

# Dziennik Urzędowy

## Unii Europejskiej

C 363



Wydanie polskie

### Informacje i zawiadomienia

Tom 54

13 grudnia 2011

<u>Powiadomienie nr</u>	Spis treści	Strona
	I <i>Rezolucje, zalecenia i opinie</i>	
	OPINIE	
	<b>Europejski Inspektor Ochrony Danych</b>	
2011/C 363/01	Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie egzekwowania przepisów celnych w zakresie praw własności intelektualnej .....	1
<hr/>		
	II <i>Komunikaty</i>	
	KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ	
	<b>Komisja Europejska</b>	
2011/C 363/02	Komunikat Komisji dotyczący autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych .....	6

PL

Cena:  
3 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

IV *Informacje*

## INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

**Komisja Europejska**

2011/C 363/03	Kursy walutowe euro .....	18
---------------	---------------------------	----

---

V *Ogłoszenia*

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ WSPÓLNEJ POLITYKI HANDLOWEJ

**Komisja Europejska**

2011/C 363/04	Zawiadomienie o zbliżającym się wygaśnięciu niektórych środków antydumpingowych .....	19
---------------	---	----

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

**Komisja Europejska**

2011/C 363/05	Pomoc państwa – Niemcy – Pomoc państwa SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Pomoc na rzecz BMW Leipzig – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu TFUE <sup>(1)</sup> .....	20
---------------	---	----

## INNE AKTY

**Komisja Europejska**

2011/C 363/06	Ogłoszenie informacyjne na podstawie art. 10 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Rady (WE) nr 732/2008 – Państwa korzystające ze szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów od dnia 1 stycznia 2012 r.....	34
---------------	--	----



---

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG

## I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

## OPINIE

## EUROPEJSKI INSPEKTOR OCHRONY DANYCH

**Opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie egzekwowania przepisów celnych w zakresie praw własności intelektualnej**

(2011/C 363/01)

EUROPEJSKI INSPEKTOR OCHRONY DANYCH,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 16,

uwzględniając Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności jej art. 7 i 8,

uwzględniając dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(1)</sup>,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych<sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 28 ust. 2,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ OPINIĘ:

### 1. WPROWADZENIE

1. W dniu 24 maja 2011 r. Komisja przyjęła wniosek – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie egzekwowania przepisów celnych w zakresie praw własności intelektualnej (zwany dalej „Wnioskiem”).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31 (zwana dalej „dyrektywą 95/46/WE”).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

### 1.1. Konsultacja z EIOD

2. Wniosek został przesłany EIOD przez Komisję w dniu 27 maja 2011 r. EIOD uznaje ten komunikat za wniosek o wydanie opinii na użytek instytucji i organów wspólnotowych w trybie art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 45/2001”). Uprzednio<sup>(3)</sup>, przed przyjęciem Wniosku, Komisja umożliwiła EIOD przedstawienie nieformalnych uwag. EIOD wyraża zadowolenie z przebiegu tego procesu, który umożliwił udoskonalenie tekstu pod względem ochrony danych już na wczesnym etapie. Niektóre z tych uwag zostały uwzględnione w treści Wniosku. EIOD z uznaniem przyjmuje odniesienie do obecnej konsultacji w preambule Wniosku.

3. Niezależnie od powyższego, EIOD pragnie wskazać niektóre aspekty tekstu, które mogłyby zostać ulepszone pod względem ochrony danych.

### 1.2. Ogólny kontekst

4. We Wniosku określono warunki i procedury dotyczące działań organów celnych w przypadkach, gdy towary podejrzane o naruszenie prawa własności intelektualnej podlegają lub powinny podlegać nadzorowi celnemu na obszarze Unii Europejskiej. Ma to na celu usprawnienie ram prawnych ustanowionych przez rozporządzenie (WE) nr 1383/2003<sup>(4)</sup>, które Wniosek ma zastąpić.

<sup>(3)</sup> W kwietniu 2011 r.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1383/2003 z dnia 22 lipca 2003 r. dotyczące działań organów celnych skierowanych przeciwko towarom podejrzanym o naruszenie niektórych praw własności intelektualnej oraz środków podejmowanych w odniesieniu do towarów, co do których stwierdzono, że naruszyły takie prawa, Dz.U. L 196 z 2.8.2003, s. 7.

5. W szczególności Wniosek ustanawia procedurę, na podstawie której właściciele praw mogą występować do służb celnych państwa członkowskiego o podjęcie działań na terenie takiego państwa członkowskiego („wniosek krajowy”) lub do służb większej liczby państw członkowskich o podjęcie działania na terenie poszczególnych państw członkowskich („wniosek unijny”). W tym kontekście „podjęcie działania” oznacza zawieszenie zwolnienia towarów lub organizację ich zatrzymania przez organy celne. Wniosek ustanawia również proces, zgodnie z którym właściwe służby celne podejmują decyzję w sprawie wniosku, działań, które powinny zostać podjęte przez organy (lub urzędy) celne<sup>(5)</sup> (tj. zawieszenie zwolnienia, zatrzymanie lub zniszczenie towarów), oraz pokrewnych praw i obowiązków.
6. W tym kontekście odbywa się różnego rodzaju przetwarzanie danych osobowych: kiedy właściciel praw występuje z wnioskiem do organu celnego<sup>(6)</sup> (art. 6), kiedy wniosek zostaje przekazany do Komisji (art. 31), kiedy decyzja organów celnych zostaje przekazana do poszczególnych właściwych urzędów celnych (art. 13 ust. 1) oraz, w przypadku wniosku unijnego, do organów celnych innych państw członkowskich (art. 13 ust. 2).
7. Przetwarzanie danych wynikające z projektu rozporządzenia dotyczy nie tylko danych osobowych posiadacza praw w kontekście obiegu wniosków i decyzji pomiędzy posiadaczami praw a organami celnymi, pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy państwami członkowskimi a Komisją. Na przykład zgodnie z art. 18 ust. 3 organy celne udostępniają posiadaczowi decyzji na żądanie nazwy lub imiona i nazwiska oraz adresy nadawcy, odbiorcy, zgłaszającego lub posiadacza<sup>(7)</sup> towarów, a także inne informacje związane z takimi towarami. W przedmiotowym przypadku ma zatem miejsce przetwarzanie danych osobowych innych osób, których dane dotyczą (nadawcą, odbiorcą i posiadaczem towarów może być osoba fizyczna lub prawna), oraz ich przesyłanie posiadaczowi praw na żądanie przez krajowe organy celne.
8. W świetle obowiązującego obecnie rozporządzenia wykonawczego Komisji (WE) nr 1891/2004<sup>(8)</sup> – zawierającego formularz wniosku do użytku posiadaczy praw – wydaje się, choć w treści samego Wniosku nie zostało to wyraźnie sformułowane, że procedury ustanowione przez Wniosek obejmowałyby przetwarzanie danych na temat przypadków podejrzenia naruszenia praw własności intelektualnej przez niektóre osoby fizyczne lub prawne<sup>(9)</sup>. EIOD podkreśla, iż dane dotyczące przypadków podejrzenia popełnienia przestępstwa uznaje się za dane szczególnie chronione, których przetwarzanie wymaga konkretnych zabezpieczeń (art. 8 ust. 5 dyrektywy 95/46/WE i art. 10 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 45/2001).
9. Ponadto Komisja odpowiada za przechowywanie wniosków posiadaczy praw o podjęcie działań w centralnej bazie danych (która ma nazywać się „COPIS”), będącej nadal w przygotowaniu. COPIS byłaby scentralizowaną platformą wymiany informacji dla operacji celnych w zakresie wszelkich towarów naruszających prawa własności intelektualnej. Wszelka wymiana danych na temat decyzji, dokumentów towarzyszących i powiadomień pomiędzy organami celnymi państw członkowskich odbywać się będzie za pośrednictwem COPIS (art. 31 ust. 3).

## 2. ANALIZA WNIOSKU

### 2.1. Odniesienie do dyrektywy 95/46/WE

10. EIOD z uznaniem przyjmuje fakt, iż w projekcie rozporządzenia (art. 32, motyw 21) w artykule ogólnego zastosowania wyraźnie wspomniano o konieczności zgodności przetwarzania danych osobowych z rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 – w przypadku Komisji, oraz z dyrektywą 95/46/WE – w przypadku właściwych organów państw członkowskich.
11. Cytowany przepis uznaje również w sposób wyraźny nadzorczą rolę EIOD w związku z przetwarzaniem danych przez Komisję na mocy rozporządzenia (WE) nr 45/2001. EIOD pragnie podkreślić błędne odniesienie w art. 32 „[...] i pod nadzorem niezależnego organu władzy publicznej, o którym mowa w art. 28 tej dyrektywy” – tekst powinien dotyczyć art. 28 dyrektywy 95/46/WE.

### 2.2. Akty wykonawcze

12. Zgodnie z Wnioskiem Komisja uprawniona jest do przyjmowania aktów wykonawczych w celu określenia formularza wniosku składanego przez posiadaczy praw (art.

<sup>(5)</sup> Służby celne są to urzędy centralne, które w każdym państwie członkowskim mogą przyjmować formalne wnioski posiadaczy praw, natomiast organy lub urzędy celne są to operacyjne podmioty zależne, które faktycznie przeprowadzają kontrole celne towarów wprowadzanych na obszar Unii Europejskiej.

<sup>(6)</sup> Formularz wniosku musi zawierać m.in. dane dotyczące wnioskodawcy (art. 6 ust. 3 lit. a)), pełnomocnictwa osoby fizycznej lub prawnej reprezentującej wnioskodawcę (art. 6 ust. 3 lit. d)), nazwisko(-a) i adres(-y) przedstawiciela(-i) wnioskodawcy zajmującego(-ych) się kwestiami prawnymi i technicznymi (art. 6 ust. 3 lit. j)).

<sup>(7)</sup> Nadawca i odbiorca to dwie strony typowej umowy przesyłki: nadawca przekazuje towary odbiorcy, który obejmuje je w posiadanie i sprzedaje zgodnie z poleceniem nadawcy. „Zgłaszający” to osoba dokonująca zgłoszenia celnego we własnym imieniu lub osoba, w której imieniu zostaje dokonane takie zgłoszenie. „Posiadacz” to osoba będąca właścicielem towarów lub posiadająca podobne prawo dysponowania nimi bądź posiadająca nad nimi fizyczną kontrolę.

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1891/2004 z dnia 21 października 2004 r. ustalające przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1383/2003 dotyczącego działań organów celnych skierowanych przeciwko towarom podejrzanym o naruszenie niektórych praw własności intelektualnej oraz środków podejmowanych w odniesieniu do towarów, co do których stwierdzono, że naruszyły takie prawa, Dz.U. L 328 z 30.10.2004, s. 16.

<sup>(9)</sup> Zob. rozporządzenie (WE) nr 1891/2004, załącznik I, pkt 9: „Załączam szczegółowe informacje dotyczące rodzaju lub mechanizmu oszustwa”, w tym dokumenty lub zdjęcia.

