba kvotų nustatymo teikiama privilegija gali pasinaudoti visi visų valstybių narių ūkinės veiklos vykdytojai. Vienos valstybės narės prašymu sustabdžius muitų tarifo taikymą arba nustatčius kvotas pasekmių gali patirti ir visos kitos valstybės narės, todėl jos turėtų glaudžiai ir visapusiškai bendradarbiauti su Komisija, kad būtų atsižvelgiama į visus Sąjungos interesus. Autonominės tarifinės kvotos centrinėje tarifinių kvotų duomenų bazėje administruoja Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis. Šios tarifinės kvotos skiriamos vadovaujantis pirmumo principu, t. y. kas pirmas paprašo, tam ir skiriama, pagal Reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitų kodeksą, įgyvendinimo nuostatas⁽¹⁾, 308a–308c straipsnių teisinės nuostatas.

2.2.3. Dėl Europos Sąjungos plėtos, techninės pažangos ir pasikeitusių tradicinių tarptautinių prekybos kelių pasikeitė ekonomikos, kuri tampa vis globalesnė, ekonominės aplinkybės. Svarbu užtikrinti, kad tarifo taikymo sustabdymu Europos Sąjungoje įsteigtoms įmonėms būtų sudaromos sąlygos išsaugoti esamas darbo vietas ir įsigyti būtinų dalių, kurių reikia sudėtingiems, didelę ES pridėtinę vertę (net jei veikla daugiausia susijusi su dalių surinkimu) turintiems gaminiams gaminti.

2.3. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų ypatybės

2.3.1. SESV 31 straipsnyje nustatyta, kad Bendrojo muitų tarifo multus, remdamasi Komisijos pasiūlymu, nustato Taryba. Tai apima ir tų muitų pakeitimus arba jų taikymo sustabdymą.

2.3.2. Muitų tarifo taikymo sustabdymas ir kvotos turėtų būti nuolat peržiūrimi ir susijusios šalies prašymu panaikinami. Išimties atvejais, kai muitų tarifo taikymo sustabdymo galiojimą reikia pratęsti dėl nuolatinio poreikio tam tikras prekes Sąjungai tiekti taikant mažesnes arba nulines muitų normas (pvz., tam tikrų reikiamų prekių nėra (muitų tarifo taikymo sustabdymas) arba jų reikia per mažais kiekiais (tarifinė kvota), kad būtų galima pagrįsti investicijas, reikalingas jų gamybai Sąjungoje pradėti), Komisija gali pasiūlyti iš dalies pakeisti Bendrąjį muitų tarifą. Šiuo atveju Komisija veiks tiek valstybių narių prašymu, tiek savo iniciatyva.

2.3.3. Be to, kadangi muitų tarifo taikymo sustabdymas yra Bendrojo muitų tarifo taikymo išimtis, jis, kaip ir visi nukrypimai, turi būti taikomas nuosekliai.

2.3.4. Siekiant išvengti diskriminacijos, teisę pasinaudoti muitų tarifo taikymo sustabdymu turi turėti visi Sąjungos importuotojai ir trečiųjų šalių tiekėjai. Vadinasi, muitų tarifo taikymo sustabdymas arba kvota nebus taikomi:

- i) prekėms, kurioms taikomas išimtinis prekybos susitarimas; arba
- ii) prekėms, kuriomis tarpusavyje prekiauja susijusios šalys, kurioms priklauso išskirtinės jų produkcijos intelektualinės nuosavybės teisės; arba
- iii) prekėms, kurių aprašymuose nurodyti specifiniai įmonės viduje vartojami apibūdinimai, kaip antai įmonės pavadinimai, prekės ženklai, specifikacijos, gaminio numeris ir kt.

2.4. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų vaidmuo

2.4.1. Komisija mano, kad muitų mokesčiai atlieka ypatingą ekonominę funkciją. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymas, kuriuo nustatytu laikotarpiu siekiama visiškai arba iš dalies panaikinti tų muitų poveikį, gali būti taikomas tik tuo atveju, jei tam tikrų prekių Sąjungoje nėra. Autonominės tarifinės kvotos gali būti nustatomos prekėms, kurių Sąjungoje pagaminama nepakankamai.

2.4.2. Be to, kadangi muitų mokesčiais prisidedama prie Sąjungos tradicinių nuosavų išteklių, nurodytos ekonominės priemonės turėtų būti vertinamos atsižvelgiant į bendrą Sąjungos interesą.

2.4.3. Ankstesnė patirtis liudija, kad muitų tarifo sustabdymo ir kvotų režimas yra ir, kaip matyti iš augančio Komisijai teikiamų paraiškų skaičiaus, ateityje bus labai veiksminga politikos priemonė ekonominei veiklai Europos Sąjungoje remti. Dabar šios priemonės sudaro 5–6 % biudžete numatytų tradicinių nuosavų išteklių.

2.4.4. Įmonėms sudarius galimybę prekių tam tikru laikotarpiu įsigyti pigiau, būtų skatinama ekonominė veikla Sąjungoje ir didinamas tų įmonių konkurencingumas, taip pat būtų sudaromos sąlygos jose išsaugoti arba kurti darbo vietas, modernizuoti struktūras ir kt. 2011 m. buvo maždaug 1 500 autonominių muitų taikymo sustabdymo atvejų ir kvotų, o per pastarąjį ES ekonomikos nuosmukio laikotarpį Komisija užregistravo daugiau prašymų – tai liudija šios politikos svarbą Sąjungos pramonei.

⁽¹⁾ OL L 253, 1993 10 11, p. 1.

2.5. Prekės, kurioms gali būti taikomas autonominių muitų tarifo sustabdymas

- 2.5.1. Muitų tarifo sustabdymu Sąjungos įmonėms siekiama sudaryti galimybę naudoti žaliavas, pusgaminius arba detales, kurių Sąjungoje nėra arba jos negaminamos, išskyrus gatavus gaminius.
- 2.5.2. Nepaisant 2.5.3 ir 2.5.4 dalių, šiame komunikate sąvoka „gatavi gaminiai“ reiškia prekes, kurioms būdinga viena ar kelios toliau išvardytos savybės:
- prekės yra parengtos parduoti galutiniam vartotojui, supakuotos (arba ne) Sąjungoje mažmeninei prekybai,
 - prekės yra nesurinkti gatavi gaminiai,
 - prekės nebebus iš esmės perdirbamos arba keičiamos ⁽¹⁾,
 - prekės jau pasižymi esminiu užbaigto arba gatavo gaminio požymiu.
- 2.5.3. Kadangi vis daugiau Sąjungos gamintojų keičia savo veiklą ir užsiima gaminių, kuriems reikia techniniu požiūriu itin sudėtingų dalių, surinkimu, kai kurios reikiamos dalys naudojamos be didesnių pakeitimų ir todėl galėtų būti laikomos gatavais gaminiiais. Tačiau tam tikrais atvejais muitų tarifo taikymo sustabdymas galėtų būti taikomas ir gataviems gaminiams, kurie naudojami kaip galutinio produkto detalės, su sąlyga, kad tokios surinkimo operacijos pridėtinė vertė yra pakankamai didelė.
- 2.5.4. Kalbant apie gamybos procese naudotiną įrangą arba žaliavas, tarifo taikymo sustabdymas galėtų būti svarstomas (nors minėti gaminiai paprastai jau yra gatavi) su sąlyga, kad ta įranga ir žaliavos yra specifinės ir būtinos aiškiai nustatytiems gaminiams gaminti, o tarifo taikymo sustabdymu nekeliamas pavojus konkuruojančioms Sąjungos įmonėms.

2.6. Prekės, kurioms gali būti taikomos autonominės tarifinės kvotos

Visos 2.5 dalyje išdėstytos nuostatos taikomos ir autonominėms tarifinėms kvotoms. Tarifinių kvotų sistema negalioja žuvininkystės gaminiams, nes po lygiagretaus tyrimo, taip pat grindžiamo šio klausimo opumu, minėti produktai gali būti įtraukti į papildomą Komisijos pasiūlymą dėl Tarybos reglamento,

⁽¹⁾ Daugiau informacijos apie tai, kas yra esminis perdirbimas arba pakeitimas, bus galima rasti sąrašo taisyklėse, susijusiose su nelengvatinės prekių kilmės nustatymu, kurios paskelbtose interneto puslapyje http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/ – Be to, esminiu perdirbimu ar pakeitimu negali būti laikomas perpakavimas.

kuriuo nustatomos Bendrijos autonominės tarifinės kvotos tam tikriems žuvininkystės produktams ir numatomas tų kvotų administravimas.

2.7. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų režimo naudos gavėjai

Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymas ir kvotos skirtos Sąjungoje gamybą vykdančioms įmonėms. Jei prekė vartojama tik pagal tam tikrą paskirtį, tai bus stebima vadovaujantis galutinio vartojimo kontrolės procedūromis ⁽²⁾.

Ypatingas dėmesys bus skiriamas MVĮ interesams. Autonominių muitų tarifo taikymo sustabdymu ir kvotomis MVĮ galėtų būti sudaromos geresnės sąlygos veikti tarptautiniu mastu, todėl bus vykdomos iniciatyvos, kad MVĮ susipažintų su šia priemone. Kaip minėta, šios sistemos poveikis MVĮ bus nagrinėjamas atliekant platesnį vertinimą, kuris bus pradėtas 2012 m.

Tuo tarpu muitų tarifo sustabdymas neturėtų būti taikomas prekėms, už kurias mokami ekonominiu požiūriu nedideli muitai.

2.8. Muitų sąjunga su Turkija

Prekėms, kurioms taikomos muitų sąjungos su Turkija taisyklės (visoms prekėms, išskyrus žemės ūkio produktus ir prekes, kurioms taikoma EAPB sutartis), taikomi tie patys kriterijai, kadangi Turkijos teisės ir pareigos šiuo atveju yra tokios pačios kaip valstybių narių.

Turkija taip pat gali teikti prašymus dėl tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų, o Turkijos atstovai gali dalyvauti Ekonominių tarifų klausimų darbo grupės (EKTG) posėdžiuose, kad aptartų prašymus su visų valstybių narių ir Komisijos atstovais. Priimant sprendimus dėl naujo muitų tarifo taikymo sustabdymo įgyvendinimo ir dėl tinkamos tarifinės kvotos dydžio apskaičiavimo į Turkijoje vykdomą gamybą bus atsižvelgiama taip pat, kaip į Sąjungos gamybą.

Komisijai išnagrinėjus Turkijos prašymus dėl tarifo taikymo sustabdymo, jie gali būti įtraukti į Tarybai teikiamą pasiūlymą. Sprendimo dėl tarifinių kvotų priėmimo procesas skiriasi, nes į Tarybos reglamentą kvotos nebus įtraukiamos. Tokios Turkijos prašymu nustatytos tarifinės kvotos būtų taikomos tik Turkijoje.

3. BENDRIEJI PRINCIPAI

Dėl pirma nurodytų priežasčių Komisija savo pasiūlymuose Tarybai ir priimamuose reglamentuose ketina laikytis toliau apibūdintos politikos krypties:

- 3.1. Pagrindinis autonominio muitų tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų tikslas – sudaryti Sąjungos įmonėms

⁽²⁾ Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93 291–300 straipsniai.

galimybę naudoti žaliavas, pusgaminius arba detales nemokant įprastų Bendrajame muitų tarife nustatytų mokesčių.

Visos paraiškos dėl muitų tarifo taikymo sustabdymo pirmiausia teikiamos ETKG atstovams, kurie tikrina paraiškų tinkamumą. Tada paraiškos atidžiai svarstomos trijuose ETKG posėdžiuose, o priemonės siūlomos tik išnagrinėjus ekonomines priežastis, kuriomis grindžiami prašymai.

Siekdama atsižvelgti į naujus prašymus ir technines arba ekonomines prekių ir rinkų tendencijas, Komisija teiks pasiūlymus (kuriais kas šešis mėnesius iš dalies atnaujinami prekių, kurioms taikomas muitų tarifo sustabdymas arba tarifinės kvotos, sąrašai) Tarybai, kad jie galėtų įsigalioti nuo sausio 1 d. ir nuo liepos 1 d.

3.2. Paprastai muitų taikymo sustabdymo arba kvotų priemonė nebus siūloma toliau nurodytais atvejais, nebent to reikėtų dėl Sąjungos intereso ir laikantis tarptautinių įsipareigojimų:

— kai Sąjungoje pakankamais kiekiais gaminama tokių pačių ar lygiaverčių prekių arba jų pakaitalų. Tai taikoma ir tais atvejais, kai, nesant tam tikrų prekių gamybos Sąjungoje, pritaikius priemonę galėtų būti iškraipoma Sąjungos įmonių konkurencija gatavų gaminių, kuriuose naudojamos atitinkamos prekės, arba susijusio sektoriaus gaminių atžvilgiu,

— kai atitinkamos prekės yra galutiniams vartotojams parduoti skirti gatavi produktai neatliekant jų tolesnio esminio apdorojimo arba jų nepanaudojant kaip didesnio galutinio produkto, kurio veikimui jie būtų būtini, sudėtinų dalių,

— kai importuojamoms prekėms taikomas išimtinis prekybos susitarimas, kuriuo apribojamos Sąjungos importuotojų galimybės įsigyti šių prekių iš trečiųjų šalių gamintojų,

— kai prekėmis tarpusavyje prekiauja susijusios šalys⁽¹⁾, kurioms priklauso išskirtinės tų prekių intelektinės nuosavybės teisės (pvz., prekės ženklai, pramoninis dizainas ir patentai),

— kai abejotina, kad susijusios Sąjungos perdirbimo ar gamybos įmonės galėtų pasinaudoti priemonės teikiamais privalumais,

— kai esama kitų specialių procedūrų, kurios gali padėti patenkinti Sąjungos gamintojų poreikius (pvz., laikinasis įvežimas perdirbti),

— kai pareiškėjas prekę naudos tik parduoti,

— kai tarifo taikymo sustabdymas arba kvota prieštarautų kitai Sąjungos politikai (pvz., kitiems lengvatiniams susitarimams, laisvosios prekybos susitarimams, prekybos apsaugos priemonėms, kiekybiniam ar aplinkosaugos apribojimams).

3.3. Jeigu Sąjungoje gaminamos tokios pačios ar lygiavertės prekės kaip importuotinos prekės arba gaminami jų pakaitalai, tačiau tokia gamyba nepakankama visų susijusių perdirbimo arba gamybos įmonių poreikiams patenkinti, gali būti nustatomos tarifinės kvotos (apribotos iki trūkstamo kiekio) arba muitų tarifo taikymas gali būti iš dalies sustabdomas.

Dėl tarifinės kvotos galima pateikti atskirą prašymą arba sprendimas dėl jos gali būti priimtas vadovaujantis prašymu dėl muitų tarifo taikymo sustabdymo. Šiuo atveju prireikus bus atsižvelgiama į susijusią žalą bet kokiam gamybos mastui, kuris galėtų būti pasiektas Sąjungoje.