- 6 ust. 3)<sup>(10)</sup>. Odnosny artykuł zawiera już jednak wykaz wymaganych informacji, które musi przedstawić wnioskodawca, łącznie z danymi osobowymi wnioskodawcy. Określając istotną treść wniosku, art. 6 ust. 3 powinien również zobowiązywać organy celne do udostępnienia informacji wnioskodawcy i ewentualnie każdej innej osobie, której dane dotyczą (np. nadawcy, odbiorcy lub posiadaczowi towarów), zgodnie z przepisami krajowymi wdrażającymi art. 10 dyrektywy 95/46/WE. Jednocześnie wniosek powinien uwzględniać podobne informacje udostępniane osobie, której dane dotyczą, dla celów przetwarzania przez Komisję zgodnie z art. 11 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 (dla celów operacji przechowywania i przetwarzania w COPIS).
13. W związku z powyższym EIOD zaleca uwzględnienie w wykazie informacji udostępnianych wnioskodawcy, określonym przez art. 6 ust. 3, również informacji udostępnianych osobie, której dane dotyczą, zgodnie z art. 10 dyrektywy 95/46/WE i art. 11 rozporządzenia (WE) nr 45/2001.
14. Ponadto EIOD prosi Komisję o skonsultowanie się z nim, w ramach wykonywania uprawnień wykonawczych, tak aby nowe wzory formularzy wniosków (krajowych lub unijnych) były „zgodne z polityką ochrony danych”.

### 2.3. Jakość danych

15. EIOD z uznaniem przyjmuje fakt, iż art. 6 ust. 3 lit. l) wprowadza wymóg przekazywania i aktualizowania przez wnioskodawców wszelkich dostępnych informacji w celu umożliwienia organom celnym analizy i oceny ryzyka naruszenia praw własności intelektualnej. Wymóg ten wdraża jedną z zasad jakości danych, zgodnie z którą dane osobowe powinny być „poprawne oraz, w razie konieczności, aktualizowane” (dyr. 95/46/WE, art. 6 lit. d)). EIOD z uznaniem przyjmuje również fakt, iż ta sama zasada jest wdrażana także w art. 11 ust. 3, który zobowiązuje „posiadacza decyzji” do informowania właściwych służb celnych, które podjęły decyzję, o wszelkich zmianach dotyczących informacji przedstawionych we wniosku.
16. Artykuły 10 i 11 dotyczą okresu ważności decyzji. Decyzja organów celnych posiada ograniczony okres ważności, w trakcie którego organy celne mają podjąć działanie. Okres taki może zostać przedłużony. EIOD pragnie podkreślić, iż wniosek składany przez posiadacza praw (w szczególności

gólności zawarte w nim dane osobowe) nie powinien być przechowywany lub zachowywany przez krajowe organy celne i w bazie danych COPIS po dacie, w której upływa okres ważności decyzji. Zasada taka wynika z art. 4 ust. 1 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 45/2001 oraz z analogicznego art. 6 ust. 1 lit. e) dyrektywy 95/46/WE<sup>(11)</sup>.

17. Obecne rozporządzenie wykonawcze<sup>(12)</sup> stanowi (art. 3 ust. 3), że formularze wniosków są przechowywane przez organy celne „co najmniej przez rok od upływu ich prawnej ważności”. Wydaje się, że przepis ten nie jest w pełni zgodny z zasadami, o których mowa powyżej.
18. W związku z powyższym EIOD proponuje wprowadzenie do Wniosku przepisu określającego ograniczenie możliwości przechowywania danych osobowych połączone z długością okresu ważności decyzji. Należy unikać przedłużania okresu przechowywania, a w przypadkach, gdy przedłużenie takie jest uzasadnione, powinno ono spełniać zasady konieczności i proporcjonalności w odniesieniu do celu, który musi zostać uzasadniony. Wprowadzenie do Wniosku przepisu, który miałby zastosowanie w jednakowym stopniu do wszystkich państw członkowskich i do Komisji, zagwarantowałoby uproszczenie, pewność prawa i skuteczność ze względu na wyeliminowanie sprzecznych interpretacji.
19. EIOD z uznaniem przyjmuje fakt, że art. 19 (Dozwolone wykorzystanie określonych informacji przez posiadacza decyzji) w oczywisty sposób przywołuje zasadę celowości, ograniczając możliwość wykorzystania przez posiadacza decyzji m.in. danych osobowych nadawcy i odbiorcy udostępnionych mu przez organy celne zgodnie z art. 18 ust. 3<sup>(13)</sup>. Dane mogą być wykorzystywane wyłącznie w celu wszczęcia postępowania dla ustalenia ewentualnego naruszenia praw własności intelektualnej posiadacza decyzji lub dochodzenia odszkodowania w przypadku, gdy towary zostają zniszczone, na podstawie procedury przewidzianej w projekcie rozporządzenia i zgodnie z prawem państwa członkowskiego, w którym ujawniono towary. Jeśli uwzględni się fakt, że dane mogą również zawierać informacje dotyczące przypadków podejrzenia popełnienia przestępstwa, takie ograniczenie jest zabezpieczeniem przed niewłaściwym wykorzystaniem tego rodzaju danych szczególnie chronionych. Przepis ten został również wzmocniony przez art. 15, który przewiduje podjęcie środków administracyjnych w stosunku do posiadacza praw w przypadku niewłaściwego wykorzystania informacji,

<sup>(10)</sup> Obecnie rozporządzenie Komisji (WE) nr 1891/2004 wdraża rozporządzenie (WE) nr 1383/2003, zawierające m.in. wzory formularzy wniosków krajowych i wspólnotowych oraz instrukcje dotyczące sposobu wypełnienia formularza (rozporządzenie Komisji (WE) nr 1891/2004 z dnia 21 października 2004 r. ustalające przepisy wykonawcze do rozporządzenia Rady (WE) nr 1383/2003 dotyczącego działań organów celnych skierowanych przeciwko towarom podejrzanym o naruszenie niektórych praw własności intelektualnej oraz środków podejmowanych w odniesieniu do towarów, co do których stwierdzono, że naruszyły takie prawa, Dz.U. L 328 z 30.10.2004, s. 16).

<sup>(11)</sup> Dane osobowe muszą być „przechowywane w formie umożliwiającej identyfikację osób, których dane dotyczą, przez czas nie dłuższy niż jest to konieczne do celów, dla których dane zostały zgromadzone lub dla których są dalej przetwarzane [...]”.

<sup>(12)</sup> Porównaj: przypis 8.

<sup>(13)</sup> Cytowany przepis jest zgodny z treścią art. 57 (część III, sekcja IV) porozumienia TRIPS, [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/trips\\_e/t\\_agm4\\_e.htm#2](http://www.wto.org/english/tratop_e/trips_e/t_agm4_e.htm#2)



wykraczającego poza cele określone w art. 19. Połączenie tych dwóch artykułów to dowód na to, że zasada celowości została przez Komisję potraktowana ze szczególną uwagą.

#### 2.4. Centralna baza danych

20. We Wniosku wskazano (art. 31 ust. 3), iż wszystkie wnioski o podjęcie działania, decyzje uwzględniające wnioski, decyzje w sprawie przedłużenia okresu ważności decyzji oraz zawieszenia decyzji uwzględniającej wniosek, łącznie z danymi osobowymi, przechowywane są w centralnej bazie danych Komisji (COPIS).
21. COPIS ma być zatem nową bazą danych, której zasadniczym celem będzie zastąpienie wymiany odpowiednich dokumentów pomiędzy organami celnymi państw członkowskich cyfrowym systemem repozytoryjno-przesyłowym. Będzie nim zarządzać Komisja, a w szczególności DG TAXAUD.
22. Podstawą prawną dla wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi a Komisją było dotychczas rozporządzenie (WE) nr 1383/2003<sup>(14)</sup> i rozporządzenie wykonawcze Komisji (WE) nr 1891/2004<sup>(15)</sup>. W przypadku rozporządzenia (WE) nr 1383/2003, art. 5 dopuszcza składanie wniosków do państw członkowskich w formie elektronicznej, lecz nie wspomina o scentralizowanej bazie danych. Zgodnie z art. 22 państwa członkowskie przekazują odpowiednie informacje „dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia” Komisji, a Komisja przekazuje takie informacje innym państwom członkowskim. W przypadku rozporządzenia wykonawczego, motyw 9 stanowi, iż należy określić sposoby wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi a Komisją, aby umożliwić tej ostatniej śledzenie stosowania rozporządzenia i sporządzanie sprawozdań na ten temat. Zgodnie z art. 8 państwa członkowskie przesyłają Komisji okresowo listę zbiorczą wniosków pisemnych oraz podjętych w ich następstwie działań organów celnych, z uwzględnieniem danych osobowych właścicieli praw, rodzaju praw i odnośnych produktów.
23. W ramach określania treści formularza wniosku nowy tekst Wniosku (art. 6 ust. 4) wprowadza wymóg, iż w sytuacji, gdy dostępne są systemy komputerowe lub elektroniczne, wnioski należy składać w formie elektronicznej. Ponadto zgodnie z art. 31 wnioski kierowane do krajowych organów celnych są notyfikowane Komisji, która „przechowuje je w centralnej bazie danych”. Wydaje się zatem, że podstawa prawna dla utworzenia bazy danych COPIS jest ograniczona do przepisów nowego art. 6 ust. 4 w połączeniu z nowym art. 31.
24. Na tej podstawie prawnej Komisja opracowuje strukturę i zawartość COPIS. Na tym etapie brak jest jednak jakichkolwiek dalszych szczegółowych przepisów prawnych przyjętych w trybie zwykłej procedury ustawodawczej, w których określono by cel i właściwości COPIS. Jest to szczególnie niepokojące z punktu widzenia EIOD. Dane osobowe osób fizycznych (nazwiska, adresy i inne dane kontaktowe, a także powiązane informacje na temat przypadków podejrzenia popełnienia przestępstwa) będą przedmiotem intensywnej wymiany pomiędzy Komisją a państwami członkowskimi, i będą przechowywane w bazie danych przez czas nieokreślony – a mimo to brakuje tekstu prawnego, na podstawie którego osoba fizyczna mogłaby sprawdzić legalność takiego przetwarzania. Ponadto nie zostały wyraźnie określone szczególnie uprawnienia w zakresie dostępu i zarządzania dotyczące poszczególnych operacji przetwarzania.
25. Jak podkreśla EIOD w poprzednich przypadkach<sup>(16)</sup>, podstawa prawna dla instrumentów ograniczających prawo podstawowe do ochrony danych osobowych, uznane w art. 8 Karty praw podstawowych Unii i orzecznictwo oparte na art. 8 europejskiej konwencji praw człowieka, a także w art. 16 TFUE, musi zostać określona w instrumencie prawnym opartym na traktatach i takim, na który można powołać się w sądzie. Jest to niezbędne w celu zagwarantowania osobie, której dane dotyczą pewności prawa, ponieważ osoba ta musi mieć możliwość postępowania na podstawie jasnych zasad i powołania się na nie w sądzie.
26. Wobec powyższego EIOD wzywa Komisję do wyjaśnienia podstawy prawnej bazy danych COPIS poprzez wprowadzenie bardziej szczegółowego przepisu w ramach instrumentu przyjętego zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą wynikającą z TFUE. Przepis taki musi być zgodny z wymogami rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i, w odpowiednim przypadku, dyrektywy 95/46/WE. Przepisy ustanawiające bazę danych obejmującą mechanizm elektronicznej wymiany muszą w szczególności: (i) określać cel operacji przetwarzania i ustalać, które zastosowania spełniają kryteria zgodności; (ii) określać, które podmioty (organy celne, Komisja) będą miały dostęp do określonych danych przechowywanych w bazie danych i możliwość ich modyfikacji; (iii) zapewniać prawo dostępu i informacje wszystkim osobom, których dane dotyczą, których dane osobowe mogą być przechowywane lub wymieniane; (iv) określać okres przechowywania danych osobowych i ograniczać go do minimum niezbędnego dla realizacji takiego celu. Ponadto EIOD podkreśla, że również następujące elementy bazy danych powinny zostać określone w głównym akcie ustawodawczym: podmiot, który

<sup>(14)</sup> Porównaj: przypis 4.

<sup>(15)</sup> Porównaj: przypis 8.