3.4. Importuojamų ir Sąjungos prekių lygiavertiškumas vertinamas kuo labiau vadovaujantis objektyviais kriterijais, tinkamai atsižvelgiant į pagrindines kiekvienos prekės chemines, fizines bei technines savybes, numatomą paskirtį, komercinį panaudojimą ir ypač į prekių veikimo būdą, taip pat esamas ir būsimas galimybes jų įsigyti Sąjungos rinkoje.

Vertinant neatsižvelgiama į importuojamų ir Sąjungos prekių kainos skirtumus.

3.5. Remiantis toliau pateiktų priedų nuostatomis, prašymus dėl muitų tarifo taikymo sustabdymo arba kvotų Sąjungos perdirbimo arba gamybos įmonių, kurių pavadinimas turi būti nurodytas prašyme ir kurios yra tinkamai pasirengusios savo gamybos procese naudoti importuojamas prekes, vardu turėtų teikti valstybės narės. Pareiškėjai turėtų nurodyti, kad jie pastaruoju metu dėjo visas pastangas gauti susijusių ar lygiaverčių prekių arba jų pakaitalų iš galimų Sąjungos tiekėjų, tačiau šios pastangos buvo nesėkmingos. Prašymuose dėl tarifinės kvotos turi būti nurodytas (-i) Sąjungos gamintojo (-ų) pavadinimas (-ai).

Pareiškėjai taip pat turi pateikti informaciją, kuri padėtų Komisijai išnagrinėti jų prašymą pagal šiame komunikate nustatytus kriterijus. Dėl praktinių priežasčių prašymai, kuriuose nurodyta, kad numatoma nesurinkti muitų suma būtų mažesnė nei 15 000 EUR per metus, negali būti svarstomos. Įmonės gali jungtis į grupes, kad pasiektų minėtą ribą.

⁽¹⁾ Dėl susijusių šalių sąvokos reikšmės žr. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, 143 straipsnį (OL L 253, 1993 10 11, p. 1).

- 3.6. Einamieji tarifinių kvotų likučiai kasdien skelbiami interneto portale EUROPA – http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm (atidarius nuorodą, spausti „quota“).

Šiame serveryje taip pat bus pateikiamos tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų reglamentų priedų suvestinės, naujų prašymų sąrašas ir atsakingų valstybių narių administruojančių institucijų adresai.

4. ADMINISTRACINĖS PRIEMONĖS

Remiantis šioje srityje sukaupta patirtimi, tinkamiausias šio sektoriaus administravimo būdas, be kita ko, apima tokią prašymų rinkimo tvarką, kuria užtikrinama, kad naujas muitų tarifo taikymo sustabdymas ir kvotos bei pakeitimai įsigaliojotų kiekvienų metų sausio 1 d. arba liepos 1 d. Tokiu grupavimu sudaromos geresnės sąlygos administruoti šias priemones pagal TARIC (Europos Bendrijų integruotąjį tarifą, pranc. *Tarif intégré des Communautés européennes*) sistemą, o valstybėms narėms – geriau jas taikyti. Šiuo tikslu Komisija dės visas pastangas tinkamu laiku teikti savo pasiūlymus Tarybai dėl tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų, kad atitinkamus reglamentus *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* būtų galima paskelbti iki jų įsigaliojimo datos.

4.1. Naujų prašymų perdavimas

- 4.1.1. Prašymai perduodami kiekvienos valstybės narės centriniam biurui. Jų adresus galima rasti interneto puslapyje http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who. Valstybės narės privalo užtikrinti, kad prašymai tenkintų šiame komunikate išdėstytas sąlygas ir kad juose pateikta informacija būtų tiksli visais esminiais aspektais. Valstybės narės Komisijai siunčia tik tuos prašymus, kurie tenkina šiame komunikate nustatytas sąlygas.
- 4.1.2. Prašymai Komisijai turėtų būti perduodami tinkamu laiku, atsižvelgiant į muitų tarifo taikymo sustabdymo arba kvotos įvertinimo procedūrai užbaigti ir jiems paskelbti būtiną laiką. Privalomi terminai nurodyti šio komunikato V priede.
- 4.1.3. Prašymai turi būti teikiami elektroniniu būdu „Word“ rinkmenoje, naudojantis I priede pateiktomis formomis. Siekiant, kad administracinis prašymų tvarkymas vyktų sparčiau ir veiksmingiau, kartu su pareiškėjo kalba parengtu prašymu rekomenduojama pateikti ir jo versiją anglų, prancūzų arba vokiečių k. (įskaitant visus priedus).

- 4.1.4. Visi prašymai turi būti pateikiami su deklaracija, kad importuojamoms prekėms netaikomas joks išimtinis prekybos susitarimas (žr. šio komunikato II priedą).

- 4.1.5. Prašymus dėl tarifo taikymo sustabdymo ir kvotų svarsto Komisija, remdamasi Ekonominių tarifų klausimų darbo grupės (ETKG) nuomone. Ši grupė per kiekvieną svarstymų ciklą susitinka ne mažiau kaip tris kartus (žr. šio komunikato V priede pateiktą tvarkaraštį), kad, atsižvelgdama į svarstytinoms prekėms keliamus reikalavimus ir jų pobūdį, padedant Komisijai aptartų prašymus.

- 4.1.6. Komunikato 3.3 dalyje apibūdinta tvarka pareiškėjas neatleidžiamas nuo pareigos aiškiai nurodyti, kokios priemonės prašoma (t. y. muitų tarifo taikymo sustabdymo ar kvotos); prašymuose dėl kvotos reikia nurodyti numatomą dydį.

- 4.1.7. Prekė turėtų būti apibūdinama vartojant Kombinuotosios nomenklatūros arba, jei netaikoma, Tarptautinės standartų organizacijos (ISO), tarptautinio nepatentauto pavadinimo (INN), Teorinės ir taikomosios chemijos tarptautinės sąjungos (IUPAC), Europos cheminių medžiagų muitų registro (ECICS) arba spalvos indekso (CI) pavadinimus ir formuluotes.

- 4.1.8. Turėtų būti naudojami Kombinuotojoje nomenklatūroje nurodyti matavimo vienetai, o jeigu tam tikrų papildomų vienetų joje nėra – tarptautinės vienetų sistemos matavimo vienetai. Jeigu prašomoms prekėms apibūdinti reikia nurodyti bandymo metodus ir standartus, tai turėtų būti tarptautiniu mastu pripažinti metodai ir standartai. Prekės ženklai, įmonės vidaus kokybės standartai, prekės specifikacijos, gaminio numeris ar panašūs apibūdinimai šiuo atveju nepriimtini.

- 4.1.9. Komisija gali atmesti prašymus, jeigu juose pateikti klaidingi produkto aprašymai nepataisomi iki antrojo ETKG posėdžio.

- 4.1.10. Kartu su prašymais dėl muitų tarifo taikymo sustabdymo arba kvotos reikia pateikti visus dokumentus, būtinus išsamiam susijusių priemonių nagrinėjimui atlikti (techninių duomenų lapus, aiškinamuosius informacinius lapelius, reklaminius leidinius, statistinius duomenis, pavyzdžius ir kt.). Prireikus Komisija gali paprašyti, kad susijusi valstybė narė pateiktų bet kokios papildomos informacijos, susijusios su prašymu dėl muitų tarifo taikymo sustabdymo, kurią ji laiko svarbia siekiant parengti pasiūlymą Tarybai.

Trūkstantis duomenis ir dokumentus pareiškėjas gali pateikti iki antrojo ETKG posėdžio; jeigu tokia medžiaga iki nurodyto termino nepateikiama, Komisija

gali atmesti prašymą. Prieštaravimai dėl tokių neišsamių prašymų turi būti pateikti vėliausiai per trečiąjį posėdį.

- 4.1.11. Jeigu esama konfidencialios informacijos, ji turi būti aiškiai pažymėta, taip pat turi būti nurodytas konfidencialumo lygis (t. y. skirta naudoti tik Komisijai, skirta tik ETKG nariams informuoti). Nepaisant to, ETKG pirmininkas šią informaciją gali perduoti kitai valstybei narei arba Komisijos tarnybai jos aiškiu prašymu, tačiau būtina gauti aiškų už tą informaciją atsakingos valstybės narės atstovo leidimą. ETKG atstovai ir Komisijos pareigūnai privalo imtis visų būtinų informacijos konfidencialumo apsaugos priemonių.

Tačiau prašymas nebus svarstomas, jeigu dėl kokios nors priežasties (ypač siekiant apsaugoti konfidencialią įmonės informaciją, pvz., apie gamybos procesus, chemines formules ar sudėtines dalis ir kt.) nėra galimybės pateikti būtinos patikrinti ar aptarti informacijos.

4.2. Galiojimo pratęsimo prašymų perdavimas

- 4.2.1. Prašymai turi būti teikiami elektroniniu būdu „Word“ rinkmenoje, naudojantis III priede pateiktomis formomis; jie teikiami valstybių narių centriniams biurams (žr. 4.1.1. dalyje pateiktą nuorodą), kuriuose yra patikrinami siekiant įsitikinti, kad tenkinamos šiame komunikate išdėstytos sąlygos. Valstybės narės savo nuožiūra priima sprendimą, kuriuos prašymus siųsti Komisijai. Privalomi terminai nurodyti šio komunikato V priede.
- 4.2.2. Prašymams dėl galiojimo pratęsimo *mutatis mutandis* taikomi naujiems prašymams keliami administraciniai reikalavimai.

4.3. Prašymai dėl priemonių pakeitimo arba tarifinių kvotų dydžių padidinimo

Prašymai iš dalies pakeisti prekės, kuriai taikomas muitų tarifo taikymo sustabdymas arba kvota, aprašymą teiktini ir sprendimai dėl jų priimami du kartus per metus, laikantis naujiems prašymams taikomų terminų (žr. V priedą).

Prašymai padidinti galiojančios tarifinės kvotos dydį gali būti teikiami ir priimami bet kuriuo metu ir, valstybei narei patvirtinus, nauji dydžiai skelbtini kitame reglamente, skelbiamame

sausio 1 d. arba liepos 1 d. Prieštaravimams dėl šių prašymų joks pateikimo terminas netaikomas.

4.4. Komisijos adresas, kuriuo turi būti teikiami prašymai

European Commission

Directorate-General for Taxation and Customs Union

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

Prašymai, susiję su kitais Komisijos departamentais, jiems bus perduoti.

4.5. Prieštaravimų perdavimas

- 4.5.1. Prieštaravimai perduodami kiekvienos valstybės narės centriniam biurui (žr. 4.1.1. dalyje pateiktą nuorodą), kuriame jie nagrinėjami siekiant įsitikinti, kad prašymai tenkina šiame komunikate išdėstytas sąlygas. Valstybės narės savo nuožiūra sprendžia, kuriuos prieštaravimus per CIRCA sistemą pateikti ETKG nariams ir Komisijai.
- 4.5.2. Prieštaravimai turi būti teikiami elektroniniu būdu „Word“ rinkmenoje, naudojantis IV priede pateiktomis formomis. Privalomi terminai nurodyti šio komunikato V priede.
- 4.5.3. Komisija gali atmesti prieštaravimą, jei jis buvo atsiųstas per vėlai, jo forma ne iki galo užpildyta, nepateikti reikalaujami pavyzdžiai, prieštaraujanti įmonė ir pareiškėjas laiku (maždaug per 15 darbo dienų) nesusisiekė arba prieštaravimo formoje pateikta klaidinga ar netiksli informacija.
- 4.5.4. Jei prieštaraujanti įmonė ir įmonė pareiškėja negali bendrauti (pvz., dėl konkurencijos teisės aktų), Komisijos mokesčių ir muitų sąjungos generalinis direktoratas veiks kaip nešališkas arbitras; jei rekomenduotina, dalyvaus kiti Komisijos departamentai.
- 4.5.5. Pareiškėjo vardu veikianti valstybė narė privalo pasirūpinti, kad minėtos įmonės susisiektų; Komisijos arba ETKG narių prašymu ji turi pateikti atitinkamus įrodymus.

I PRIEDAS

Forma

PRAŠYMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO/TARIFINĖS KVOTOS (Nereikalingą išbraukti)

(Valstybė narė:)

I dalis

(skelbtina DG TAXUD interneto svetainėje)

1. Kombinuotosios nomenklatūros kodas:
2. Tikslus prekės aprašymas pagal muitų tarifo kriterijus:
Tik chemijos pramonės produktams (daugiausia iš Kombinuotosios nomenklatūros 28 ir 29 skyrių):
3. i) CUS Nr. (Europos cheminių medžiagų muitų registro nuorodos numeris):
ii) CAS Nr. (Cheminių medžiagų santrumpų tarnybos registro numeris):
iii) Kitas Nr.:

PRAŠYMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO/TARIFINĖS KVOTOS (Nereikalingą išbraukti)

(Valstybė narė:)

II dalis

(skirta ETKG nariams)

4. Papildoma informacija, įskaitant komercinį pavadinimą, veikimo būdą, numatomą importuotos prekės naudojimo paskirtį, gaminio, kuriame ji turėtų būti panaudota, rūšį ir to gaminio galutinio vartojimo paskirtį:
Tik chemijos pramonės produktams:
5. Struktūrinė formulė:
6. Ar prekėms išduotas patentas:
Taip/Ne
Jeigu taip, nurodyti patento numerį ir patentą išdavusią instituciją:
7. Ar prekėms taikoma antidempingo ir (arba) anstisubsidijų priemonė:
Taip/Ne
Jeigu taip, paaiškinti, kodėl prašoma muitų tarifo taikymo sustabdymo/kvotos:
8. ES įmonių, į kurias kreiptasi dėl tokių pačių ar lygiaverčių prekių arba jų pakaitalų tiekimo, pavadinimas ir adresas (privaloma nurodyti prašymuose dėl kvotos):
Kreipimosi data ir rezultatai:
Priežastys, dėl kurių tų įmonių prekės netinkamos:
9. Tarifinės kvotos dydžio skaičiavimas
Metinis pareiškėjo poreikis:
Metinė ES gamyba:
Prašomos tarifinės kvotos dydis:
10. Specialiosios pastabos
 - i) nurodyti panašius muitų tarifo taikymo sustabdymo atvejus arba kvotas:
 - ii) nurodyti galiojančią privalomąją tarifinę informaciją:
 - iii) kitos pastabos:

PRAŠYMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO/TARIFINĖS KVOTOS (Nereikalingą išbraukti)

(Valstybė narė: _____)

III dalis

(tik Komisijai)

11. Prašymą pateikė:

Adresas:

Tel./Faks.:

El. paštas:

12. Numatomas metinis importas 20XX m. (pirmais prašomo galiojimo laikotarpio metais):

— vertė (EUR):

— kiekis (svorio ir papildomais mato vienetais, jei taikoma susijusiam KN kodui):

13. Esamas importas (20XX – 2 metai) (metais prieš metus iki prašymo pateikimo):

— vertė (EUR):

— kiekis (svorio ir papildomais mato vienetais, jei taikoma susijusiam KN kodui):

14. Prašymo pateikimo metu taikoma maito norma (įskaitant lengvatinius susitarimus, laisvosios prekybos susitarimus, jei tokių sudaryta dėl prašomų prekių kilmės):

Trečiosios šalies maito norma:

Ar taikoma lengvatinė maito norma: taip/ne (jei taip, nurodyti maito normą: ...)