<sup>(16)</sup> Zob. opinia Europejskiego Inspektora Ochrony Danych dotycząca decyzji Komisji z dnia 12 grudnia 2007 r. w sprawie wdrożenia systemu wymiany informacji rynku wewnętrznego (IMI) pod względem ochrony danych osobowych (2008/49/WE), Dz.U. C 270 z 25.10.2008, s. 1.

będzie administrował i zarządzał bazą danych oraz podmiot odpowiedzialny za bezpieczeństwo procesu przetwarzania danych znajdujących się w bazie.

27. EIOD proponuje, by w samym przedmiotowym Wniosku uwzględnić nowy artykuł, w którym w sposób wyraźny zostaną określone powyższe główne elementy. Ewentualnie w tekście Wniosku można uwzględnić przepis przewidujący przyjęcie odrębnego aktu ustawodawczego zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, w sprawie którego Komisja powinna zostać zobowiązana do przedstawienia wniosku.
28. Przyjmowane środki wykonawcze w każdym przypadku powinny szczegółowo określać funkcjonalne i techniczne właściwości bazy danych.
29. Ponadto, choć na tym etapie we Wniosku nie przewiduje się interoperacyjności z innymi bazami danych zarządzanymi przez Komisję lub inne organy, EIOD podkreśla, iż wprowadzenie jakiegokolwiek rodzaju takiej interoperacyjności lub wymiany musi przede wszystkim spełniać zasadę celowości – dane powinny być wykorzystywane w celu, w którym utworzono bazę danych, i nie należy zezwalać na żadną dalszą wymianę ani połączenia międzysystemowe, które wykraczają poza ten cel. Aspekt ten należy dodatkowo wzmocnić, zapewniając specjalną podstawę prawną opartą na traktatach unijnych.
30. EIOD wyraża gotowość do wzięcia udziału w procesie, który w efekcie końcowym doprowadzi do utworzenia powyższej bazy danych, dążąc do zapewnienia Komisji wsparcia i doradztwa w celu opracowania odpowiedniego systemu „zgodnego z polityką ochrony danych”. Z tego względu EIOD zachęca Komisję do uwzględnienia konsultacji z EIOD w ramach nadchodzącego etapu przygotowawczego.
31. Wreszcie, EIOD zwraca uwagę na fakt, iż ze względu na to, że utworzenie bazy danych wiązałoby się z przetwarzaniem szczególnych kategorii danych (dotyczących przypadków podejrzenia popełnienia przestępstwa), przetwarzanie takie

może podlegać uprzedniej kontroli EIOD na mocy art. 27 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 45/2001.

### 3. WNIOSEK

32. EIOD z uznaniem przyjmuje fakt, iż Wniosek zawiera szczególne odniesienie do zastosowania dyrektywy 95/46/WE i rozporządzenia (WE) nr 45/2001 do działań z zakresu przetwarzania danych, których dotyczy rozporządzenie.
33. EIOD pragnie zwrócić uwagę na następujące kwestie z myślą o ulepszeniu tekstu pod względem ochrony danych:
  - art. 6 ust. 3 powinien zawierać prawo do informowania osoby, której dane dotyczą,
  - w ramach wykonywania uprawnień wykonawczych na mocy art. 6 ust. 3 Komisja powinna przeprowadzić konsultację z EIOD w celu przygotowania wzoru formularza wniosku „zgodnego z polityką ochrony danych”,
  - tekst powinien określać maksymalny okres przechowywania danych osobowych przekazanych przez posiadacza praw, zarówno na poziomie krajowym, jak i na poziomie Komisji,
  - EIOD wzywa Komisję do określenia i uzasadnienia podstawy prawnej dla utworzenia bazy danych COPIS oraz oferuje posiadaną wiedzę specjalistyczną jako pomoc przy przygotowaniu przez Komisję bazy danych COPIS.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 października 2011 r.

Giovanni BUTTARELLI  
Zastępca Europejskiego Inspektora Ochrony  
Danych

## II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH  
UNII EUROPEJSKIEJ

## KOMISJA EUROPEJSKA

## Komunikat Komisji dotyczący autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych

(2011/C 363/02)

## 1. WPROWADZENIE

- 1.1. Na mocy art. 31 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) autonomiczne zawieszzenia i kontyngenty taryfowe są zatwierdzane przez Radę, która stanowi większością kwalifikowaną na wniosek Komisji. W 1998 r. Komisja opublikowała komunikat<sup>(1)</sup> określający przewodnie zasady i procedury, które mają być stosowane przez Komisję przy opracowywaniu wniosków przedstawianych Radzie.
- 1.2. Zmieniona wersja niniejszego komunikatu uwzględniła cele programu działań „Cła 2013” oraz potrzeby i uwagi zgłoszone przez państwa członkowskie w następstwie seminarium dotyczącego autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych, które odbyło się w dniach 23 i 24 września 2010 r. w Stambule. Zakres zmian jest ograniczony i dwójaki: z jednej strony zmiany uściślają niektóre zasady systemów autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych, a z drugiej strony wyjaśniają procedurę, jaką mają zastosować państwa członkowskie i przedsiębiorcy w przypadku ubiegania się o wprowadzenie takiego autonomicznego środka.
- 1.3. Po dokonaniu analizy wpływu autonomicznych kontyngentów i zawiesznień taryfowych na gospodarkę UE, którą Komisja zamierza przeprowadzić w 2012 r., może zaistnieć w przyszłości konieczność wprowadzenia merytorycznych zmian do niniejszego komunikatu. Analiza dotyczyć będzie m.in. wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa.
- 1.4. Określając te przewodnie zasady Komisja ma na celu ekonomiczne uzasadnienie polityki Unii w tym sektorze. Jest to również zgodne z ustanowionymi przez Komisję zasadami przejrzystości.
- 1.5. Komisja zamierza postępować zgodnie z ogólną polityką określoną w niniejszym komunikacie

i zgodnie z odpowiednimi ustaleniami administracyjnymi w sprawie zawiesznień i kontyngentów taryfowych, które wejdą w życie w drugiej połowie 2012 r.

## 2. PRZEGLĄD POLITYKI – ZASADY OGÓLNE

## 2.1. Rola Wspólnej Taryfy Celnej

- 2.1.1. Artykuł 28 TFUE stanowi, że „Unia obejmuje unię celną, która rozciąga się na całą wymianę towarową i obejmuje ... przyjęcie wspólnej taryfy celnej w stosunkach z państwami trzecimi”.

Od roku 1968 Unia stosuje główny składnik tej wspólnej taryfy celnej<sup>(2)</sup> jako jeden z zestawów środków mających wspierać skuteczność i konkurencyjność jej przemysłu w skali międzynarodowej.

- 2.1.2. Oprócz wspierania rozwoju przemysłu na obszarze Unii ustalone w tej taryfie stawki celne mają na celu doprowadzenie do wzrostu zdolności produkcyjnych Unii, ułatwiając w ten sposób jej producentom konkrowanie z dostawcami z państw trzecich.

W związku z tym, z wyjątkiem odstępstw przewidzianych w przepisach unijnych, za wszystkie produkty dopuszczane do swobodnego obrotu należy płacić cła ustanowione w tej taryfie. Zapłata tych ceł jest zatem czymś normalnym.

## 2.2. Pojęcie autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych

- 2.2.1. Zawieszzenia zatwierdzone na podstawie art. 31 TFUE stanowią wyjątek od normalnego stanu rzeczy, w okresie obowiązywania środka i dla nieograniczonej ilości (zawieszenie taryfowe) lub ograniczonej ilości (kontyngent taryfowy). Obydwa środki pozwalają na całkowite lub częściowe zniesienie ceł na towary przywożone z kraju trzeciego (zawieszzenia i kontyngenty

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 128 z 25.4.1998, s. 2.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).



taryfowe nie mają wpływu na cła antidumpingowe i wyrównawcze lub specyficzne stawki celne). Towary w odniesieniu do których mają zastosowanie cła antidumpingowe lub wyrównawcze powinny być na ogół wyłączone z możliwości przyznania zawieszenia lub kontyngentu. Towary będące przedmiotem zakazów i ograniczeń (np. Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES)) nie mogą korzystać z zawieszenia lub kontyngentu.

2.2.2. Towary przywożone z zastosowaniem zawiesznień lub kontyngentów taryfowych korzystają ze swobody przemieszczania się na terenie Unii. W związku z tym po przyznaniu zawieszenia lub kontyngentu może z niego korzystać każdy przedsiębiorca w każdym państwie członkowskim. Przyznanie zawieszienia lub kontyngentu taryfowego w odpowiedzi na wniosek jednego państwa członkowskiego może mieć wpływ na wszystkie pozostałe, tak więc państwa członkowskie i Komisja powinny ze sobą blisko i szeroko współpracować, aby uwzględnione były wszystkie interesy Unii. Autonomicznymi kontyngentami taryfowymi zarządza Komisja w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi za pomocą centralnej bazy danych dotyczącej kontyngentów taryfowych. Te kontyngenty taryfowe przydzielane są na zasadzie „kto pierwszy ten lepszy”, zgodnie z przepisami art. 308a–308c rozporządzenia (EWG) nr 2454/93 ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny <sup>(1)</sup>.

2.2.3. Rozszerzenie Unii Europejskiej, postęp techniczny i zmiany tradycyjnych międzynarodowych szlaków handlowych zmieniły ekonomiczny kontekst, w jakim funkcjonuje coraz bardziej zglobalizowana gospodarka. Należy dążyć do tego, by te zawieszienia taryfowe pozwoliły przedsiębiorcom mającym siedzibę w Unii Europejskiej na utrzymanie pełnego zatrudnienia i zdobywanie części niezbędnych do wytwarzania skomplikowanych produktów o dużej wartości dodanej dla UE, nawet jeśli ich działalność polega głównie na montażu części.

### 2.3. Charakterystyka zawiesznień i kontyngentów taryfowych

2.3.1. Artykuł 31 TFUE stanowi, że Rada określa cła wspólnej taryfy celnej, stanowiąc na wniosek Komisji. Obejmuje to zmiany i zawieszienia tych cel.

2.3.2. Zawieszienia i kontyngenty taryfowe powinny być regularnie poddawane przeglądowi z możliwością zniesienia na wniosek zainteresowanej strony. W wyjątkowych przypadkach, gdy kontynuacja zawieszienia taryfowego wiąże się z ciągłą potrzebą dostarczenia do Unii pewnych produktów z zastosowaniem zerowych stawek celnych (np. potrzebny jest konkretny produkt, który jest niedostępny (zawieszenie taryfowe), lub potrzebne są produkty, które występują w niewystarczającej ilości (kontyngent taryfowy), aby uzasadnić inwestycje konieczne do uruchomienia

unijnej produkcji), Komisja może zaproponować zmianę wspólnej taryfy celnej. W tej kwestii Komisja podejmować będzie działania zarówno na wniosek państwa członkowskiego, jak i z własnej inicjatywy.

2.3.3. Ponadto, ponieważ zawieszienia taryfowe stanowią wyjątek od ogólnej zasady ustanowionej w ramach wspólnej taryfy celnej, muszą być one – podobnie jak wszystkie odstępstwa – stosowane w sposób spójny.

2.3.4. Aby uniknąć dyskryminacji, zawieszienia taryfowe muszą być otwarte dla wszystkich unijnych importerów i dostawców z państw trzecich. Oznacza to, że zawieszenie lub kontyngent taryfowy nie będą przyznawane w odniesieniu do:

- (i) towarów objętych umową na wyłączność lub
- (ii) towarów będących przedmiotem handlu między powiązаныmi stronami, które posiadają wyłączne prawa własności intelektualnej do ich produkcji lub
- (iii) towarów, których opis zawiera specyficzne dla firmy terminy takie jak nazwy firmowe, nazwy handlowe, specyfikacje, numery artykułów, itd.