15. Numatoma metinė nesurinktų muitų suma (EUR):

16. Prašomų prekių kilmė:

Ne ES gamintojo pavadinimas:

Šalis:

17. ES vartotojo pavadinimas ir adresas:

Adresas:

Tel./Faks.:

El. paštas:

18. Suinteresuotosios šalies deklaracija, kad importuojamoms prekėms netaikomas išimtinis prekybos susitarimas (pridėti papildomą lapą – žr. šio komunikato II priedą) (privaloma)

Priedai (prekių duomenų lapai, aiškinamieji informaciniai lapeliai, brošiūros ir kt.)

Puslapių skaičius:

Pastaba. Jeigu kuri nors II arba III dalyje pateikta informacija yra konfidenciali, reikia pridėti atskirus lapus, aiškiai pažymėtus „konfidencialu“. Tituliniame lape taip pat būtina nurodyti konfidencialumo lygį.

II PRIEDAS

Forma**IŠIMTINIO PREKYBOS SUSITARIMO NEBUVIMO DEKLARACIJA (*)**

Pavadinimas:

Adresas:

Tel./Faks.:

El. paštas:

Pasirašančiojo vardas, pavardė ir pareigos:

(Įmonės pavadinimas) vardu deklaruojau, kad toliau nurodytai (-oms) prekei (-ėms)

(prekės aprašymas (-ai))

netaikomas išimtinis prekybos susitarimas.

(Parašas, data)

(*) Išimtiniai prekybos susitarimai – bet kokie susitarimai, dėl kurių kitos įmonės (ne pareiškėjas) negali importuoti prašomos (-ų) prekės (-ių).

III PRIEDAS

Forma**PRAŠYMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO GALIOJIMO PRATĖSIMO**

(Valstybė narė:)

I dalis

(vieša)

Kombinuotosios nomenklatūros (KN) arba TARIC kodas:

Tikslus prekės aprašymas:

II dalis

Prašymas pateiktas (importuotojo/ES naudotojo pavadinimas ir adresas) vardu:

Prašymo pateikimo metu taikoma maito norma (įskaitant lengvatinius susitarimus, laisvosios prekybos susitarimus, jei tokių sudaryta dėl prašomų prekių kilmės):

Numatomas metinis importas 20XX m. (pirmais prašomo naujo galiojimo laikotarpio metais):

— vertė (EUR):

— kiekis (svorio ir papildomais mato vienetais, jei taikoma susijusiam KN kodui):

Numatoma metinė nesurinktų maitų suma (EUR):

IV PRIEDAS

Forma**PRIĖŠTARAVIMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO/TARIFINĖS KVOTOS PRAŠYMO**
(nereikalingą išbraukti)

(Valstybė narė: _____)

I dalis

Prašymo Nr.:

KN kodas:

Prekių aprašymas:

Darbinis Nr.

 Prekės šiuo metu gaminamos Sąjungoje arba Turkijoje ir jų galima įsigyti rinkoje. Sąjungoje arba Turkijoje šiuo metu galima įsigyti lygiaverčių prekių arba jų pakaitalų.

Paaškinimai (skirtumai; kodėl ir kaip galima pakeisti prašomą prekę):

Pridėti techninių duomenų lenteles, kurios pagrįstų siūlomo produkto pobūdį ir kokybę.

 Kita:

Siūlomas kompromisas (paaškinimai):

Pakeisti tarifine kvota:

Siūlomas kvotos dydis:

Dalinis muitų tarifo taikymo sustabdymas:

Siūloma maito norma:

Kiti pasiūlymai:

Pastabos:

ES arba Turkijos įmonė, šiuo metu gaminanti tokias pačias ar lygiavertes prekes arba jų pakaitalus

Įmonės pavadinimas:

Asmuo ryšiams:

Adresas:

Tel.:

Faks.:

El. paštas:

Gaminio prekės ženklas:

PRIĖŠTARAVIMAS DĖL MUITŲ TARIFO TAIKYMO SUSTABDYMO/TARIFINĖS KVOTOS PRAŠYMO
(nereikalingą išbraukti)

(Valstybė narė: _____)

II dalis

Gamybos pajėgumas (esamas rinkoje, pvz., nesuvaržytas įmonės vidaus išpareigojimais arba sutartimis):

Šiuo metu:

Per artimiausius 6 mėnesius:

V PRIEDAS

Prašymų dėl autonominių muitų tarifo sustabdymo ir kvotų tvarkymo tvarkaraštis

a) Nauji ir pakartotiniai prašymai

	Sausio mėn. ciklas	Liepos mėn. ciklas
Prašomo muitų tarifo sustabdymo arba kvotų įsigaliojimas	20xx 1 1	20xx 7 1
Prašymo pateikimo Komisijai terminas	20xx-1 3 15	20xx-1 9 15
Pirmas ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 4 20 ir 20xx-1 5 15	Tarp 20xx-1 10 20 ir 20xx-1 11 15
Antras ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 6 5 ir 20xx-1 6 15	Tarp 20xx-1 12 5 ir 20xx-1 12 20
Trečias ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 7 5 ir 20xx-1 7 15	Tarp 20xx 1 20 ir 20xx 1 30
Papildomas (neprivalomas) ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 9 1 ir 20xx-1 9 15	Tarp 20xx 2 15 ir 20xx 2 28
Rašytinių prieštaravimų dėl naujų prašymų pateikimo terminas	Antras ETKG posėdis	
Rašytinių prieštaravimų dėl galiojančių priemonių pateikimo terminas	Pirmas ETKG posėdis	

b) Galiojimo pratęsimo prašymai

Galiojančio muitų tarifo taikymo sustabdymo pratęsimo data	20xx 1 1
Prašymo pateikimo Komisijai terminas	20xx-1 4 15
Pirmas ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 4 20 ir 20xx-1 5 15
Antras ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 6 5 ir 20xx-1 6 15
Trečias ETKG prašymų svarstymo posėdis	Tarp 20xx-1 7 5 ir 20xx-1 7 15
Rašytinių prieštaravimų dėl galiojimo pratęsimo pateikimo terminas	Pirmas ETKG posėdis

IV

(Pranešimai)

EUROPOS SAJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

EUROPOS KOMISIJA

Euro kursas ⁽¹⁾

2011 m. gruodžio 12 d.

(2011/C 363/03)

1 euro =

Valiuta	Valiutos kursas	Valiuta	Valiutos kursas		
USD	JAV doleris	1,3251	AUD	Australijos doleris	1,3104
JPY	Japonijos jena	103,12	CAD	Kanados doleris	1,3576
DKK	Danijos krona	7,4361	HKD	Honkongo doleris	10,3109
GBP	Svaras sterlingas	0,84800	NZD	Naujosios Zelandijos doleris	1,7293
SEK	Švedijos krona	9,0525	SGD	Singapūro doleris	1,7193
CHF	Šveicarijos frankas	1,2349	KRW	Pietų Korėjos vonas	1 523,48
ISK	Islandijos krona		ZAR	Pietų Afrikos randas	10,9105
NOK	Norvegijos krona	7,7015	CNY	Kinijos ženminbi juanis	8,4284
BGN	Bulgarijos levas	1,9558	HRK	Kroatijos kuna	7,4975
CZK	Čekijos krona	25,578	IDR	Indonezijos rupija	11 987,73
HUF	Vengrijos forintas	305,16	MYR	Malaizijos ringitas	4,1946
LTL	Lietuvos litas	3,4528	PHP	Filipinų pesas	57,842
LVL	Latvijos latas	0,6979	RUB	Rusijos rublis	41,8289
PLN	Lenkijos zlotas	4,5395	THB	Tailando batas	41,277
RON	Rumunijos lėja	4,3491	BRL	Brazilijos realas	2,4068
TRY	Turkijos lira	2,4687	MXN	Meksikos pesas	18,2660
			INR	Indijos rupija	70,0470

⁽¹⁾ Šaltinis: valiutų perskaičiavimo kursai paskelbti ECB.

V

(Nuomonės)

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU BENDROS PREKYBOS POLITIKOS
ĮGYVENDINIMU

EUROPOS KOMISIJA

Pranešimas apie artėjančią tam tikrų antidempingo priemonių galiojimo pabaigą

(2011/C 363/04)

1. Kaip nustatyta 2009 m. lapkričio 30 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1225/2009 ⁽¹⁾ dėl apsaugos nuo importo dempingo kaina iš Europos bendrijos narėmis nesančių valstybių 11 straipsnio 2 dalyje, Europos Komisija praneša, kad, jeigu nebus inicijuota peržiūra pagal toliau nurodytą procedūrą, toliau minimos antidempingo priemonės nustos galioti lentelėje nurodytą dieną.

2. Procedūra

Sąjungos gamintojai gali pateikti rašytinį prašymą atlikti peržiūrą. Prašyme turi būti pateikta pakankamai įrodymų, kad pasibaigus priemonių galiojimui dempingas ir daroma žala veikiausiai tęstųsi arba pasikartotų.

Jeigu Komisija nuspręs peržiūrėti aptariamas priemones, importuotojams, eksportuotojams, eksportuojančios šalies atstovams ir Sąjungos gamintojams bus suteikta galimybė papildyti peržiūros prašyme išdėstytą informaciją, ją paneigti arba pateikti su ja susijusių pastabų.

3. Terminas

Bet kuriuo metu nuo šio pranešimo paskelbimo dienos, bet ne vėliau kaip likus trims mėnesiams iki lentelėje nurodytos dienos, Sąjungos gamintojai, remdamiesi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Europos Komisijos Prekybos generaliniam direktoratui (European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium) ⁽²⁾ gali pateikti rašytinį prašymą atlikti peržiūrą.

4. Šis pranešimas skelbiamas pagal Reglamento (EB) Nr. 1225/2009 11 straipsnio 2 dalį.

Produktas	Kilmės arba eksporto šalis (-ys)	Priemonės	Nuoroda	Galiojimo pabaiga ⁽¹⁾
Geležies arba plieno lynai ir kabeliai	Rusijos Federacija	Antidempingo muitas	Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1279/2007 (OL L 285, 2007 10 31, p. 1)	2012 11 1

⁽¹⁾ Priemonė nustoją galioti šioje skiltyje nurodytos dienos vidurnaktį.

⁽¹⁾ OL L 343, 2009 12 22, p. 51.

⁽²⁾ Faks. +32 22956505.

PROCEDŪROS, SUSIJUSIOS SU KONKURENCIJOS POLITIKOS ĮGYVENDINIMU

EUROPOS KOMISIJA

VALSTYBĖS PAGALBA – VOKIETIJA

Valstybės pagalba SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Pagalba BMW, Leipcigas

Kvietimas teikti pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį

(Tekstas svarbus EEE)

(2011/C 363/05)

2011 m. liepos 13 d. raštu, pateiktu originalo kalba po šios santraukos, Komisija pranešė Vokietijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl minėtos pagalbos.

Per vieną mėnesį nuo šios santraukos ir šio rašto paskelbimo dienos suinteresuotosios šalys gali pateikti savo pastabas apie pagalbą, dėl kurios Komisija pradeda tyrimo procedūrą, adresu:

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

Šios pastabos bus perduotos Vokietijai. Pastabas teikianti suinteresuotoji šalis gali pateikti pagrįstą raštišką prašymą neatskleisti jos tapatybės.

SANTRAUKOS TEKSTAS

PRIEMONĖS IR INVESTICINIO PROJEKTO APRAŠYMAS

2010 m. lapkričio 30 d. Vokietijos valdžios institucijos pranešė apie regioninę pagalbą įmonei BMW AG investicijoms Leipcige (Vokietija) vykdyti; pagal Vokietijos regioninės pagalbos žemėlapij Leipcigas yra remiama teritorija, kurioje regioninės pagalbos didelėms įmonėms standartinė riba pranešimo laikotarpiu – 30 proc. bendrojo subsidijos ekvivalento.

Projekto tikslas – išplėsti esamas gamybos patalpas; BMW ketina statyti naują gamyklą, kurioje bus gaminami elektromobiliai su angliaplastikio kėbulais, – tai anksčiau negamintas visiškai naujoviškas produktas. Investicijos susijusios su dviem mode-

liais: miesto automobiliu i3 (angl. *Mega City Vehicle*) ir sportiniu automobiliu i8. *Mega City Vehicle* (MCV) – elektrinė transporto priemonė su baterija (angl. *Battery Electric Vehicle*, BEV), t. y. varoma tik baterijoje sukaupta elektra. Sportinis automobilis – prie elektros tinklo jungiama hibridinė elektrinė transporto priemonė (angl. *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*, PHEV), kurioje be baterijos yra nedidelis, bet veiksmingas degimo variklis.

Investicijos pradėtos 2009 m., jas užbaigti planuojama 2013–2014 m. Projekto tinkamų finansuoti investicinių išlaidų grynoji dabartinė vertė – 368,01 mln. EUR. 46 mln. EUR siūlomos pagalbos sumos grynoji dabartinė vertė atitinka 12,5 % pagalbos intensyvumą, taigi taikytina 13,5 % pagalbos intensyvumo riba neviršijama.

PAGALBOS PRIEMONĖS SUDERINAMUMO VERTINIMAS

Pagalba atitinka visus regioninei pagalbai taikomus standartinius suderinamumo kriterijus

Tačiau pagal taikomas Nacionalinės regioninės pagalbos teikimo gaires⁽¹⁾ (toliau – RPG) Komisija dideliems investiciniams projektams skiriamą regioninę pagalbą, apie kurią pranešama atskirai, preliminaraus nagrinėjimo etape gali patvirtinti tik tuo atveju, jei tenkinami rinkos dalies ir pajėgumų padidėjimo nepakankamai gerai veikiančioje rinkoje kriterijai (68 punkto a ir b papunkčių kriterijai).

Vokietijos nuomone, remiantis RPG 65 išnaša, kurioje nustatyta išimtis naują produkto rinką sukuriantiems pagalbos gavėjams, investiciniam projektui, apie kurį pranešta, neturėtų būti taikomi RPG 68 punkto a ir b papunkčiuose išdėstyti kriterijai. Komisija sutinka, kad elektromobiliai su angliaplastikio kėbulais yra naujoviška transporto priemonė, tačiau BMW nėra nei vienintelė, nei pirmoji tokių transporto priemonių gamintoja, todėl Komisija abejoja, ar ši išnaša imonei BMW taikoma, ir ragina suinteresuotąsias šalis teikti pastabas dėl šio klausimo. Per preliminarų nagrinėjimą Komisija tikrino, ar tenkinami šie kriterijai, tačiau šį klausimą dar kartą svarstys per oficialų tyrimą.