### 2.4. Rola autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych

2.4.1. Komisja uważa, że cła mają szczególną funkcję gospodarczą. Autonomiczne zawieszienia taryfowe, które mają na celu całkowite lub częściowe zlikwidowanie skutków tych cel w danym okresie, mogą być przyznawane jedynie w przypadku gdy produkt jest niedostępny w Unii. Autonomiczne kontyngenty taryfowe mogą być otwierane na towary, które są wytwarzane w Unii w niewystarczających ilościach.

2.4.2. Ponadto ponieważ cła przyczyniają się do tradycyjnych zasobów własnych Unii, podane uzasadnienie ekonomiczne należy ocenić pod kątem ogólnego interesu Unii.

2.4.3. System zawiesznień i kontyngentów taryfowych stanowił w przeszłości niezwykle skuteczne narzędzie polityki we wspieraniu działalności gospodarczej w Unii Europejskiej i będzie nim w przyszłości, na co wskazuje stale rosnąca liczba wniosków przesyłanych do Komisji. Obecnie środki te stanowią 5–6 % zapisanych w budżecie tradycyjnych zasobów własnych.

2.4.4. Stwarzając przedsiębiorstwu możliwość zaopatrywania się, przez pewien okres czasu, po niższych kosztach, możliwe staje się zwiększenie zdolności konkurencyjnej tych przedsiębiorstw, co w szczególności pozwala im na utrzymanie lub tworzenie miejsc pracy, modernizację swoich struktur, itd. W 2011 r. obowiązuje około 1 500 autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych, podczas gdy w trakcie niedawnej recesji gospodarki UE Komisja zarejestrowała wzrost liczby wniosków, co świadczy o znaczeniu tej polityki dla przemysłu Unii.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1.

## 2.5. Zakres produktów objętych autonomicznymi zawieszzeniami taryfowymi

- 2.5.1. Zawieszzenia taryfowe mają na celu umożliwienie unijnym przedsiębiorcom wykorzystywanie surowców, półproduktów lub składników niedostępnych lub niewytwarzanych w Unii, z wyjątkiem wyrobów gotowych.
- 2.5.2. Niezależnie od postanowień pkt 2.5.3 i 2.5.4 dla celów niniejszego komunikatu „wyroby gotowe” są towarami posiadającymi jedną lub więcej następujących właściwości:
- są gotowe do sprzedaży końcowemu użytkownikowi, zapakowane lub nie na obszarze Unii do sprzedaży detalicznej,
  - są rozmontowanymi wyrobami gotowymi,
  - nie zostaną poddane żadnej istotnej obróbce lub przetworzeniu <sup>(1)</sup> lub
  - posiadają już zasadniczy charakter wyrobu kompletnego lub gotowego.
- 2.5.3. Ponieważ producenci unijni coraz częściej przedstawiają się na montaż produktów wymagających części, które już są bardzo skomplikowane pod względem technicznym, niektóre z potrzebnych części wykorzystywane są bez znaczących zmian i z tego względu mogą być uważane za wyroby gotowe. Jednakże w pewnych przypadkach zawieszzenia taryfowe mogłyby być przyznawane wyrobom gotowym wykorzystywanym jako składniki produktu końcowego, o ile wartość dodana przez taką czynność montażu jest wystarczająco duża.
- 2.5.4. W przypadku wyposażenia lub materiałów, które mają być użyte w procesie produkcji, można rozważyć przyznanie zawieszzenia taryfowego (choćby takie produkty są zasadniczo wyrobami gotowymi), o ile to wyposażenie i materiały są specyficzne i niezbędne do wytwarzania produktów, które można jednoznacznie zidentyfikować i o ile zawieszzenia taryfowe nie stwarzają zagrożenia dla konkurujących przedsiębiorstw unijnych.

## 2.6. Zakres produktów objętych autonomicznymi kontyngentami taryfowymi

Wszystkie przepisy ustanowione w pkt 2.5 mają również zastosowanie do autonomicznych kontyngentów taryfowych. Produkty rybołówstwa są wyłączone z systemu kontyngentów taryfowych, ponieważ równoległa analiza oparta również na ich wrażliwym charakterze może doprowadzić do ich włączenia do dodatkowego wniosku Komisji w sprawie rozporządzenia Rady

<sup>(1)</sup> W celu wyjaśnienia, co stanowi wystarczającą obróbkę lub przetworzenie należy odnieść się do „wykazu reguł” dotyczących określania niepreferencyjnego pochodzenia opublikowanego na stronie internetowej: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/customs\\_duties/rules\\_origin/non-preferential/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/rules_origin/non-preferential/) – Również czynności przepakowywania nie mogą być uważane za istotną obróbkę lub przetworzenie.

otwierającego i określającego sposób zarządzania autonomicznymi wspólnotowymi kontyngentami taryfowymi na niektóre produkty rybołówstwa.

## 2.7. Beneficjenci autonomicznych zawiesznień i kontyngentów taryfowych

Autonomiczne zawieszzenia i kontyngenty taryfowe są przeznaczone dla firm produkujących w Unii. W przypadku gdy użycie produktu jest ograniczone do konkretnego celu, będzie ono podlegało kontroli zgodnie z procedurami kontroli końcowego przeznaczenia <sup>(2)</sup>.

Szczególny nacisk położony zostanie na interesy małych i średnich przedsiębiorstw. Ponieważ autonomiczne kontyngenty i zawieszzenia taryfowe mogą ułatwić umiędzynarodowienie małych i średnich przedsiębiorstw, zostaną podjęte inicjatywy w celu zwiększenia świadomości istnienia tego narzędzia wśród małych i średnich przedsiębiorstw. Jak wspomniano powyżej, wpływ tego systemu na małe i średnie przedsiębiorstwa będzie częścią szerszej oceny, która zostanie przeprowadzona w 2012 r.

Do tego czasu zawieszzenia taryfowe nie powinny obejmować towarów obciążonych niewielką z ekonomicznego punktu widzenia kwotą należności celnych.

## 2.8. Unia celna z Turcją

W odniesieniu do produktów, które podlegają regułom unii celnej z Turcją (wszystkie towary z wyjątkiem produktów rolnych i produktów objętych Traktatem EWWiS), stosuje się takie same kryteria, ponieważ w tym przypadku prawa i obowiązki Turcji są podobne do praw i obowiązków państw członkowskich.

Turcja może również składać wnioski o zawieszzenia i kontyngenty taryfowe, a delegaci Turcji mogą uczestniczyć w spotkaniach Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych w celu przedyskutowania wniosków z delegatami wszystkich państw członkowskich i Komisji. Produkcja Turcji będzie uwzględniana w taki sam sposób jak produkcja Unii przy podejmowaniu decyzji odnośnie wprowadzenia nowego zawieszzenia taryfowego jak również obliczenia odpowiedniej wielkości kontyngentu taryfowego.

Po przeanalizowaniu przez Komisję wnioski Turcji w sprawie zawiesznień taryfowych mogą zostać włączone do wniosku przedkładanego Radzie. Proces podejmowania decyzji w sprawie kontyngentów taryfowych jest inny ponieważ nie będą one częścią rozporządzenia Rady. Te kontyngenty taryfowe oparte na wnioskach Turcji obowiązywały tylko w Turcji.

## 3. OGÓLNE WYTYCZNE

Z wyżej przedstawionych powodów Komisja zamierza podjąć opisane niżej działania w ramach wniosków przedstawianych Radzie i rozporządzeń, które może przyjmować samodzielnie.

- 3.1. Głównym celem zawiesznień autonomicznych cel i kontyngentów taryfowych jest umożliwienie unijnym

<sup>(2)</sup> Artykuły 291–300 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93.

przedsiębiorcom korzystania z surowców, półproduktów lub składników, bez obowiązku płacenia zwykłych należności celnych określonych we wspólnej taryfie celnej.

Wszystkie wnioski o zawieszenia taryfowe są w pierwszej kolejności przedstawiane delegatom Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, którzy badają ich zasadność. Następnie wnioski są szczegółowo omawiane na trzech spotkaniach Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, i dopiero po przeprowadzeniu tej analizy względów gospodarczych, na których opierają się wnioski, przedstawia się propozycję środków.

Komisja przedstawi swoje wnioski (w ramach których co 6 miesięcy częściowo uaktualnia się wykazy produktów objętych zawieszeniami taryfowymi lub wykazy produktów objętych kontyngentami taryfowymi) Radzie do stosowania od dnia 1 stycznia i od dnia 1 lipca w celu uwzględnienia aktualnego zapotrzebowania oraz postępu technicznego lub tendencji gospodarczych dotyczących produktów i rynków.

3.2. O ile nie jest to sprzeczne z interesem Unii, oraz z poszanowaniem zobowiązań międzynarodowych, wniosek w sprawie zawieszenia lub kontyngentu taryfowego zasadniczo nie zostanie przedstawiony w następujących sytuacjach:

— gdy produkty identyczne, ekwiwalentne lub zamienne są wytwarzane w wystarczającej ilości w UE. To samo odnosi się do sytuacji, gdy wobec braku produkcji w Unii, środek mógłby skutkować zakłóceniem konkurencji między przedsiębiorstwami Unii w odniesieniu do produktów gotowych, do wytworzenia których mają zostać użyte dane produkty, lub w odniesieniu do produktów sektora powiązanego,

— gdy dane towary są produktami gotowymi, które mają zostać sprzedane końcowym konsumentom bez dalszej istotnej obróbki lub nie stając się integralną częścią większego produktu gotowego, do którego funkcjonowania są potrzebne,

— gdy towary przywożone są objęte umową na wyłączność, która ogranicza możliwość nabywania tych produktów przez importerów unijnych od producentów z państw trzecich,

— gdy towary są przedmiotem handlu między powiązаныmi stronami<sup>(1)</sup>, które posiadają wyłączne prawa własności intelektualnej (np. nazwy handlowe, wzory przemysłowe i patenty) do tych towarów,

— gdy jest mało prawdopodobne, że na środkach skorzystają zainteresowani unijni przetwórcy i producenci,

— gdy istnieją inne specjalne procedury służące producentom unijnym (np. uszlachetnianie czynne),

— gdy wnioskodawca będzie wykorzystywał towar tylko do celów handlowych,

— gdy wprowadzenie zawieszenia lub kontyngentu taryfowego kolidowałoby z innymi obszarami polityki unijnej (takimi jak np. inne porozumienia preferencyjne, porozumienia o wolnym handlu, środki ochrony handlu, ograniczenia ilościowe lub ograniczenia związane z ochroną środowiska).

3.3. W przypadku istnienia w Unii produkcji produktów identycznych, ekwiwalentnych lub zamiennych w stosunku do produktu, który ma być przedmiotem przywozu, ale taka produkcja jest niewystarczająca, aby zaspokoić potrzeby wszystkich zainteresowanych przetwórców lub producentów, mogą zostać przyznane kontyngenty taryfowe (ograniczone do brakujących ilości) lub częściowe zawieszenia taryfowe.

Wniosek o kontyngent taryfowy może być przedstawiony jako taki lub może wynikać z rozpatrzenia wniosku w sprawie zawieszenia taryfowego. W tym kontekście brany będzie pod uwagę, w stosownych przypadkach, niekorzystny wpływ na wszelkie zdolności produkcyjne, które mogłyby być udostępnione w Unii.

3.4. W miarę możliwości równoważność produktów przywożonych i produktów unijnych jest oceniana na podstawie obiektywnych kryteriów z uwzględnieniem ich właściwości fizycznych, chemicznych i technicznych, ich zamierzonej funkcji i handlowego zastosowania oraz, w szczególności, ich trybu działania i dostępności na rynku Unii w chwili obecnej i w przyszłości.

W ocenie nie uwzględnia się różnic cen między produktami przywożonymi i produktami unijnymi.

3.5. Zgodnie z przepisami zawartymi w poniższych załącznikach wnioski w sprawie zawieszeń taryfowych lub kontyngentów powinny być składane przez państwa członkowskie w imieniu określonych z nazwy unijnych przetwórców lub producentów, którzy są odpowiednio wyposażeni, aby wykorzystywać przywożone towary w swoich procesach produkcyjnych. Wnioskodawcy powinni wskazać, że niedawno podjęli rzeczywistą lecz nieudaną próbę zdobycia danych towarów lub produktów ekwiwalentnych lub zamiennych u potencjalnych unijnych dostawców. W przypadku wniosków w sprawie kontyngentu taryfowego we wniosku należy wskazać nazwę(-y) producenta(-ów) unijnych.

Wnioskodawcy muszą również dostarczyć informacje, które pozwolą Komisji rozpatrzyć ich wnioski w świetle kryteriów określonych w niniejszym komunikacie. Ze względów praktycznych wniosków nie uwzględnia się w przypadku gdy kwotę niepobranych należności celnych szacuje się na mniej niż 15 000 EUR/rok. Aby osiągnąć ten próg przedsiębiorstwa mogą składać wspólne wnioski.

<sup>(1)</sup> Wskazówki dotyczące znaczenia terminu „strony powiązane” zawarte są w art. 143 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 253 z 11.10.1993, s. 1).



- 3.6. Aktualny bilans kontyngentów taryfowych jest udostępniany codziennie w internecie na portalu EUROPA pod adresem: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/common/databases/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/common/databases/index_en.htm) należy kliknąć na „quota”.

Na serwerze tym dostępne będą również skonsolidowane załączniki rozporządzeń w sprawie zawiesznień i kontyngentów taryfowych, lista nowych wniosków oraz adresy właściwych urzędów państw członkowskich.

#### 4. USTALENIA ADMINISTRACYJNE

Zdobyte w tej materii doświadczenie pokazuje, że najlepszym sposobem zarządzania tym sektorem jest zbieranie wniosków w taki sposób, aby zapewnić, po zatwierdzeniu, wejście w życie nowych zawiesznień i kontyngentów taryfowych, jak również zmian, z dniem 1 stycznia lub 1 lipca każdego roku. To połączenie ułatwia zarządzanie tymi środkami w ramach TARIC (Tarif intégrée des Communautés européennes/integrated Tariff of the European Communities/Zintegrowana Taryfa Wspólnot Europejskich), a tym samym ich stosowanie przez państwa członkowskie. W tym celu Komisja dołoży starań, aby przedstawiać Radzie swoje wnioski w sprawie zawiesznień i kontyngentów w terminie pozwalającym na opublikowanie stosownych rozporządzeń w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* przed ich wejściem w życie.

##### 4.1. Przekazywanie nowych wniosków

- 4.1.1. Wnioski przekazywane są do centralnego biura w każdym z państw członkowskich. Ich adresy można znaleźć pod adresem: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/susp/faq/faqsusp.jsp?Lang=en#Who). Państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie, aby wnioski spełniały warunki niniejszego komunikatu i aby informacje podane we wnioskach były właściwe we wszystkich istotnych aspektach. Państwa członkowskie przesyłają Komisji jedynie wnioski spełniające warunki określone w niniejszym komunikacie.
- 4.1.2. Wnioski należy odpowiednio wcześniej przesłać Komisji, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na zakończenie procedury oceny i opublikowanie zawieszienia lub kontyngentu taryfowego. Terminy, których należy dotrzymać, opublikowane są w załączniku V do niniejszego komunikatu.
- 4.1.3. Wniosek należy złożyć drogą elektroniczną w edytowanym formacie z wykorzystaniem formularzy umieszczonych w załączniku I. Aby przyspieszyć administracyjne i skuteczne rozpatrywanie wniosków, zaleca się, aby wraz z wnioskami sporządzonymi w języku wnioskodawcy dostarczać tłumaczenie na język angielski, francuski lub niemiecki (również załączników).

- 4.1.4. Do wszystkich wniosków należy dołączyć oświadczenie, że produkty nie są objęte umową na wyłączność (zob. załącznik II do niniejszego komunikatu).

4.1.5. Wnioski w sprawie zawiesznień i kontyngentów taryfowych są rozpatrywane przez Komisję z wykorzystaniem opinii Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych. Grupa zbiera się co najmniej trzy razy na rundę (zob. harmonogram umieszczony w załączniku V do niniejszego komunikatu) w celu omówienia wniosków pod egidą Komisji, w zależności od potrzeb i rodzaju produktów, które mają być przedmiotem analizy.

4.1.6. Procedura opisana w pkt 3.3 komunikatu nie zwalnia wnioskodawcy z obowiązku wyraźnego wskazania, o jaki rodzaj środka wnioskuje (tj. zawieszenie lub kontyngent taryfowy); w przypadku wniosków w sprawie kontyngentu przewidywana ilość jest częścią wniosku.

4.1.7. Opis produktu należy podać z wykorzystaniem nazw i sformułowań z Nomenklatury scalonej lub, tam gdzie nie jest to stosowne, nazw Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO), Międzynarodowych Niezastreżonych Nazw (INN), Międzynarodowej Unii Chemii Czystej i Stosowanej (IUPAC), Europejskiego spisu celnego substancji chemicznych (ECICS) lub nazw indeksu barw (CI).

4.1.8. Używanymi jednostkami miary powinny być jednostki pochodzące z Nomenklatury scalonej, a w przypadku braku uzupełniających jednostek, powinny być to jednostki Międzynarodowego Układu Jednostek Miar (SI). W przypadku gdy do opisu towarów będących przedmiotem wniosku konieczne są metody i normy testowe, powinny być one międzynarodowo uznane. Nie dopuszcza się nazw handlowych, wewnętrznych norm jakości firmy, specyfikacji produktów, numerów artykułów lub podobnych oznaczeń.

4.1.9. Komisja może odrzucić wnioski w przypadkach gdy wprowadzający w błąd opis produktu nie został sprostowany przed drugim posiedzeniem Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych.

4.1.10. Do wniosków w sprawie zawiesznień lub kontyngentów taryfowych należy dołączyć pełną dokumentację wymaganą do dokładnej analizy danych środków (arkusze danych technicznych, ulotki informacyjne, materiały promocyjne, dane statystyczne, próbki, itp.). Kiedy Komisja uzna to za konieczne, może zażądać od zainteresowanego państwa dostarczenia wszelkich dodatkowych informacji dotyczących wniosku w sprawie zawieszienia taryfowego, jakie uzna za istotne do przygotowania wniosku dla Rady.

W przypadku brakujących danych i dokumentacji wnioskodawca może dostarczyć je przed drugim posiedzeniem Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych

Taryf Celnych. Jeśli nie przedstawi ich do tego czasu, Komisja może odrzucić wniosek. Zastrzeżenia dotyczące tych niekompletnych wniosków należy zgłaszać najpóźniej na trzecim posiedzeniu.

4.1.11. W przypadku informacji o charakterze poufnych powinny być one wyraźnie oznaczone jako takie wraz ze wskazaniem stopnia poufności (tj. zastrzeżone do użytku Komisji, tylko do wiadomości członków Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych). Przewodniczący Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych może jednak przekazać te informacje innemu państwu członkowskiemu lub służbie Komisji, na ich wyraźne żądanie, ale wymaga to wyraźnej zgody przedstawiciela państwa członkowskiego odpowiedzialnego za te informacje. Delegaci Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych oraz urzędnicy Komisji mają obowiązek przedsięwziąć wszelkie konieczne środki ostrożności, aby zachować poufność informacji.

Wniosek nie zostanie jednak uwzględniony, jeśli z jakiegokolwiek powodu (w szczególności w celu ochrony „poufnych informacji firmy”, takich jak procesy produkcyjne, wzór lub skład chemiczny, itp.) nie może być dostarczona jakakolwiek informacja istotna dla jego rozpatrzenia lub przedyskutowania.

#### 4.2. Przekazywanie wniosków o przedłużenie

4.2.1. Wnioski przekazywane są drogą elektroniczną w edytowanym formacie z wykorzystaniem formularza znajdującego się w załączniku III do centralnego biura w każdym z państw członkowskich (zob. link w pkt 4.1.1.), gdzie sprawdza się, czy spełniają one warunki określone w niniejszym komunikacie. Państwa członkowskie na swoją odpowiedzialność podejmują decyzje, które wnioski przesłać do Komisji. Terminy, których należy dotrzymać, opublikowane są w załączniku V do niniejszego komunikatu.

4.2.2. Administracyjne aspekty dotyczące nowych wniosków stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie.

#### 4.3. Wnioski o zmianę środków lub zwiększenie wielkości kontyngentu taryfowego

Wnioski o zmianę opisu produktu objętego zawieszeniem lub kontyngentem taryfowym powinny być składane i rozpatrywane dwa razy w roku z zastosowaniem takich samych terminów, jak w przypadku nowych wniosków (zob. załącznik V).

Wnioski o zwiększenie wielkości istniejącego kontyngentu taryfowego mogą być składane i przyjmowane w dowolnym czasie, a w przypadku przyjęcia przez państwo członkowskie są publi-

kowane w najbliższym rozporządzeniu – dnia 1 stycznia lub dnia 1 lipca. W przypadku tych wniosków zastrzeżenia można składać bezterminowo.

#### 4.4. Adres Komisji, na który należy przesyłać wnioski:

European Commission

Directorate-General for Taxation and Customs Union

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

Wnioski do innych działów Komisji będą im przesyłane.

#### 4.5. Przekazywanie zastrzeżeń

4.5.1. Zastrzeżenia przekazywane są do centralnego biura w każdym z państw członkowskich (zob. link w pkt 4.1.1.), gdzie sprawdza się, czy spełniają one warunki określone w niniejszym komunikacie. Państwa członkowskie na swoją odpowiedzialność podejmują decyzje, które zastrzeżenia przedstawią poprzez system CIRCA członkom Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych oraz Komisji.

4.5.2. Zastrzeżenia należy składać drogą elektroniczną w edytowanym formacie z wykorzystaniem formularza znajdującego się w załączniku IV. Terminy, których należy dotrzymać, opublikowane są w załączniku V do niniejszego komunikatu.

4.5.3. Komisja może odrzucić zastrzeżenie, jeżeli zostało przesłane zbyt późno, formularz nie był odpowiednio wypełniony, nie udostępniono żądanych próbek, firma mająca zastrzeżenia i firma wnioskująca nie nawiązały ze sobą kontaktu we właściwym terminie (ok. 15 dni roboczych) lub formularz zastrzeżeń zawierał wprowadzające w błąd i nieprawdziwe informacje.

4.5.4. W przypadkach gdy firma mająca zastrzeżenia i firma wnioskująca nie są w stanie się porozumieć (np. przepisy o ochronie konkurencji), Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej Komisji wystąpi w charakterze bezstronnego arbitra. W stosownych przypadkach zostaną zaangażowane inne działy Komisji.

4.5.5. Państwo członkowskie działające w imieniu wnioskodawcy musi zadbać, aby zainteresowane firmy nawiązały ze sobą kontakt, i musi potwierdzić podjęcie odpowiednich działań w tym kierunku w przypadku gdy zażąda tego Komisja lub członkowie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych.