Atitinkama produkto ir geografinė rinka pagal RPG 68 punkto a papunktį

Kadangi apie regioninę pagalbą naujoviškiems lengviesiems elektromobiliams su angliaplastikio kėbulais (elektrinėms transporto priemonėms su baterija ir prie elektros tinklo jungiamoms hibridinėms elektrinėms transporto priemonėms) Komisijai pranešama pirmą kartą, jai buvo labai sunku nustatyti atitinkamas produkto ir geografinę rinkas. Visų pirma ji negalėjo susidaryti galutinės nuomonės dėl to, ar elektromobilių rinka yra atskira produkto rinka, ar bendros lengvųjų automobilių rinkos dalis (neskiriant pagal varos rūšį). Viena vertus, Komisija pažymi, kad elektromobiliai su angliaplastikio kėbulais ir automobiliai su įprastais degimo varikliais ir metaliniais kėbulais pagal pasiūlą nėra pakeičiami, nes jie gaminami naudojant atskiras gamybos linijas, laikantis skirtingų gamybos ciklų ir taikant visiškai skirtingas technologijas. Be to, skiriasi elektromobilių rinkos ir automobilių su degimo varikliais rinkos tendencijos ir požymiai. Kita vertus, Komisija pastebi, jog nepaisant to, kad elektromobilių kainos yra gerokai didesnės, esama tam tikro paklausos pakeičiamumo.

Kita problema, kilusi Komisijai apibrėžiant atitinkamą produkto rinką, susijusi su elektromobilių priskyrimu atskiriems lengvųjų automobilių rinkos segmentams, anksčiau skirtiems automobiliams su degimo varikliais.

Siekdama apibrėžti atitinkamą geografinę rinką, Komisija išnagrinėjo elektrinių variklių ir degimo variklių rinkos požymius skirtumus ir pastebėjo, kad elektromobilių rinka greičiausiai yra didesnio masto nei EEE, tačiau prie galutinės nuomonės nepriėjo.

Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija ragina trečiąsias šalis pateikti pastabų šiais klausimais:

- a) atitinkamos produkto rinkos apibrėžtis: atskira elektromobilių rinka ar bendros lengvųjų automobilių rinkos dalis; atskira i8 tipo prie elektros tinklo jungiamų hibridinių elektrinių transporto priemonių rinka arba jų įtraukimas į elektromobilių rinką kartu su elektrinėmis transporto priemonėmis su baterija; elektromobilių priskyrimas automobiliams su degimo varikliais skirtiems segmentams arba pagrindas, kuriuo reikėtų remtis nustatant naujus elektromobilių rinkos segmentus;
- b) elektromobilių atitinkamos geografinės rinkos apibrėžtis, atsižvelgiant į prekybos srautus ir prekybos kliūtis, ypač palyginti su lengvaisiais automobiliais su degimo varikliais.

Rinkos dalies kriterijus pagal RPG 68 punkto a papunktį

Pagal šį kriterijų valstybės narės turi įrodyti, kad dideliame investiciniame projektui skiriamos pagalbos priemonės gavėjo atitinkamos produkto rinkos ir atitinkamos geografinės rinkos dalis neviršija 25 % prieš ir (arba) po investicijos.

Komisija negalėjo susidaryti galutinės nuomonės dėl atitinkamos produkto rinkos ir atitinkamos geografinės rinkos apibrėžties, todėl patikrino, ar rinkos dalies kriterijus tenkinamas visose galimose rinkose: apskritai visoje lengvųjų automobilių rinkoje (įskaitant elektrines transporto priemones su baterijomis ir prie elektros tinklo jungiamas hibridines elektrines transporto priemones), visos lengvųjų automobilių rinkos segmentuose B, C, D, F ir kartu C/D (nes remiantis *Global Insight* naudojama segmentų sistema MCV modelis pagal ilgį gali būti priskiriamas segmentams B ir C, pagal kainą – segmentui D, sportinio automobilio modelis – segmentui F), elektromobilių rinkoje (elektrinių transporto priemonių su baterijomis rinkoje ir prie elektros tinklo jungiamų hibridinių elektrinių transporto priemonių rinkoje kartu ir kiekvienoje iš jų atskirai), taip pat abiem geografinės rinkos atvejais – pasaulinio masto ir EEE masto. Daugiausia naudotasi Europos automobilių gamintojų asociacijos (angl. ACEA) pateiktais automobilių su degimo varikliais rinkos duomenimis ir *Deutsche Bank* ir *Boston Consulting Group* elektromobilių rinkos tyrimais. Komisija pažymi, kad elektromobilių rinkos prognozės iki maždaug 2015 m. yra gana konservatyvios – teigiama, kad 2015 m. elektromobilių rinka sudarys 1 % visos lengvųjų automobilių rinkos, ir ragina suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų apie galimą rinkos raidą.

Remiantis turimais duomenimis, BMW dalis viršija 25 % kai kuriose galimose rinkose, todėl Komisija, kaip nurodyta RPG 68 punkte, negali priimti sprendimo dėl priemonės suderinamumo preliminaraus nagrinėjimo etape ir turi pradėti oficialų tyrimą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį. Ji ragina suinteresuotąsias šalis teikti pastabas.

⁽¹⁾ OL C 54, 2006 3 4, p. 13.

Jei atsižvelgusi į pastabas, pateiktas paskelbus sprendimą pradėti oficialų tyrimą, Komisija negalės priėti prie neabejotinos išvados, kad remiantis RPG 65 išnašos nuostatomis pagalbai gali būti netaikomi RPG 68 punkte nustatyti kriterijai arba kad 68 punkto a ir b papunkčiuose nustatyti kriterijai yra tenkinami, remdamasi Komisijos komunikatu dėl regioninės pagalbos dideliems investicijų projektams nuodugnaus vertinimo kriterijų ⁽²⁾ ji atliks nuodugnų investicinio projekto vertinimą.

Valstybė narė ir suinteresuotosios šalys raginamos savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti visą informaciją, būtiną šiam nuodugniam vertinimui atlikti, ir kitą reikšmingą informaciją ir dokumentus, kaip nurodyta minėtame Nuodugnaus vertinimo komunikate.

RAŠTO TEKSTAS

„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 Fördergebetskarte 2007-2013 ⁽⁴⁾ ein regionaler Beihilfehöchstsatz (ohne Aufschläge) von 30 %, ausgedrückt als Bruttosubventionsäquivalent (BSÄ).

2.2 Beihilfeempfänger

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

Tabella: Umsatz der BMW Group in Mio. EUR

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

Tabella: Anzahl der Beschäftigten jeweils zum Stichtag 31. Dezember

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

⁽²⁾ Komisijos komunikatas dėl regioninės pagalbos dideliems investicijų projektams nuodugnaus vertinimo kriterijų (OL C 223, 2009 9 16, p. 3).

⁽³⁾ ABL C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

2.3 Das Investitionsvorhaben

2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

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

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

^(*) Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

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

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

2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

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

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

2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

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

2.6 Die Beihilfemaßnahme

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

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

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

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

2.7 Anreizeffekt

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

2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

3. 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 Elektro-Sportwagen i8, der zusätzlich zur Autobatterie auch einen kleinen, effizienten Verbrennungsmotor besitzt (PHEV). Es werden keine getrennten Zwischenprodukte erzeugt und auf dem Markt verkauft.