## ZAŁĄCZNIK I

**Formularz:****WNIOSEK O ZAWIESZENIE TARYFOWE/KONTYNGENT TARYFOWY (niepotrzebne skreślić)**

(Państwo członkowskie:            )

**Część I**

(do opublikowania na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Podatków i Unii Celnej)

1. Kod Nomenklatury scalonej:
2. Dokładny opis produktu uwzględniający kryteria taryfy celnej:  
Tylko dla produktów chemicznych (głównie działy 28 i 29 Nomenklatury scalonej):
3. (i) Nr CUS (Numer identyfikacyjny w Europejskim Spisie Celnym Substancji Chemicznych):  
(ii) Nr CAS (numer w rejestrze Chemical Abstracts Service):  
(iii) inny numer:

**WNIOSEK O ZAWIESZENIE TARYFOWE/KONTYNGENT TARYFOWY (niepotrzebne skreślić)**

(Państwo członkowskie:            )

**Część II**

(udostępniany członkom Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych)

4. Dodatkowe informacje takie jak nazwa handlowa, sposób działania, zamierzone wykorzystanie przywożonych produktów, rodzaj produktu, do wytworzenia którego zostaną użyte, i końcowe przeznaczenie tego produktu:  
Tylko dla produktów chemicznych:
5. Wzór strukturalny:
6. Produkty objęte są patentem:  
Tak/Nie  
Jeśli tak, numer patentu i organu wydającego
7. Produkty objęte są środkiem antydumpingowym/antysubsydyjnym:  
Tak/Nie  
Jeśli tak, dodatkowe wyjaśnienie, dlaczego wnioskuje się o zawieszenie taryfowe lub kontyngent taryfowy:
8. Nazwy i adresy firm znanych w UE, z którymi nawiązano kontakt w sprawie ewentualnej dostawy produktów identycznych, ekwiwalentnych lub zamiennych (obowiązkowo w przypadku wniosku o kontyngent):  
Daty i wyniki tych kontaktów:  
Powody, ze względu na które produkty tych firm nie nadają się do zamierzonego wykorzystania:
9. Obliczenie wielkości kontyngentu taryfowego:  
Roczne zużycie wnioskodawcy:  
Roczna produkcja UE:  
Wnioskowana wielkość kontyngentu:
10. Uwagi specjalne:
  - (i) wskazanie podobnego zawieszenia lub kontyngentu taryfowego:
  - (ii) wskazanie istniejącej wiążącej informacji taryfowej:
  - (iii) inne uwagi:

**WNIOSEK O ZAWIESZENIE TARYFOWE/KONTYNGENT TARYFOWY (niepotrzebne skreślić)**

(Państwo członkowskie:           )

**Część III**

(tylko dla Komisji)

11. Wniosek złożony przez:

Adres:

Tel./Faks:

E-mail:

12. Przewidywana roczna wielkość przywozu w 20XX (pierwszy rok ważności okresu, którego dotyczy wniosek):

— wartość (w EUR):

— ilość (wyrażona jako masa i w uzupełniających jednostkach, jeżeli ma to zastosowanie w przypadku danego kodu CN):

13. Bieżący przywóz (w latach 20XX – 2 lata) (rok poprzedzający rok złożenia wniosku):

— wartość (w EUR):

— ilość (wyrażona jako masa i w uzupełniających jednostkach, jeżeli ma to zastosowanie w przypadku danego kodu CN):

14. Stawka celna obowiązująca w czasie złożenia wniosku (włącznie z umowami preferencyjnymi, umowami o wolnym handlu, o ile istnieją w odniesieniu do pochodzenia towarów objętych wnioskiem):

Stawka celna na towary przywożone z państw trzecich:

Obowiązująca preferencyjna stawka celna: tak/nie (jeśli tak, wysokość stawki celnej: ...)

15. Szacowane niepobracone należności celne (w EUR) w ujęciu rocznym:

16. Pochodzenie towarów objętych wnioskiem:

Nazwa producenta spoza UE:

Kraj:

17. Nazwy i adresy użytkowników w UE:

Adres:

Tel./Faks:

E-mail:

18. Oświadczenie zainteresowanej strony, że przywożone produkty nie są objęte umową na wyłączność (załączyć dodatkowy arkusz – zob. załącznik II do niniejszego komunikatu) (obowiązkowo)

*Załączniki (arkusze z danymi dotyczącymi produktów, ulotki informacyjne, broszury, itp.)*

Liczba stron:

*Uwaga:* Jeśli którakolwiek z informacji, o których mowa w części II lub III jest poufna, należy dodać oddzielne strony wyraźnie oznakowane jako takie. Na pierwszej stronie należy również określić stopień poufności.

—

## ZAŁĄCZNIK II

**Formularz:****OŚWIADCZENIE O NIEISTNIENIU UMOWY NA WYŁĄCZNOŚĆ (\*)**

Nazwa/Imię i nazwisko:

Adres:

Tel./Faks:

E-mail:

Nazwisko i stanowisko osoby podpisującej:

Niniejszym oświadczam w imieniu (nazwa firmy), że następujący(-e) produkt(-y)

(opis produktu(-ów))

nie jest/są objęty(-e) umową na wyłączność

(Podpis, data)

\_\_\_\_\_

(\*) Umową na wyłączność jest każda umowa, która utrudnia innym firmom niż firma wnioskująca przywóz objętego(-ych) wnioskiem produktu(-ów).

## ZAŁĄCZNIK III

**Formularz:****WNIOSEK O PRZEDŁUŻENIE ZAWIESZENIA TARYFOWEGO**

(Państwo członkowskie: )

**Część I**

(do wiadomości publicznej)

Kod CN (Nomenklatury scalonej) lub kod TARIC:

Dokładny opis produktu:

**Część II**

Wniosek złożony w imieniu (nazwa i adres importera/użytkownika w UE):

Stawka celna obowiązująca w czasie złożenia wniosku (włącznie z umowami preferencyjnymi, umowami o wolnym handlu, o ile istnieją w odniesieniu do pochodzenia towarów objętych wnioskiem):

Przywóz (rok 20XX, pierwszy rok nowego okresu ważności, którego dotyczy wniosek):

— wartość (w EUR):

— ilość (wyrażona jako masa i w uzupełniających jednostkach, jeżeli ma to zastosowanie w przypadku danego kodu CN):

Szacowane niepobrane należności celne (w EUR) w ujęciu rocznym:

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK IV

**Formularz:****ZASTRZEŻENIE DOTYCZĄCE WNIOSKU O ZAWIESZENIE TARYFOWE/KONTYNGENT TARYFOWY**  
(niepotrzebne skreślić)

(Państwo członkowskie: )

**Część I**

Wniosek nr:

Kod CN:

Opis towarów:

Numer roboczy:

 Towary są obecnie produkowane w Unii lub Turcji i są dostępne na rynku. Produkty ekwiwalentne lub zamiennie są obecnie dostępne w Unii lub w Turcji.

Objaśnienia (różnice, dlaczego i jak może on zastąpić produkt, którego dotyczy wniosek):

Należy dołączyć arkusze z danymi technicznymi, które potwierdzają właściwości i jakość oferowanych produktów.

 Inne:

Proponowany kompromis (objaśnienia):

Przeniesienie do kontyngentu taryfowego:

Proponowana wielkość kontyngentu:

Częściowe zawieszenie taryfowe:

Proponowana stawka celna:

Inne propozycje:

Uwagi:

**Przedsiębiorstwo w UE lub Turcji produkujące obecnie produkt identyczny, ekwiwalentny lub zamienny**

Nazwa przedsiębiorstwa:

Osoba kontaktowa:

Adres:

Tel.:

Faks:

E-mail:

Nazwa handlowa produktu:

**ZASTRZEŻENIE DOTYCZĄCE WNIOSKU O ZAWIESZENIE TARYFOWE/KONTYNGENT TARYFOWY**  
(niepotrzebne skreślić)

(Państwo członkowskie: )

**Część II**

Zdolność produkcyjna (osiągalna dla rynku; np. nieograniczona zapotrzebowaniem wewnętrznym lub umowami):

Obecna:

W okresie następnych 6 miesięcy:

\_\_\_\_\_



## ZAŁĄCZNIK V

**Harmonogram zarządzania wnioskami o autonomiczne zawieszenia i kontyngenty taryfowe**

## a) Wnioski nowe i ponowne

	Runda styczniowa	Runda lipcowa
Wejście w życie wnioskowanych zawiesznień i kontyngentów taryfowych	1.1.20xx	1.7.20xx
Ostateczny termin przesłania wniosków do Komisji	15.3.20xx-1	15.9.20xx-1
Pierwsze posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 20.4.20xx-1 a 15.5.20xx-1	między 20.10.20xx-1 a 15.11.20xx-1
Drugie posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 5.6.20xx-1 a 15.6.20xx-1	między 5.12.20xx-1 a 20.12.20xx-1
Trzecie posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 5.7.20xx-1 a 15.7.20xx-1	między 20.1.20xx a 30.1.20xx
Dodatkowe posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych (opcjonalnie), na którym omawiane są wnioski	między 1.9.20xx-1 a 15.9.20xx-1	między 15.2.20xx a 28.2.20xx
Ostateczny termin składania na piśmie zastrzeżeń dotyczących nowych wniosków		Drugie posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych
Ostateczny termin składania na piśmie zastrzeżeń dotyczących obecnie obowiązujących środków		Pierwsze posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych

## b) Wnioski o przedłużenie

Przedłużenie terminu obowiązującego zawieszenia taryfowego	1.1.20xx
Ostateczny termin przesyłania wniosków do Komisji	15.4.20xx-1
Pierwsze posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 20.4.20xx-1 a 15.5.20xx-1
Drugie posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 5.6.20xx-1 a 15.6.20xx-1
Trzecie posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych, na którym omawiane są wnioski	między 5.7.20xx-1 a 15.7.20xx-1
Ostateczny termin składania na piśmie zastrzeżeń dotyczących przedłużeń	Pierwsze posiedzenie Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych

## IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH  
UNII EUROPEJSKIEJ

## KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro <sup>(1)</sup>

12 grudnia 2011 r.

(2011/C 363/03)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,3251	AUD	Dolar australijski	1,3104
JPY	Jen	103,12	CAD	Dolar kanadyjski	1,3576
DKK	Korona duńska	7,4361	HKD	Dolar Hongkongu	10,3109
GBP	Funt szterling	0,84800	NZD	Dolar nowozelandzki	1,7293
SEK	Korona szwedzka	9,0525	SGD	Dolar singapurski	1,7193
CHF	Frank szwajcarski	1,2349	KRW	Won	1 523,48
ISK	Korona islandzka		ZAR	Rand	10,9105
NOK	Korona norweska	7,7015	CNY	Yuan renminbi	8,4284
BGN	Lew	1,9558	HRK	Kuna chorwacka	7,4975
CZK	Korona czeska	25,578	IDR	Rupia indonezyjska	11 987,73
HUF	Forint węgierski	305,16	MYR	Ringgit malezyjski	4,1946
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	57,842
LVL	Łat łotewski	0,6979	RUB	Rubel rosyjski	41,8289
PLN	Złoty polski	4,5395	THB	Bat tajlandzki	41,277
RON	Lej rumuński	4,3491	BRL	Real	2,4068
TRY	Lir turecki	2,4687	MXN	Peso meksykańskie	18,2660
			INR	Rupia indyjska	70,0470

<sup>(1)</sup> Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

## V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ WSPÓLNEJ POLITYKI  
HANDLOWEJ

## KOMISJA EUROPEJSKA

## Zawiadomienie o zbliżającym się wygaśnięciu niektórych środków antydumpingowych

(2011/C 363/04)

1. Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r.<sup>(1)</sup> w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej Komisja Europejska zawiadamia, iż o ile nie zostanie wszczęty przegląd zgodnie z przedstawioną poniżej procedurą, wymienione poniżej środki antydumpingowe wygasną w terminie podanym w poniższej tabeli.

**2. Procedura**

Producenci unijni mogą złożyć pisemny wniosek o dokonanie przeglądu. Wniosek ten musi zawierać wystarczające dowody na to, że wygaśnięcie środków prawdopodobnie doprowadziłoby do kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody.

Jeżeli Komisja postanowi dokonać przeglądu danych środków, importerzy, eksporterzy, przedstawiciele państwa wywozu oraz producenci unijni będą mieli możliwość rozwinięcia, odparcia lub skomentowania argumentów przedstawionych we wniosku o wszczęcie tego przeglądu.

**3. Termin**

Producenci unijni mogą przedłożyć pisemny wniosek o dokonanie przeglądu na podstawie określonej powyżej procedury, na adres: European Commission, Directorate-General for Trade (Unit H-1), N-105 4/92, 1049 Brussels, Belgium<sup>(2)</sup>, w dowolnym terminie od dnia opublikowania niniejszego zawiadomienia, lecz nie później niż trzy miesiące przed datą podaną w poniższej tabeli.

4. Niniejsze zawiadomienie zostaje opublikowane zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009.

Produkt	Państwa pochodzenia lub wywozu	Środki	Podstawa prawna	Data wygaśnięcia <sup>(1)</sup>
Liny i kable żelazne lub stalowe	Federacja Rosyjska	Cło antydumpingowe	Rozporządzenie Rady (WE) nr 1279/2007 (Dz.U. L 285 z 31.10.2007, s. 1)	1.11.2012

<sup>(1)</sup> Środek wygasa o północy dnia podanego w niniejszej kolumnie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51.

<sup>(2)</sup> Faks +32 22956505.

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA EUROPEJSKA

## POMOC PAŃSTWA – NIEMCY

Pomoc państwa SA.32009 (11/C) (ex 10/N) – LIP – Pomoc na rzecz BMW Leipzig

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu TFUE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 363/05)

Pismem z dnia 13 lipca 2011 r., zamieszczonym w języku autentycznym na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

## TEKST STRESZCZENIA

## OPIS ŚRODKA POMOCY I PROJEKTU INWESTYCYJNEGO

W dniu 30 listopada 2010 r. władze niemieckie zgłosiły pomoc regionalną dla BMW AG na rzecz inwestycji w Lipsku (Niemcy), na obszarze objętym pomocą zgodnie z niemiecką mapą pomocy regionalnej. W momencie zgłoszenia standardowy pułap pomocy regionalnej dla tego obszaru wynosi 30 % ekwiwalentu dotacji brutto (EDB).

Projekt ma na celu rozbudowę istniejącego zakładu produkcyjnego; BMW zamierza wybudować nowy zakład przeznaczony do produkcji samochodów elektrycznych o karoserii z tworzywa sztucznego wzmocnianego włóknem węglowym, a więc całkowicie innowacyjnego produktu, który do tej pory nie był wytwarzany. Inwestycja dotyczy dwóch modeli: miej-

skiego samochodu i3 oraz sportowego i8. Model miejski jest pojazdem o napędzie elektrycznym (BEV, ang. *Battery Electric Vehicle*), tzn. napędzany jest całkowicie dzięki energii elektrycznej zmagazynowanej w akumulatorze. Model sportowy jest natomiast pojazdem o napędzie hybrydowym (PHEV, ang. *Plug-in Hybrid Electric Vehicle*): oprócz akumulatora posiada również niewielki, lecz bardzo wydajny silnik spalinowy.

Inwestycję rozpoczęto w 2009 r. Jej zakończenie przewiduje się na rok 2013 lub 2014. Kwalifikowalne koszty inwestycyjne projektu wyrażone według wartości bieżącej netto wynoszą 368,01 mln EUR. Suma zaproponowanej pomocy to 46 mln EUR według wartości bieżącej netto, zatem intensywność pomocy wynosi 12,5 % i nie przekracza obowiązującego pułapu intensywności pomocy wynoszącego 13,5 %.

## OCENA ZGODNOŚCI ŚRODKA POMOCY

*Pomoc spełnia wszystkie standardowe kryteria zgodności mające zastosowanie do pomocy regionalnej*

Niemniej jednak zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w sprawie pomocy regionalnej (zwanymi dalej „wytycznymi KPR”) <sup>(1)</sup> Komisja może zatwierdzić w trakcie oceny wstępnej pomoc regionalną na rzecz dużych projektów inwestycyjnych nadającą się do indywidualnego zgłoszenia, wyłącznie jeśli spełnia ona wymogi tzw. testu „udziału w rynku” oraz testu „wzrostu zdolności na nierentownym rynku” (pkt 68 lit. a) i b) wytycznych).

Zdaniem Niemiec zgłoszony projekt inwestycyjny powinien być zwolniony z obowiązku przeprowadzenia testów przewidzianych w pkt 68 lit. a) i b) wytycznych KPR na podstawie przypisu nr 65 tych wytycznych, który stanowi, że takie zwolnienie przysługuje beneficjentom pomocy, którzy tworzą nowy rynek produktowy. Komisja odnotowuje innowacyjność produktu, tj. samochodów elektrycznych z karoserią z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem węglowym, ma jednak wątpliwości co do tego, czy przypis ma faktycznie zastosowanie do BMW, które nie jest ani jedynym, ani też pierwszym producentem tego typu pojazdów. Zwraca się zatem do zainteresowanych stron o zgłaszanie odnośnych uwag. Komisja przeprowadziła testy do celów oceny wstępnej, powróci jednak do tej kwestii w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego.

*Właściwy rynek produktowy i geograficzny zgodnie z pkt 68 a) wytycznych KRP*

Ponieważ jest to pierwszy przypadek zgłoszenia pomocy regionalnej na rzecz projektu dotyczącego innowacyjnych elektrycznych pojazdów osobowych (BEV/PHEV) z karoserią wykonaną po raz pierwszy z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem węglowym, Komisja napotkała znaczne trudności w określeniu właściwego rynku produktowego i geograficznego. W szczególności nie była w stanie ostatecznie ustalić, czy rynek samochodów elektrycznych stanowi niezależny rynek produktowy czy też część ogólnego rynku samochodów osobowych niezróżnicowanego pod względem rodzajów napędu. Z jednej strony Komisja zauważa, że nie istnieje substytucyjność podaży w przypadku samochodów elektrycznych z karoserią wykonaną z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem węglowym oraz tradycyjnych samochodów z silnikami spalinowymi z metalową karoserią, ponieważ wytwarza się je na odrębnych liniach produkcyjnych, ich cykle produkcyjne są różne, a stosowane technologie – całkowicie odmienne. Ponadto rynek samochodów elektrycznych wykazuje inną charakterystykę niż rynek samochodów o silnikach spalinowych. Z drugiej strony Komisja zauważa, że istnieje pewna substytucyjność popytu, mimo że ceny samochodów elektrycznych są znacznie wyższe.

Kolejnym problemem, jaki napotkała Komisja, próbując zdefiniować właściwy rynek produktowy, było przyporządkowanie samochodów elektrycznych poszczególnym segmentom rynku samochodów osobowych, określonym w przeszłości w odniesieniu do pojazdów o silnikach spalinowych.

W celu określenia właściwego rynku geograficznego Komisja rozważyła różnice w charakterystyce rynku samochodów elektrycznych i samochodów napędzanych silnikiem spalinowym, które sugerują, że rynek samochodów elektrycznych jest praw-

dopodobnie większy niż EOG. Niemniej jednak nie była w stanie wypracować ostatecznego wniosku.

W związku z powyższym Komisja zwraca się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag w odniesieniu do następujących zagadnień:

- a) definicji właściwego rynku produktowego: odrębny rynek samochodów elektrycznych czy też część ogólnego rynku samochodów osobowych; odrębny rynek pojazdów typu PHEV, takich jak i8, czy też ujęcie tych pojazdów w ramach rynku samochodów elektrycznych razem z pojazdami typu BEV; określenie sposobu przyporządkowania samochodów elektrycznych poszczególnym segmentom rynku opracowanym z myślą o samochodach z silnikiem spalinowym lub zaproponowanie podstaw nowej segmentacji rynku samochodów elektrycznych;
- b) definicji właściwego rynku geograficznego dla samochodów elektrycznych pod kątem obrotu handlowego i barier w handlu, w szczególności w porównaniu z samochodami osobowymi z silnikiem spalinowym.

*Test udziału w rynku zgodnie z pkt 68 a) wytycznych KRP*

W ramach tego testu państwa członkowskie muszą wykazać, że udział we właściwym rynku produktowym i geograficznym beneficjenta pomocy przyznanej na rzecz dużego projektu inwestycyjnego nie przekracza 25 % przed inwestycją lub po jej zrealizowaniu.

Ponieważ Komisja nie była w stanie sformułować ostatecznej opinii co do definicji właściwego rynku produktowego i geograficznego, przeprowadziła test udziału w rynku w odniesieniu do wszystkich rynków, które można wziąć pod uwagę: dla całego rynku samochodów osobowych (obejmującego również pojazdy typu BEV i PHEV), dla rynku wszystkich samochodów osobowych w segmentach B, C, D, F oraz połączonych segmentów C/D (ponieważ zgodnie z klasyfikacją Global Insight model miejski wg wielkości można przyporządkować segmentom B i C, zaś wg ceny – segmentowi D, natomiast model sportowy – segmentowi F), dla rynku samochodów elektrycznych (rozważając pojazdy BEV/PHEV razem i osobno) oraz dla obu rynków geograficznych – światowego oraz EOG. Dane rynkowe dotyczące samochodów z silnikami spalinowymi pochodziły głównie od europejskiego stowarzyszenia producentów ACEA, natomiast te dotyczące samochodów elektrycznych opierały się na odnośnych badaniach Deutsche Bank (z 2008 r.) oraz Boston Consulting Group. Komisja zauważa, że prognozy dotyczące rynku samochodów elektrycznych na 2015 r. były raczej zachowawcze, ponieważ sugerowały, że we wskazanym roku rynek ten będzie stanowił 1 % całkowitego rynku samochodów osobowych, i zwraca się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat możliwego rozwoju tego rynku.

Ponieważ dostępne dane wskazują, że udział rynkowy BMW przekracza 25 % na niektórych rynkach, które potencjalnie można wziąć pod uwagę, Komisja, zgodnie z pkt 68 wytycznych KPR, nie jest w stanie podjąć decyzji co do zgodności środka w ramach badania wstępnego i zmuszona jest wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające na mocy art. 108 ust. 2 TFUE. Komisja zachęca zainteresowane strony do zgłaszania uwag.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.



Jeśli uwagi otrzymane w odpowiedzi na wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego nie pozwolą Komisji stwierdzić, że pomoc bez wątplenia podlega wyłączeniu z obowiązku przeprowadzenia testów przewidzianych w pkt 68 wytycznych KPR na podstawie przypisu nr 65 tych wytycznych, bądź też że warunki testów przewidzianych w pkt 68 lit. a) i b) zostały bez wątplenia spełnione, Komisja przeprowadzi szczegółową ocenę projektu inwestycyjnego na podstawie swojego komunikatu w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych <sup>(2)</sup>.

Komisja zaprasza państwa członkowskie oraz zainteresowane strony do ujęcia w swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania wszelkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia szczegółowej oceny oraz do przedstawienia odpowiednich informacji i dokumentacji zgodnie ze wskazówkami zawartymi w wymienionym komunikacie w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny.

#### TEKST PISMA

„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‘) <sup>(3)</sup> für ihr Investitionsvorhaben in Leipzig, Sachsen, Deutschland zu gewähren.

2. Die Kommission forderte mit Schreiben und E-Mails vom 31. Januar, 21. März und 20. April 2011 zusätzliche Informationen an, die Deutschland mit Schreiben und E-Mails vom 1., 18. und 23. März 2011 vorlegte. Mit Schreiben vom 13. Mai bat Deutschland um eine Verlängerung der Frist für die Übermittlung der zuletzt angeforderten Informationen, die allerdings am 26. Mai 2011 bereitgestellt wurden. Am 28. Juni 2011 übermittelte Deutschland zusätzliche Informationen.

### 2. BESCHREIBUNG DES VORHABENS UND DER BEIHLIFEMAßNAHME

#### 2.1 Ziel

3. Im Rahmen der Förderung der regionalen Entwicklung will Deutschland der BMW AG (im Folgenden: ‚BMW‘)

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

4. Die Investition erfolgt in Leipzig, Sachsen, Deutschland, einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV. Zur Zeit der Anmeldung galt hier für große Unternehmen gemäß der deutschen Fördergebietskarte 2007-2013 <sup>(4)</sup> 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

<sup>(2)</sup> Komunikat Komisji w sprawie kryteriów dotyczących szczegółowej oceny pomocy regionalnej dla dużych projektów inwestycyjnych (Dz.U. C 223 z 16.9.2009, s. 3).

<sup>(3)</sup> ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

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

## 2.3 Das Investitionsvorhaben

### 2.3.1 Das angemeldete Vorhaben

8. Das Investitionsvorhaben hat die Errichtung einer neuen Produktionsanlage für die Herstellung von Elektrofahrzeugen mit Karosserien aus kohlefaserverstärktem Kunststoff zum Ziel. Die Herstellung von zwei Modellen ist geplant. Es handelt sich um völlig neuartige Produkte, die bisher noch nie hergestellt wurden und im Leipziger Werk fertig gestellt werden sollen: das Modell i3, das so genannte MegaCity Vehicle (im Folgenden: ‚MCV‘), und den Luxus-sportwagen i8.
9. Das MCV ist ein reines Elektrofahrzeug ohne Verbrennungsmotor, das mit Elektrizität aus einer Batterie betrieben wird, d. h. es ist ein batteriegetriebenes Elektrofahrzeug (Battery Electric Vehicle, BEV) <sup>(5)</sup>. 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] <sup>(\*)</sup> 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) <sup>(6)</sup>. Es wird die Vorteile von Elektrofahrzeugen wie zum Beispiel Leichtbauweise durch eine Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff voll ausschöpfen, aber zusätzlich einen kleinen,

<sup>(5)</sup> ‚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).

<sup>(\*)</sup> Geschäftsgeheimnis.

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

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

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

### 2.3.2 Frühere Investitionsbeihilfen für das Leipziger Werk

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

## 2.4 Beihilfefähige Kosten

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

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

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

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

## 2.5 Finanzierung des Investitionsvorhabens

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

## 2.6 Die Beihilfemaßnahme

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

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

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

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

## 2.7 Anreizeffekt

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

## 2.8 Regionaler Beihilfehöchstsatz

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

## 2.9 Rechtsgrundlage und Bewilligungsbehörde

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

## 2.10 Beitrag zur Regionalentwicklung

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

## 2.11 Aufrechterhaltung der Investition

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

## 2.12 Allgemeine Regelungen

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

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

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

### 3. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT MIT DEM BINNENMARKT

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

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

#### 3.2 Rechtmäßigkeit der Beihilfemaßnahme

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

#### 3.3 Grundlage für die beihilferechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme

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

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

#### 3.4 Vereinbarkeit mit den allgemeinen Bestimmungen der Regionalbeihilfe-Leitlinien

35. Deutschland schließt aus, dass die BMW Group im Allgemeinen oder die BMW AG im Besonderen als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Kriterien der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(9)</sup> 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 Beihilfehöchstsatzzur Zeit der Anmeldung 30 %, ausgedrückt als BSÄ, betrug<sup>(10)</sup>.
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.

<sup>(9)</sup> 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.'

<sup>(10)</sup> 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<sup>(11)</sup>.
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<sup>(12)</sup> 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.

<sup>(11)</sup> 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 %).

<sup>(12)</sup> 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](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html)).

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

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

#### 3.5.3.1 Betreffendes Produkt

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

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

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

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

#### 3.5.3.2 Sachlich relevanter Markt

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

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

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

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

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

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

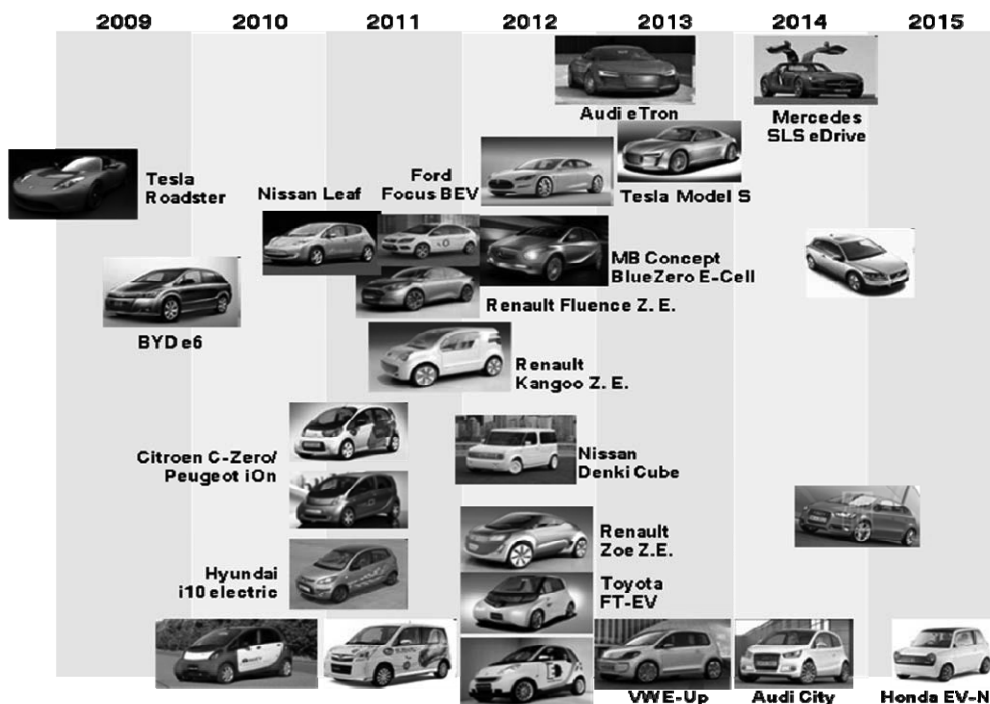
65. Anhand der vorliegenden Informationen kann die Kommission nicht zweifelsfrei ausschließen, dass es einen getrennten Markt für Elektroautos geben wird: auf der



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

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

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



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

70. Laut Deutschland fällt das MCV-Modell i3 in die Segmente C<sup>(13)</sup> und D<sup>(14)</sup>, 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<sup>(15)</sup> und C und

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

<sup>(14)</sup> 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.

<sup>(15)</sup> 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<sup>(16)</sup> 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<sup>(17)</sup>. 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 CO<sub>2</sub>-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

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

<sup>(17)</sup> 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<sup>(18)</sup> definierte die Kommission den relevanten räumlichen Markt als ‚mindestens EWR-weit‘ und schloss somit explizit die Möglichkeit nicht aus, dass ein räumlich relevanter Markt besteht, der größer als der EWR ist. In zwei Beihilfesachen zu Regionalbeihilfen für den Kraftfahrzeugsektor (Audi Hungaria Motor und Fiat Powertrain Technologies Poland) eröffnete die Kommission jedoch das förmliche Prüfverfahren u. a. in Bezug auf die angemessene Marktabgrenzung.

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

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

#### 3.5.3.4 Marktanteile (Überprüfung nach Randnummer 68 Buchstabe a)

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

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

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

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

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

<sup>(18)</sup> 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<sup>(19)</sup> 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<sup>(20)</sup> 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.

<sup>(19)</sup> Der sichtbare Verbrauch des betreffenden Produkts wird in Fußnote 62 der Regionalbeihilfe-Leitlinien als ‚Produktion plus Einfuhren minus Ausfuhren‘ definiert.

<sup>(20)</sup> 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 <sup>(21)</sup> 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."

---

<sup>(21)</sup> 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).



## INNE AKTY

## KOMISJA EUROPEJSKA

**Ogłoszenie informacyjne na podstawie art. 10 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Rady (WE) nr 732/2008 Państwa korzystające ze szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów od dnia 1 stycznia 2012 r.**

(2011/C 363/06)

Rozporządzeniem Rady (WE) nr 732/2008 z dnia 22 lipca 2008 r. wprowadzającym ogólny system preferencji taryfowych od dnia 1 stycznia 2009 r. <sup>(1)</sup> („rozporządzenie”), przedłużonym rozporządzeniem (UE) nr 512/2011 <sup>(2)</sup>, ustanowiono szczególne rozwiązanie motywacyjne dotyczące zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów (GSP+). W rozporządzeniu przewidziano, na mocy art. 9 ust. 1 lit. a) ppkt (iii), możliwość przyznania GSP+ od dnia 1 stycznia 2012 r. krajom rozwijającym się, które złożyły odpowiedni wniosek do dnia 31 października 2011 r.

Do dnia 31 października 2011 r. Komisja otrzymała wniosek w sprawie korzystania ze szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów od dnia 1 stycznia 2012 r. od Republiki Zielonego Przylądka. Komisja rozpatrzyła ten wniosek zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia i w dniu 9 grudnia 2011 r. przyjęła decyzję wykonawczą Komisji 2011/830 w sprawie państw beneficjentów, które kwalifikują się do szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów od dnia 1 stycznia 2012 r., zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 732/2008 <sup>(3)</sup>, przyznając rozwiązanie GSP+ Republice Zielonego Przylądka od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. lub do dnia określonego w kolejnym rozporządzeniu, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia, państwa, którym przyznano GSP+ na mocy decyzji Komisji 2008/938/WE z dnia 9 grudnia 2008 r. w sprawie wykazu państw beneficjentów, które kwalifikują się do szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2011 r. <sup>(4)</sup>, zmienionej decyzją Komisji 2009/454/WE <sup>(5)</sup> i decyzją Komisji 2010/318/UE z dnia 9 czerwca 2010 r. w sprawie państw beneficjentów, które kwalifikują się do szczególnego rozwiązania motywacyjnego dotyczącego zrównoważonego rozwoju i dobrych rządów na okres od dnia 1 lipca 2010 r. do dnia 31 grudnia 2011 r. <sup>(6)</sup>, nie są zobowiązane do ponownego przedkładania wniosku o GSP+ na mocy art. 9 ust. 1 lit. a) ppkt (iii) i nadal korzystają z GSP+.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 211 z 6.8.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 512/2011 z dnia 11 maja 2011 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady (WE) nr 732/2008 z dnia 22 lipca 2008 r. wprowadzającego ogólny system preferencji taryfowych na okres od dnia 1 stycznia 2009 r. do dnia 31 grudnia 2011 r., (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 28).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 329 z 13.12.2011, s. 19.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 334 z 12.12.2008, s. 90.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 149 z 12.6.2009, s. 78.

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 142 z 10.6.2010, s. 10.







## CENY PRENUMERATY w 2011 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 100 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	770 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	400 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

### Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pl.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pl.htm)

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