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

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

3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

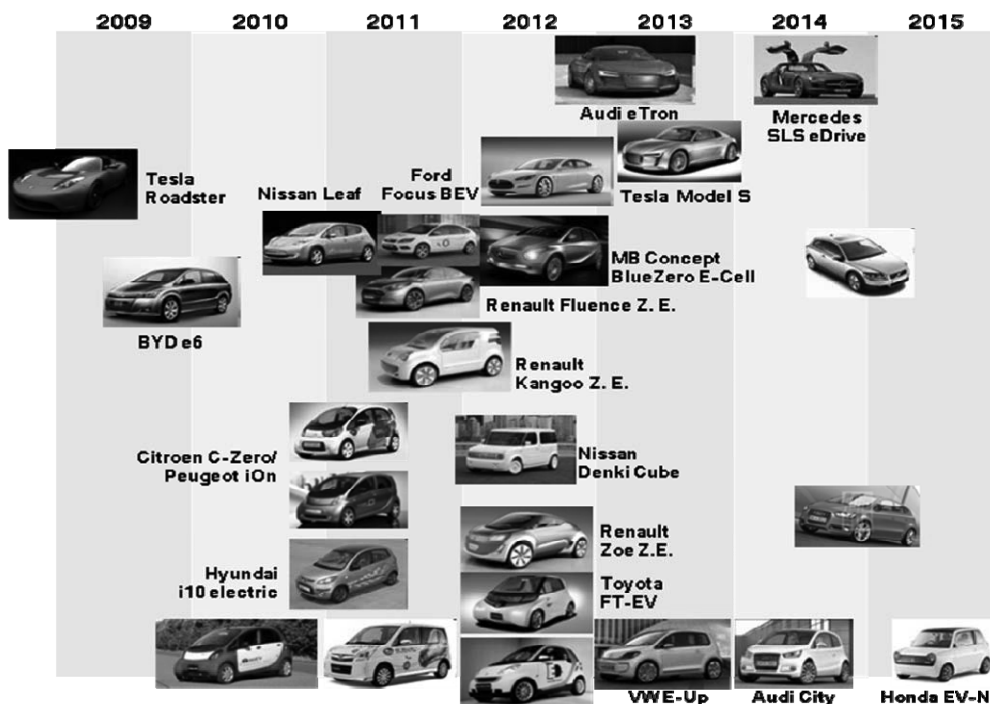
64. Das zentrale Problem bei der Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes besteht darin, ob Elektrofahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder Hybridfahrzeuge mit der Spezifikation des i8, deren Karosserie in beiden Fällen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht, im Jahr 2015 einen untrennbaren Bestandteil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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

KITI AKTAI

EUROPOS KOMISIJA

**Pranešimas pagal Tarybos reglamento (EB) Nr. 732/2008 10 straipsnio 3 dalies c punktą
Šalys, kurioms nuo 2012 m. sausio 1 d. taikoma speciali tvaraus vystymosi ir gero valdymo
priemonė**

(2011/C 363/06)

2008 m. liepos 22 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 732/2008 dėl bendrųjų tarifų lengvatų sistemos taikymo nuo 2009 m. sausio 1 d.⁽¹⁾ (toliau – Reglamentas), kurio taikymas išplėstas Reglamentu (ES) Nr. 512/2011⁽²⁾, yra numatyta speciali tvaraus vystymosi ir gero valdymo skatinamoji priemonė (toliau – BLS+). Reglamento 9 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktyje yra numatyta galimybė nuo 2012 m. sausio 1 d. taikyti BLS+ besivystančioms šalims, kurios prašymą tuo tikslu pateikė iki 2011 m. spalio 31 d.

Žaliojo Kyšulio Respublikos prašymą nuo 2012 m. sausio 1 d. taikyti specialią tvaraus vystymosi ir gero valdymo skatinamąją priemonę Komisija gavo iki 2011 m. spalio 31 d. Vadovaudamasi Reglamento 10 straipsnio 1 dalimi, Komisija jį išnagrinėjo ir 2011 m. gruodžio 9 d. priėmė Komisijos įgyvendinimo sprendimą 2011/830 dėl lengvatas gaunančių šalių, kurioms nuo 2012 m. sausio 1 d. galima taikyti specialią tvaraus vystymosi ir gero valdymo skatinamąją priemonę, kaip nustatyta Tarybos reglamente (EB) Nr. 732/2008⁽³⁾, kuriuo Žaliojo Kyšulio Respublikai nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. arba iki paskesniame reglamente nustatytos datos, atsižvelgiant į tai, kuri data ankstesnė, taikoma BLS+ priemonė.

Remiantis Reglamento 9 straipsnio 3 dalimi, šalys, kurioms pagal 2008 m. gruodžio 9 d. Komisijos sprendimą 2008/938/EB dėl lengvatas gaunančių šalių, kurioms galima taikyti specialią tvaraus vystymosi ir gero valdymo skatinamąją priemonę nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d., sąrašo⁽⁴⁾, iš dalies pakeistą Komisijos sprendimu 2009/454/EB⁽⁵⁾, ir 2010 m. birželio 9 d. Komisijos sprendimą 2010/318/ES dėl lengvatas gaunančių šalių, kurioms nuo 2010 m. liepos 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d. galima taikyti specialią tvaraus vystymosi ir gero valdymo skatinamąją priemonę⁽⁶⁾, taikyta BLS+, neprašytos pakartotinai pateikti prašymą dėl BLS+ pagal 9 straipsnio 1 dalies a punkto iii papunktį ir šioms šalims toliau taikoma BLS+.

⁽¹⁾ OL L 211, 2008 8 6, p. 1.

⁽²⁾ 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 512/2011, kuriuo iš dalies keičiamas 2008 m. liepos 22 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 732/2008 dėl bendrųjų tarifų lengvatų sistemos taikymo nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d., (OL L 145, 2011 5 31, p. 28).

⁽³⁾ OL L 329, 2011 12 13, p. 19.

⁽⁴⁾ OL L 334, 2008 12 12, p. 90.

⁽⁵⁾ OL L 149, 2009 6 12, p. 78.

⁽⁶⁾ OL L 142, 2010 6 10, p. 10.

2011 m. prenumeratos kainos (be PVM, įskaitant paprastosios siuntos išlaidas)

<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 100 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, spausdintinė versija ir metinis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	1 200 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L serija, tik spausdintinė versija	22 oficialiosiomis ES kalbomis	770 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , L ir C serijos, mėnesinis kaupiamasis skaitmeninis diskas	22 oficialiosiomis ES kalbomis	400 EUR per metus
Oficialiojo leidinio priedas, S serija (Konkursai ir viešieji pirkimai), skaitmeninis diskas, leidžiamas vieną kartą per savaitę	daugiakalbis: 23 oficialiosiomis ES kalbomis	300 EUR per metus
<i>ES oficialusis leidinys</i> , C serija. Konkursai	konkursų kalbomis	50 EUR per metus

Europos Sąjungos oficialųjį leidinį, leidžiamą oficialiosiomis Europos Sąjungos kalbomis, galima prenumeruoti bet kuria iš 22 kalbų. Jį sudaro L (teisės aktai) ir C (informacija ir pranešimai) serijos.

Kiekviena kalba leidžiamas leidinys prenumeruojamas atskirai.

Oficialieji leidiniai airių kalba parduodami atskirai, remiantis 2005 m. birželio 18 d. Oficialiajame leidinyje L 156 paskelbtu Tarybos reglamentu (EB) Nr. 920/2005, nurodančiu, kad Europos Sąjungos institucijos laikinai neįpareigojamos rengti ir skelbti visų aktų airių kalba.

Oficialiojo leidinio priedas (S serija. Konkursai ir viešieji pirkimai) skelbiamas viename daugiakalbiame skaitmeniniame diske visomis 23 oficialiosiomis kalbomis.

Pateikę paprastą prašymą *Europos Sąjungos oficialiojo leidinio* prenumeratoriai gali gauti įvairius Oficialiojo leidinio priedus. Apie priedų išleidimą prenumeratoriai informuojami pranešime skaitytojui, kuris skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pardavimas ir prenumerata

Įvairių mokamų leidinių, tokių kaip *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*, galima užsiprenumeruoti mūsų pardavimo biuruose. Pardavimo biurų sąrašą galima rasti internete adresu

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) – tai tiesioginė ir nemokama prieiga prie Europos Sąjungos teisės aktų. Šiame tinklalapyje galima skaityti *Europos Sąjungos oficialųjį leidinį*, susipažinti su sutartimis, teisės aktais, precedentine teise bei parengiamaisiais teisės aktais.

Išsamesnės informacijos apie Europos Sąjungą rasite <http://europa.eu>



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT