

Amtsblatt der Europäischen Union

L 287



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

58. Jahrgang

31. Oktober 2015

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2015/1961 des Rates vom 26. Oktober 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/104 hinsichtlich bestimmter Fangmöglichkeiten** 1
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2015/1962 der Kommission vom 28. Oktober 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 404/2011 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik** 6
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2015/1963 der Kommission vom 30. Oktober 2015 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China** 52
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/1964 der Kommission vom 30. Oktober 2015 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 65

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (GASP) 2015/1965 des Politischen und Sicherheitspolitischen Komitees vom 27. Oktober 2015 über die Annahme des Beitrags der Schweiz zur Beratenden Mission der Europäischen Union für eine Reform des zivilen Sicherheitssektors in der Ukraine (EUAM Ukraine) (EUAM Ukraine/4/2015)** 67
- ★ **Beschluss (EU) 2015/1966 der Kommission vom 9. Juli 2014 über die von Deutschland geplante staatliche Beihilfe SA.34118 (2012/C ex 2011/N) zugunsten der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 4075)⁽¹⁾** 68

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2015/1961 DES RATES

vom 26. Oktober 2015

zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/104 hinsichtlich bestimmter Fangmöglichkeiten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 3,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach dem neuesten wissenschaftlichen Gutachten des Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES) liegt der Heringsbestand der ICES-Division IIIa innerhalb sicherer biologischer Grenzen im Sinne von Artikel 4 Absatz 18 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾. Deshalb sollte dieser Bestand in Anhang I der Verordnung (EU) 2015/104 des Rates⁽²⁾ zum Zweck einer Abweichung gemäß Artikel 15 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 ausgewiesen werden.
- (2) Dem neuesten wissenschaftlichen Gutachten des ICES zufolge ist eine begrenzte Anhebung der zulässigen Gesamtfangmenge (TAC) 2015 für Hering in den ICES-Divisionen VIIg, VIIh, VIIj und VIIk möglich und mit den Zielen der Gemeinsamen Fischereipolitik gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 vereinbar.
- (3) Der Schollenbestand in der ICES-Division VIId wurde 2015 bewertet. Das Gutachten zum höchstmöglichen Dauerertrag und das neueste wissenschaftliche Gutachten des ICES weisen nun darauf hin, dass der Bestand erheblich zugenommen hat. Eine der Folgen des reicheren Bestands ist es, dass es zu erheblichen Rückwürfen kommt, wenn Scholle als Beifang gefangen wird. Daher ist es zweckmäßig, die TAC für Scholle in den ICES-Divisionen VIId und e auf ein Niveau anzuheben, bei dem Rückwürfe vermindert würden, ohne dass der Schollenbestand oder andere Bestände in demselben Gebiet beeinträchtigt werden.
- (4) Am 30. Juni 2015 hat der ICES ein Gutachten für Sprotte in den Unionsgewässern der ICES-Division IIa und im ICES-Untergebiet IV für den Zeitraum von Juli 2015 bis Juni 2016 vorgelegt. Dem Gutachten zufolge ist eine Gesamtmenge an gewünschten Fängen von 506 000 Tonnen möglich und ist insbesondere auf die starke Rekrutierung, neue Schätzungen der fischereilichen Sterblichkeit und überarbeitete Eingabewerte für die Modelle zurückzuführen.
- (5) Die TAC für Sprotte in den Unionsgewässern der ICES-Division IIa und im ICES-Untergebiet IV für das Jahr 2015 ist derzeit durch die Verordnung (EU) 2015/104 auf 227 000 Tonnen festgesetzt. Aufgrund des ICES-Gutachtens vom 30. Juni 2015 sollte diese TAC im Hinblick auf eine optimale Nutzung des Bestands angehoben werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2015/104 des Rates vom 19. Januar 2015 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Unionsschiffe in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (2015) und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 43/2014 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 779/2014 (ABl. L 22 vom 28.1.2015, S. 1).

- (6) Da sich das ICES-Gutachten vom 30. Juni 2015 auf den Zeitraum von Juli 2015 bis Juni 2016 bezieht, sollte bei der Anhebung der Fangmöglichkeiten für 2015 nur ein Teil der nach dem ICES-Gutachten höchstzulässigen Fangmenge berücksichtigt werden.
- (7) Die TAC für Stintdorsch in der ICES-Division IIIa sowie den Unionsgewässern der Division IIa und des Untergebiets IV gilt derzeit vom 1. Januar bis zum 31. Oktober 2015. Da das ICES-Gutachten erst im letzten Quartal 2015 vorgelegt wird, sollte die zulässige Gesamtfangmenge für Stintdorsch in diesem Gebiet bis Ende 2015 verlängert werden.
- (8) Nach einer Übertragung aus Norwegen wird Schiffen der Union in norwegischen Gewässern der ICES-Untergebiete I und II gestattet, 1 500 Tonnen Rotbarsch zu fischen.
- (9) Die Verordnung (EU) 2015/104 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2015/104 wird wie folgt geändert:

1. Der Anhang IA wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Hering (*Clupea harengus*) im Gebiet IIIa erhält folgende Fassung:

„Art:	Hering ⁽¹⁾ <i>Clupea harengus</i>	Gebiet:	IIIa (HER/03A.)
Dänemark	18 034 ⁽²⁾		
Deutschland	289 ⁽²⁾		
Schweden	18 865 ⁽²⁾		
Union	37 188 ⁽²⁾		
Norwegen	5 816		
Färöer	600 ⁽³⁾		
TAC	43 604		

Analytische TAC
 Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 847/96
 gilt nicht.
 Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 847/96
 gilt nicht.
 Es gilt Artikel 7 Absatz 3 dieser Verordnung.

⁽¹⁾ Fänge von Hering, der in Fischereien mit einer Maschenöffnung von mindestens 32 mm gefangen wurde.

⁽²⁾ Besondere Bedingung: Bis zu 50 % dieser Menge dürfen in Unionsgewässern des Gebiets IV (HER/*04-C.) gefangen werden.

⁽³⁾ Darf nur im Skagerrak (HER/*03AN.) befischt werden.“

- b) Die Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Hering (*Clupea harengus*) in den Gebieten VIIg, VIIh, VIIj und VIIk erhält folgende Fassung:

„Art:	Hering <i>Clupea harengus</i>	Gebiet:	VIIg ⁽¹⁾ , VIIh ⁽¹⁾ , VIIj ⁽¹⁾ und VIIk ⁽¹⁾ (HER/7G-K.)
Deutschland	213		
Frankreich	1 185		
Irland	16 591		
Niederlande	1 185		
Vereinigtes Königreich	24		
Union	19 198		
TAC	19 198		Analytische TAC Es gilt Artikel 7 Absatz 3 dieser Verordnung.

⁽¹⁾ Dieses Gebiet ist um das Gebiet mit folgender Abgrenzung erweitert:

- im Norden 52° 30' N,
- im Süden 52° 00' N,
- im Westen die Küste Irlands,
- im Osten die Küste des Vereinigten Königreichs.“

- c) Die Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Scholle (*Pleuronectes platessa*) im Gebiet VIIId und VIIe erhält folgende Fassung:

„Art:	Scholle <i>Pleuronectes platessa</i>	Gebiet:	VIIId und VIIe (PLE/7DE.)
Belgien	1 018 ⁽¹⁾		
Frankreich	3 395 ⁽¹⁾		
Vereinigtes Königreich	1 810 ⁽¹⁾		
Union	6 223		
TAC	6 223		Analytische TAC

⁽¹⁾ Zusätzlich zu dieser Quote kann ein Mitgliedstaat gemäß den Bedingungen des Titels II Kapitel II dieser Verordnung Schiffen unter seiner Flagge, die an Versuchen zur vollständig dokumentierten Fischerei teilnehmen, einen zusätzlichen Anteil von bis zu weiteren 1 % der dem jeweiligen Mitgliedstaat zugeteilten Quote zuweisen.“

- d) Die Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Sprotte (*Sprattus sprattus*) und dazugehörige Beifänge in den Unionsgewässern der Gebiete IIa und IV erhält folgende Fassung:

„Art:	Sprotte und dazugehörige Beifänge <i>Sprattus sprattus</i>	Gebiet:	IIa und IV (Unionsgewässer) (SPR/2AC4-C)
Belgien	3 929 (1)		
Dänemark	310 987 (1)		
Deutschland	3 929 (1)		
Frankreich	3 929 (1)		
Niederlande	3 929 (1)		
Schweden	1 330 (1) (2)		
Vereinigtes Königreich	12 967 (1)		
Union	341 000		
Norwegen	9 000		
TAC	350 000		Analytische TAC Es gilt Artikel 7 Absatz 3 dieser Verordnung

(1) Unbeschadet der Anlandungsverpflichtung können Fänge von Kliesche und Wittling in Höhe von bis zu 2 % der Quote (OTH/*2AC4C) angerechnet werden, sofern höchstens 9 % dieser Quote für Sprotte auf diese Fänge und Beifänge der genannten Arten entfallen, wie dies in Artikel 15 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 vorgesehen ist.

(2) Einschließlich Sandaal.“

- e) Die Fußnote 3 in der Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Stindorsch (*Trisopterus esmarki*) und dazugehörige Beifänge im Gebiet IIIa; IIa und IV (Unionsgewässer) wird gestrichen.

2. In Anhang IB erhält die Tabelle mit den Fangmöglichkeiten für Rotbarsch (*Sebastes* spp.) in norwegischen Gewässern der ICES-Untergebiete I und II folgende Fassung:

„Art:	Rotbarsch <i>Sebastes</i> spp.	Gebiet:	I und II (norwegische Gewässer) (RED/1N2AB.)
Deutschland	766		
Spanien	95		
Frankreich	84		
Portugal	405		
Vereinigtes Königreich	150		
Union	1 500		
TAC	Entfällt		Analytische TAC Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 gilt nicht Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 gilt nicht“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Luxemburg am 26. Oktober 2015.

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

C. DIESCHBOURG

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1962 DER KOMMISSION**vom 28. Oktober 2015****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 404/2011 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 5, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 10, Artikel 15 Absatz 9, Artikel 21 Absatz 7, Artikel 22 Absatz 7, Artikel 24 Absatz 8, Artikel 33 Absatz 10, Artikel 37 Absatz 4, Artikel 58 Absatz 9, Artikel 60 Absatz 7, Artikel 64 Absatz 2, Artikel 73 Absatz 9, Artikel 74 Absatz 6, Artikel 76 Absatz 4, Artikel 78 Absatz 2, Artikel 92 Absatz 5, Artikel 105 Absatz 6, Artikel 106 Absatz 4, Artikel 111 Absatz 3, Artikel 116 Absatz 6 und Artikel 117 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 des Rates vom 29. September 2008 über die Genehmigung der Fischereitätigkeiten von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft außerhalb der Gemeinschaftsgewässer und den Zugang von Drittlandsschiffen zu Gemeinschaftsgewässern, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93 und (EG) Nr. 1627/94 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3317/94 ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 13 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ wurde die Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates ⁽⁴⁾ aufgehoben. Daher sollten die diesbezüglichen Verweise in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission ⁽⁵⁾ entsprechend geändert werden.
- (2) Die Kommission hat ein neues Instrument für den Datenaustausch entwickelt, das für jeden elektronischen Austausch von Daten gemäß den Artikeln 33, 111 und 116 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 (im Folgenden die „Kontrollverordnung“) und Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 verwendet werden sollte.
- (3) Die Schiffsidentifizierungsnummer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) gemäß der von der IMO am 4. Dezember 2013 verabschiedeten Entschließung A.1078(28) und die Bestimmungen des Kapitels XI-1 Regel 3 des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) von 1974 sollten für Fischereifahrzeuge der Union in allen Gewässern und für Fischereifahrzeuge aus Drittländern in Unionsgewässern gelten. Mit dieser Identifizierungsnummer kann ein Schiff eindeutig identifiziert werden, die Aktivität des Schiffs im Zeitverlauf verfolgt und überprüft werden — auch bei Änderung des Namens, des Eigentümers oder der Flagge — und die Rückverfolgbarkeit von Fischereierzeugnissen über die gesamte Lieferkette gewährleistet werden, insbesondere wenn Fischereifahrzeuge eventuell an IUU-Fischerei beteiligt sind.
- (4) Die Kommission hat ein neues Format für die Übermittlung von Daten des Schiffsüberwachungssystems (VMS) entwickelt, das für jeden elektronischen Austausch von Daten gemäß den Artikeln 111 und 116 der Kontrollverordnung verwendet werden sollte. Daher sollten die Artikel 24 und 28 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 geändert und Anhang V der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 gestrichen werden.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 33.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiresourcen im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 358 vom 31.12.2002, S. 59).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission vom 8. April 2011 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 112 vom 30.4.2011, S. 1).

- (5) Gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Kontrollverordnung muss das Fischereilogbuch das Datum der Ausfahrt des Schiffes aus dem Hafen enthalten. Um sicherzustellen, dass alle Meldungen, die dieselbe Fangreise betreffen, erkannt und zugeordnet werden können, sollten die Kapitäne von Fischereifahrzeugen, die zur Aufzeichnung und Übermittlung von Logbuchdaten auf elektronischem Weg verpflichtet sind, den zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats als erste Meldung vor Beginn jeglicher Fangtätigkeit und jeder späteren Übermittlung eine Ausfahrtmeldung übermitteln. Artikel 47 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollte daher geändert werden.
- (6) Die Vorschriften für den Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle gemäß den Artikeln 111 und 116 der Kontrollverordnung und Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 müssen geändert werden, um neuen gesetzlichen Bestimmungen, der Entwicklung neuer Technologien und Formate sowie internationalen Standards Rechnung zu tragen. Die allgemeinen Grundsätze für die elektronische Übermittlung, die Verfahren für Berichtigungen und die Standards, die für den Informationsaustausch im Zusammenhang mit dem Schiffsüberwachungssystem, den Fang- und Verkaufstätigkeiten und den Fangmeldungen zu verwenden sind, sowie die Verfahren für die Umsetzung von Änderungen der Formate müssen festgelegt werden. Daher sollten die Artikel 43, 45 und 91 sowie Anhang XII der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 angepasst und neue Vorschriften festgelegt werden.
- (7) Der in Echtzeit erfolgende direkte elektronische Austausch von Daten des Schiffsüberwachungssystems und von Daten des elektronischen Aufzeichnungs- und Meldesystems gemäß Artikel 111 Absatz 1 der Kontrollverordnung bedarf weiterer Harmonisierung. Der Flaggenmitgliedstaat sollte gewährleisten, dass die Daten des elektronischen Aufzeichnungs- und Meldesystems, die seine Fischereifahrzeuge senden, wenn sie in den Gewässern eines Küstenmitgliedstaats Fischfang betreiben, automatisch und in Echtzeit an den betreffenden Küstenmitgliedstaat übermittelt werden. Artikel 44 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollte daher geändert werden.
- (8) Mit der Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ wurde die Kontrollverordnung insofern geändert, als Vorschriften zu den obligatorischen Verbraucherinformationen bei Fischerei- und Aquakulturerzeugnissen und zur Kontrolle von Fischerei- und Aquakulturerzeugnissen, die dem Lagerhaltungsmechanismus unterliegen, eingeführt wurden. Die Artikel 66, 67 und 112 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollten an diese neuen Vorschriften angepasst und Artikel 68 gestrichen werden.
- (9) Abzüge für Wasser oder Eis sollten bei pelagischen Arten, die für die Anlandung zu industriellen Zwecken bestimmt sind, nicht angewendet und die Besonderheiten dieser Tätigkeit hinsichtlich der Lagerung und der Handhabung der Fische sollten berücksichtigt werden. Das Fischereiabkommen zwischen der Europäischen Union, den Färöern und Norwegen über die Bewirtschaftung der Fischbestände in den Gewässern des Nordostatlantiks im Zeitraum 2014 bis 2018 enthält eine ähnliche Bestimmung für pelagische Arten, die für die Anlandung zu industriellen Zwecken bestimmt sind, sowie neue Maßnahmen bezüglich des Wiegens und der Kontrolle von Anlandungen von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling. Die Artikel 74, 78, 79, 80, 82, 83, 85, 88, 89 und 107 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollten daher an diese neuen Vorschriften angepasst werden.
- (10) Die Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ enthält Maßnahmen zur Unterstützung der Durchführung der Überwachungs-, Inspektions- und Durchsetzungsregelung der Union und zur Regelung von Unterbrechungen, Aussetzungen und Berichtigungen bei finanziellen Maßnahmen der Union; zudem wird durch die genannte Verordnung Artikel 103 der Kontrollverordnung gestrichen. Daher sollten Titel VIII Kapitel I Artikel 96 und Anhang XXXI der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 gestrichen werden.
- (11) Gemäß Artikel 33 Absatz 10 der Kontrollverordnung und Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 ist die Kommission ermächtigt, Formate für die Übermittlung von Daten zu Fangmengen und den Fischereiaufwand festzulegen. Die diesbezüglichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 500/2001 der Kommission ⁽³⁾, die eine wirksame Übermittlung der aggregierten Fangdaten gemäß Artikel 33 Absätze 2 und 4 der Kontrollverordnung und Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 gewährleisten sollen, sind inzwischen rechtlich und technisch überholt. Daher sollten internationale Standards für die elektronische Meldung aggregierter Fangdaten verwendet werden, und die Verordnung (EG) Nr. 500/2001 sollte aufgehoben werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die gemeinsame Marktorganisation für Erzeugnisse der Fischerei und der Aquakultur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1184/2006 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 104/2000 des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2328/2003, (EG) Nr. 861/2006, (EG) Nr. 1198/2006 und (EG) Nr. 791/2007 des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 500/2001 der Kommission vom 14. März 2001 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates für die Überwachung der Fänge von Gemeinschaftsschiffen in Drittlandgewässern und auf Hoher See (ABl. L 73 vom 15.3.2001, S. 8).

- (12) Die Verordnung (EU) 2015/812 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ enthält neue Vorschriften zur gesonderten Erfassung von Fängen untermaßiger Fische gemäß den Berichtspflichten und zur Anzahl der Punkte für einen neuen schweren Verstoß im Zusammenhang mit der Pflicht zur Anlandung untermaßiger Fänge. Die Anhänge VI, VII, X, XXIII, XXVI, XXVII und XXX der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollten an diese neuen Vorschriften angepasst werden.
- (13) Mit den Empfehlungen GFCM/35/2011/1, GFCM/35/2011/2, GFCM/35/2011/3, GFCM/35/2011/4, GFCM/35/2011/5 und GFCM/36/2012/2 hat die Allgemeine Kommission für die Fischerei im Mittelmeer (GFCM) spezifische Bestimmungen zu folgenden Punkten erlassen: Einführung eines GFCM-Fischereilogbuchs und Meldung von Fängen der Roten Koralle, ungewollter Beifänge sowie der Freisetzung von Seevögeln, Mönchsrobben, Meeresschildkröten und Walen im Logbuch. Die Anhänge VI, VII und X der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollten an diese neuen Vorschriften angepasst werden.
- (14) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (15) Artikel 90 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 92 Absatz 1 der Kontrollverordnung, geändert durch Artikel 7 Absätze 14 und 15 der Verordnung (EU) 2015/812, gelten ab dem 1. Januar 2017. Die Zuweisung von Punkten für schwere Verstöße gegen diese Bestimmungen sollte zum selben Zeitpunkt in Kraft treten.
- (16) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Fischerei und Aquakultur —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 wird wie folgt geändert:

- (1) Im gesamten Text werden die Begriffe „EU-Fischereifahrzeug“, „EU-Fischereifahrzeuge“ und „EU-Gewässer“ durch „Fischereifahrzeug der Union“, „Fischereifahrzeuge der Union“ und „Unionsgewässer“ ersetzt und die sich daraus ergebenden notwendigen grammatischen Anpassungen vorgenommen.
- (2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:
- „1. ‚Fischereifahrzeug der Union‘ ein Fischereifahrzeug, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt und in der Union registriert ist;“
- b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:
- „2. ‚Unionsgewässer‘ Gewässer im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*);“
- (*) Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).“
- (3) Artikel 3 Absatz 7 erhält folgende Fassung:
- „(7) Die Gesamtkapazität in Bruttoreaumzahl (BRZ) oder Kilowatt (kW) aller von einem Mitgliedstaat erteilten Fanglizenzen ist zu keinem Zeitpunkt höher als die Kapazitätsobergrenze für besagten Mitgliedstaat nach Maßgabe von Artikel 22 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013.“

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2015/812 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2015 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 850/98, (EG) Nr. 2187/2005, (EG) Nr. 1967/2006, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 254/2002, (EG) Nr. 2347/2002 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und der Verordnungen (EU) Nr. 1379/2013 und (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anlande Verpflichtung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1434/98 des Rates (ABl. L 133 vom 29.5.2015, S. 1).

(4) Dem Artikel 6 wird folgender Absatz angefügt:

„Ab dem 1. Januar 2016 gilt die Regelung für die Schiffsidentifizierungsnummer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, die mit der Entschließung A.1078(28) vom 4. Dezember 2013 angenommen wurde und auf die in Kapitel XI-1 Regel 3 des SOLAS-Übereinkommens von 1974 verwiesen wird, für

- a) Fischereifahrzeuge der Union oder alle im Rahmen einer Chartervereinbarung von Betreibern aus der Union kontrollierte Fischereifahrzeuge mit einer Bruttoreaumzahl von mindestens 100 Tonnen oder mindestens 100 Bruttoregistertonnen oder mindestens 24 Metern Länge über alles, die ausschließlich in Unionsgewässern tätig sind;
- b) alle Fischereifahrzeuge der Union oder alle im Rahmen einer Chartervereinbarung von Betreibern aus der Union kontrollierten Fischereifahrzeuge mit einer Länge über alles von mindestens 15 Metern, die außerhalb von Unionsgewässern tätig sind;
- c) alle Fischereifahrzeuge aus Drittländern, die zum Fischfang in Unionsgewässern berechtigt sind.“

(5) Artikel 24 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das FÜZ jedes Flaggenmitgliedstaats garantiert die automatische Übertragung der nach Artikel 19 bereitgestellten Daten für die Fischereifahrzeuge dieses Mitgliedstaats an das FÜZ eines Küstenmitgliedstaats, solange sich diese Fischereifahrzeuge in den Gewässern dieses Küstenmitgliedstaats aufhalten. Diese Daten werden unmittelbar nach ihrem Eingang beim FÜZ des Flaggenmitgliedstaats an das FÜZ des Küstenstaats weitergeleitet.“

(6) Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„Artikel 28

Datenzugriff durch die Kommission

Die Kommission kann gemäß Artikel 111 Absatz 1 Buchstabe a der Kontrollverordnung von den Mitgliedstaaten verlangen zu gewährleisten, dass die gemäß Artikel 19 der vorliegenden Verordnung bereitgestellten Daten für eine bestimmte Gruppe von Fischereifahrzeugen während einer bestimmten Zeit automatisch an die Kommission oder die von ihr benannte Stelle übertragen werden. Diese Daten werden unmittelbar nach ihrem Eingang beim FÜZ des Flaggenmitgliedstaats an die Kommission oder die von ihr benannte Stelle weitergeleitet.“

(7) Artikel 30 erhält folgende Fassung:

„Artikel 30

Muster für Fischereilogbücher, Umlade- und Anlandeerkklärungen in Papierform

(1) In Unionsgewässern werden das Fischereilogbuch, die Umlade- und die Anlandeerkklärungen in Papierform vom Kapitän eines Fischereifahrzeugs der Union nach dem Muster in Anhang VI ausgefüllt und vorgelegt.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt für Fischereifahrzeuge der Union, die tägliche Fangreisen im Mittelmeer durchführen, dass das Fischereilogbuch, die Umlade- und die Anlandeerkklärungen in Papierform vom Kapitän eines Fischereifahrzeugs der Union nach dem Muster in Anhang VII ausgefüllt und vorgelegt werden können.

(3) Das Fischereilogbuch, die Umlade- und die Anlandeerkklärungen in Papierform werden vom Kapitän eines Fischereifahrzeugs der Union gemäß Artikel 31 und nach den Mustern in den Anhängen VI und VII ausgefüllt und vorgelegt, wenn Fischereifahrzeuge der Union Fischereitätigkeiten in Gewässern eines Drittlands, in Gewässern im Regelungsbereich einer regionalen Fischereiorganisation oder in Gewässern außerhalb von Unionsgewässern, die nicht im Regelungsbereich einer regionalen Fischereiorganisation liegen, durchführen, es sei denn, das Drittland oder die Vorschriften der betreffenden regionalen Fischereiorganisation verlangen ausdrücklich eine andere Art von Fischereilogbuch, Umlade- oder Anlandeerkklärung. Wenn das Drittland die Art des Fischereilogbuchs, der Umlade- oder der Anlandeerkklärung nicht gesondert festlegt, aber andere als die gemäß den Vorschriften der Union geforderten Daten verlangt, sind diese Daten aufzuzeichnen.

(4) Kapitäne von Fischereifahrzeugen der Union, die nicht unter Artikel 15 der Kontrollverordnung fallen, können bis zum 31. Dezember 2017 weiterhin Fischereilogbücher, Umlade- und Anlandeerkklärungen in Papierform verwenden, die vor dem 1. Januar 2016 gedruckt wurden.“

- (8) Dem Artikel 37 wird folgender Absatz angefügt:

„Das Fischereilogbuch, die Umlade- und die Anlandeerkklärungen in elektronischer Form werden gemäß den Anweisungen in Anhang X ausgefüllt.“

- (9) Artikel 43 erhält folgende Fassung:

„Artikel 43

Obligatorische Daten im Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten

Die Datenelemente, die die Kapitäne von Fischereifahrzeugen der Union gemäß den Unionsvorschriften im Fischereilogbuch, in der Umladeerklärung, in der Vorabmeldung und in der Anlandeerklärung aufzeichnen müssen, sind auch beim Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten obligatorisch.“

- (10) Artikel 44 erhält folgende Fassung:

„Artikel 44

Datenzugang

(1) Wenn ein Fischereifahrzeug, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, Fangeinsätze in den Unionsgewässern eines Küstenmitgliedstaats durchführt, leitet der Flaggenstaat die obligatorischen elektronischen Fischereilogbuchdaten der aktuellen Fangreise, die mit der letzten Ausfahrt aus einem Hafen begonnen hat, umgehend nach deren Eingang an den betreffenden Küstenmitgliedstaat weiter.

(2) Solange ein Fischereifahrzeug, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, in den Unionsgewässern eines anderen Küstenmitgliedstaats fischt, leitet der Flaggenmitgliedstaat alle obligatorischen elektronischen Fischereilogbuchdaten umgehend nach deren Eingang an den betreffenden Küstenmitgliedstaat weiter. Der Flaggenmitgliedstaat leitet auch die die aktuelle Fangreise betreffenden Berichtigungen gemäß Artikel 47 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung weiter.

(3) Wird eine Anlandung oder Umladung in einem Hafen eines anderen Küstenmitgliedstaats als dem Flaggenmitgliedstaat vorgenommen, so leitet der Flaggenmitgliedstaat alle obligatorischen elektronischen Anlande- oder Umladedaten umgehend nach deren Eingang an den betreffenden Küstenmitgliedstaat weiter.

(4) Wird einem Flaggenmitgliedstaat mitgeteilt, dass ein Fischereifahrzeug unter seiner Flagge beabsichtigt, in einen Hafen eines anderen Küstenmitgliedstaats einzulaufen, so leitet der Flaggenmitgliedstaat die elektronische Vorabmeldung umgehend nach deren Eingang an den betreffenden Küstenmitgliedstaat weiter.

(5) Wenn ein Fischereifahrzeug unter der Flagge eines Mitgliedstaats bei einer Fangreise in die Unionsgewässer eines anderen Küstenmitgliedstaats einläuft oder wenn Daten gemäß den Absätzen 3 oder 4 für eine bestimmte Fangreise an einen Küstenmitgliedstaat übermittelt wurden, gewährt der Flaggenmitgliedstaat für die betreffende Fangreise von deren Beginn bis zum Abschluss der Anlandung Zugang zu allen elektronischen Daten über die Fangtätigkeiten gemäß Artikel 111 Absatz 1 der Kontrollverordnung und übermittelt auf Anfrage des betreffenden Küstenmitgliedstaats die angeforderten Daten. Der Zugang wird für mindestens 36 Monate nach Beginn der Fangreise gewährt.

(6) Der Flaggenmitgliedstaat eines gemäß Artikel 80 der Kontrollverordnung von einem anderen Mitgliedstaat inspizierten Fischereifahrzeugs teilt auf Anfrage des Mitgliedstaats, der die Inspektion durchführt, die elektronischen Daten über die Fangtätigkeiten gemäß Artikel 111 Absatz 1 der Kontrollverordnung für die aktuelle Fangreise des Fischereifahrzeugs vom Beginn bis zum Zeitpunkt der Anfrage mit.

(7) Die Anfragen gemäß den Absätzen 5 und 6 werden elektronisch gestellt, und es muss angegeben werden, ob die Originaldaten mit Berichtigungen oder lediglich die konsolidierten Daten vorzulegen sind. Die Antwort auf die Anfrage wird automatisch generiert und unverzüglich vom betreffenden Mitgliedstaat übermittelt.

(8) Die Mitgliedstaaten gewähren auf Anfrage anderer Mitgliedstaaten, die im Rahmen eines gemeinsamen Einsatzplans oder anderer gemeinsamer Inspektionstätigkeiten Inspektionen auf See vornehmen, Zugang zum Schiffsüberwachungssystem sowie zu Fischereilogbuch-, Umlade-, Anmelde- und Anlandedaten.

(9) Der Kapitän eines Fischereifahrzeugs der Union hat jederzeit gesicherten Zugang zu seinen eigenen elektronischen Fischereilogbuch-, Umlade-, Anmelde- und Anlandedaten, die in der Datenbank des Flaggenmitgliedstaats gespeichert sind.“

(11) Artikel 45 erhält folgende Fassung:

„Artikel 45

Datenaustausch unter den Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten

- a) stellen sicher, dass die gemäß diesem Kapitel eingegangenen Daten in computerlesbarer Form erfasst und für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren in elektronischen Datenbanken gespeichert werden;
- b) ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Daten nur für die in vorliegender Verordnung vorgesehenen Zwecke genutzt werden, und
- c) treffen alle erforderlichen technischen Vorkehrungen, um diese Daten vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung, versehentlichem Verlust, Beeinträchtigung, Weitergabe oder unberechtigtem Zugang zu schützen.“

(12) In Artikel 47 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Kapitän eines Fischereifahrzeugs der Union sendet vor der Ausfahrt aus dem Hafen und vor jeder anderen elektronischen Meldung im Zusammenhang mit der Fangreise eine elektronische Auslaufmeldung an die zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats.“

(13) Artikel 60 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird der einem Mitgliedstaat entstandene Nachteil durch eine Maßnahme nach Artikel 16 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 nicht vollständig oder teilweise ausgeglichen, ergreift die Kommission so bald wie möglich nach Erhalt der Informationen gemäß Artikel 59 der vorliegenden Verordnung die notwendigen Maßnahmen, um den erlittenen Nachteil auszugleichen.“

b) In Absatz 2 erhält Buchstabe b folgende Fassung:

„b) etwaige Mitgliedstaaten, die ihre Quote überschritten haben (‚quotenüberschreitende Mitgliedstaaten‘), und den Umfang der Überschreitung der Fangmöglichkeiten (abzüglich eines etwaigen Quotenausgleichs gemäß Artikel 16 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013);“

(14) Artikel 66 erhält folgende Fassung:

„Artikel 66

Begriffsbestimmung

Im Sinne dieses Kapitels bezeichnet der Ausdruck

‚Fischerei- und Aquakulturerzeugnisse‘ Erzeugnisse, die unter Kapitel 3, Kapitel 12 Unterposition 1212 21 00 und Kapitel 16 Positionen 1604 und 1605 der Kombinierten Nomenklatur gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates (*) fallen.

(*) Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1) und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1101/2014 der Kommission vom 16. Oktober 2014 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 312 vom 31.10.2014, S. 1).“

(15) Artikel 67 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 12 erhält folgende Fassung:

„(12) Die in Artikel 58 Absatz 5 der Kontrollverordnung aufgelisteten Informationen gelten nicht für Fischerei- und Aquakulturerzeugnisse, die unter Kapitel 16 Positionen 1604 und 1605 der Kombinierten Nomenklatur fallen.“

b) Absatz 13 erhält folgende Fassung:

„(13) Im Sinne von Artikel 58 Absatz 5 der Kontrollverordnung entsprechen die Informationen zu dem Gebiet, in dem das Erzeugnis gefangen oder gezüchtet wurde,

a) für Fänge aus Beständen oder Bestandsgruppen, für die nach den Rechtsvorschriften der Union eine Quote und/oder eine Mindestgröße gilt, dem einschlägigen geografischen Gebiet gemäß Artikel 4 Absatz 30 der Kontrollverordnung;

b) für Fänge aus anderen Beständen oder Bestandsgruppen, für Fischereierzeugnisse aus der Binnenfischerei und für Aquakulturerzeugnisse dem Namen des Fang- oder Produktionsgebiets gemäß Artikel 38 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 (*).

(*) Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die gemeinsame Marktorganisation für Erzeugnisse der Fischerei und der Aquakultur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1184/2006 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 104/2000 des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 1).“

(16) Artikel 68 wird gestrichen.

(17) Artikel 74 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet der in den Artikeln 78 bis 89 genannten besonderen Vorschriften für pelagische Arten, die zur Weiterbeförderung zum Ort der Erstvermarktung, Lagerung oder Verarbeitung lose angelandet werden, werden bei der Bestimmung des Gesamtgewichts maximal 2 % für Wasser und Eis abgezogen. Der Abzug für Wasser und Eis (in %) wird grundsätzlich zusammen mit dem Gewicht in der Wiegebescheinigung eingetragen. Bei Anlandungen zu industriellen Zwecken und bei nicht-pelagischen Arten gibt es keine Abzüge für Wasser oder Eis.“

(18) Artikel 78 erhält folgende Fassung:

„Artikel 78

Geltungsbereich von Wiegeverfahren für Fänge von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling

Die Vorschriften in diesem Abschnitt gelten für das Wiegen von Anlandungen in der Union oder durch Fischereifahrzeuge der Union in Drittländern von Hering (*Clupea harengus*), Makrele (*Scomber scombrus*), Stöcker (*Trachurus* spp.) und Blauem Wittling (*Micromesistius poutassou*) oder einer Kombination dieser Arten, die in folgenden Gebieten gefangen wurden:

a) Hering in den ICES-Gebieten I, II, IIIa, IV, Vb, VI und VII,

b) Makrele in den ICES-Gebieten IIa, IIIa, IV, Vb, VI, VII, VIII, IX, XII, XIV und in Unionsgewässern des CECAF,

c) Stöcker in den ICES-Gebieten IIa, IV, Vb, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV und in Unionsgewässern des CECAF,

d) Blauer Wittling in den ICES-Gebieten IIa, IIIa, IV, Vb, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV und in Unionsgewässern des CECAF,

wenn die Mengen je Anlandung 10 Tonnen übersteigen.“

(19) Die Überschrift von Artikel 79 erhält folgende Fassung:

„Artikel 79

Häfen zum Wiegen von Fängen von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling“

(20) Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die an Bord mitgeführten Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling in Kilogramm Lebendgewicht;“

(21) Artikel 82 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die vor der Anlandung gemäß Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe c mitgeteilten, an Bord zurückbehaltenen Mengen von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling haben den in der endgültigen Fassung des Fischereilogbuchs eingetragenen Mengen zu entsprechen.“

(22) Die Überschrift von Artikel 83 erhält folgende Fassung:

„Artikel 83

Öffentlich betriebene Wiegeeinrichtungen für frische Heringe, Makrelen, Stöcker und Blaue Wittlinge“

(23) Artikel 85 erhält folgende Fassung:

„Artikel 85

Wiegen von gefrorenem Fisch

Beim Wiegen von angelandeten Mengen gefrorener Heringe, Makrelen, Stöcker und Blauer Wittlinge wird gemäß Artikel 73 das Gewicht des in Kisten angelandeten gefrorenen Fisches für jede Fischart bestimmt.“

(24) Artikel 86 erhält folgende Fassung:

„Artikel 86

Aufbewahren von Wiegedokumenten

Alle Wiegedokumente gemäß Artikel 84 Absatz 3 und Artikel 85 sowie die Kopien der Transportdokumente im Rahmen eines Kontrollplans oder gemeinsamen Kontrollprogramms gemäß Artikel 79 Absatz 1 werden mindestens drei Jahre lang aufbewahrt.“

(25) Artikel 88 erhält folgende Fassung:

„Artikel 88

Gegenkontrollen

Bis zur Einrichtung einer elektronischen Datenbank gemäß Artikel 109 der Kontrollverordnung nehmen die zuständigen Behörden bei allen Anlandungen folgenden Datenabgleich vor:

- a) Vergleich der Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling je Art, die bei der Anmeldung der Anlandung gemäß Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe c der vorliegenden Verordnung angegeben wurden, mit den im Fischereilogbuch eingetragenen Mengen;
- b) Vergleich der Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling, die im Fischereilogbuch eingetragen sind, mit den in der Anlandeerklärung angegebenen Mengen;
- c) Vergleich der Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling, die in die Anlandeerklärung eingetragen sind, mit den in der Übernahmeerklärung oder im Verkaufsbeleg angegebenen Mengen;
- d) Vergleich des Fanggebiets, das im Fischereilogbuch des Schiffs eingetragen ist, mit den VMS-Daten für das betreffende Schiff.“

(26) Artikel 89 erhält folgende Fassung:

„Artikel 89

Überwachung der Wiegevorgänge

(1) Das Wiegen der Fänge von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling eines Fischereifahrzeugs wird nach Arten überwacht. Im Falle von Schiffen, die ihren Fang an Land pumpen, wird das Wiegen der gesamten Ladung überwacht. Bei der Anlandung von gefrorenen Heringen, Makrelen, Stöckern und Blauen Wittlingen werden alle Kisten gezählt, und die Methode zur Berechnung des Durchschnittsnettogewichts der Kisten gemäß Anhang XVIII wird überwacht.

(2) Zusätzlich zu den Gegenkontrollen gemäß Artikel 88 wird folgender Datenabgleich vorgenommen:

- a) Vergleich der Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling je Art, die in den Wiegedokumenten der öffentlichen oder privaten Einrichtungen eingetragen sind, mit den in der Übernahmeerklärung oder im Verkaufsbeleg eingetragenen Mengen je Art;
- b) Überprüfung der Mengen Hering, Makrele, Stöcker und Blauer Wittling je Art, die im Rahmen eines Kontrollplans oder eines gemeinsamen Kontrollprogramms gemäß Artikel 79 Absatz 1 in Transportdokumenten eingetragen sind;
- c) Überprüfung der Kennnummern der Fischtransporter, die in den Wiegebüchern gemäß Artikel 84 Absatz 2 Buchstabe b eingetragen sind.

(3) Es wird kontrolliert, dass sich nach Abschluss des Entladens unter Beachtung der Sondervorschriften in diesem Abschnitt kein Fisch mehr an Bord befindet.

(4) Alle Kontrollmaßnahmen nach diesem Artikel und Artikel 107 werden dokumentiert. Diese Dokumentation ist mindestens drei Jahre lang aufzubewahren.“

(27) In Titel IV erhält die Überschrift von Kapitel III folgende Fassung:

„KAPITEL III

Verkaufsbelege und Übernahmeerklärungen“

(28) Artikel 90 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im Verkaufsbeleg und in der Übernahmeerklärung ist gemäß Artikel 64 Absatz 1 Buchstabe f und Artikel 66 Absatz 3 Buchstabe e der Kontrollverordnung die Anzahl Exemplare angegeben, wenn die betreffende Fangquote auf der Grundlage von Exemplaren berechnet wird.“

(29) Artikel 91 erhält folgende Fassung:

„Artikel 91

Formate der Verkaufsbelege und Übernahmeerklärungen

(1) Die Mitgliedstaaten bestimmen das Format für das Ausfüllen und die Übermittlung der Verkaufsbelege und Übernahmeerklärungen zwischen eingetragenen Käufern, eingetragenen Auktionshäusern oder anderen gemäß den Artikeln 63 und 67 der Kontrollverordnung von den Mitgliedstaaten und den zuständigen Behörden zugelassenen Stellen oder Personen.

(2) Die Datenelemente, die eingetragene Käufer, eingetragene Auktionshäuser oder andere vom Mitgliedstaat zugelassene Stellen oder Personen gemäß den Unionsvorschriften in ihren Verkaufsbelegen oder Übernahmeerklärungen aufzeichnen müssen, sind auch beim Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten obligatorisch.

(3) Daten gemäß Artikel 111 Absatz 2 der Kontrollverordnung, die für Tätigkeiten der vorangegangenen 36 Monate von dem Mitgliedstaat übermittelt wurden, in dessen Hoheitsgebiet der Erstverkauf oder die Übernahme stattfand, werden von diesem Mitgliedstaat auf Anfrage des Flaggenmitgliedstaats oder des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet die Fischereierzeugnisse angelandet wurden, zur Verfügung gestellt. Die Antwort auf die Anfrage wird automatisch generiert und unverzüglich übermittelt.

- (4) Die Mitgliedstaaten
- stellen sicher, dass die gemäß diesem Kapitel eingegangenen Daten in computerlesbarer Form erfasst und für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren in elektronischen Datenbanken gespeichert werden;
 - ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Daten nur für die in vorliegender Verordnung vorgesehenen Zwecke genutzt werden, und
 - treffen alle erforderlichen technischen Vorkehrungen, um diese Daten vor zufälliger oder unrechtmäßiger Zerstörung, versehentlichem Verlust, Beeinträchtigung, Weitergabe oder unberechtigtem Zugang zu schützen.
- (5) In jedem Mitgliedstaat ist gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Kontrollverordnung eine einzige Behörde für die Übermittlung, den Empfang, die Verwaltung und die Verarbeitung aller in diesem Kapitel abgedeckten Daten zuständig.
- (6) Die Mitgliedstaaten tauschen die Kontaktangaben zu den in Absatz 5 genannten Behörden aus und setzen die Kommission und die von ihr benannte Stelle spätestens drei Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung darüber in Kenntnis.
- (7) Jede Änderung der in den Absätzen 5 und 6 genannten Angaben ist der Kommission, der von ihr benannten Stelle und den übrigen Mitgliedstaaten mitzuteilen, bevor sie wirksam wird.“

(30) Artikel 96 wird aufgehoben.

(31) Artikel 107 erhält folgende Fassung:

„Artikel 107

Inspektion von bestimmten pelagischen Anlandungen

Bei Anlandungen von Hering, Makrele, Stöcker und Blauem Wittling gemäß Artikel 78 stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats sicher, dass mindestens 7,5 % der angelandeten Mengen jeder Art und mindestens 5 % der Anlandungen umfassend inspiziert werden.“

(32) Artikel 112 erhält folgende Fassung:

„Artikel 112

Kontrolle von dem Lagerhaltungsmechanismus unterliegenden Fischereierzeugnissen

Die Inspektoren stellen sicher, dass die gemäß Artikel 30 der Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 dem Lagerhaltungsmechanismus unterliegenden Fischereierzeugnisse die Bedingungen gemäß Artikel 30 der genannten Verordnung und Artikel 67 der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 (*) erfüllen.

(*) Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2328/2003, (EG) Nr. 861/2006, (EG) Nr. 1198/2006 und (EG) Nr. 791/2007 des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 1).“

(33) Artikel 126 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Werden im Verlauf einer Inspektion zwei oder mehr schwere Verstöße festgestellt, die durch dieselbe natürliche oder juristische Person, die Inhaber der Lizenz ist, begangen wurden, wird der Inhaber der Fanglizenz gemäß Absatz 1 für jeden einzelnen schweren Verstoß mit Punkten belegt, und zwar bis zu maximal 12 Punkten für alle diese Verstöße.“

(34) In Artikel 131 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Wird die Fanglizenz gemäß Artikel 129 Absatz 1 oder 2 endgültig entzogen, wird im nationalen Flottenregister gemäß Artikel 24 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 vermerkt, dass das Fischereifahrzeug, für das die ausgesetzte oder endgültig entzogene Fanglizenz galt, keine Fanglizenz mehr besitzt. Das Fischereifahrzeug wird auch in dem in Artikel 24 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 genannten Fischereiflottenregister der Union entsprechend gekennzeichnet.“

(2) Der endgültige Entzug einer Fanglizenz in Einklang mit Artikel 129 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Obergrenzen der Fangkapazität des Mitgliedstaats, der die Lizenz gemäß Artikel 22 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 ausgestellt hat.“

(35) In Titel VIII wird Kapitel I gestrichen.

(36) In Artikel 139 erhalten die Absätze 2 und 3 folgende Fassung:

„(2) Das Ausmaß der Quotenüberschreitung wird in Bezug auf die Fangmöglichkeiten festgestellt, die dem betreffenden Mitgliedstaat am Ende jedes bestimmten Zeitraums zur Verfügung stehen, unter Berücksichtigung des Tauschs von Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 16 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013, von Quotenübertragungen gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 847/96 des Rates (*), der Aufteilung verfügbarer Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 37 der Kontrollverordnung und der Abzüge von Fangmöglichkeiten gemäß den Artikeln 105, 106 und 107 der Kontrollverordnung.

(3) Der Tausch von Fangmöglichkeiten in einem bestimmten Zeitraum gemäß Artikel 16 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 ist nach dem letzten Tag des ersten Monats nach Ablauf dieses Zeitraums nicht gestattet.

(*) Verordnung (EG) Nr. 847/96 des Rates vom 6. Mai 1996 zur Festlegung zusätzlicher Bestimmungen für die jahresübergreifende Verwaltung der TACs und Quoten (ABL. L 115 vom 9.5.1996, S. 3).“

(37) In Titel IX wird folgendes Kapitel Ia eingefügt:

„KAPITEL Ia

Regeln für den Datenaustausch

Artikel 146a

Dieses Kapitel enthält ausführliche Vorschriften für den Datenaustausch gemäß den Artikeln 111 und 116 der Kontrollverordnung sowie für die Meldung von Fangdaten gemäß Artikel 33 Absätze 2 und 4 der Kontrollverordnung und Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 des Rates (*).

Artikel 146b

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels bezeichnet der Ausdruck

- a) ‚Übertragungsmittel‘ das elektronische Netz für den Austausch von Fischereidaten, das die Kommission allen Mitgliedstaaten und der von ihr benannten Stelle für den standardisierten Datenaustausch zur Verfügung stellt;
- b) ‚Bericht‘ die elektronisch aufgezeichneten Informationen;
- c) ‚Meldung‘ den Bericht im entsprechenden Format für die Übermittlung;
- d) ‚Anfrage‘ eine elektronische Meldung, mit der verschiedene Berichte angefordert werden.

Artikel 146c

Allgemeine Grundsätze

(1) Alle Meldungen werden gemäß dem P1000-Standard des Zentrums der Vereinten Nationen für Handelserleichterungen und elektronische Geschäftsprozesse (UN/CEFACT) ausgetauscht. Es dürfen nur Datenfelder, Core Components, Objekte und korrekt formatierte Meldungen im Format XML (Extensible Markup Language) gemäß der XML-Schema-Definition (XSD) auf der Grundlage der UN/CEFACT-Standardisierungsbibliotheken verwendet werden.

(2) Die Berichtsformate stützen sich auf die UN/CEFACT-Standards gemäß Anhang XII und werden auf der Seite ‚Master Data Register‘ (Verzeichnis der Stammdaten) der Fischerei-Website der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt.

- (3) Für alle Meldungen werden die XSD und die Codes auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission verwendet.
- (4) Datum und Uhrzeit werden in koordinierter Weltzeit (UTC) angegeben.
- (5) Alle Berichte müssen eine eindeutige Identifizierungsnummer aufweisen.
- (6) Zur Verknüpfung der Fischereilogbuchdaten mit den Daten in der Anlandeerklärung, der Umladeerklärung, den Verkaufsbelegen, der Übernahmeerklärung und den Transportdokumenten wird eine eindeutige vom Menschen lesbare Identifizierungsnummer für Fangreisen verwendet.
- (7) Berichte im Zusammenhang mit Fischereifahrzeugen der Union enthalten die Kennnummer des Schiffes gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission (**).
- (8) Für den Austausch von Meldungen verwenden die Mitgliedstaaten die auf der Fischerei-Website der Europäischen Kommission bereitgestellten Durchführungsdokumente.

Artikel 146d

Übermittlung von Meldungen

- (1) Alle Übermittlungen erfolgen vollautomatisch und ohne Zeitverzögerung unter Nutzung des Übertragungsmittels.
- (2) Vor Übermittlung einer Meldung wird aufseiten des Senders eine automatische Überprüfung vorgenommen, ob die Meldung gemäß den Mindestanforderungen an Validierung und Verifizierung, die im ‚Master Data Register‘ auf der Fischerei-Website der Europäischen Kommission verfügbar sind, korrekt ist.
- (3) Der Empfänger meldet dem Sender den Eingang der Meldung durch Übermittlung einer Antwortmeldung gemäß UN/CEFACT P1000-1: ‚General Principles‘ (Allgemeine Grundsätze). Auf Meldungen im Rahmen des Schiffsüberwachungssystems und Antworten auf eine Anfrage erfolgt keine Antwortmeldung.
- (4) Kann der Sender aufgrund einer technischen Störung keine Meldungen mehr austauschen, so informiert er alle Empfänger über das Problem. Der Sender ergreift unverzüglich geeignete Maßnahmen, um das Problem zu beheben. Alle Meldungen, die an einen Empfänger übermittelt werden müssen, werden gespeichert, bis das Problem behoben ist.
- (5) Kann der Empfänger aufgrund einer technischen Störung keine Meldungen mehr empfangen, so informiert er alle Sender über das Problem. Der Empfänger ergreift unverzüglich geeignete Maßnahmen, um das Problem zu beheben.
- (6) Nach der Reparatur eines Systemdefekts aufseiten eines Senders übermittelt dieser die nicht gesendeten Meldungen so schnell wie möglich. Es kann ein manuelles Follow-up-Verfahren angewendet werden.
- (7) Nach der Reparatur eines Systemdefekts aufseiten des Empfängers werden fehlende Meldungen auf Anfrage zugänglich gemacht. Es kann ein manuelles Follow-up-Verfahren angewendet werden.
- (8) Alle Sender und Empfänger von Meldungen sowie die Kommission legen Failover-Verfahren fest, um die Betriebskontinuität zu gewährleisten.

Artikel 146e

Berichtigungen

Berichtigungen von Berichten werden im selben Format wie der ursprüngliche Bericht aufgezeichnet; dabei ist gemäß UN/CEFACT P1000-1: ‚General Principles‘ (Allgemeine Grundsätze) anzugeben, dass es sich bei dem Bericht um eine Berichtigung handelt.

Artikel 146f

Austausch von Daten des Schiffsüberwachungssystems

- (1) Das Format für den Austausch von Daten des Schiffsüberwachungssystems zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle ist die XML-Schema-Definition ‚Vessel Position Domain‘ (Domain Schiffsposition) gemäß UN/CEFACT, P1000-7.

(2) Die Systeme von Flaggenmitgliedstaaten müssen Meldungen im Rahmen des Schiffsüberwachungssystems versenden können.

(3) Die Systeme von Flaggenmitgliedstaaten müssen zudem auf Anfragen nach Daten des Schiffsüberwachungssystems zu Fangreisen antworten können, die innerhalb der zurückliegenden 36 Monate begonnen wurden.

Artikel 146g

Austausch der Daten über Fangtätigkeiten

(1) Das Format für den Austausch von Fischereilogbuch-, Anmelde-, Umlade- und Anlandedaten gemäß den Artikeln 15, 17, 22 und 24 der Kontrollverordnung zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle ist die XML-Schema-Definition ‚Fishing Activity Domain‘ (Domain Fangtätigkeiten) gemäß UN/CEFACT, P1000-3.

(2) Die Systeme von Flaggenmitgliedstaaten müssen Meldungen zu den Fangtätigkeiten senden und auf Anfragen nach Daten über Fangtätigkeiten im Zusammenhang mit Fangreisen antworten können, die innerhalb der zurückliegenden 36 Monate begonnen wurden.

Artikel 146h

Austausch von Daten über Verkäufe

(1) Das Format für den Austausch von Daten zu Verkaufsbelegen und Übernahmeerklärungen gemäß den Artikeln 63 und 67 der Kontrollverordnung zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle ist die XML-Schema-Definition ‚Sales Domain‘ (Domain Verkäufe) gemäß UN/CEFACT P1000-5.

(2) Das Format für den Austausch von Daten zu Transportdokumenten gemäß Artikel 68 der Kontrollverordnung zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle ist ebenfalls gemäß UN/CEFACT P1000-5 zu wählen.

(3) Die Systeme von Mitgliedstaaten müssen Meldungen zu Verkaufsbelegen und Übernahmeerklärungen senden und auf Anfragen nach Daten zu Verkaufsbelegen und Übernahmen im Zusammenhang mit Vorgängen antworten können, die innerhalb der zurückliegenden 36 Monate stattfanden.

Artikel 146i

Übermittlung aggregierter Fangdaten

(1) Die Flaggenmitgliedstaaten verwenden die XML-Schema-Definition gemäß UN/CEFACT P1000-12 als Format, um die aggregierten Fangdaten gemäß Artikel 33 Absätze 2 und 4 der Kontrollverordnung und Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 an die Kommission zu übermitteln.

(2) Die Fangmeldedaten werden jeweils für den Monat, in dem die Arten gefangen wurden, zusammengefasst.

(3) Die Mengen in den Fangmeldungen werden auf der Grundlage der angelandeten Mengen angegeben. Ist vor der Anlandung eine Fangmeldung gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 vorzulegen, so ist eine Meldung der geschätzten Fänge mit dem Vermerk ‚an Bord behalten‘ zu übermitteln. Eine Berichtigung unter Angabe des genauen Gewichts und des Anlandeorts wird vor dem 15. des auf die Anlandung folgenden Monats vorgelegt.

(4) Verlangen die Rechtsvorschriften der Union, dass Bestände oder Arten in mehreren Fangmeldungen mit verschiedenen Aggregationsebenen gemeldet werden, so werden diese nur in dem detailliertesten geforderten Bericht gemeldet.

Artikel 146j

Änderungen an XML-Formaten und Durchführungsdokumenten

(1) Änderungen an XML-Formaten und Durchführungsdokumenten, die für jeden elektronischen Austausch von Daten zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission oder der von ihr benannten Stelle zu verwenden sind, einschließlich der Änderungen infolge der Artikel 146f, 146g und 146h, werden von der Kommission in Absprache mit den Mitgliedstaaten bestimmt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Änderungen werden auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission eindeutig gekennzeichnet und mit dem Datum versehen, zu dem die Änderung in Kraft tritt. Solche Änderungen werden frühestens sechs Monate und spätestens 18 Monate nach ihrer Verabschiedung wirksam. Der Zeitplan wird von der Kommission in Absprache mit den Mitgliedstaaten festgelegt.

(*) Verordnung (EG) Nr. 1006/2008 des Rates vom 29. September 2008 über die Genehmigung der Fischereitigkeiten von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft außerhalb der Gemeinschaftsgewässer und den Zugang von Drittlandsschiffen zu Gemeinschaftsgewässern, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93 und (EG) Nr. 1627/94 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 3317/94 (Abl. L 286 vom 29.10.2008, S. 33).

(**) Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission vom 30. Dezember 2003 über das Fischereiflottenregister der Gemeinschaft (Abl. L 5 vom 9.1.2004, S. 25).“

(38) Artikel 164 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission oder die von ihr benannte Stelle kann im Rahmen von zwischen der Union und Drittländern geschlossenen partnerschaftlichen Abkommen über nachhaltige Fischerei oder partnerschaftlichen Fischereiabkommen oder im Rahmen von regionalen Fischereiorganisationen oder ähnlicher Übereinkommen, in denen die Union Vertragspartei oder kooperierende Nichtvertragspartei ist, anderen Parteien dieser Abkommen, Organisationen oder Übereinkommen sachdienliche Informationen über die Nichteinhaltung der Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik oder über schwere Verstöße gemäß Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 und Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung übermitteln, sofern der Mitgliedstaat, von dem die Informationen stammen, dem zustimmt und Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 beachtet wird (*).

(*) Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (Abl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).“

(39) Anhang V wird gestrichen.

(40) Anhang VI erhält die Fassung von Anhang I dieser Verordnung.

(41) Anhang VII erhält die Fassung von Anhang II dieser Verordnung.

(42) Die Anhänge VIII und IX werden gestrichen.

(43) Anhang X erhält die Fassung von Anhang III dieser Verordnung.

(44) Anhang XII erhält die Fassung von Anhang IV dieser Verordnung.

(45) Anhang XXIII erhält die Fassung von Anhang V dieser Verordnung.

(46) Anhang XXVI erhält die Fassung von Anhang VI dieser Verordnung.

(47) Anhang XXVII erhält die Fassung von Anhang VII dieser Verordnung.

(48) Anhang XXX erhält die Fassung von Anhang VIII dieser Verordnung.

(49) Anhang XXXI wird gestrichen.

Artikel 2

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 500/2001 wird aufgehoben.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 146d Absatz 1 gilt jedoch ab dem 1. Januar 2016. Gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2015/812 gilt Anhang XXX Nummer 5 bezüglich schwerer Verstöße gegen die Verpflichtung zur Anlandung untermaßiger Fische ab dem 1. Januar 2017.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Oktober 2015

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG II

„ANHANG VII

MUSTER DES GEMEINSAMEN FORMBLATTS FÜR DAS FISCHEREILOGBUCH DER UNION, DIE ANLANDE- UND DIE UMLADEERKLÄRUNG
(MITTELMEER — TÄGLICHE FANGREISEN)

ISO-Alpha-3-Ländercode + Nummer		FISCHEREILOGBUCH DER UNION										Jahr:		Fangreise Nr.:						
		Name des Kapitäns/der Kapitäne (3) 1 1 1 1																		
		Anschrift(en) 1 1 1 1																		
Name des Schiffs/der Schiffe (1)		Rufzeichen (1)(7)	Externes Kennzeichen (2)(7)		CFR-Kennnummer (1)(7)	IMO-Nummer (7)		Tag (4)(5)(6)(7)(11)		Monat (4)(5)(6)(7)(11)		Uhrzeit (4)(5)(6)(7)(11)		Hafen (4)(5)(6)						
								Ausfahrt (4)												
								Ankunft (5)(6)(7)												
								Anlandung (5)(6)(7)												
Tag, Monat, Jahr, Uhrzeit (7) 1 1 1 1 um 1 1 1 1 Flagge (7) 1 1										An Bord behaltene, zurückgeworfene oder freigesetzte Fänge und angelandete oder umgeladene Fänge nach Arten in kg Lebendgewichtäquivalent (15)(16)(18)										
Ort (7) 1 1 Bestimmungshafen und -land (7) 1 1 1 1																				
Fang- gerät (8)	Abmessun- gen (10)	Anzahl (10)	Ma- schen- öff- nung (9)	Anzahl Fang- einsätze (12)	Stell- zeit (13)	Fang- tiefe (13)	Position/Fanggebiet (14)(22)												Art	Stück- gewicht in Lebend- gewicht oder Stückzahl der betreffenden Art(en)
							Position (Breitengrad/Längengrad)													
Anmerkungen:										Datum:										
										Der/die Unterzeichnete bestätigt mit seiner/ihrer Unterschrift, dass die Angaben vollständig, richtig und genau sind.										
										Unterschrift Kapitän/Makler (*) (20):										
										Unterschrift Beobachter (*) (20):										
										Name und Anschrift des Maklers/Beobachters (21)										
										1 1 1 1										
(*) Nichtzutreffendes bitte streichen.																				

ANHANG III

„ANHANG X

ANWEISUNGEN FÜR KAPITÄNE VON FISCHEREIFAHRZEUGEN, DIE EIN FISCHEREILOGBUCH, EINE ANLANDE- ODER EINE UMLADEERKLÄRUNG AUSFÜLLEN UND VORLEGEN MÜSSEN

Die nachstehenden allgemeinen Informationen und Mindestangaben zu den Fangtätigkeiten des Schiffs oder der Schiffe sind gemäß den Artikeln 14, 15, 21, 22, 23 und 24 der Kontrollverordnung und Titel III, Kapitel I, II und III der vorliegenden Verordnung im Fischereilogbuch aufzuzeichnen. Dies gilt unbeschadet anderer spezifischer Bestimmungen oder Vorschriften des Unionsrechts, nationaler Behörden eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands oder einer regionalen Fischereiorganisation.

1. ANWEISUNGEN ZUM FISCHEREILOGBUCH

Die Kapitäne aller an einer Gespannfischerei beteiligten Schiffe führen ein Fischereilogbuch und zeichnen die gefangenen und an Bord behaltenen Mengen so auf, dass Fänge nicht doppelt gezählt werden.

Im Logbuch in Papierform werden während derselben Fangreise die obligatorischen Datenelemente auf jeder Seite erfasst.

Angaben zu Fischereifahrzeugen und Fangreisedaten

Fischereilogbuch in Papierform Referenznummer	Bezeichnung des Datenelements M = mandatory (obligatorisch) O = optional (fakultativ) CIF = compulsory if applicable (obligatorisch, wenn zutreffend)	Beschreibung und/oder Zeitpunkt der Eintragung
(1)	Name des Fischereifahrzeugs/der Fischereifahrzeuge (M) Internationale(s) Rufzeichen (M) CFR-Kennnummer(n) (M) GFCM-, ICCAT-Nummer(n) (CIF)	<p>Analoge Angaben werden bei Gespannfischerei auch für das zweite Fischereifahrzeug aufgezeichnet.</p> <p>Diese Angaben werden im Papier-Logbuch unterhalb der Angaben für das Fischereifahrzeug eingetragen, für welches das Fischereilogbuch geführt wird.</p> <p>Bei der Kennnummer des Schiffes im Flottenregister der Gemeinschaft (CFR-Kennnummer) handelt es sich um die einmalige Nummer, die ein Mitgliedstaat einem Fischereifahrzeug der Union zuweist, wenn es erstmals Teil der Fangflotte der Union wird ⁽¹⁾.</p> <p>Die GFCM- oder ICCAT-Registernummer wird für Fischereifahrzeuge angegeben, die geregelte Fangtätigkeiten außerhalb der Unionsgewässer durchführen (CIF).</p>
(2)	Externes Kennzeichen (M)	<p>Seitlich auf dem Rumpf angebrachte externe Kennbuchstaben und -ziffern</p> <p>Analoge Angaben werden bei Gespannfischerei auch für das zweite Fischereifahrzeug aufgezeichnet.</p>
(3)	Name und Anschrift des Kapitäns (M)	<p>Anzugeben sind Name, Vorname und genaue Anschrift des Kapitäns (Straße, Hausnummer, Stadt, Postleitzahl, Mitgliedstaat oder Drittland).</p> <p>Analoge Angaben werden bei Gespannfischerei auch für das zweite Fischereifahrzeug aufgezeichnet.</p>
(4)	Datum, Uhrzeit und Hafen der Abfahrt (M)	<p>Im Papier-Logbuch einzutragen, bevor das Fischereifahrzeug den Hafen verlässt. Das Datum ist im Format TT-MM-JJJJ und die Uhrzeit in HH-MM als Ortszeit anzugeben.</p> <p>Die elektronische Ausfahrtsmeldung ist zu übersenden, bevor das Fischereifahrzeug den Hafen verlässt. Datum und Uhrzeit werden als koordinierte Weltzeit (UTC) angegeben.</p> <p>Im elektronischen Logbuch sind zur Angabe des Hafens die Codes zu verwenden, die auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission veröffentlicht sind.</p>

Angaben zu Fischereifahrzeugen und Fangreisedaten

Fischerei- logbuch in Papier-form Referenz- nummer	Bezeichnung des Daten- elements M = mandatory (obligatorisch) O = optional (fakultativ) CIF = compulsory if applicable (obligatorisch, wenn zutref- fend)	Beschreibung und/oder Zeitpunkt der Eintragung
(5)	Datum, Uhrzeit und Hafen der Rückkehr (M)	<p>Im Papier-Logbuch einzutragen, bevor das Fischereifahrzeug in den Hafen einläuft. Das Datum ist im Format TT-MM-JJJJ und die voraussichtliche Uhrzeit in HH-MM als Ortszeit anzugeben.</p> <p>Die elektronische Rückkehrmeldung ist zu übersenden, bevor das Fischereifahrzeug in den Hafen einläuft. Datum und voraussichtliche Uhrzeit werden als koordinierte Weltzeit (UTC) angegeben.</p> <p>Im elektronischen Logbuch sind zur Angabe des Hafens die Codes zu verwenden, die auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Webseite der Europäischen Kommission veröffentlicht sind.</p>
(6)	Datum, Uhrzeit und Hafen der Anlandung, falls abweichend von (5) (M)	<p>Im Logbuch einzutragen, bevor das Fischereifahrzeug in den Anlandehafen einläuft. Das Datum ist im Format TT-MM-JJJJ und die voraussichtliche Uhrzeit in HH-MM als Ortszeit (Papier-Logbuch) bzw. als koordinierte Weltzeit (UTC) im elektronischen Logbuch anzugeben.</p> <p>Im elektronischen Logbuch sind zur Angabe des Hafens die Codes zu verwenden, die auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Webseite der Europäischen Kommission veröffentlicht sind.</p>
(7)	Datum, Uhrzeit und Ort der Umladung Name, externes Kennzeichen, internationale Rufzeichen, Flagge, CFR-Kennnummer oder IMO-Nummer und Bestimmungshafen oder -land des übernehmenden Fischereifahrzeugs (M)	<p>Im Papier-Logbuch anzugeben, wenn vor Beginn der Fangtätigkeit eine Umladung erfolgt.</p> <p>Das Datum ist im Format TT-MM-JJJJ und die Uhrzeit in HH-MM als Ortszeit (Papier-Logbuch) bzw. als koordinierte Weltzeit (UTC) im elektronischen Logbuch anzugeben.</p> <p>Im elektronischen Logbuch sind zur Angabe des Hafens die Codes zu verwenden, die auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Webseite der Europäischen Kommission veröffentlicht sind.</p> <p>Zur Angabe von Drittländern sind die ISO-3166-Alpha-3-Ländercodes zu verwenden.</p> <p>Bei Fischereifahrzeugen der Union ist die Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft (CFR-Kennnummer) einzutragen. Bei Fischereifahrzeugen aus Drittländern ist die Nummer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO-Nummer) einzutragen.</p> <p>Ist die Angabe einer geografischen Position erforderlich, sind der Längen- und Breitengrad in Grad und Minuten, wenn kein GPS genutzt wird, und in Dezimalgraden und -minuten (WGS-84-Format) anzugeben, wenn ein GPS genutzt wird.</p>

Angaben zum Fanggerät

(8)	Art des Fanggeräts (M)	Die Art des Fanggeräts ist unter Verwendung der Codes gemäß Anhang XI Spalte 1 anzugeben.
(9)	Maschenöffnung (M)	In Millimetern (bei gestreckter Masche) anzugeben.
(10)	Abmessungen des Fanggeräts (M)	Angaben zum Fanggerät wie Größe und Anzahl sind gemäß den Spezifikationen in Anhang XI Spalte 2 anzugeben.

Angaben zu Fischereifahrzeugen und Fangreisedaten

Fischerei-logbuch in Papier-form Referenz-nummer	Bezeichnung des Daten-elements M = mandatory (obligatorisch) O = optional (fakultativ) CIF = compulsory if applicable (obligatorisch, wenn zutreffend)	Beschreibung und/oder Zeitpunkt der Eintragung
(11)	Datum (M)	Für jeden Tag auf See ist das Datum in eine neue Zeile einzutragen (Papier-Logbuch) oder in einem neuen Bericht (elektronisches Logbuch) aufzuzeichnen. Gegebenenfalls ist das Datum für jeden Fanginsatz in eine neue Zeile einzutragen.
(12)	Anzahl der Fangsätze (M)	Die Anzahl der Fangsätze ist gemäß den Spezifikationen in Anhang XI Spalte 3 anzugeben.
(13)	Fangzeit (O) Uhrzeit der Ausbringung des Fanggeräts und des Hols (CIF) Fangtiefe (CIF) Gesamtzeit (O)	Die Gesamtzeit für alle Tätigkeiten in Verbindung mit Fangsätzen (Suche nach Fisch, Ausbringen, Schleppen und Einholen von aktivem Fanggerät sowie Aussetzen, Ausgesetzlassen, Wiedereinholen oder erneutes Aussetzen stationärer Fanggeräte und Entfernen des Fangs aus dem Gerät oder den Hälterungsnetzen bzw. aus den Transportkäfigen zum Einsetzen in Mast- oder Aufzucht Käfige) wird in Minuten angegeben und entspricht der Zeit auf See, abzüglich der Zeiten für die Durchfahrt zu, die Fahrt zwischen und die Rückfahrt von den Fanggebieten und das Umfahren von Gebieten, einsatzlose Zeiten und Reparaturwartezeiten. Die Uhrzeit der Ausbringung des Fanggeräts und des Hols ist in HH-MM als Ortszeit (Papier-Logbuch) bzw. als koordinierte Weltzeit (UTC) im elektronischen Logbuch anzugeben. Die Fangtiefe ist als mittlere Tiefe in Metern anzugeben.
(14)	Position und geografisches Fanggebiet (M)	Das betreffende geografische Gebiet ist <u>das Gebiet, in dem die Fänge überwiegend getätigt wurden</u> , wobei — sofern verfügbar — die genaueste Gliederungsebene zu verwenden ist. <i>Beispiele:</i> Im Nordostatlantik (FAO-Gebiet 27) <u>ICES-Division und statistisches Rechteck</u> (z. B. IVa 41E7, VIIIb 20E8). Die statistischen Rechtecke des ICES bilden ein Raster, das das Gebiet zwischen 36°N und 85° 30'N sowie 44°W und 68° 30'O abdeckt. Die Breitengrade im Abstand von jeweils 30' sind von 01 bis 99 (zweistellig) nummeriert. Die Längengrade im Abstand von jeweils 1° werden gemäß einem alphanumerischen System bezeichnet, das mit A0 beginnt und — unter Nutzung eines jeweils anderen Buchstaben (mit Ausnahme von I) für jeden Block von 10° — bis M8 geht. Im Mittelmeer und im Schwarzen Meer (FAO-Gebiet 37) <u>geografisches GFCM-Untergebiet und statistisches Rechteck</u> (z. B. 7 M27B9). Ein Rechteck im statistischen Raster der GFCM wird mit einem fünfstelligen Code bezeichnet: i) Der Breitengrad wird durch einen dreistelligen Code aus einem Buchstaben und zwei Ziffern angegeben, wobei die Codes von M00 (30°N) bis M34 (47° 30'N) reichen; ii) der Längengrad wird durch einen Code aus einem Buchstaben und einer Ziffer angegeben, wobei die Buchstaben von A bis J und die Ziffern je Buchstabe von 0 bis 9 reichen. Zur Abdeckung des gesamten Gebiets werden die Codes A0 (6°W) bis J5 (42°O) verwendet. Im Nordwestatlantik einschließlich NAFO (FAO-Gebiet 21) und im Mittelostatlantik einschließlich CECAF (FAO-Gebiet 34) <u>FAO-Division oder FAO-Unterddivision</u> (z. B. 21.3.M oder 34.3.5). Für die übrigen FAO-Gebiete <u>FAO-Untergebiet</u> , wenn verfügbar (z. B. FAO 31 für den westlichen Mittelatlantik und FAO 51.6 für den westlichen Indischen Ozean).

Angaben zu Fischereifahrzeugen und Fangreisedaten

Fischerei- logbuch in Papier-form Referenz- nummer	Bezeichnung des Daten- elements M = mandatory (obligatorisch) O = optional (fakultativ) CIF = compulsory if applicable (obligatorisch, wenn zutref- fend)	Beschreibung und/oder Zeitpunkt der Eintragung
		<p>Fakultativ können auch Eintragungen für alle statistischen Rechtecke gemacht werden, in denen das Schiff an dem Tag gefischt hat. (O)</p> <p>In den GFCM- und ICCAT-Gebieten ist die geografische Position (Breitengrad/Längengrad) für jeden Fangeinsatz oder, wenn an diesem Tag keine Fänge getätigt wurden, um 12.00 Uhr mittags aufzuzeichnen.</p> <p>Ist die Angabe einer geografischen Position erforderlich, sind der Längen- und Breitengrad in Grad und Minuten, wenn kein GPS genutzt wird, und in Dezimalgraden und -minuten (WGS-84-Format) anzugeben, wenn ein GPS genutzt wird.</p> <p>Fanggebiete von Drittländern, Gebiete regionaler Fischereiorganisationen und Hohe See: Angabe der Fanggebiete von Nichtmitgliedstaaten oder der Gebiete regionaler Fischereiorganisationen oder der Gewässer, die außerhalb der staatlichen Hoheit oder der Gerichtsbarkeit eines Staates oder nicht im Regelungsbereich einer regionalen Fischereiorganisation liegen, unter Verwendung des ISO-3166-Alpha-3-Ländercodes und anderer Codes auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission, z. B. Norwegen = NOR, NAFO = XNW, NEAFC = XNE und Hohe See = XIN.</p>
(15)(16)	An Bord behaltene Fänge (M)	<p>Es sind die Alpha-3-Codes der FAO für Fischarten zu verwenden.</p> <p>Für jede Art ist die Fangmenge in kg Lebendgewichtäquivalent anzugeben.</p> <p>Aufzuzeichnen sind alle Mengen jeder gefangenen und an Bord behaltene Art von mehr als 50 kg Lebendgewichtäquivalent. Die 50kg-Grenze gilt, sobald die Fangmenge einer Art 50 kg übersteigt. Dies schließt auch Mengen zur Verpflegung der Schiffsbesatzung ein.</p> <p>Fänge, die die geforderte Mindestgröße aufweisen, sind unter Verwendung des allgemeinen Codes LSC (legally sized catches) zu erfassen.</p> <p>Fänge unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung sind getrennt von den Fängen mit der geforderten Mindestgröße unter Verwendung des allgemeinen Codes BMS (below minimum size) zu erfassen.</p> <p>Bei Fängen, die in Körben, Kisten, Eimern, Kartons, Säcken, Beuteln oder anderen Behältnissen oder als Blöcke aufbewahrt werden, ist das Nettogewicht der Einheit in kg Lebendgewichtäquivalent und die genaue Anzahl der verwendeten Einheiten zu erfassen.</p> <p>Alternativ kann das Gewicht der so aufbewahrten Fänge in kg Lebendgewicht angegeben werden. (F)</p> <p>In der Ostsee (nur für Lachs) und im GFCM-Gebiet (nur für Thunfisch, Schwertfisch und weit wandernde Haie) oder gegebenenfalls in anderen Gebieten ist auch die Anzahl der pro Tag gefangenen Fische aufzuzeichnen.</p> <p>Wenn die Anzahl der Spalten nicht ausreicht, bitte eine neue Seite verwenden.</p>
(15)(16)	Geschätzte Rückwürfe (M)	<p>Es sind die Alpha-3-Codes der FAO für Fischarten zu verwenden.</p> <p>Für jede Art sind die Rückwürfe in kg Lebendgewichtäquivalent anzugeben.</p>

Angaben zu Fischereifahrzeugen und Fangreisedaten

Fischerei- logbuch in Papier-form Referenz- nummer	Bezeichnung des Daten- elements M = mandatory (obligatorisch) O = optional (fakultativ) CIF = compulsory if applicable (obligatorisch, wenn zutref- fend)	Beschreibung und/oder Zeitpunkt der Eintragung
		<p>Arten, für die die Anlandeverpflichtung nicht gilt:</p> <p>Für jede Art müssen Rückwurfmengen über 50 kg Lebendgewichtäquivalent gemäß den Vorschriften für die Aufzeichnung von Fängen unter Verwendung des allgemeinen Codes DIS (discards) aufgezeichnet werden.</p> <p>Rückwürfe von Arten, die als Lebendköder gefangen und im Logbuch eingetragen werden, sind in der gleichen Weise zu erfassen.</p> <p>Arten, für die Ausnahmen von der Anlandeverpflichtung gelten (?):</p> <p>Für jede Art müssen die Rückwurfmengen vollständig gemäß den Vorschriften für die Aufzeichnung von Fängen unter Verwendung des allgemeinen Codes DIS (discards) aufgezeichnet werden.</p> <p>Für jede Art, für die spezielle Ausnahmen wegen Geringfügigkeit gelten, müssen die Rückwurfmengen vollständig gemäß den Vorschriften für die Aufzeichnung von Fängen getrennt von den anderen Rückwürfen unter Verwendung des allgemeinen Codes DIM (de minimis) aufgezeichnet werden.</p>
(15)(16)	Fänge, ungewollte Beifänge und Freisetzung von sonstigen Meerestieren oder anderen Tieren (M)	<p>Im GFCM-Gebiet sind für alle Fänge oder ungewollten Beifänge auch folgende Angaben getrennt aufzuzeichnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — tägliche Fangmenge der Roten Koralle unter Angabe der Fangtätigkeiten nach Gebiet und Tiefe, — ungewollte Beifänge und Freisetzungen von Seevögeln, — ungewollte Beifänge und Freisetzungen von Mönchsrobben, — ungewollte Beifänge und Freisetzungen von Meeres-schildkröten, — ungewollte Beifänge und Freisetzungen von Walen. <p>Falls zutreffend, sind freigesetzte Meerestiere unter Verwendung des allgemeinen Codes RET (returned) aufzuzeichnen.</p> <p>Es sind die Alpha-3-Codes der FAO für Fischarten oder, wenn diese nicht verfügbar sind, die Codes auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission zu verwenden.</p>

(¹) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 26/2004 vom 30. Dezember 2003 über das Fischereiflottenregister der Gemeinschaft (ABl. L 5 vom 9.1.2004, S. 25).

(²) Gemäß Artikel 15 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik, geändert durch die Verordnung (EU) 2015/812 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2015, gilt die Ausnahme insbesondere für

- Arten, die nicht befischt werden dürfen und die als solche in einem im Bereich der Gemeinsamen Fischereipolitik erlassenen Rechtsakt der Union bezeichnet sind;
- Arten, bei denen hohe Überlebensraten wissenschaftlich nachgewiesen sind, unter Berücksichtigung der Merkmale des Fanggeräts, der Fangmethoden und des Ökosystems;
- Fänge, die unter die Ausnahmen wegen Geringfügigkeit fallen;
- Fisch, der durch Raubsäugetiere, Raubfische oder Raubvögel verursachte Beschädigungen aufweist.

2. ANWEISUNGEN ZUR ANLANDE-/UMLADEERKLÄRUNG

Wurden Fischereierzeugnisse angelandet oder umgeladen und auf dem Fangschiff, dem abgehenden Schiff oder dem übernehmenden Schiff mit Systemen gewogen, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen wurden, so ist in die Anlande- oder Umladeerklärung für jede Art das tatsächliche Gewicht in kg Erzeugnisgewicht der angelandeten oder umgeladenen Menge mit folgenden Angaben einzutragen:

- a) Aufmachung des Fisches (Referenznummer 17 im Fischereilogbuch in Papierform) unter Verwendung der Codes in Anhang I Tabelle 1 (O);

b) Maßeinheit für angelandete oder umgeladene Mengen (Referenznummer 18 im Fischereilogbuch in Papierform); Angabe des Gewichts der Einheit in kg Erzeugnisgewicht; diese Einheit kann von der im Fischereilogbuch verwendeten Einheit abweichen (O);

c) Gesamtanlande- oder -umladegewicht nach Arten (Referenznummer 19 im Fischereilogbuch in Papierform); für jede Art Angabe des Gewichts der tatsächlich angelandeten oder umgeladenen Mengen (O).

Fänge, die die geforderte Mindestgröße aufweisen, sind unter Verwendung des allgemeinen Codes LSC (legally sized catches) zu erfassen. Fänge unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung sind getrennt von den Fängen mit der geforderten Mindestgröße unter Verwendung des allgemeinen Codes BMS (below minimum size) zu erfassen. Es sind die Alpha-3-Codes der FAO für Fischarten zu verwenden;

d) das Gewicht sollte das Erzeugnisgewicht des angelandeten Fisches sein, d. h. nach etwaiger Verarbeitung an Bord. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten berechnen das Lebendgewichtäquivalent gemäß Artikel 49 anhand der entsprechenden Umrechnungsfaktoren;

e) Unterschrift des Kapitäns (Referenznummer 20 im Fischereilogbuch in Papierform) (O);

f) gegebenenfalls Unterschrift sowie Name und Anschrift des Maklers und des Beobachters (Referenznummer 21 im Fischereilogbuch in Papierform);

g) entsprechendes geografisches Fanggebiet: FAO-Gebiet, -Untergebiet und -Unterdivision, ICES-Division, NAFO- und NEAFC-Untergebiet, CECAF-Gebiet, GFCM-Untergebiet oder Drittlandsfanggebiet (Referenznummer 22 im Fischereilogbuch in Papierform). Dies ist in gleicher Weise wie für die obengenannten Angaben zur Position und zum geografischen Gebiet anzuwenden (O).

3. ZUSÄTZLICHE ANWEISUNGEN FÜR DIE AUFZEICHNUNG DES FISCHEREIAUFWANDS IM FISCHEREILOGBUCH

Die Kapitäne von Fischereifahrzeugen der Union zeichnen für die Zeit, die sie in Fischereien mit Fischereiaufwandsregelungen verbringen, folgende zusätzliche Angaben im Fischereilogbuch auf:

a) Alle nach diesem Abschnitt verlangten Angaben werden im Fischereilogbuch in Papierform unter den Referenznummern 15 und 16 eingetragen.

b) Die Uhrzeit wird als koordinierte Weltzeit (UTC) angegeben.

c) Der Längen- und Breitengrad wird in Grad und Minuten, wenn kein GPS genutzt wird, und in Dezimalgraden und -minuten (WGS-84-Format) angegeben, wenn ein GPS genutzt wird.

d) Zur Aufzeichnung der Arten werden die Alpha-3-Codes der FAO für Fischarten verwendet.

3.1. Angaben zum Fischereiaufwand

a) *Durchfahrt durch ein Aufwandsgebiet*

Durchfahrt ein fangberechtigtes Fischereifahrzeug ein Aufwandsgebiet, ohne dort Fischfang zu betreiben, ist im Fischereilogbuch in Papierform eine weitere Zeile oder eine elektronische Meldung auszufüllen. Folgende Angaben sind einzutragen:

— Datum;

— Aufwandsgebiet;

— Datum und Uhrzeit jeder Einfahrt/Ausfahrt;

— Position bei jeder Einfahrt und Ausfahrt (Längen- und Breitengrad);

- an Bord befindliche Fänge nach Arten bei der Einfahrt;
- die Angabe ‚Durchfahrt‘.

b) *Einfahrt in ein Aufwandsgebiet*

Fährt ein Fischereifahrzeug in ein Aufwandsgebiet ein, in dem es voraussichtlich Fangtätigkeiten ausüben wird, ist im Fischereilogbuch in Papierform eine weitere Zeile oder eine elektronische Meldung auszufüllen. Folgende Angaben sind einzutragen:

- Datum;
- die Angabe ‚Einfahrt‘;
- Aufwandsgebiet;
- Position (Längen- und Breitengrad);
- Uhrzeit der Einfahrt;
- an Bord befindliche Fänge nach Arten bei der Einfahrt und
- Zielart(en).

c) *Ausfahrt aus einem Aufwandsgebiet*

Fährt ein Fischereifahrzeug aus einem Aufwandsgebiet aus, in dem es Fangtätigkeiten ausgeübt hat, und fährt es in ein anderes Aufwandsgebiet ein, in dem es Fangtätigkeiten ausüben will, ist im Fischereilogbuch in Papierform eine weitere Zeile oder eine elektronische Meldung auszufüllen. Folgende Angaben sind einzutragen:

- Datum;
- die Angabe ‚Einfahrt‘;
- Position (Längen- und Breitengrad);
- neues Aufwandsgebiet;
- Uhrzeit der Ausfahrt/Einfahrt;
- an Bord befindliche Fänge nach Arten bei der Ausfahrt/Einfahrt und
- Zielart(en).

Fährt ein Schiff aus einem Aufwandsgebiet aus, in dem es Fangtätigkeiten ausgeübt hat, und wird es in diesem Aufwandsgebiet keine Fangtätigkeiten mehr ausüben, ist eine weitere Zeile oder eine elektronische Meldung auszufüllen: Folgende Angaben sind einzutragen:

- Datum;
- die Angabe ‚Ausfahrt‘;
- Position (Längen- und Breitengrad);
- Aufwandsgebiet;
- Uhrzeit der Ausfahrt;

- an Bord befindliche Fänge nach Arten bei der Einfahrt und
- Zielart(en).

d) *Gebietsübergreifende Fangtätigkeiten* ⁽¹⁾

Übt das Fischereifahrzeug gebietsübergreifende Fangtätigkeiten aus, so ist eine zusätzliche Zeile im Papier-Logbuch oder eine elektronische Meldung auszufüllen. Folgende Angaben sind einzutragen:

- Datum;
- die Angabe ‚gebietsübergreifend‘;
- Uhrzeit der ersten Ausfahrt und Aufwandsgebiet;
- Position (Längen- und Breitengrad) der ersten Einfahrt und Aufwandsgebiet;
- Uhrzeit der letzten Einfahrt und Aufwandsgebiet;
- Position (Längen- und Breitengrad) der letzten Ausfahrt;
- an Bord befindliche Fänge nach Arten bei der Ausfahrt/Einfahrt und
- Zielart(en).

e) *Zusätzliche Angaben bei Fischereifahrzeugen, die stationäres Fanggerät einsetzen:*

- Beim Aussetzen oder erneuten Aussetzen von stationärem Fanggerät sind folgende Angaben einzutragen:
 - Datum;
 - Aufwandsgebiet;
 - Position (Längen- und Breitengrad);
 - die Angabe ‚Aussetzen‘ oder ‚erneutes Aussetzen‘;
 - Uhrzeit.
- Beim Abschluss eines Fangeinsatzes mit stationärem Fanggerät:
 - Datum;
 - Aufwandsgebiet;
 - Position (Längen- und Breitengrad);
 - die Angabe ‚Ende‘;
 - Uhrzeit.

3.2. **Angaben zu Schiffsbewegungen**

Muss den zuständigen Behörden für ein Fischfang betreibendes Fischereifahrzeug gemäß Artikel 28 der Kontrollverordnung ein Fischereiaufwandsbericht übermittelt werden, so sind die Angaben unter Nummer 3.1. zu ergänzen durch:

- a) Datum und Uhrzeit der Mitteilung;
- b) geografische Position des Fischereifahrzeugs (Längen- und Breitengrad);

⁽¹⁾ Fischereifahrzeuge, die sich in einer Entfernung von bis zu fünf Seemeilen beiderseits der Grenze zwischen zwei Aufwandsgebieten aufhalten, müssen für einen 24-Stunden-Zeitraum jeweils die erste Einfahrt und die letzte Ausfahrt aufzeichnen.

-
- c) für die Mitteilung verwendetes Kommunikationsmittel und gegebenenfalls die verwendete Funkstation und
 - d) Empfänger der Mitteilung.“
-

ANHANG IV

„ANHANG XII

STANDARDS FÜR DEN ELEKTRONISCHEN DATENAUSTAUSCH

Das Format für den elektronischen Datenaustausch basiert auf dem Standard UN/CEFACT P1000. Der Austausch von Daten zu vergleichbaren Tätigkeitsbereichen wird zusammengefasst und in Spezifikationen zu den Geschäftsanforderungen (Business Requirements Specifications, BRS) spezifiziert.

Folgende Standards sind verfügbar:

P1000-1: General Principles (Allgemeine Grundsätze)

P1000-3: Fishing Activity (Fangtätigkeiten)

P1000-5: Sales (Verkauf)

P1000-7: Vessel Position (Schiffsposition)

P1000-12: Aggregated Catch Data Report (Bericht aggregierte Fangdaten)

Die BRS-Unterlagen und deren Übersetzung in computerlesbare Form (XML-Schema-Definition) sind auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission verfügbar. Die für den Datenaustausch zu verwendenden Durchführungsdokumente stehen ebenfalls auf dieser Website zur Verfügung.“

ANHANG V

„ANHANG XXIII

**ERFORDERLICHE ANGABEN BEIM AUSFÜLLEN DER ÜBERWACHUNGSBERICHTE ÜBER SICHTUNGEN
UND ORTUNGEN VON FISCHEREIFAHRZEUGEN****Allgemeine Angaben**

1. Referenz Überwachungsbericht
2. Datum und Uhrzeit der Sichtung oder Ortung (UTC)
3. Meldemitgliedstaat und Bezeichnung der einzigen Behörde
4. Art und Kennnummer des Überwachungsfahr-/flugzeugs
5. Position und Ort des Überwachungsfahr-/flugzeugs zum Zeitpunkt der Sichtung oder Ortung

Angaben zum Fischereifahrzeug

6. Flaggenstaat
7. Name
8. Registrierhafen und externe Kennnummer
9. Internationales Rufzeichen
10. IMO-Nummer
11. Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft
12. Beschreibung
13. Typ
14. Ursprüngliche Position und Ort zum Zeitpunkt der Sichtung oder Ortung
15. Ursprüngliche Geschwindigkeit und Kurs zum Zeitpunkt der Sichtung oder Ortung
16. Tätigkeit

Sonstige Angaben

17. Sichtungs- oder Ortungsmittel
18. Kontaktaufnahme mit dem Schiff
19. Einzelheiten der Kommunikation mit dem Schiff
20. Aufzeichnung der Sichtung oder Ortung
21. Anmerkungen
22. Anlagen
23. Name und Unterschrift des Meldenden

Anweisungen für das Ausfüllen der Überwachungsberichte

1. Machen Sie so viele Angaben wie möglich.
2. Angabe der Position in Breiten- und Längengraden sowie genauer Standort (ICES-Gebiet, geografisches Untergebiet GFCM, NAFO-, NEAFC- oder CECAF-Untergebiet, FAO-Gebiet, -Untergebiet und -Division; an Land Angabe des Hafens).

3. Flaggenstaat, Name des Schiffs, Registrierhafen, externe Kennnummer, internationales Rufzeichen und IMO-Nummer: Diese Angaben sind anhand auf dem Schiff erkennbarer oder sichtbarer Informationen oder durch Funkkontakt mit dem Schiff in Erfahrung zu bringen (die Informationsquelle ist anzugeben).
4. Beschreibung des Schiffs (sofern Sichtkontakt): Charakteristische Merkmale: Angabe, ob der Name und der Registrierhafen des Schiffs sichtbar waren. Angabe der Farbe von Rumpf und Deckaufbauten, der Anzahl der Masten, der Position der Brücke, der Länge des Schornsteins usw.
5. Schiffstyp und Fangausrüstung (wie gesichtet): z. B. Langleinischer, Trawler, Schlepper, Fabriksschiff, Transportschiff, (gemäß der internationalen statistischen Standardklassifizierung von Fischereifahrzeugen der FAO).
6. Tätigkeit des gesichteten/georteten Schiffs: Für jede Tätigkeit Angabe, ob vom Schiff aus gefischt wurde, ob Netze ausgebracht oder eingeholt wurden, ob Vorgänge wie Umladung, Umsetzen, Schleppen, Durchfahrt, Ankern oder eine andere Tätigkeit (bitte näher ausführen) ausgeübt wurde, einschließlich Datum, Uhrzeit, Position, Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs bei jeder Tätigkeit.
7. Sichtung- oder Ortungsmittel: Angabe, wie die Sichtung oder Ortung erfolgte, z. B. Sichtkontakt, VMS, Radar, Funkverkehr oder Sonstiges (bitte näher erläutern).
8. Kontaktaufnahme mit dem Schiff: Angabe, ob Kontakt aufgenommen wurde (ja/nein) und welches Kommunikationsmittel genutzt wurde (Funk oder anderes Mittel, bitte näher erläutern).
9. Genauere Angaben zum Kontakt: Zusammenfassung des Kontakts mit dem Schiff unter Angabe von Name, Nationalität und Position, die von der/den an Bord des gesichteten/georteten Schiffs kontaktierten Person(en) angegeben wurden.
10. Aufzeichnung der Sichtung oder Ortung: Angabe, ob die Sichtung oder Ortung durch Foto, Video, Audiomaterial oder schriftlichen Bericht festgehalten wurde.
11. Anmerkungen: Alle weiteren Anmerkungen.
12. Anlagen: Fügen Sie — falls vorhanden — bitte ein Foto oder eine Skizze des Schiffs bei (Zeichnen Sie das Schiff im Profil und weisen Sie auf charakteristische, zur Identifizierung geeignete Merkmale hin, wie Profil, Masten oder Markierungen).

Detaillierte Anweisungen für das Ausfüllen der Berichte finden Sie auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission.

Vorgaben für den elektronischen Austausch von Überwachungsberichten

Die XML-Schema-Definition für den elektronischen Austausch von Überwachungsberichten ist auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission verfügbar. Die für den Austausch zu verwendenden Durchführungsdokumente stehen ebenfalls auf dieser Website zur Verfügung.“

ANHANG VI

„ANHANG XXVI

FORMAT DES KONTROLLBEOBACHTERBERICHTS

ANGABEN ZUM BEOBACHTER

Name	
Bestellt von (zuständige Behörde)	
Eingesetzt von (Einsatzbehörde)	
Einsatzbeginn	
Einsatzende	

ANGABEN ZUM FISCHEREIFAHRZEUG

Typ	
Flaggenstaat	
Name	
Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft	
Externe Kennzeichen	
Internationales Rufzeichen	
IMO-Nummer	
Antriebsmaschinenleistung	
Länge über alles	

MITGEFÜHRTES FANGGERÄT

1.	
2.	
3.	

BEOBACHTETES, AUF DER FANGREISE EINGESETZTES FANGGERÄT

1.	
2.	
3.	

ANGABEN ZU DEN FANGEINSÄTZEN

Fangeinsatz-Referenznummer (gegebenenfalls)	
Datum	
Eingesetztes Fanggerät	
Abmessungen	
Maschenöffnung	
Angebrachte Vorrichtungen	
Uhrzeit Fangeinsatzbeginn Uhrzeit Fangeinsatzende	
Position bei Fangeinsatzbeginn	
Tiefe bei Beginn	
Tiefe bei Fangeinsatzende	
Position bei Fangeinsatzende	

FÄNGE		Art	An Bord behalten	Zurückgeworfen
Geschätzte Menge jeder Art in kg Lebendgewichtäquivalent	Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung eingehalten			
	Unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung			
Geschätzte Menge der Zielart(en) in kg Lebendgewichtäquivalent	Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung eingehalten			
	Unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung			
Geschätzte Menge der Zielart(en) in kg Lebendgewichtäquivalent	Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung eingehalten			
	Unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung			
Geschätzter Gesamtfang in kg Lebendgewichtäquivalent	Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung eingehalten			
	Unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung			

BEMERKUNGEN ZU NICHT EINGEHALTENEN VORSCHRIFTEN

ZUSAMMENFASSUNG FANGREISEENDE

UNTERSCHRIFT BEOBACHTER

DATUM“

ANHANG VII

„ANHANG XXVII

INSPEKTIONSBERICHTE

OBLIGATORISCHE MINDESTANGABEN BEI ABFASSEN DER INSPEKTIONSBERICHTE

Anweisungen für das Ausfüllen der Überwachungsberichte

Machen Sie so viele Angaben wie möglich. Angaben müssen gemacht werden, sobald sie verfügbar und sofern sie zutreffend sind. Detaillierte Anweisungen für das Ausfüllen der Berichte finden Sie auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission.

Vorgaben für den elektronischen Austausch von Inspektionsberichten

Die XML-Schema-Definition für den elektronischen Austausch von Inspektionsberichten ist auf der Seite ‚Master Data Register‘ der Fischerei-Website der Europäischen Kommission verfügbar. Die für den Austausch zu verwendenden Durchführungsdokumente stehen ebenfalls auf dieser Website zur Verfügung.

MODUL 1: INSPEKTION EINES FISCHEREIFAHRZEUGS AUF SEE

1. **Referenz Inspektionsbericht** (*)
2. **Mitgliedstaat und Inspektionsbehörde** (*)
3. Inspektionsschiff (Flagge, Name und externe Kennnummer) (*)
4. Internationales Rufzeichen (*)
5. Datum der Inspektion (Beginn) (*)
6. Uhrzeit der Inspektion (Beginn) (*)
7. Datum der Inspektion (Ende) (*)
8. Uhrzeit der Inspektion (Ende) (*)
9. Position des Inspektionsschiffs (Breitengrad, Längengrad) (*)
10. Standort des Inspektionsschiffs (präzise Angabe des Fanggebiets) (*)
11. Verantwortlicher Inspektor (*)
12. Nationalität
13. Zweiter Inspektor (*)
14. Nationalität
15. **Inspiziertes Fischereifahrzeug (Name, externe Kennnummer, Flagge)** (*)
16. Position und Standort des Schiffs, falls von denen des Inspektionsschiffs abweichend (Breitengrad, Längengrad, präzise Angabe des Fanggebiets) (*)
17. Schiffstyp (*)
18. Schiffszertifikats-ID (*)
19. Internationales Rufzeichen (*)

20. IMO-Nummer (*)
21. Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft (*)
22. Reeder (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
23. Charterer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
24. Schiffsmakler (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
25. Kapitän (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
26. Funkruf vor Einschiffung
27. Fischereilogbucheinträge vor der Inspektion abgeschlossen (*)
28. Lotsenleiter (*)
29. Inspektorenausweis
30. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
31. **Überprüfung von Dokumenten und Genehmigungen** (*)
32. Schiffszertifikats-ID (*)
33. Kontrolle der Antriebsmaschinenleistung
34. Angaben zur Fanglizenz (*)
35. Angaben zur Fangerlaubnis (*)
36. VMS betriebsbereit (*)
37. Elektronische Fernüberwachung betriebsbereit (*)
38. Anzahl Fischereilogbuchblätter in Papierform (*)
39. Referenz elektronisches Fischereilogbuch (*)
40. Referenz Anmeldung (*)
41. Zweck der Anmeldung (*)
42. Bescheinigung Fischladeraum
43. Stauplan
44. Eich Tabellen für gekühlte Seewassertanks
45. Bescheinigung für Wiegesysteme an Bord
46. Mitglied einer Erzeugerorganisation
47. Hafen, Staat und Datum des letzten Hafenaufenthalts (*)
48. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
49. **Fanginspektion** (*)
50. Angaben zu den Fängen an Bord (Arten, Mengen in Lebendgewichtäquivalent auch für untermaßige Fische, Fanggebiet) (*)

51. Toleranzspanne je Art (*)
52. Getrennte Erfassung untermaßiger Fische (*)
53. Getrennte Lagerung von Grundfischen im Rahmen von Mehrjahresplänen (*)
54. Getrennte Lagerung untermaßiger Fische (*)
55. Kontrolle des Wiegevorgangs, Zählen der Kisten/Behältnisse, Eich Tabellen oder Probenahme
56. Aufzeichnung der Rückwürfe (Arten, Mengen) (*)
57. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
58. **Fanggerätinspektion** (*)
59. Fanggerät (Art) (*)
60. Netzzubehör oder -vorrichtung(en) (Art) (*)
61. Maschenöffnung oder Abmessungen (*)
62. Garn (Typ, Stärke) (*)
63. Kennzeichnung des Fanggeräts
64. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
65. **Anmerkungen der Inspektoren** (*)
66. **Anmerkungen des Kapitäns** (*)
67. **Ergriffene Maßnahme(n)** (*)
68. **Unterschrift der Inspektoren** (*)
69. **Unterschrift des Kapitäns** (*)

(*) Obligatorisch zu erfassende und in die Datenbank gemäß Artikel 118 der vorliegenden Verordnung einzutragende Angaben

MODUL 2: INSPEKTION VON FISCHEREIFAHRZEUGEN BEI UMLADUNG

1. **Referenz Inspektionsbericht** (*)
2. **Mitgliedstaat und Inspektionsbehörde** (*)
3. Inspektionsschiff (Flagge, Name und externe Kennnummer) (*)
4. Internationales Rufzeichen (*)
5. Datum der Inspektion (Beginn) (*)
6. Uhrzeit der Inspektion (Beginn) (*)
7. Datum der Inspektion (Ende) (*)
8. Uhrzeit der Inspektion (Ende) (*)
9. Position des Inspektionsschiffs (Breitengrad, Längengrad) (*)
10. Standort des Inspektionsschiffs (präzise Angabe des Fanggebiets) (*)

11. Lage des Hafens (**)
12. Bezeichneter Hafen (*)
13. Verantwortlicher Inspektor (*)
14. Nationalität
15. Zweiter Inspektor (*)
16. Nationalität
17. **Abgebendes Fischereifahrzeug (Name, externe Kennnummer, Flagge) (*)**
18. Position und Standort des Schiffs (Längengrad, Breitengrad, präzise Angabe des Fanggebiets) (*)
19. Schiffstyp (*)
20. Schiffszertifikats-ID (*)
21. Internationales Rufzeichen (*)
22. IMO-Nummer (*)
23. Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft (*)
24. Reeder (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
25. Charterer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
26. Schiffsmakler (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
27. Kapitän (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
28. VMS-Kontrolle vor Einschiffung
29. Fischereilogbucheinträge vor der Umladung abgeschlossen (*)
30. **Verstöße oder Feststellungen (*)**
31. **Überprüfung von Dokumenten und Genehmigungen (*)**
32. Schiffszertifikats-ID (*)
33. Angaben zur Fanglizenz (*)
34. Angaben zur Fangerlaubnis (*)
35. Angaben zur Umladeerlaubnis (*)
36. VMS betriebsbereit
37. Anzahl Fischereilogbuchblätter in Papierform (*)
38. Referenz elektronisches Fischereilogbuch (*)
39. Referenz Anmeldung (*)
40. Zweck der Anmeldung (einschließlich IUU-Regelung) (*)

41. Hafen, Staat und Datum des letzten Hafenaufenthalts (**)
42. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
43. **Fanginspektion** (*)
44. Angaben zu den Fängen an Bord (vor der Umladung) (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*)
45. Toleranzspanne je Art (*)
46. Angaben zu den umgeladenen Fängen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*)
47. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
48. **Übernehmendes Fischereifahrzeug (Name, externe Kennnummer, Flagge)** (*)
49. Position und Standort des Schiffs (Längengrad, Breitengrad, präzise Angabe des Fanggebiets) (*)
50. Schiffstyp (*)
51. Schiffszertifikats-ID (*)
52. Internationales Rufzeichen (*)
53. IMO-Nummer (*)
54. Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft (*)
55. Reeder (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
56. Charterer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
57. Schiffsmakler (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
58. Kapitän (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
59. VMS-Kontrolle vor Einschiffung
60. Fischereilogbucheinträge vor der Umladung abgeschlossen (*)
61. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
62. **Überprüfung von Dokumenten und Genehmigungen** (*)
63. Schiffszertifikats-ID (*)
64. Angaben zur Fanglizenz (*)
65. VMS betriebsbereit
66. Anzahl Fischereilogbuchblätter in Papierform (*)
67. Referenz elektronisches Fischereilogbuch (*)
68. Referenz Anmeldung (*)
69. Zweck der Anmeldung (*)

70. Hafen, Staat und Datum des letzten Hafenaufenthalts (**)
71. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
72. **Fanginspektion** (*)
73. Angaben zu den Fängen an Bord (vor der Umladung) (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*)
74. Angaben zu den übernommenen Fängen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*)
75. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
76. **Anmerkungen der Inspektoren** (*)
77. **Anmerkungen des Kapitäns/der Kapitäne** (*)
78. **Ergriffene Maßnahme(n)** (*)
79. **Unterschrift der Inspektoren** (*)
80. **Unterschrift des Kapitäns/der Kapitäne** (*)

(*) Obligatorisch zu erfassende und in die Datenbank gemäß Artikel 118 der vorliegenden Verordnung einzutragende Angaben

(**) Zusätzliche Angabe bei Hafenstaatkontrollen

MODUL 3: INSPEKTION EINES FISCHEREIFAHRZEUGS IM HAFEN ODER BEI DER ANLANDUNG UND VOR DEM ERSTVERKAUF

1. **Referenz Inspektionsbericht** (*)
2. **Mitgliedstaat und Inspektionsbehörde** (*) (**)
3. Datum der Inspektion (Inspektionsbeginn) (*) (**)
4. Uhrzeit der Inspektion (Inspektionsbeginn) (*) (**)
5. Datum der Inspektion (Inspektionsende) (*) (**)
6. Uhrzeit der Inspektion (Inspektionsende) (*) (**)
7. Lage des Hafens (*) (**)
8. Bezeichneter Hafen (*) (**)
9. Verantwortlicher Inspektor (*)
10. Nationalität
11. Zweiter Inspektor (*)
12. Nationalität
13. **Inspiziertes Fischereifahrzeug (Name, externe Kennnummer, Flagge)** (*) (**)
14. Schiffstyp (*) (**)
15. Schiffszertifikats-ID (*) (**)
16. Internationales Rufzeichen (*) (**)

17. IMO-Nummer (*) (**)
18. Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft (*)
19. Reeder (Name, Nationalität und Anschrift) (*) (**)
20. Wirtschaftlicher Eigentümer (Name, Nationalität und Anschrift) (*) (**)
21. Charterer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
22. Schiffsmakler (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
23. Kapitän (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
24. VMS-Kontrolle vor Ankunft an Land (*) (**)
25. Fischereilogbucheinträge vor der Ankunft abgeschlossen (*)
26. Inspektorenausweis
27. **Verstöße oder Feststellungen** (*) (**)
28. **Überprüfung von Dokumenten und Genehmigungen** (*) (**)
29. Schiffszertifikats-ID (*)
30. Angaben zur Fanglizenz (*) (**)
31. Angaben zur Fangerlaubnis (*) (**)
32. Hafenzugangs- und Anlandeeraubnis (*) (**)
33. Anzahl Fischereilogbuchblätter in Papierform (*)
34. Referenz elektronisches Fischereilogbuch (*)
35. Referenz Anmeldung (*) (**)
36. Zweck der Anmeldung (einschließlich IUU-Regelung) (*) (**)
37. Bescheinigung Fischladeraum
38. Stauplan
39. Eich Tabellen für gekühlte Seewassertanks
40. Bescheinigung für Wiegesysteme an Bord
41. Mitglied einer Erzeugerorganisation
42. Hafen, Staat und Datum des letzten Hafenaufenthalts (*) (**)
43. **Verstöße oder Feststellungen** (*) (**)
44. **Fanginspektion** (*) (**)
45. Angaben zu den Fängen an Bord (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*) (**)
46. Toleranzspanne je Art (*)

47. Getrennte Erfassung untermaßiger Fische (*)
48. Angaben zu den entladenen Fängen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*) (**)
49. Kontrolle der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung (*)
50. Kennzeichnung
51. Kontrolle des Wiegevorgangs, Zählen der Kisten/Behälter oder Probenahme beim Entladen
52. Laderaum nach Entladung kontrolliert
53. Fang bei Anlandung gewogen
54. **Verstöße oder Feststellungen** (*) (**)
55. **Angaben zur Umladung für von anderen Fischereifahrzeugen/einem anderen Fischereifahrzeug übernommene Fänge** (*) (**)
56. Abgebendes Fischereifahrzeug (Name, externe Kennnummer, Internationales Rufzeichen, IMO-Nummer, Kennnummer im Flottenregister der Gemeinschaft, Flagge) (*) (**)
57. Umladeerklärung (*) (**)
58. Angaben zu den umgeladenen Fängen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet) (*) (**)
59. Sonstige Fangdokumentation (Fangbescheinigungen) (*) (**)
60. **Verstöße oder Feststellungen** (*) (**)
61. **Fanggerätinspektion** (*) (**)
62. Fanggerät (Art) (*) (**)
63. Netzzubehör oder -vorrichtung(en) (Art) (*) (**)
64. Maschenöffnung oder Abmessungen (*) (**)
65. Garn (Typ, Stärke) (*) (**)
66. Kennzeichnung des Fanggeräts
67. **Verstöße oder Feststellungen** (*) (**)
68. **Status des Fischereifahrzeugs in dem/den RFO-Gebiet(en), in dem/denen die Fangtätigkeiten oder fischerei-bezogenen Tätigkeiten durchgeführt wurden (einschließlich in IUU-Listen von Fischereifahrzeugen)** (*) (**)
69. **Anmerkungen der Inspektoren** (*)
70. **Anmerkungen des Kapitäns** (*) (**)
71. **Ergriffene Maßnahme(n)** (*)
72. **Unterschrift der Inspektoren** (*) (**)
73. **Unterschrift des Kapitäns** (*) (**)

(*) Obligatorisch zu erfassende und in die Datenbank gemäß Artikel 118 der vorliegenden Verordnung einzutragende Angaben

(**) Zusätzliche Angabe bei Hafenstaatkontrollen

MODUL 4: INSPEKTION VON MÄRKTEN/RÄUMLICHKEITEN

1. **Referenz Inspektionsbericht** (*)
2. **Mitgliedstaat und Inspektionsbehörde** (*)
3. Datum der Inspektion (Inspektionsbeginn) (*)
4. Uhrzeit der Inspektion (Inspektionsbeginn) (*)
5. Datum der Inspektion (Inspektionsende) (*)
6. Uhrzeit der Inspektion (Inspektionsende) (*)
7. Lage des Hafens (*)
8. Verantwortlicher Inspektor (*)
9. Nationalität
10. Zweiter Inspektor (*)
11. Nationalität
12. Inspektorenausweis
13. **Inspektion Markt oder Räumlichkeiten (Name und Anschrift)** (*)
14. Inhaber (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
15. Inhabervertreter (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
16. **Angaben zu den inspizierten Fischereierzeugnissen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermäßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet, Identifizierung des Fangschiffs/der Fangschiffe)** (*)
17. Eingetragener Käufer, Auktionseinrichtung oder andere Einrichtungen oder Personen, die für die Erstvermarktung von Fischereierzeugnissen zuständig sind (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
18. Kontrolle der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung (*)
19. Kennzeichnung für die Rückverfolgbarkeit (*)
20. Gemeinsame Vermarktungsnormen (*)
21. Größenklassen
22. Frischeklassen
23. Inspektion von dem Lagerhaltungsmechanismus unterliegenden Fischereierzeugnissen
24. Fischereierzeugnisse vor dem Verkauf gewogen
25. Wiegesysteme geeicht und verplombt
26. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
27. **Inspektion von Dokumenten im Zusammenhang mit inspizierten Fischereierzeugnissen** (*)
28. Anlandeerklärung
29. Übernahmeerklärung

30. Transportdokument
31. Lieferantenrechnungen und Verkaufsbelege
32. IUU-Fangbescheinigung
33. Einführer (Name, Nationalität und Anschrift)
34. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
35. **Anmerkungen der Inspektoren** (*)
36. **Anmerkungen des Betreibers** (*)
37. **Ergriffene Maßnahme(n)** (*)
38. **Unterschrift der Inspektoren** (*)
39. **Unterschrift des Betreibers** (*)

(*) Obligatorisch zu erfassende und in die Datenbank gemäß Artikel 118 der vorliegenden Verordnung einzutragende Angaben

MODUL 5: INSPEKTION DES TRANSPORTEFAHRZEUGS

1. **Referenz Inspektionsbericht** (*)
2. **Mitgliedstaat und Inspektionsbehörde** (*)
3. Datum der Inspektion (Beginn) (*)
4. Uhrzeit der Inspektion (Beginn) (*)
5. Datum der Inspektion (Ende) (*)
6. Uhrzeit der Inspektion (Ende) (*)
7. Ort der Inspektion (Anschrift) (*)
8. Verantwortlicher Inspektor (*)
9. Nationalität
10. Zweiter Inspektor (*)
11. Nationalität
12. Inspektorenausweis
13. **Inspiziertes Fahrzeug** (Typ und Land) (*)
14. Identifizierung Zugmaschine (amtliches Kennzeichen) (*)
15. Identifizierung Anhänger (amtliches Kennzeichen) (*)
16. Eigentümer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
17. Fahrer (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
18. **Inspektion von Dokumenten im Zusammenhang mit Fischereierzeugnissen** (*)
19. **Fischereierzeugnisse vor dem Transport gewogen (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermäßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet, Identifizierung des Fangschiffs/der Fangschiffe)** (*)

20. Bestimmungsort des Fahrzeugs (*)
21. Transportdokument
22. Elektronische Übermittlung des Transportdokuments an den Flaggenmitgliedstaat
23. Fischereilogbuch des Fangschiffs dem Transportdokument beigelegt
24. Elektronische Übermittlung des Fischereilogbuchs des Fangschiffs an den Flaggenmitgliedstaat
25. Andere Fangdokumente dem Transportdokument beigelegt (Fangbescheinigung)
26. Transportdokument vor Ankunft beim Mitgliedstaat der Anlandung oder der Vermarktung eingegangen
27. Anlandeerklärung
28. Übernahmeerklärung
29. Abgleich zwischen Übernahme- und Anlandeerklärung
30. Verkaufsbeleg oder Rechnungen
31. Kennzeichnung für die Rückverfolgbarkeit
32. Wiegen von Stichproben von Kisten/Behältnissen
33. Wiegesysteme geeicht und verplombt
34. Wiegebuch
35. Fahrzeug oder Behältnis verplombt
36. Angaben zur Verplombung im Transportdokument
37. Inspektionsbehörde, die die Plomben anbringt (*)
38. Zustand der Plomben (*)
39. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
40. **Fischereierzeugnisse vor dem Wiegen transportiert (Arten, Mengen in Erzeugnisgewicht auch für untermaßige Fische, Aufmachung, Fanggebiet, Identifizierung des Fangschiffs/der Fangschiffe)** (*)
41. Bestimmungsort des Fahrzeugs (*)
42. Transportdokument
43. Elektronische Übermittlung des Transportdokuments an den Flaggenmitgliedstaat
44. Fischereilogbuch des Fangschiffs dem Transportdokument beigelegt
45. Elektronische Übermittlung des Fischereilogbuchs des Fangschiffs an den Flaggenmitgliedstaat
46. Transportdokument vor Ankunft beim Mitgliedstaat der Anlandung oder der Vermarktung eingegangen
47. Anlandeerklärung
48. Wiegen der Fischereierzeugnisse bei Ankunft am Bestimmungsort von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats überwacht

49. Eingetragener Käufer, Auktionseinrichtung oder andere Einrichtungen oder Personen, die für die Erstvermarktung von Fischereierzeugnissen zuständig sind (Name, Nationalität und Anschrift) (*)
50. Fahrzeug oder Behältnis verplombt
51. Angaben zur Verplombung im Transportdokument
52. Inspektionsbehörde, die die Plomben anbringt (*)
53. Zustand der Plomben (*)
54. **Verstöße oder Feststellungen** (*)
55. **Anmerkungen der Inspektoren** (*)
56. **Anmerkungen des Beförderers** (*)
57. **Ergriffene Maßnahme(n)** (*)
58. **Unterschrift der Inspektoren** (*)
59. **Unterschrift des Beförderers** (*)

(*) Obligatorisch zu erfassende und in die Datenbank gemäß Artikel 118 der vorliegenden Verordnung einzutragende Angaben“

ANHANG VIII

„ANHANG XXX

PUNKTVERGABE BEI SCHWEREN VERSTÖSSEN

Nr.	Schwerer Verstoß	Punkte
1	<p>Nichterfüllung der Verpflichtungen zur Aufzeichnung und Meldung von Fangdaten oder fangrelevanten Daten, einschließlich der über das satellitengestützte Schiffsüberwachungssystem (VMS) zu übermittelnden Daten</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	3
2	<p>Einsatz von gemäß Unionsrecht verbotenem oder nicht vorschriftsmäßigem Fanggerät</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	4
3	<p>Fälschen oder Verbergen von Kennzeichnung, Identität oder Registrierung</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	5
4	<p>Verbergen, Manipulieren oder Vernichten von Beweismaterial für eine Untersuchung</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	5
5	<p>Anbordnehmen, Umladen oder Anlanden von untermaßigen Fischen unter Verstoß gegen die geltenden Rechtsvorschriften</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	5
6	<p>Fischen im Gebiet einer regionalen Fischereiorganisation in einer Weise, die mit den Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen dieser Organisation nicht vereinbar ist oder gegen diese verstößt</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe k der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	5
7	<p>Fischen ohne eine vom Flaggenstaat oder dem betreffenden Küstenstaat erteilte gültige Lizenz, Genehmigung oder Erlaubnis</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	7
8	<p>Fischen in einem Schongebiet, während einer Schonzeit, ohne Quote oder nach Ausschöpfen der Quote oder in nicht zulässigen Tiefen</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	6
9	<p>Gezielte Befischung eines Bestands, für den ein Moratorium oder ein Fangverbot gilt</p> <p>(Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)</p>	7

Nr.	Schwerer Verstoß	Punkte
10	Behinderung von Fischereiinspektoren bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe, die Einhaltung der geltenden Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen zu überwachen, oder Behinderung von Beobachtern bei der Wahrnehmung ihrer Aufgabe, die Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften der Union zu beobachten (Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)	7
11	Umladung von Fängen von Fischereifahrzeugen, die nachweislich an IUU-Fischerei im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 beteiligt waren, insbesondere von Schiffen, die in der IUU-Liste der Union oder in der IUU-Liste einer regionalen Fischereiorganisation geführt sind, oder Durchführung gemeinsamer Fangeinsätze mit solchen Schiffen oder Unterstützung oder Versorgung solcher Schiffe (Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)	7
12	Einsatz eines Fischereifahrzeugs ohne Staatszugehörigkeit, d. h. eines nach dem Völkerrecht staatenlosen Schiffes (Artikel 90 Absatz 1 der Kontrollverordnung in Verbindung mit Artikel 42 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe l der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008)	7“

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1963 DER KOMMISSION**vom 30. Oktober 2015****zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN**1.1. Vorläufige Maßnahmen**

- (1) Am 22. Mai 2015 wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/787 der Kommission ⁽²⁾ (im Folgenden „vorläufige Verordnung“) ein vorläufiger Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land“ oder „VR China“) sowie von in bestimmten Zubereitungen und/oder Mischungen enthaltenem Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführt.
- (2) Die Untersuchung wurde am 4. September 2014 auf einen Antrag hin eingeleitet, der am 22. Juli 2014 von Celanese Sales Germany GmbH (im Folgenden „Antragsteller“) eingereicht wurde. Bis zur Änderung seines Namens am 1. August 2015 firmierte der Antragsteller als Nutrinova Nutrition Specialties & Food Ingredients GmbH. Bei dem Antragsteller handelt es sich um den einzigen Unionshersteller von Acesulfam (auch als „Acesulfam-K“ bezeichnet), auf den somit 100 % der Unionsproduktion von Acesulfam entfallen.
- (3) Wie in Erwägungsgrund 16 der vorläufigen Verordnung erläutert, betraf die Dumping- und Schadensuntersuchung den Zeitraum vom 1. Juli 2013 bis zum 30. Juni 2014 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.2. Weiteres Verfahren

- (4) Nach der Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage ein vorläufiger Antidumpingzoll eingeführt wurde (im Folgenden „vorläufige Unterrichtung“), äußerten sich mehrere interessierte Parteien schriftlich zu den vorläufigen Feststellungen. Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, wurden gehört.
- (5) Der Antragsteller beantragte eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren (im Folgenden „Anhörungsbeauftragter“). Diese Anhörung fand am 8. Juli 2015 statt. Der Antragsteller focht mehrere Aspekte der vorläufigen Feststellungen an, insbesondere hinsichtlich der Anpassungen, die in Bezug auf die Berechnungen der Dumping- bzw. Schadensspannen vorgenommen wurden.
- (6) Die mündlichen und schriftlichen Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden von der Kommission geprüft und die vorläufigen Feststellungen — soweit angezeigt — entsprechend geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2015/787 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China sowie von in bestimmten Zubereitungen und/oder Mischungen enthaltenem Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 125 vom 21.5.2015, S. 15).

- (7) Die Kommission unterrichtete alle Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie die Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Acesulfam mit Ursprung in der VR China sowie die endgültige Vereinnahmung der Sicherheitsleistungen für den vorläufigen Zoll beabsichtigte (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“). Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, innerhalb der sie zu der endgültigen Unterrichtung Stellung nehmen konnten. Auf Antrag des Antragstellers fand am 22. September 2015 eine weitere Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten statt.
- (8) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden geprüft und — soweit angezeigt — berücksichtigt.

1.3. Stichprobenverfahren

- (9) Da zum Verzicht auf ein Stichprobenverfahren angesichts der begrenzten Zahl unabhängiger Einführer und ausführender Hersteller in der VR China, die sich meldeten, keine Stellungnahmen eingingen, werden die vorläufigen Feststellungen in den Erwägungsgründen 7 bis 11 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

- (10) Bei der betroffenen Ware handelte es sich — wie in Erwägungsgrund 17 der vorläufigen Verordnung definiert — um Acesulfam (Kaliumsalz von 6-Methyl-1,2,3-oxathiazin-4(3H)-on-2,2-dioxid; CAS-Nummer 55589-62-3) mit Ursprung in der Volksrepublik China sowie um Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China, das in bestimmten Zubereitungen und/oder Mischungen enthalten ist, die derzeit unter den KN-Codes ex 2106 90 92, ex 2106 90 98, ex 2934 99 90 (TARIC-Code 2934 99 90 21), ex 3824 90 92, ex 3824 90 93 und ex 3824 90 96 eingereiht sind.
- (11) Wie in Erwägungsgrund 18 der vorläufigen Verordnung dargelegt, wird Acesulfam in einer Reihe von Anwendungen, etwa in Lebensmitteln, Getränken und Arzneimitteln, als synthetischer Süßstoff eingesetzt.
- (12) Nach der Einführung der vorläufigen Maßnahmen äußerten die Zollbehörden verschiedener Mitgliedstaaten und der Schweiz Bedenken bezüglich der Umsetzung aufgrund der vorläufigen Berücksichtigung von Acesulfam in Zubereitungen und/oder Mischungen der betroffenen Ware. Die Untersuchung ergab, dass solche Zubereitungen und/oder Mischungen, die Acesulfam enthalten, im Untersuchungszeitraum tatsächlich nicht eingeführt wurden. Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass Zubereitungen und Mischungen nicht in die Warendefinition aufgenommen werden sollten, da keine Einfuhren getätigt wurden. Diese Klarstellung hat keine Auswirkung auf die Feststellungen zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse. Die Kommission stellte bei der Untersuchung zwar bestimmte Aktivitäten des Unionsherstellers in Zusammenhang mit der Entwicklung einer Mischung fest; die Auswirkungen dieser Aktivitäten wurden aufgrund ihres außergewöhnlichen Charakters aber bereits im vorläufigen Stadium von der Analyse ausgeschlossen. Daher betrifft die Klarstellung nur Acesulfam in Zubereitungen und/oder Mischungen und wirkt sich nicht substantiell auf das Verfahren oder die vorläufigen Feststellungen zu Dumping und Schädigung aus.
- (13) In Anbetracht der von Zollbehörden gemeldeten erheblichen Umsetzungsschwierigkeiten rechtfertigten die Risiken, zu denen es bei der Erhebung der Zölle in Zusammenhang mit der Umwandlung von reinen Formen von Acesulfam in Zubereitungen und/oder Mischungen kommen kann, deren Berücksichtigung nicht. Die Berücksichtigung von Zubereitungen und/oder Mischungen ist daher nicht angemessen.
- (14) Die Definition der betroffenen Ware sollte daher klargestellt werden und sich nur auf Acesulfam (Kaliumsalz von 6-Methyl-1,2,3-oxathiazin-4(3H)-on-2,2-dioxid; CAS-Nummer 55589-62-3) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „untersuchte Ware“) beziehen, das derzeit unter dem KN-Code ex 2934 99 90 (TARIC-Code 2934 99 90 21) eingereiht ist (im Folgenden „betroffene Ware“). Acesulfam wird gemeinhin auch als Acesulfam-K bezeichnet. Sollten solche Zubereitungen und/oder Mischungen mit vorläufigen Antidumpingzöllen belegt worden sein, sollten sie freigegeben werden.
- (15) Der Kommission gingen keine relevanten Stellungnahmen zu. Die Schlussfolgerungen in Erwägungsgrund 19 der vorläufigen Verordnung werden daher bestätigt.

3. DUMPING

3.1. Normalwert

- (16) Keiner der chinesischen Hersteller von Acesulfam beantragte Marktwirtschaftsbehandlung (MWB), weshalb ihre inländischen Verkaufspreise oder Produktionskosten nicht zur Ermittlung des Normalwerts herangezogen werden konnten. Im Untersuchungszeitraum wurde Acesulfam nur in der VR China und in der Union hergestellt. Der Normalwert konnte deshalb nicht auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft oder des von einem solchen Drittland von anderen Ländern, auch Mitgliedstaaten der Union, verlangten Preises bestimmt werden.
- (17) Infolgedessen musste der Normalwert nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung auf „jeder anderen angemessenen Grundlage“ bestimmt werden.
- (18) Als Ausgangspunkt für die Ermittlung des Normalwerts diente der Kommission der in der Union für die gleichartige Ware tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis, d. h. der Unionsverkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union, welchen sie daraufhin anpasste, um den Effekt dreier Aspekte auszugleichen, die nur den Wirtschaftszweig der Union betrafen und besondere Preisbildungsmuster sowie Tätigkeiten im Zusammenhang mit einer sehr spezifischen und ganz anderen vom Antragsteller entwickelten Ware widerspiegeln.
- (19) Bei der Untersuchung waren hinsichtlich der Festsetzung des Preises der betroffenen Ware im vorliegenden Fall tatsächlich spezielle Preisbildungsmuster für Mengen und bestimmte Abnehmer, Qualitätsunterschiede sowie außergewöhnliche Kosten im Zusammenhang mit einer neuen, sehr spezifischen und ganz anderen nur vom Antragsteller entwickelten Ware festgestellt worden. Daher führte die Kommission zur Berücksichtigung dieser Muster entsprechende Anpassungen durch und nahm die Bestimmung des Normalwerts auf einer angemessenen Grundlage vor.
- (20) Der Antragsteller focht diese Anpassungen seiner Preise zum Zwecke der Feststellung des Normalwerts mit der Begründung an, dass sie nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung ungeeignet seien.
- (21) Die oben ausgeführten Stellungnahmen bedürfen einer Klarstellung, was den Ansatz der Kommission gegenüber dem in der vorläufigen Verordnung beschriebenen Ansatz betrifft. Hinsichtlich der Erwägungsgründe 26 und 27 der vorläufigen Verordnung sollte klargestellt werden, dass die drei in den Erwägungsgründen 23 bis 38 beschriebenen Anpassungen im Rahmen der Bestimmung des Normalwerts auf „jeder anderen angemessenen Grundlage“ nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung erfolgten. Es handelte sich also nicht darum, die Berichtigung eines Normalwerts für den Vergleich mit einem Ausfuhrpreis vorzunehmen, sondern darum, einen Normalwert auf einer angemessenen Grundlage zu ermitteln, ohne auf ein geeignetes Drittland mit Marktwirtschaft, das als Vergleichsland dienen könnte, zurückgreifen zu können. Die Preise des Wirtschaftszweigs der Union wurden in der Tat nur als Ausgangspunkt für die Bestimmung eines angemessenen Normalwerts herangezogen, und die Anpassungen waren erforderlich, um einen derartigen angemessenen Normalwert zu ermitteln.
- (22) Das Vorbringen, es gebe keine Rechtsgrundlage für diese Anpassungen, wird daher zurückgewiesen.

3.1.1. Anpassung wegen Unterschieden bei der Handelsstufe

- (23) Nach der vorläufigen Unterrichtung teilte der Antragsteller zwar die Auffassung, dass eine Anpassung gerechtfertigt war, weil die Ausfuhrverkäufe aus China vornehmlich an Händler in der Union erfolgten, während die Verkäufe der Unionshersteller hauptsächlich an Endverwender gingen, stellte jedoch die Höhe der zur Ermittlung des Normalwerts auf der Händlerstufe vorgenommenen Anpassung infrage. Da in den Listen der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union nur wenige Verkäufe an Vertriebsunternehmen aufgeführt waren, konnten diese Daten nicht zur Ermittlung eines angemessenen Anpassungssatzes wegen dieser Unterschiede bei der Handelsstufe herangezogen werden, sodass der Anpassungssatz vorläufig auf der Grundlage der Preisunterschiede zwischen den chinesischen Verkäufen an Händler und Endverwender berechnet wurde. Der Antragsteller bezweifelte, dass es sich dabei um eine angemessene Grundlage handelte, und merkte an, dass die Höhe der Anpassung wegen Unterschieden der Handelsstufe anhand der Bruttospanne hätte bestimmt werden müssen, die von drei großen jeweils Acesulfam vertreibenden Unternehmen der Lebensmittelzutatenbranche der Union erzielt wurde.
- (24) Die Kommission akzeptierte, dass es in diesem Fall angemessener ist, den Anpassungssatz auf der Grundlage von Bruttospannen relevanter Vertriebsunternehmen zu berechnen. Die vom Antragsteller vorgeschlagene Methode erwies sich jedoch als unzulänglich, weil nur eines der vom Antragsteller genannten Vertriebsunternehmen mitarbeitete und die Daten alle von diesen Einführern gehandelten Waren betrafen, bei denen es sich meist nicht

um die betroffene Ware handelte. Daher passte die Kommission die vorgeschlagene Methode dahingehend an, dass bei der Untersuchung geprüfte und nur Acesulfam betreffende Daten einbezogen wurden. Dazu bestimmte die Kommission die von allen mitarbeitenden Einführern erzielte Bruttospanne. Diese Spanne bezieht sich nur auf den Vertrieb von Acesulfam. Mit dieser geänderten Methode wurde der Anpassungssatz wegen Unterschieden bei der Handelsstufe, der für die vorläufige Untersuchung herangezogen wurde, korrigiert. Dieser Satz kam zur Anwendung und spiegelt sich in der Dumpingspanne wider, die in der Tabelle in Erwägungsgrund 53 aufgeführt ist.

- (25) Ein chinesischer ausführender Hersteller machte eine Anmerkung dazu, dass ihm der vorläufige Anpassungssatz wegen Unterschieden bei der Handelsstufe nicht mitgeteilt wurde. Der Satz ist nicht mehr relevant, weil er, wie in Erwägungsgrund 24 erläutert wird, ersetzt wurde. Als Grundlage für die vorläufige Anpassung waren die Daten zweier mitarbeitender chinesischer ausführender Hersteller herangezogen worden, die Verkäufe sowohl an Händler als auch Verwender tätigten, sodass es sich bei dem genauen Betrag ohnehin um vertrauliche Unternehmensdaten handelt, die nicht offengelegt werden dürfen.

3.1.2. Anpassung für Qualitätsunterschiede und deren Wahrnehmung durch den Markt

- (26) Bezüglich der Anpassung wegen Qualitätsunterschieden brachte der Antragsteller zunächst vor, dass es zwischen der chinesischen Ware und der vom Unionshersteller produzierten gleichartigen Ware keinen Qualitätsunterschied gebe und eine Anpassung daher nicht erforderlich sei. Außerdem stellte der Antragsteller die Repräsentativität der Nachweise infrage, auf die sich die Kommission stützte, um auf die Qualitätsunterschiede und deren Wahrnehmung durch den Markt bei der Feststellung des Normalwerts einzugehen.
- (27) Diesbezüglich sollte betont werden, dass in mehreren Stellungnahmen darauf hingewiesen wurde, dass Qualitätsunterschiede bestehen und/oder die Qualitätsunterschiede zwischen der chinesischen Ware und der gleichartigen Ware in der Union vom Markt wahrgenommen wurden. Tatsächlich ging aus den vom Antragsteller zum Antragszeitpunkt vorgelegten Informationen und aus seiner Website eindeutig hervor, dass es einen Qualitätsunterschied gab. Einige Stellungnahmen enthalten — meist in begrenztem Umfang — Prüfberichte und schriftliche Beiträge interessierter Parteien. Daher wird die Auffassung vertreten, dass die Nachweise ausreichend repräsentativ sind, auf denen die Schlussfolgerung beruhte, dass in der Tat ein echter und/oder wahrgenommener Qualitätsunterschied zwischen der eingeführten Ware und dem vom Unionshersteller hergestellten Acesulfam vorlag.
- (28) Zudem lieferten die Produktspezifikationen, die im Zuge der Kontrollbesuche bei den Unionsherstellern, den chinesischen Herstellern und den Einführern gesammelt wurden, die Bestätigung für diesen Qualitätsunterschied, weil aus diesen Spezifikationen hervorgeht, dass es bei den Reinheitskriterien erhebliche Unterschiede zwischen der vom Antragsteller und der von den ausführenden Herstellern verkauften Ware gibt. Eine Anpassung ist daher gerechtfertigt.
- (29) Was außerdem die Höhe der Anpassung betrifft, so beruht diese allein auf der Quantifizierung des Qualitätsunterschieds, die aus der Akte zur eingeschränkten Verwendung hervorgeht, die vom Wirtschaftszweig der Union selbst vorgelegt wurde. Die Kommission stellte auch fest, dass sich die Kosten für die Prüfung und die Verbesserung der Qualitätsstandards des von einem chinesischen Hersteller verkauften Acesulfam, wie bei einem mitarbeitenden Einführer vor Ort überprüft wurde, ungefähr in der Größenordnung der von der Kommission durchgeführten Anpassung bewegen; damit bestätigte sich, dass die Höhe der Anpassung angemessen ist.
- (30) Ein chinesischer ausführender Hersteller brachte vor, sein Acesulfam sei nicht nur von niedrigerer Qualität als jenes des Unionsherstellers, sondern auch als jenes seiner beiden chinesischen Wettbewerber. Er forderte daher, dass die wegen der Qualität seiner Ware vorgenommene Anpassung höher ausfallen sollte. Zur Untermauerung legte er Prüfberichte vor, in denen seine Ware mit der eines anderen mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellers verglichen wurde, sowie eine von einem Einführer in der Union ausgestellte Erklärung. Dieser Einführer gab an, die betroffene Ware von ebendiesem chinesischen Hersteller zu einem niedrigeren Preis gekauft zu haben, da dessen Ware angeblich eine geringere Qualität aufweise als die seines chinesischen Wettbewerbers.
- (31) Diesem Vorbringen wurde nicht stattgegeben, weil die vorgelegten Prüfberichte vor dem Untersuchungszeitraum datiert waren. Die Qualität der betroffenen Ware des chinesischen ausführenden Herstellers könnte sich seitdem durchaus verbessert haben. Niedrigere Qualität wurde zudem zwar für die beiden anderen mitarbeitenden chinesischen Hersteller geltend gemacht, in den Prüfberichten wurden aber die Waren des chinesischen Herstellers, der den oben angeführten Sachverhalt vorbrachte, nur mit denen eines anderen chinesischen mitarbeitenden Herstellers verglichen. Was die Erklärung des Einführers angeht, so bezog sich diese auch nur auf die betroffene Ware des chinesischen Herstellers, der den oben angeführten Sachverhalt vorbrachte, sowie auf einen anderen chinesischen mitarbeitenden Hersteller. Zudem wurde kein überprüfbarer Nachweis zur Untermauerung der Erklärung (wie Rechnungen, aus denen die geringere Qualität hervorgeht, und/oder Einkaufspreise) vorgelegt.
- (32) Aufgrund dieser Sachlage vertritt die Kommission die Auffassung, dass die wegen der Qualität der Ware vorgenommene Anpassung gerechtfertigt und von angemessener Höhe ist. Die zur Berücksichtigung von Qualitätsunterschieden durchgeführte Anpassung der Unionspreise wird daher bestätigt.

3.1.3. *Anpassungen aus FuE- und Marketinggründen im Zusammenhang mit Tätigkeiten aufgrund einer sehr spezifischen und ganz anderen vom Antragsteller entwickelten Ware*

- (33) Nach der vorläufigen Unterrichtung merkte der Antragsteller an, dass die Kommission keine Erklärung dafür geliefert habe, warum für seine neu entwickelte Ware angefallene Kosten vom Normalwert abgezogen worden waren, und beanstandete, dass eine Anpassung nicht gerechtfertigt sei.
- (34) Dazu muss erstens festgehalten werden, dass die Kosten für die neu entwickelte Ware während der gesamten Dumping- und der Schadensanalyse konsequent abgezogen wurden, da diese Kosten eine sehr spezifische und ganze andere vom Antragsteller entwickelte Ware betreffen (siehe Erwägungsgründe 12 bis 14). Es handelt sich um außerordentliche Kosten, die nur ein einziges Mal für den Wirtschaftszweig der Union anfallen. Zweitens waren von der neuen Ware nur sehr geringe Mengen im Untersuchungszeitraum verkauft worden, weil die Markteinführung noch im Gange war, sodass die Verkaufspreise ohnehin nicht repräsentativ waren. Derartige Kosten sind den chinesischen ausführenden Herstellern, die als generische Hersteller der betroffenen Ware betrachtet werden, nicht entstanden. Damit der Normalwert nach Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung auf einer angemessenen Grundlage bestimmt werden kann, hielt die Kommission eine Anpassung für angebracht, bei der die für die neue Ware anfallenden Kosten von der Berechnung des Normalwerts ausgenommen werden.
- (35) Der Antragsteller erhob auch gegen die Anpassung an sich Einwände, da Kosten von Preisen abgezogen würden, wofür es nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung keine Rechtsgrundlage gebe, sodass die Kommission mit diesem Vorgehen „Äpfel mit Birnen vergleiche“. Wie in Erwägungsgrund 21 dargelegt ist, wurde der Normalwert jedoch auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung bestimmt, wobei diese Anpassung nach diesem Artikel zur Ermittlung des Normalwerts auf einer angemessenen Grundlage als gerechtfertigt befunden wurde. Zudem war klar, dass diese (für FuE und hauptsächlich für Marketing) im Zusammenhang mit einer neuen sehr spezifischen und ganz anderen Ware anfallenden Kosten die Preisgestaltung des Wirtschaftszweigs der Union beeinflussten. Die Untersuchung ergab in der Tat, dass diese Kosten dem Acesulfam-Geschäft zugeschrieben wurden und daher logischerweise von dem betroffenen Unternehmen bei der Gestaltung der Preise aus Kostendeckungsgründen berücksichtigt werden. Der Wirtschaftszweig der Union bestätigte ja auch in seinem Fragebogen, dass die Produktionskosten einen bei der Preisbildung berücksichtigten Faktor darstellen.
- (36) Ferner focht der Antragsteller das Ausmaß der Anpassung als zu hoch an. Nach seiner Auffassung sei ein geringerer Betrag pro kg gerechtfertigt, da es unterschiedliche Entwicklungs- und Marketingkosten für den Wirtschaftszweig der Union im Vergleich zu anderen Märkten gebe. Diesbezüglich ist erstens zu unterstreichen, dass der Antragsteller keine derartige Unterscheidung nach Kosten für den jeweiligen Markt während der Untersuchung vorgenommen hat, obwohl er dazu aufgefordert worden war, diese Entwicklungs- und Marketingkosten aufgeschlüsselt anzugeben. Zweitens konnten diese Zahlen bei dem Besuch vor Ort nicht überprüft werden. Dies steht im Gegensatz zu dem von der Kommission berechneten Wert der Anpassung, da dieser auf geprüften Daten des Antragstellers beruhte. Nach Auffassung der Kommission wurde daher vom Antragsteller nicht nachgewiesen, dass das Niveau der Anpassung unangemessen ist. Auf jeden Fall wurde es als unangebracht erachtet, ein Element der VVG-Kosten, nicht aber andere auf diese Weise neu zu bewerten. Aufgrund dessen kann diesem Vorbringen nicht stattgegeben werden.
- (37) Ein chinesischer ausführender Hersteller bat die Kommission um Offenlegung der genauen Höhe der Anpassung, die für die Aktivitäten in Zusammenhang mit einer sehr spezifischen und ganz anderen vom Antragsteller entwickelten Ware vorgenommen wurde. Dieser Wert konnte jedoch nicht mitgeteilt werden, weil er naturgemäß vertraulich ist.
- (38) Die von der Kommission vorgenommenen drei Anpassungen zur Bestimmung des Normalwerts auf einer „angemessenen Grundlage“ betragen zwischen 25 % und 45 % des Unionsverkaufspreises des Wirtschaftszweigs der Union.

3.1.4. *Forderungen wegen anderer Anpassungen*

- (39) Wie oben dargelegt, diente der Kommission der ordnungsgemäß geprüfte tatsächliche Durchschnittsverkaufspreis der Union als Ausgangspunkt, als sie den Normalwert auf einer angemessenen Grundlage bestimmte.
- (40) Nach der Unterrichtung über die vorläufigen Feststellungen focht der Wirtschaftszweig der Union die Heranziehung der tatsächlichen Verkaufspreise als Ausgangspunkt an. Insbesondere brachte er vor, dass eine „angemessene Gewinnspanne“ zu diesen tatsächlichen Preisen hätte dazugerechnet werden müssen. Nach Ansicht des Antragstellers handelte es sich bei der 2009 erzielten Gewinnspanne (in der Größenordnung von 15 % bis 25 %) um eine „angemessene Gewinnspanne“, da er mit seinem Marktanteil, der in diesem Jahr unter 50 % gefallen sei, keine marktbeherrschende Stellung innehatte. Angeblich war es 2009 noch nicht zu Dumping und Schädigung gekommen.

- (41) In Erwägungsgrund 66 der vorläufigen Verordnung wurde bereits dargelegt, dass die Verkäufe der Unionshersteller an unabhängige Abnehmer gewinnbringend waren. Die genaue Höhe der auf diese Weise errechneten Rentabilität der Verkäufe wird gegenüber Parteien, die keine Unionshersteller sind, vertraulich behandelt und musste daher in Tabelle 10 der vorläufigen Verordnung in Form von Indizes angegeben werden; sie lag jedoch über 5 %, was in der Branche für künstliche Süßstoffe angemessen ist. Die genaue Zahl wurde dem Antragsteller mitgeteilt. Außerdem wurde der Normalwert auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung bestimmt. Die Preise des Wirtschaftszweigs der Union dienten als Ausgangspunkt und wurden unter Berücksichtigung von Elementen angepasst, die mit den für den Wirtschaftszweig der Union spezifischen Preisbildungsfaktoren sowie mit Aktivitäten, die eine sehr spezifische und ganz andere vom Antragsteller entwickelte Ware betreffen, zusammenhängen. Angesichts des in diesem Fall sehr spezifischen Sachverhalts und der dazu vorliegenden Informationen wurde diese Methode als angemessen betrachtet. Daher bestand keine Notwendigkeit, den tatsächlichen Gewinn durch eine Zielgewinnspanne zu ersetzen, um den Normalwert auf einer angemessenen Grundlage zu bestimmen und neu zu berechnen, wie vom Antragsteller gefordert wurde. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.
- (42) Schließlich entdeckte der Antragsteller einen Rechenfehler, der die Listen der Unionsverkäufe betrifft, die wiederum die Grundlage für den Normalwert bildeten. Dieser Fehler wurde korrigiert, und diese Korrektur wurde in der Tabelle in Erwägungsgrund 53 nachvollzogen.

3.1.5. Stellungnahme nach der endgültigen Unterrichtung

- (43) In seiner Antwort auf die endgültige Unterrichtung focht der Antragsteller an, dass die Kommission die Höhe der Abzüge zur Berichtigung von Unterschieden bei der Handelsstufe auf der Grundlage des vollen Verkaufspreises des Wirtschaftszweigs der Union ab Werk berechnet hätte, da dieser Preis die außergewöhnlichen FuE- und Marketingkosten für eine sehr spezifische und ganz andere vom Antragsteller entwickelte Ware enthalte. Er vertrat die Ansicht, dass der angepasste Ab-Werk-Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union nach Abzug dieser außergewöhnlichen Kosten hätte angewendet werden müssen.
- (44) Wie in Erwägungsgrund 24 dargelegt, handelt es sich jedoch bei der Höhe des Anpassungssatzes wegen Unterschieden bei der Handelsstufe um die gewogene durchschnittliche Bruttospanne, die von den mitarbeitenden Einführern beim Vertrieb von Acesulfam erzielt wurde. Sie sollte daher auf den tatsächlichen Verkaufspreis angewandt werden, da damit eine Anpassung zur Berücksichtigung objektiver Unterschiede bei den Verkaufspreisen erfolgt, wie sie auf dem Markt festgestellt werden. Die Höhe der wegen Unterschieden bei der Handelsstufe vorgenommenen Anpassung hängt eng mit den beobachteten Marktpreisen zusammen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (45) Nach der Unterrichtung wiederholte der Antragsteller ferner, die Höhe der Anpassung wegen Unterschieden bei der Handelsstufe hätte anhand der Bruttospanne bestimmt werden müssen, die von drei großen jeweils Acesulfam vertreibenden Unternehmen der Lebensmittelzutatenbranche der Union erzielt wurde. Er stellte die überarbeitete und von der Kommission verwendete Methode infrage, da die ihr zugrunde liegende Spanne der Vertriebsunternehmen Dienstleistungen beinhalte, die für den Wirtschaftszweig der Union tätige Vertriebsunternehmen nicht anbieten müssten, wodurch sich eine zu hohe Spanne ergebe.
- (46) Obwohl bei der Untersuchung gewisse zusätzliche Dienstleistungen ermittelt wurden, umfasste die für die Vertriebsunternehmen festgestellte Bruttospanne jedoch keine derartigen zusätzlichen Tätigkeiten und bezog sich daher rein auf die Handelstätigkeit. Daher gibt der zur Berücksichtigung der Unterschiede bei der Handelsstufe festgelegte Satz nur die Unterschiede bei der Handelsstufe an, wobei bestätigt ist, dass der so ermittelte Satz angemessener ist als der Satz, den man nach der vom Antragsteller vorgeschlagenen Methode erhält, wie bereits in Erwägungsgrund 24 dargelegt wurde. Das Vorbringen des Antragstellers zu diesem Punkt wird somit zurückgewiesen.
- (47) In seiner Stellungnahme zur abschließenden Unterrichtung bat der Antragsteller auch um eine weitere Unterrichtung über mehrere Punkte, die die außergewöhnlichen FuE- und Marketingkosten, die für eine sehr spezifische und ganz andere vom Antragsteller entwickelte Ware angefallen sind, sowie seine eigenen Gewinnspannen betreffen. Da über diese Punkte allerdings entweder bereits eine Unterrichtung stattgefunden hatte oder die Angaben vom Antragsteller selbst bei der Beantwortung des Fragebogens, beim Kontrollbesuch und in diversen Stellungnahmen direkt bekannt gegeben worden waren, wurde der Antragsteller gebührend darüber informiert, dass ihm die erbetenen Angaben bereits vorliegen und eine zusätzliche Unterrichtung nicht für erforderlich gehalten wird.
- (48) Bei der Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten brachte der Antragsteller nach der endgültigen Unterrichtung als neues Vorbringen vor, dass die Höhe der Anpassung wegen Unterschieden bei der Handelsstufe als fester Betrag pro Kilogramm ausgedrückt werden sollte. Wie die Kommission feststelle, wurde diese Stellungnahme formal nicht fristgerecht eingereicht, weil sie nach Ablauf der Frist für eine Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung vorgelegt wurde. Jedenfalls war die Kommission der Ansicht, dass es durchaus sinnvoll ist, einen Prozentsatz für eine solche Anpassung heranzuziehen.

3.1.6. Schlussfolgerung zum Normalwert

- (49) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Ermittlung des Normalwerts eingingen, werden die Erwägungsgründe 22 und 23 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.2. Ausfuhrpreis

- (50) Da keine Stellungnahmen zum Ausfuhrpreis eingingen, wird Erwägungsgrund 24 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

3.3. Vergleich

- (51) Auf die Stellungnahmen zu den Anpassungen des Normalwerts, die eigentlich die Bestimmung des Normalwerts an sich betrafen, wird in den Erwägungsgründen 20 bis 48 eingegangen. Bei der Kommission gingen keine weiteren Stellungnahmen ein. Die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 25 und 26 der vorläufigen Verordnung werden somit bestätigt.

3.4. Dumpingspannen

- (52) Da keine Stellungnahmen eingingen, wird die in den Erwägungsgründen 28 bis 32 der vorläufigen Verordnung dargelegte Methode zur Berechnung der Dumpingspannen bestätigt.
- (53) Unter Berücksichtigung der Korrektur des Rechenfehlers (Erläuterung siehe Erwägungsgrund 42) und der überarbeiteten Methode zur Ermittlung des Anpassungssatzes wegen Unterschieden bei der Handelsstufe (Erläuterung siehe Erwägungsgrund 24) werden die endgültigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) frei Grenze der Union, unverzollt, wie folgt festgesetzt:

Unternehmen	Dumpingspanne
Anhui Jinhe Industrial Co., Ltd	135,6 %
Suzhou Hope Technology Co., Ltd	119,9 %
Anhui Vitasweet Food Ingredient Co., Ltd	64,0 %
Alle übrigen Unternehmen	135,6 %

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Wirtschaftszweig der Union und Unionsproduktion

- (54) Da zum Wirtschaftszweig der Union und zur Unionsproduktion keine Stellungnahmen vorliegen, werden die Feststellungen in Erwägungsgrund 34 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.2. Unionsverbrauch

- (55) Da zum Unionsverbrauch keine Stellungnahmen eingingen, werden die Erwägungsgründe 35 bis 37 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.3. Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (56) Wie bereits in Erwägungsgrund 42 erwähnt, wurde ein Rechenfehler in den Listen der Unionsverkäufe korrigiert. Die Korrektur hatte auch Einfluss auf die Preisunterbietungsspannen, die sich entsprechend änderten. Die überarbeitete Anpassungsrate wegen Unterschieden bei der Handelsstufe wirkte sich ebenfalls auf die Preisunterbietungsspannen aus, wie in Erwägungsgrund 24 ausführlich erläutert wird. Die berichtigten gewogenen durchschnittlichen Preisunterbietungsspannen lagen zwischen 32 % und 54 %.

- (57) Nach der Unterrichtung brachte der Wirtschaftszweig der Union vor, die von der Kommission festgestellten Preisunterbietungsspannen würden aufgrund der Anpassung des Preises des Wirtschaftszweigs der Union (siehe Erwägungsgrund 44 der vorläufigen Verordnung) die tatsächliche Preisunterbietung noch unterschreiten. Diese Anpassungen waren jedoch angebracht, weil sie vorgenommen wurden, damit die Preise des Wirtschaftszweigs der Union ein Niveau erreichen, das einen fairen Vergleich mit den Preisen der chinesischen Einfuhren ermöglicht.
- (58) Da zu den Einfuhren aus dem betroffenen Land keine Stellungnahmen eingingen, werden mit Ausnahme der in Erwägungsgrund 56 genannten überarbeiteten Preisunterbietungsspannen die Feststellungen in den Erwägungsgründen 38 bis 44 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

- (59) Der Wirtschaftszweig der Union focht die Ausnahme gewisser FuE- und Marketingkosten zur Ermittlung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union an. Die Kommission bleibt jedoch in Ermangelung gegenteiliger Beweise dabei, dass diese Kosten für eine sehr spezifische und ganz andere vom Antragsteller entwickelte Ware angefallen sind und daher als außerordentliche Kosten bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union ausgeklammert werden sollten.
- (60) Da zur Entwicklung der Schadensindikatoren keine weiteren Stellungnahmen eingingen, werden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 45 bis 73 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

4.5. Stellungnahmen nach Unterrichtung über die endgültigen Feststellungen

- (61) Nach der endgültigen Unterrichtung legte der Antragsteller Stellungnahmen zu bestimmten Anpassungen vor, die an dem für die Schadensberechnung herangezogenen Ab-Werk-Preis des Wirtschaftszweigs der Union vorgenommen wurden. Auf diese Stellungnahmen, die sich auch auf die Berechnung des Normalwerts bezogen, wird in den Erwägungsgründen 43 bis 48 eingegangen. Bei der Festsetzung einer Benchmark für die Berechnung der Schadensbeseitigung ging die Kommission analog vor.

4.6. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (62) Aufgrund dieser Sachlage werden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 74 bis 82 der vorläufigen Verordnung, wonach der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat, bestätigt.

5. SCHADENSURSACHE

- (63) Bei der Kommission gingen keine Stellungnahmen zu den vorläufigen Feststellungen bezüglich des ursächlichen Zusammenhangs zwischen Dumping und Schädigung ein. Daher wird bestätigt, dass die gedumpte Einfuhren aus der VR China eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Sinne des Artikels 3 Absatz 6 der Grundverordnung verursachten und dass es keine anderen Faktoren gibt, die den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union entkräften könnten. Deshalb werden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 97 bis 99 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

6. UNIONSINTERESSE

6.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (64) Der Antragsteller focht Erwägungsgrund 102 der vorläufigen Verordnung an, da seiner Ansicht nach die Zölle für den Wirtschaftszweig der Union nur teilweise Abhilfe schafften, was der Grundverordnung zuwiderlaufen würde.
- (65) Es sei hervorgehoben, dass der eingeführte Zoll eine Folge der Anwendung der Grundverordnung ist. Der Ausdruck „teilweise Abhilfe“ bezieht sich nur auf den von den gedumpten Einfuhren ausgehenden Preisdruck, da die Einfuhrpreise nach der Einführung von Maßnahmen voraussichtlich steigen werden. Damit ist nicht die teilweise Erholung von einer Schädigung gemeint.

- (66) Zum Interesse des Wirtschaftszweigs der Union wurden keine weiteren Stellungnahmen oder Informationen vorgelegt. Die vorläufigen Feststellungen in den Erwägungsgründen 101 bis 103 der vorläufigen Verordnung werden daher in der vorliegenden Auslegung bestätigt.

6.2. Interesse der unabhängigen Einführer

- (67) Da zum Interesse der unabhängigen Einführer und Händler keine Stellungnahmen eingingen, werden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 104 bis 110 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

6.3. Interesse der Verwender

- (68) Da zum Interesse der Verwender keine Stellungnahmen eingingen, werden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 111 bis 117 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

6.4. Schlussfolgerungen zum Unionsinteresse

- (69) Da keine weiteren Stellungnahmen zum Unionsinteresse eingingen, werden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 118 und 119 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

7. ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMASSNAHMEN

7.1. Schadensbeseitigungsschwelle (Schadensspanne)

- (70) Der Antragsteller brachte vor, dass die vorläufigen Zölle zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, so wie dies in Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung gefordert wird, nicht ausreichend seien, weil bei der Festsetzung der Schadensbeseitigungsschwelle keine Zielgewinnspanne aufgeschlagen worden sei. Der Antragsteller widersprach insbesondere der von der Kommission geäußerten Erwartung, dass es die Maßnahmen in ihrer vorläufigen Höhe dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen würden, seine Kosten zu decken und einen angemessenen Gewinn zu machen.
- (71) Diesbezüglich ist anzumerken, dass der Wirtschaftszweig der Union, wie in Erwägungsgrund 41 ausgeführt wird, nach Abzug der außerordentlichen Kosten, die in Zusammenhang mit der Entwicklung einer sehr spezifischen und ganz andere Ware angefallen sind, trotz der im Bezugszeitraum beobachteten negativen Entwicklungen im Untersuchungszeitraum einen angemessenen Gewinn erzielte. Daher gibt es, wie die Kommission erneut feststellt, keinerlei Grundlage dafür, eine Zielgewinnspanne auf den bereits erzielten Gewinn aufzuschlagen. Somit wird erwartet, dass die auf Preisunterbietung beruhenden Zölle die erlittene Schädigung beseitigen und eine weitere Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs der Union verhindern werden.
- (72) Zur Untermauerung seines Vorbringens verglich der Antragsteller die jetzige Untersuchung mit der Antidumpinguntersuchung zu Einfuhren von Dicyandiamid mit Ursprung in der VR China⁽¹⁾. Dem Wirtschaftszweig der Union zufolge sei der für die Untersuchung gewählte Ansatz für den aktuellen Fall nicht geeignet und sollte daher nicht angewendet werden.
- (73) Bei der Dicyandiamid-Untersuchung wurde der gewählte Ansatz mit drei wesentlichen Aspekten gerechtfertigt: i) Mit den Maßnahmen sollten keine Faktoren ausgeglichen werden, die nicht den gedumpte Einfuhren zugerechnet werden können, ii) die Dumpingspanne wurde unter Verwendung eines angepassten, auf Daten des Wirtschaftszweigs der Union beruhenden Normalwerts berechnet, iii) und weltweit gab es nur zwei Bezugsquellen für Dicyandiamid. Bezüglich des dritten Faktors stellte die Kommission fest, dass es bei zu hohen Zöllen zu einer Monopolisierung des Unionsmarkts durch den Wirtschaftszweig der Union kommen könnte.
- (74) Daher bestehen klarerweise große Ähnlichkeiten zwischen den bei der Dicyandiamid-Untersuchung und der aktuellen Untersuchung herrschenden Umständen. Auch bei der aktuellen Untersuchung wird die Dumpingspanne anhand eines Normalwerts berechnet, der auf Daten des Wirtschaftszweigs der Union beruht und an dem gewisse objektiv notwendige Anpassungen vorgenommen wurden. Zudem gibt es auch hier weltweit sehr wenige Bezugsquellen, und es könnte ebenfalls zu einer Monopolisierung kommen, falls die Maßnahmen nicht fair und ausgewogen berechnet würden.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1331/2007 des Rates vom 13. November 2007 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Dicyandiamid mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 296 vom 15.11.2007, S. 1).

- (75) Daher ist nach Auffassung der Kommission für die aktuelle Untersuchung ein ähnlicher Ansatz gerechtfertigt.
- (76) Da keine weiteren Stellungnahmen zur Schadensbeseitigungsschwelle vorliegen, werden die Feststellungen in den Erwägungsgründen 121 bis 124 der vorläufigen Verordnung bestätigt.
- (77) Wie in Erwägungsgrund 42 ausgeführt wird, musste ein die Listen der Unionsverkäufe betreffender Rechenfehler, der sich auch auf die Schadensberechnungen auswirkte, korrigiert werden. Außerdem wurde, wie in Erwägungsgrund 24 dargelegt, eine überarbeitete Grundlage zur Berechnung der Anpassung wegen Unterschieden bei der Handelsstufe als gerechtfertigt erachtet. Die Berichtigungen führten zur Festlegung überarbeiteter endgültiger Schadensspannen:

Unternehmen	Schadensspanne
Anhui Jinhe Industrial Co., Ltd	126,0 %
Suzhou Hope Technology Co., Ltd	108,6 %
Anhui Vitasweet Food Ingredient Co., Ltd	49,7 %
Alle übrigen Unternehmen	126,0 %

7.2. Endgültige Maßnahmen

- (78) Angesichts der Schlussfolgerungen zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten nach Artikel 9 Absatz 4 der Grundverordnung endgültige Antidumpingmaßnahmen in Höhe der Schadensspanne gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware eingeführt werden, und zwar im Einklang mit der sogenannten Regel des niedrigeren Zolls. In diesem Falle wurden die Zollsätze nach der vorläufigen Unterrichtung überprüft, da ein Rechenfehler, der sich sowohl auf die Dumping- als auch die Schadensspanne auswirkte, korrigiert und die Anpassung wegen Unterschieden bei der Handelsstufe überarbeitet wurde.
- (79) Auf der Grundlage des vorstehenden Sachverhalts werden die einzuführenden Zollsätze wie folgt festgesetzt:

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)
Anhui Jinhe Industrial Co., Ltd	135,6	126,0	126,0
Suzhou Hope Technology Co., Ltd	119,9	108,6	108,6
Anhui Vitasweet Food Ingredient Co., Ltd	64,0	49,7	49,7
Alle übrigen Unternehmen	135,6	126,0	126,0

- (80) Bei dem Zoll handelt es sich nach wie vor um einen Festbetrag in EUR pro Kilogramm Nettogewicht, wie in Erwägungsgrund 127 der vorläufigen Verordnung dargelegt wird, damit eine einheitliche Anwendung der Maßnahmen durch die Zollbehörden sichergestellt ist, auch wenn nicht mehr auf das in Zubereitungen und/oder Mischungen enthaltene Acesulfam Bezug genommen wird.
- (81) Die in der vorliegenden Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden auf der Grundlage der Feststellungen dieser Untersuchung festgesetzt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, im verfügbaren Teil dieser Verordnung nicht ausdrücklich mit Namen genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt wurden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle gelten.

- (82) Ein Unternehmen kann die weitere Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten ⁽¹⁾. Der Antrag muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, von dem für ihn geltenden Zollsatz zu profitieren. Wenn die Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung mit dieser Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (83) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung gemäß Artikel 1 Absatz 3 vorlegen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, wird der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Antidumpingzoll erhoben.
- (84) Es wird darüber befunden, ob rasch geeignete Maßnahmen zu ergreifen sind und erforderlichenfalls auch eine Untersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung einzuleiten ist, falls die Entwicklung der Einfuhren von Zubereitungen und/oder Mischungen, die Acesulfam enthalten, in die Union dies erforderlich macht.
- (85) Damit die ordnungsgemäße Erhebung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, gilt der Zollsatz für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die nicht an dieser Untersuchung mitarbeitenden ausführenden Hersteller, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

7.3. Verpflichtungen

- (86) Zwei chinesische ausführende Hersteller boten Preisverpflichtungen nach Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung an. Einer legte nach einer Anhörung bei der Kommission ein überarbeitetes Preisverpflichtungsangebot vor.
- (87) Die Kommission ermittelte bei der Auswertung der Angebote mehrere produktspezifische Risiken. Eine möglicherweise falsche Einstufung der betroffenen Ware ist eines dieser Risiken. Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass Lebensmittelqualitäten (die einem Zollsatz von 6,5 % unterliegen) fälschlicherweise als Pharmaqualitäten (mit einem Zollsatz von 0 %) eingestuft wurden. Einer der chinesischen ausführenden Hersteller behauptete, nicht an solchen Praktiken beteiligt gewesen zu sein. Selbst wenn dies zutrifft, bleibt das aufgezeigte Risiko bestehen. Derselbe chinesische ausführende Hersteller bot im Falle der Annahme des Verpflichtungsangebots an, der Kommission alle Zollabfertigungsunterlagen vorzulegen. Es wäre allerdings unverhältnismäßig aufwendig, die Zollzahlungen bei jedem einzelnen Geschäftsvorgang zu kontrollieren.
- (88) Ein weiteres produktspezifisches Risiko rührt daher, dass die Möglichkeit besteht, die betroffene Ware zu verändern und in Zubereitungen und/oder Mischungen, die mit anderen Bestandteilen wie Wasser und/oder Süßstoffen kombiniert sind, umzuwandeln. Ein solcher Warentyp unterliegt keinerlei Maßnahmen. Einer der chinesischen ausführenden Hersteller verpflichtete sich, Acesulfam ausschließlich in reiner Form auszuführen. Auch bei einem solchen Szenario wäre die erforderliche Kontrolle sehr aufwendig, wenn nicht gar undurchführbar.
- (89) Die Kommission ermittelte weitere Risiken. Neben der betroffenen Ware produzieren beide ausführenden Hersteller noch andere Waren (nämlich eine breite Palette von Lebensmittelzusatzstoffen), die an Abnehmer in der Union, hauptsächlich an Händler, verkauft werden. Im Untersuchungszeitraum verkaufte einer der ausführenden Hersteller die betroffenen Ware und andere Waren an dieselben Händler. Bei einer derartigen Vorgehensweise steigt das Risiko von Ausgleichsgeschäften, die gesamten Ausfuhrverkäufe der ausführenden Hersteller müssten kontrolliert werden. Ein chinesischer ausführender Hersteller gab an, dazu bereit zu sein, seine Verkäufe an Verwender in der Union ebenso einzustellen wie seine Verkäufe anderer Waren (also von Waren, bei denen es sich nicht um die betroffene Ware handelt) an Händler in der Union, die auch Acesulfam von diesem chinesischen ausführenden Hersteller beziehen. Außerdem gab derselbe chinesische ausführende Hersteller an, dazu bereit zu sein, seine Ausfuhren von Acesulfam auf eine erschöpfende Liste von in der Union ansässigen Händlern zu beschränken und die über Händler aus Drittländern abgewickelten Verkäufe von Acesulfam an Abnehmer in der Union einzustellen. Aber auch dafür wäre eine Kontrolle in einem erheblichen, von der Kommission als undurchführbar erachteten Umfang erforderlich.
- (90) Da keines der Unternehmen MWB beantragte, konnte die Kommission die Zuverlässigkeit der Rechnungsführung nicht umfassend bewerten, welche unter anderem für die Bildung eines Vertrauensverhältnisses, auf dem Angebotsverpflichtungen basieren, ausschlaggebend ist.

⁽¹⁾ Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

- (91) Aufgrund dieser Sachlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass beide Verpflichtungsangebote nicht angenommen werden konnten.

7.4. Endgültige Vereinnahmung der vorläufigen Zölle

- (92) Angesichts der festgestellten Dumpingspannen und des Ausmaßes der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sollten die Sicherheitsleistungen — ausgenommen jene für von in bestimmten Zubereitungen und/oder Mischungen enthaltenem Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China — für den mit der vorläufigen Verordnung eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll endgültig vereinnahmt werden.
- (93) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 eingerichteten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren von Acesulfam (Kaliumsalz von 6-Methyl-1,2,3-oxathiazin-4(3H)-on-2,2-dioxid; CAS-Nummer 55589-62-3) mit Ursprung in der Volksrepublik China, das derzeit unter dem KN-Code ex 2934 99 90 (TARIC-Code 2934 99 90 21) eingereiht ist, wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

(2) Für die in Absatz 1 beschriebene Ware, die von den in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Unternehmen hergestellt wird, gelten folgende endgültige Antidumpingzollsätze:

Unternehmen	Endgültiger Zoll — in EUR pro Kilogramm Nettogewicht	TARIC-Zusatzcode
Anhui Jinhe Industrial Co., Ltd	4,58	C046
Suzhou Hope Technology Co., Ltd	4,47	C047
Anhui Vitasweet Food Ingredient Co., Ltd	2,64	C048
Alle übrigen Unternehmen	4,58	C999

(3) Die Anwendung der für die in Absatz 2 genannten Unternehmen festgelegten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass das auf dieser Rechnung ausgewiesene und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkaufte (Mengenangabe) Acesulfam von (Name und Anschrift des Unternehmens) (TARIC-Zusatzcode) in der Volksrepublik China hergestellt wurde. Ich versichere, dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Zollsatz Anwendung.

(4) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Die Sicherheitsleistungen — ausgenommen jene für von in bestimmten Zubereitungen und/oder Mischungen enthaltenem Acesulfam mit Ursprung in der Volksrepublik China — für die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/787 eingeführten vorläufigen Antidumpingzölle werden endgültig vereinnahmt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 30. Oktober 2015

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/1964 DER KOMMISSION**vom 30. Oktober 2015****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾,gestützt auf die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 der Kommission vom 7. Juni 2011 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 1234/2007 des Rates für die Sektoren Obst und Gemüse und Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 136 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 für die in ihrem Anhang XVI Teil A aufgeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.
- (2) Gemäß Artikel 136 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 wird der pauschale Einfuhrwert an jedem Arbeitstag unter Berücksichtigung variabler Tageswerte berechnet. Die vorliegende Verordnung sollte daher am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 136 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 543/2011 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 30. Oktober 2015

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Jerzy PLEWA*

Generaldirektor für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.⁽²⁾ ABl. L 157 vom 15.6.2011, S. 1.

ANHANG

Pauschale Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)		
KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrwert
0702 00 00	AL	45,6
	MA	74,9
	MK	44,1
	TR	97,5
	ZZ	65,5
0707 00 05	AL	57,9
	TR	112,1
	ZZ	85,0
0709 93 10	MA	137,2
	TR	150,7
	ZZ	144,0
0805 50 10	AR	130,2
	TR	112,1
	UY	68,0
	ZZ	103,4
0806 10 10	BR	263,0
	EG	219,7
	LB	234,5
	MK	68,5
	TR	178,7
	ZZ	192,9
	ZZ	192,9
0808 10 80	AR	137,9
	CL	85,3
	MK	23,1
	NZ	155,1
	ZA	147,0
	ZZ	109,7
0808 30 90	TR	137,4
	ZZ	137,4

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1106/2012 der Kommission vom 27. November 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 471/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über Gemeinschaftsstatistiken des Außenhandels mit Drittländern hinsichtlich der Aktualisierung des Verzeichnisses der Länder und Gebiete (ABl. L 328 vom 28.11.2012, S. 7). Der Code „ZZ“ steht für „Andere Ursprünge“.

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (GASP) 2015/1965 DES POLITISCHEN UND SICHERHEITSPOLITISCHEN KOMITEES

vom 27. Oktober 2015

über die Annahme des Beitrags der Schweiz zur Beratenden Mission der Europäischen Union für eine Reform des zivilen Sicherheitssektors in der Ukraine (EUAM Ukraine) (EUAM Ukraine/4/2015)

DAS POLITISCHE UND SICHERHEITSPOLITISCHE KOMITEE —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 38 Absatz 3,

gestützt auf den Beschluss 2014/486/GASP des Rates vom 22. Juli 2014 über die Beratende Mission der Europäischen Union für eine Reform des zivilen Sicherheitssektors in der Ukraine (EUAM Ukraine) ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 10 Absatz 3 des Beschlusses 2014/486/GASP hat der Rat das Politische und Sicherheitspolitische Komitee (PSK) ermächtigt, die entsprechenden Beschlüsse über die Annahme der vorgeschlagenen Beiträge von Drittstaaten zur EUAM Ukraine zu fassen.
- (2) Der Zivile Operationskommandeur hat dem PSK empfohlen, den vorgeschlagenen Beitrag der Schweiz zur EUAM Ukraine anzunehmen und ihn als erheblich zu betrachten.
- (3) Die Schweiz sollte von Finanzbeiträgen zum Verwaltungshaushalt der EUAM Ukraine befreit werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Beiträge von Drittstaaten

- (1) Der Beitrag der Schweiz zur EUAM Ukraine wird angenommen und als erheblich betrachtet.
- (2) Die Schweiz wird von Finanzbeiträgen zum Verwaltungshaushalt der EUAM Ukraine befreit.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 27. Oktober 2015.

*Im Namen des Politischen und
Sicherheitspolitischen Komitees*

Der Vorsitzende

W. STEVENS

⁽¹⁾ ABl. L 217 vom 23.7.2014, S. 42.

BESCHLUSS (EU) 2015/1966 DER KOMMISSION**vom 9. Juli 2014****über die von Deutschland geplante staatliche Beihilfe SA.34118 (2012/C ex 2011/N) zugunsten der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft***(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 4075)***(Nur der deutsche Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung der nachstehenden Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Mit elektronischer Anmeldung, die am 20. Dezember 2011 bei der Kommission registriert wurde (SANI 6554), meldete Deutschland eine Regionalbeihilfe im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 ⁽²⁾ (nachfolgend „Leitlinien für Regionalbeihilfen“) an, die der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft für ein Investitionsvorhaben in Leipzig (Sachsen) gewährt werden soll.
- (2) Mit Schreiben vom 11. Juli 2012 setzte die Kommission Deutschland über ihren Beschluss desselben Tages in Kenntnis, wegen der Regionalbeihilfe für das Investitionsvorhaben der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ein Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV zu eröffnen (nachfolgend „Eröffnungsbeschluss“), um eine eingehende Prüfung auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben ⁽³⁾ (nachfolgend „Prüfkriterien“) durchzuführen.
- (3) Der Beschluss der Kommission über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* vom 30. Oktober 2012 veröffentlicht ⁽⁴⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten zu einer Stellungnahme auf.
- (4) Mit Schreiben vom 31. Oktober 2012 (2012/116806) übermittelte Deutschland seine Stellungnahmen und die für die eingehende Prüfung erforderlichen Informationen.
- (5) Mit Schreiben vom 17. Dezember 2012 (2012/135107) und per E-Mail vom 4. Februar 2012 forderte die Kommission weitere Informationen an, die Deutschland mit Schreiben vom 25. Januar 2013 (2013/008324) und vom 7. Februar 2013 (2013/013186) übermittelt hat.
- (6) Stellungnahmen von Beteiligten sind nicht eingegangen.

2. BESCHREIBUNG DER BEIHLIFEMASSNAHME**2.1. ZIEL DER MASSNAHME**

- (7) Zur Förderung der regionalen Entwicklung beabsichtigt Deutschland, der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft Regionalbeihilfen in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage

⁽¹⁾ ABl. C 333 vom 30.10.2012, S. 17.

⁽²⁾ ABl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

⁽³⁾ ABl. C 223 vom 16.9.2009, S. 3.

⁽⁴⁾ Siehe Fußnote 1.

für die Produktion eines neuen Fahrzeugmodells zu gewähren. Das Investitionsvorhaben soll am Standort Leipzig (Sachsen) durchgeführt werden, der in einem Fördergebiet nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV liegt, in dem vom 1. Januar 2011 bis zum 30. Juni 2014 ein Höchstsatz für regionale Investitionsbeihilfen von 20 % (Bruttosubventionsäquivalent, BSÄ) gilt ⁽⁵⁾.

2.2. BEIHILFEEMPFÄNGER

- (8) Beihilfeempfänger sind die Porsche Leipzig GmbH (nachfolgend „Porsche Leipzig“) und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (nachfolgend „Porsche AG“). Porsche Leipzig ist eine Tochtergesellschaft der Porsche AG, die am 1. August 2012 vollständig von der Volkswagen Aktiengesellschaft übernommen wurde und somit jetzt zum Volkswagen Konzern gehört.
- (9) Der Volkswagen Konzern produziert Fahrzeuge von Kleinwagen bis zu Luxuswagen und Nutzfahrzeugen. 2013 umfasste der Konzern 106 Werke in 19 europäischen Staaten und in acht Ländern in Amerika, Asien und Afrika, in denen insgesamt 572 800 Mitarbeiter beschäftigt waren. In demselben Jahr wurden insgesamt 9,7 Mio. Fahrzeuge an Kunden in 153 Ländern ausgeliefert. Damit erreichte der Konzern einen Anteil von 12,8 % am weltweiten Pkw-Markt ⁽⁶⁾ und einen Umsatz von 197 Mrd. EUR.
- (10) 2013 beschäftigte die Porsche AG weltweit 19 456 Mitarbeiter; insgesamt wurden 162 145 Neufahrzeuge ausgeliefert. Der Gesamtumsatz belief sich 2013 auf 14,3 Mrd. EUR.

2.3. DAS INVESTITIONSVORHABEN

- (11) Das Investitionsvorhaben lief im April 2011 an. Abgeschlossen werden sollte es im Mai 2014.
- (12) Gegenstand des Investitionsvorhabens ist eine Erweiterung des bestehenden Werks in Leipzig für die Herstellung des neuen Pkw-Modells „Porsche Macan“. Dabei handelt es sich um ein Sport Utility Vehicle (SUV, Geländelimousine)/Crossover-Modell, das nach der Klassifizierung von POLK dem Segment B (mittelgroße Pkw/Pkw der Mittelklasse) und nach der Klassifizierung von IHS Global Insight dem Segment SUV-D (Standard Sport Utility Vehicle) ⁽⁷⁾ zuzuordnen ist.
- (13) Das Vorhaben umfasst Investitionen in Gebäude, Maschinen, Anlagen und immaterielle Aktiva. Vorgesehen sind Rohbau und Ausstattung sowie eine Lackiererei für die Herstellung des neuen Modells. Das bestehende Werk in Leipzig, in dem bisher nur die Endmontage von Fahrzeugen stattfand, wird durch das Investitionsvorhaben für die Komplettfertigung ausgebaut.
- (14) Erreicht werden soll eine Produktionskapazität von [40 000-100 000] ^(*) Fahrzeugen pro Jahr. Technisch möglich wäre eine maximale Kapazität von [40 000-100 000] Fahrzeugen. Bezogen auf 235 Arbeitstage entspricht dies [...] Fahrzeugen pro Tag. Die volle Produktionskapazität soll in der ersten Jahreshälfte 2014 erreicht werden.
- (15) Die beihilfefähigen Investitionskosten des Vorhabens belaufen sich nominal auf insgesamt 550,08 Mio. EUR; der Gegenwartswert ⁽⁸⁾ beträgt 521,56 Mio. EUR. In der Tabelle sind die beihilfefähigen Gesamtkosten des Vorhabens nach Jahr und Kategorie aufgeschlüsselt.

Beihilfefähige Investitionskosten (nominal in Mio. EUR)

Mio. EUR (gerundet)	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
Gebäude	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Außenanlagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁾ Leipzig ist eine „vom statistischen Effekt betroffene Region“; siehe Entscheidung der Kommission vom 8. November 2006 in der Beihilfesache N 459/06 — Nationale Fördergebietskarte für Deutschland 2007-2013 (ABl. C 295 vom 5.12.2006, S. 6). Leipzig kommt aufgrund der Ausnahmeregelung nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c für Regionalbeihilfen mit einer maximalen Beihilfeintensität von 20 % im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 30. Juni 2014 in Betracht.

⁽⁶⁾ Deutschland hat bestätigt, dass die vorgelegten Marktdaten alle vom Volkswagen-Konzern hergestellten oder verkauften Fahrzeuge umfassen, während sich die Angaben zum Marktanteil nur auf Personenkraftwagen beziehen.

⁽⁷⁾ POLK und IHS Global Insight sind große Marktforschungsunternehmen, die den Fahrzeugmarkt analysieren.

^(*) Geschäftsgeheimnis.

⁽⁸⁾ Die Berechnung der in diesem Beschluss aufgeführten Gegenwartswerte erfolgt auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Anmeldung (Dezember 2011) geltenden Basissatzes von 2,05 %, 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.

Mio. EUR (gerundet)	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
Maschinen/Anlagen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Immaterielle Aktiva	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	550,08

- (16) Deutschland bestätigt, dass Beihilfen ausschließlich für neue Aktiva beantragt werden und dass immaterielle Aktiva von Dritten zu Marktpreisen erworben werden.

2.4. FINANZIERUNG DES INVESTITIONSVORHABENS

- (17) Deutschland bestätigt, dass der Beihilfeempfänger einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag von mehr als 25 % der beihilfefähigen Kosten leisten wird.

2.5. RECHTSGRUNDLAGE

- (18) Gewährt werden auf der jeweiligen nachfolgend genannten nationalen Rechtsgrundlage:

- a) eine Investitionszulage nach dem Investitionszulagengesetz 2010 ⁽⁹⁾,
- b) ein Direktzuschuss nach dem Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GA) 2009 ⁽¹⁰⁾.

2.6. DIE BEIHILFEMASSNAHME

- (19) Am 24. März 2011 beantragte der Beihilfeempfänger den Direktzuschuss. Am 29. März 2011 bestätigte die Sächsische Aufbaubank (SAB), dass der Beihilfeempfänger grundsätzlich Anspruch auf einen Direktzuschuss als Anreiz für die Durchführung des Investitionsvorhabens habe. Die Investitionszulage wird bei dem in Rede stehenden Vorhaben vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission nach einer steuerlichen Regelung gewährt, der zufolge bei Erfüllung objektiver Voraussetzungen ohne weiteres Ermessen Deutschlands ein gesetzlicher Anspruch auf die Investitionszulage besteht. Der Beihilfeempfänger musste die Investitionszulage daher nicht vor Beginn der Arbeiten beantragen.
- (20) Deutschland beabsichtigt, eine Beihilfe in Höhe von 43,67 Mio. EUR (Gegenwartswert) zu gewähren. Da sich der Gegenwartswert der vorgesehenen beihilfefähigen Gesamtausgaben für das Vorhaben auf 521,56 Mio. EUR beläuft (550 Mio. EUR nominal), beträgt die vorgesehene Beihilfeintensität 8,37 % BSÄ.
- (21) Deutschland hat bestätigt, dass die Fördermittel für das Vorhaben nicht mit Beihilfen aufgrund anderer lokaler, regionaler, nationaler oder EU-Regelungen zur Deckung derselben beihilfefähigen Kosten kumuliert werden. Weder der Gegenwartswert des genehmigten Beihilfemaximumbetrags noch die genehmigte Beihilfeintensität würden überschritten, falls die beihilfefähigen Kosten von dem in der Anmeldung geschätzten Betrag abweichen sollten.
- (22) Sowohl der Direktzuschuss als auch die Investitionszulage werden mit der Auflage gewährt, dass der Beihilfeempfänger die Investition in dem Fördergebiet nach Abschluss des Investitionsvorhabens mindestens fünf Jahre lang aufrechterhält.

2.7. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- (23) Deutschland hat der Kommission zugesagt,
- ihr innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe eine Kopie der für die Beihilfemaßnahme relevanten Unterlagen zu übermitteln;
 - ab dem Zeitpunkt der Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht vorzulegen (mit Angaben zu den gezahlten Beihilfebeträgen, zur Durchführung des Beihilfevertrags und zu allen anderen Investitionsvorhaben, die in dem Betrieb/Werk eingeleitet worden sind);
 - innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der letzten Beihilfetranche nach dem angemeldeten Auszahlungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht vorzulegen.

⁽⁹⁾ Die Kurzbeschreibung des Investitionszulagengesetzes 2010 wurde bei der Kommission unter der Nummer X 167/08 veröffentlicht (ABl. C 280 vom 20.11.2009, S. 5).

⁽¹⁰⁾ Die Kurzbeschreibung des Koordinierungsrahmens der Gemeinschaftsaufgabe — Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur wurde unter der Nummer XR 31/07 veröffentlicht (ABl. C 102 vom 5.5.2007, S. 11).

3. GRÜNDE FÜR DIE ERÖFFNUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

- (24) In ihrem Eröffnungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die allgemeinen Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nach den Leitlinien für Regionalbeihilfen erfüllt sind und dass der angemeldete Beihilfebetrag und die Beihilfeintensität die zulässigen Höchstwerte nicht überschreiten. Dennoch konnte sie in ihrer vorläufigen Prüfung die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt nach Nummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen nicht bestätigen.
- (25) Nach Nummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen muss die Kommission das förmliche Prüfverfahren eröffnen und eingehend prüfen, ob von der Beihilfe ein Investitionsanreiz ausgeht, ob sie angemessen ist und welche positiven und negativen Auswirkungen sie hat, wenn der Marktanteil des Beihilfeempfängers im sachlich und räumlich relevanten Markt vor oder nach der Investition mehr als 25 % beträgt (Prüfung nach Nummer 68 Buchstabe a) oder wenn die durch die Investition geschaffene Kapazität mehr als 5 % eines Marktes beträgt, der absolut oder relativ gesehen rückläufig ist (Prüfung nach Nummer 68 Buchstabe b).
- (26) Die Kommission konnte in ihrer vorläufigen Prüfung nicht ausschließen, dass der Schwellenwert für den Marktanteil und für den Kapazitätsanstieg durch die in einem unterentwickelten Markt getätigte Investition in den relevanten Märkten nicht überschritten wird.
- (27) Sie hatte insbesondere Bedenken hinsichtlich der von Deutschland vorgeschlagenen Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes, wonach entweder der gesamte Pkw-Markt ohne jede Segmentierung oder, falls eine Einteilung für erforderlich gehalten werde, nur das Segment B nach der POLK-Klassifizierung heranzuziehen sei. In Übereinstimmung mit einem früheren Beschluss⁽¹⁾ hielt die Kommission die Klassifikation nach IHS Global Insight für Sport Utility Vehicles für besser geeignet. Die Kommission konnte nicht mit Sicherheit feststellen, ob der gesamte Pkw-Markt oder nur das Segment B nach POLK oder nur die Kategorie SUV-D nach IHS Global Insight als der für die Investition sachlich relevante Markt anzusehen ist. Sie ließ deshalb die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes offen und nahm als plausible Alternativen für die Abgrenzung des Marktes den gesamten Pkw-Markt sowie das Segment B nach POLK und das Segment SUV-D nach IHS Global Insight an.
- (28) Auch über die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes konnte die Kommission keine abschließende Entscheidung treffen. Sie konnte nicht feststellen, ob der räumlich relevante Markt den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) oder, wie von Deutschland vorgeschlagen, den Weltmarkt oder zumindest die beiden Märkte EWR und Nordamerika zusammen umfasst.
- (29) Die Analyse nach Nummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergab, dass das Segment B nach POLK auf dem räumlich relevanten Markt (dem EWR) einen Marktanteil von mehr als 25 % ausmacht⁽²⁾.
- (30) Die Analyse nach Nummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergab für den EWR-Markt, dass der durch das Vorhaben ausgelöste Kapazitätsanstieg von [...] % im Segment SUV-D nach IHS Global Insight weit über dem Schwellenwert von 5 % liegt, während der Markt selbst in dem betreffenden Bezugszeitraum unterentwickelt war. Im Zeitraum 2005 bis 2010 betrug die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) des sichtbaren Verbrauchs des Produkts im EWR – 0,9 % gegenüber einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate des BIP im EWR von 1,62 %⁽³⁾.
- (31) Da die Kommission nicht eindeutig feststellen konnte, dass die unter Nummer 68 Buchstaben a und b der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wurde die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens beschlossen. Dabei wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass eine eingehende Prüfung des Investitionsvorhabens anhand der Prüfkriterien durchgeführt werde, wenn die Kommission anhand der nach der Eröffnung der förmlichen Untersuchung eingehenden Stellungnahmen nicht zweifelsfrei feststellen könne, ob die angegebenen Schwellenwerte überschritten werden. Die Kommission forderte Deutschland und alle Beteiligten zu einer Stellungnahme auf.

4. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

- (32) Es sind keine Stellungnahmen von Beteiligten eingegangen.

⁽¹⁾ Siehe Beschluss der Kommission K(2011) 6479 final vom 20. September 2011 (N 559/10 — Vereinigtes Königreich — Großes Investitionsvorhaben — Jaguar Cars) (ABl. C 22 vom 27.1.2012, S. 2).

⁽²⁾ Zwischen 2010 und 2015, dem Jahr vor Beginn und dem Jahr nach Abschluss der Investition, liegt der Marktanteil des Volkswagen-Konzerns im Segment B nach POLK in den zusammengefassten Märkten EWR und Nordamerika sowie im Segment SUV-D nach IHS Global Insight sowohl im EWR als auch in EWR und Nordamerika zusammen unter 25 %.

⁽³⁾ Beim Segment B nach POLK bleibt der Kapazitätsanstieg unter dem Schwellenwert von 5 %.

5. STELLUNGNAHMEN DEUTSCHLANDS

5.1. DER SACHLICH RELEVANTE MARKT

- (33) Deutschland blieb bei seinem Standpunkt, dass das B-Segment nach POLK eine angemessene Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes darstelle, ohne hierfür jedoch weitere Argumente anzuführen.

5.2. DER RÄUMLICH RELEVANTE MARKT

- (34) Deutschland bleibt bei seinem Standpunkt, dass der Weltmarkt oder doch zumindest der Gesamtmarkt EWR und Nordamerika als der räumlich relevante Markt anzusehen sei. Hierfür spreche auch, dass der Weltmarkt von einem einzigen Produktionsstandort aus bedient werde.

5.3. EINGEHENDE PRÜFUNG DER BEIHILFEMASSNAHME

- (35) Deutschland hat die nachfolgend aufgeführten Informationen vorgelegt, um der Kommission eine eingehende Prüfung zu ermöglichen.

5.3.1. Positive Auswirkungen der Beihilfe

- (36) Deutschland ist der Überzeugung, dass die Investition zur regionalen Entwicklung der Stadt Leipzig und des Bundeslandes Sachsen beiträgt, und begründet dies wie folgt:

- Durch das Investitionsvorhaben würden 833 Arbeitsplätze und 29 Ausbildungsplätze gesichert und 1 040 neue Arbeitsplätze und 30 neue Ausbildungsplätze geschaffen.
- Darüber hinaus werde eine Vielzahl indirekter Arbeitsplätze bei Zulieferern und Dienstleistern in der Region entstehen. Der Beschäftigungsmultiplikator liege bei etwa 2,5 ⁽¹⁴⁾; das bedeute, dass rund 2 700 zusätzliche indirekte Arbeitsplätze entstehen würden. Ein Großteil dieser Arbeitsplätze werde in der Betriebsstätte des Beihilfeempfängers oder in ihrer unmittelbaren Nähe geschaffen. Etwa 750 Arbeitsplätze würden zwischen 2012 und 2015 allein in den Bereichen Versorgung, Technik, Transport und Verpackung entstehen.
- Der Beihilfeempfänger engagiere sich aktiv in verschiedenen Netzwerk- und Clusterinitiativen, die die Entwicklung der Automobilwirtschaft in der Region fördern (u. a. in der Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland, AOCD).
- Der Beihilfeempfänger sei zudem im Bereich der Aus- und Weiterbildung seiner Mitarbeiter überaus aktiv. Neben der Einstellung hoch qualifizierten Personals fördere er auch die regelmäßige Weiterbildung seiner Mitarbeiter durch interne und externe Schulungen.

5.3.2. Geeignetheit der Beihilfe

- (37) Deutschland weist darauf hin, dass die Kommission schon in ihrer Entscheidung zu Dell Products Poland ⁽¹⁵⁾ akzeptiert habe, dass staatliche Beihilfen neben anderen Maßnahmen ein geeignetes Mittel seien, um die regionale Entwicklung von Gebieten zu fördern, in denen das BIP pro Kopf und das Lohnniveau unter dem nationalen Durchschnitt liegen und die Arbeitslosenquote über dem nationalen Durchschnitt liegt. 2011 betrug das BIP pro Kopf in Sachsen 73 % des Bundesdurchschnitts. Die Arbeitslosenquote war 2011 rund 50 % höher als im Bundesdurchschnitt. Das durchschnittlich verfügbare Einkommen der Einwohner Sachsens entsprach im Zeitraum 2007-2009 etwa 82 % des Bundesdurchschnitts ⁽¹⁶⁾.
- (38) Deshalb hält Deutschland die angemeldete Beihilfe für ein geeignetes Instrument, um seine Kohäsionsziele zu erreichen.

⁽¹⁴⁾ Deutschland stützt seine Annahme, dass der Beschäftigungsfaktor 2,5 beträgt, auf empirische Daten, die in Vergleichsstudien veröffentlicht worden sind; siehe Meißner (2009): Automobilproduktion in der Prozess- oder Wertschöpfungskette, Präsentation am 28. Oktober 2009 in Brandenburg; Kleinhenz, Heblich, Gold (2006): Das BMW Werk Regensburg — Wirtschaftliche und soziale Vernetzung in der Region; University of South Carolina (2002): *The Economic Impact of BMW on South Carolina*; Woodward, Guimaraes (2008): *BMW in South Carolina: The Economic Impact of a Leading Sustainable Enterprise*; Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung mbH (2011): Gute Wachstumsperspektiven trotz zukünftiger Herausforderungen; Gehrke, Krawczyk et al. (2009): Die Bedeutung der Automobilindustrie für die deutsche Volkswirtschaft im europäischen Kontext.

⁽¹⁵⁾ C46/2008, Entscheidung vom 23. September 2009 (ABl. L 29 vom 2.2.2010, S. 8), Erwägungsgrund 171.

⁽¹⁶⁾ Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Juli 2012), Statistisches Bundesamt (Statistisches Jahrbuch 2012) — BIP/Kopf; Bundesagentur für Arbeit — Arbeitslosigkeit je Einwohner in Prozent; Statistisches Jahrbuch Sachsen 2011 — verfügbares Einkommen je Einwohner.

5.3.3. Anreizeffekt/Kontrafaktisches Szenario

- (39) Deutschland hat Belege dafür übermittelt, dass die Beihilfe unter Szenario 2 der Prüfkriterien falle, da sie einen Anreizeffekt für den Beihilfeempfänger darstelle, die gesamte Investition am Standort Leipzig zu tätigen, statt sie auf [Standort 1 in Deutschland] und Leipzig zu verteilen (Rohbau und Lack in einem bestehenden Werk in [Standort 1 in Deutschland] und Montage in Leipzig). Insbesondere wurden relevante, authentische und aktuelle Unternehmensunterlagen zur Erläuterung des mehrstufigen Entscheidungsprozesses der Porsche AG zum Investitionsstandort vorgelegt. Der Entscheidungsprozess wird im Folgenden beschrieben.

Der Entscheidungsprozess des Beihilfeempfängers

- (40) Die Investitions- und Standortentscheidung für das Macan-Projekt wurde im März 2011 getroffen. Obwohl sich die Porsche Automobile Holding SE und die Volkswagen AG schon im Jahr 2009 über die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns verständigt hatten, haben die maßgeblichen Gremien der Porsche AG in der Vorbereitungsphase und im Zuge der Entscheidungsfindung alle unternehmensrelevanten Entscheidungen vollkommen autonom, ohne Einbindung in Entscheidungsprozesse, Gremien und Ausschüsse des Volkswagen-Konzerns getroffen.
- (41) Nach der Vorstandsgeschäftsordnung der Porsche AG mussten Entscheidungen (auch Standortentscheidungen) über die Einführung neuer Produkte (Baureihen) im Vorstandsausschuss Produkte (VAP) der Porsche AG beschlossen und dem Aufsichtsrat (AR) der Porsche AG zur Genehmigung vorgelegt werden.
- (42) Die Investitions- und Standortentscheidung für den Macan wurde in einem mehrstufigen Verfahren getroffen. Auf jeder Stufe wurden Vergleichsrechnungen für verschiedene Produktionsszenarien an verschiedenen Standorten in Deutschland durchgeführt und erörtert.
- (43) Das Verfahren (s. u.) begann im [2010] und wurde am 15. März 2011 mit der Entscheidung des AR zugunsten des Standorts Leipzig vorbehaltlich der Bewilligung staatlicher Beihilfen abgeschlossen.
- (44) Zunächst wurden nur die ersten vier der folgenden Szenarien geprüft. Das 5. Szenario ⁽¹⁷⁾ wurde erst nachträglich einbezogen und dem VAP am [2010] vorgestellt.

Szenario	Beschreibung des Szenarios
1. [Standort 2 in Deutschland]	Produktion und Lieferung der Komplettfahrzeuge aus [Standort 2 in Deutschland]
2. [Standort 2 in Deutschland]/ Porsche Leipzig	Rohbau/Lack in [Standort 2 in Deutschland], Ausschleusung und Lieferung der lackierten Karosserie zur Montage nach Leipzig
3. [Standort 1 in Deutschland]/ Porsche Leipzig	Rohbau/Lack in [Standort 1 in Deutschland], Ausschleusung und Lieferung der lackierten Karosserie zur Montage nach Leipzig
4. [Standort 3 in Deutschland]	Produktion und Lieferung der Komplettfahrzeuge aus [Standort 3 in Deutschland]
5. Porsche Leipzig	Produktion und Lieferung der Komplettfahrzeuge aus Leipzig

- (45) Deutschland erklärte anhand der Geschäftsunterlagen, dass im Verlauf der Planung und Entscheidungsfindung mehrere Berechnungen der Produktionskosten für den Standort durchgeführt worden waren, um für jedes Szenario eine vergleichbare Genauigkeit zu erreichen. Deshalb wechselte im Verlauf der Entscheidungsfindung die Nulllinie, die das im jeweiligen Zeitpunkt favorisierte Referenzszenario definiert ⁽¹⁸⁾.
- (46) Da Porsche Leipzig für den gleichen Kalkulationsaufwand weniger Zeit als die anderen Standorte hatte und bis dahin ein reines Montagewerk war, fehlte es hier an Erfahrung mit detaillierter Kostenplanung und Planung für Strukturinvestitionen wie Gebäude und Infrastruktur für die Lackiererei und den Karosseriebau. Auf der VAP-Sitzung im [2010], auf der Szenario 5 als Nulllinie akzeptiert wurde, wurde eine genauere Planung von Porsche Leipzig angefordert.

⁽¹⁷⁾ Szenario 5 war zunächst nicht in Betracht gezogen worden, da es als unwirtschaftlich angesehen wurde. Durch die Initiative der Geschäftsführung der Porsche Leipzig GmbH konnte Porsche Leipzig dies nach einer kurzfristig erstellten vorläufigen Berechnung der standortinduzierten Produktionskosten widerlegen.

⁽¹⁸⁾ Der VAP legte am [2010] Szenario 1, am [2010] Szenario 3 und am [2010] Szenario 5 als Nulllinie zugrunde.

- (47) Im Verlauf dieser weiteren detaillierten Planung wurde deutlich, dass der zunächst angenommene Kostenvorteil von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 sich immer weiter verringerte und schließlich gar nicht mehr gegeben war, nachdem die zusätzlichen Investitionskosten feststanden, die einen eindeutigen Kostennachteil gegenüber Szenario 3 bedeuteten. Nach wie vor lagen die Kostenschätzungen für die Szenarien 3 und 5 aber weit unter denen der anderen Szenarien.
- (48) Die Geschäftsführung von Porsche Leipzig begann, die Möglichkeit staatlicher Beihilfen zum Ausgleich des Kostennachteils zu prüfen, und nahm Kontakt zum sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (nachfolgend „SMWA“) auf.
- (49) Mit Schreiben vom 25. Februar 2011 bat Porsche Leipzig das SMWA, die Möglichkeit der Gewährung einer Beihilfe für das Investitionsvorhaben zu prüfen. In dem Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass noch keine Standortentscheidung gefallen sei und dass die Möglichkeit der Inanspruchnahme wirtschaftlicher Förderung geprüft werde, um die Nachteile des Standorts Leipzig auszugleichen. Auf einer Sitzung am 28. Februar 2011 wurde dem SMWA das Investitionsvorhaben vorgestellt.
- (50) Auf seiner Sitzung am [2011] forderte der VAP Porsche Leipzig auf, weitere Einsparmöglichkeiten zu ermitteln, um die Wettbewerbsfähigkeit von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 zu sichern.
- (51) Mit Schreiben vom 9. März 2011 versicherte das SMWA der Porsche Leipzig, es werde das Investitionsvorhaben zur Komplettfertigung des Macan in Leipzig im Rahmen der bestehenden Regionalfördermöglichkeiten unterstützen.
- (52) Als Ergebnis der detaillierten Berechnungen wurde dem Aufsichtsrat am 15. März 2011 folgender Vergleich der standortinduzierten Produktionskosten vor Einrechnung einer möglichen staatlichen Beihilfe vorgelegt:

Szenario	Standortinduzierte Produktionskosten in Mio. EUR ohne Beihilfe, Stand 15. März 2011
3. [Standort 1 in Deutschland]/Porsche Leipzig	[...]
5. Porsche Leipzig	[...]

- (53) Ohne staatliche Beihilfe belief sich der Standortnachteil von Szenario 5 somit auf 65 Mio. EUR gegenüber Szenario 3.
- (54) Da im Szenario 5 die gesamten Investitionskosten in Leipzig anfallen, gelten die gesamten Kosten der Infrastruktur- und Produktinvestitionen in Höhe von 550 Mio. EUR als beihilfefähig. Demnach könnten sich die Beihilfen im Rahmen der geltenden Bestimmungen für die Gewährung von Regionalbeihilfen auf 47,5 Mio. EUR belaufen. Damit würden sich die Nettoproduktionskosten (nach Beihilfe) für Szenario 5 von [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR verringern.
- (55) Beim Szenario 3 würde nur ein kleiner Teil der gesamten Investitionskosten (für die Montage) auf Leipzig entfallen; dafür könnten Beihilfen in Höhe von 10,02 Mio. EUR gewährt werden. Da [Standort 1 in Deutschland] kein Fördergebiet ist, würden dort keine Regionalbeihilfen gezahlt. Damit würden sich die Nettoproduktionskosten (nach Beihilfe) für Szenario 3 von [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR verringern.
- (56) Aus der nachstehenden Tabelle geht hervor, dass sich der Nachteil von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 unter Einrechnung der Beihilfe von 65 Mio. EUR auf 27,52 Mio. EUR verringert (Stand: März 2011).

	Szenario 3	Szenario 5
Produktionskosten ohne staatliche Beihilfe	[...] Mio. EUR	[...] Mio. EUR
Kostennachteil von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 ohne Beihilfe		65 Mio. EUR
Staatliche Beihilfe	10,02 Mio. EUR	47,5 Mio. EUR
Produktionskosten unter Berücksichtigung der Beihilfe	[...] Mio. EUR	[...] Mio. EUR
Kostennachteil von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 unter Berücksichtigung der Beihilfe		27,52 Mio. EUR

- (57) Deutschland hat darauf hingewiesen, dass zusätzlich zu dem auf 27,52 Mio. EUR bezifferten Kostennachteil verschiedene qualitative Kriterien berücksichtigt wurden, die für Szenario 5 sprachen:
- Erstens zeigten empirische Daten aus der Automobilindustrie, dass durch die Komplettfertigung an einem Standort im Vergleich zur Aufteilung der Produktion Rohbau/Lack an einem Standort und der Montage an einem anderen Standort gewisse Risiken, z. B. durch den Transport, minimiert würden.
 - Zweitens ermögliche die Komplettfertigung an einem Standort eine dynamische Prozessgestaltung und eine entsprechende Optimierung des Herstellungsprozesses.
 - Drittens ließen sich durch die Komplettfertigung an einem Standort bei etwaigen Mängeln die Fehlerquellen schneller identifizieren und beseitigen. Die Erfahrung zeige, dass die Fehlerquote insgesamt verringert werden könne, wenn die Beschäftigten der einzelnen Gewerke an einem Standort zusammenarbeiten können.
 - Viertens sei auch das Markenimage ein entscheidender Faktor. Im Werk [Standort 1 in Deutschland] würden vorwiegend [...]fahrzeuge hergestellt, während es sich bei dem Macan um ein Premiumfahrzeug handle.
- (58) Auf der Grundlage dieser Berechnungen und Erwägungen kündigte der Finanzvorstand der Porsche AG auf der Aufsichtsratssitzung vom 15. März 2011 an, dass für den Ausbau des Fertigungsstandortes Leipzig Regionalbeihilfen beantragt werden sollten. Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 15. März 2011 erklärte er, dass die endgültige Standortentscheidung auch von der Bewilligung der Subventionen abhängige.
- (59) Im Anschluss an diese Erklärung genehmigte der Aufsichtsrat Szenario 5 (Komplettfertigung in Leipzig) unter der Voraussetzung, dass staatliche Beihilfen in Anspruch genommen werden könnten.
- (60) Nach dieser unter Vorbehalt getroffenen Entscheidung des Aufsichtsrates vom 15. März 2011 stellte Porsche Leipzig den förmlichen Antrag auf Regionalbeihilfen aus Mitteln der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Der Antrag wurde am 24. März 2011 bei der Sächsischen Aufbaubank (SAB) eingereicht. Für die Investitionszusage besteht ein Rechtstitel, der in diesem Fall von der Kommission genehmigt werden muss. Ein vorheriger Antrag ist nicht erforderlich. Allerdings ist im Beihilfeantrag der erwartete Betrag der Investitionszulage anzugeben, um sicherzustellen, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.
- (61) Am 29. März 2011 bestätigte die SAB, dass das Investitionsvorhaben die Förderkriterien grundsätzlich erfüllt.
- (62) Mit dem Investitionsvorhaben wurde im April 2011 begonnen.
- (63) In der nachstehenden Tabelle sind die einzelnen Etappen des mehrstufigen Entscheidungsprozesses aufgeführt:

Datum	
[2010]	Sitzung des VAP: — Vorgestellt werden nur die Szenarien 1 bis 4. — Der VAP beschließt die weitere Ausarbeitung der Szenarien 1 bis 4. — Szenario 1 wird als Nulllinie definiert.
[2010]	Sitzung des VAP: — Die Szenarien 1 bis 5 werden vorgestellt. — Szenario 3 wird als Nulllinie definiert.
[2010]	Sitzung des Aufsichtsrates: — Der AR entscheidet über die Durchführung des Projekts Macan. — Die Standortentscheidung ist nach wie vor offen. Der AR bittet den VAP um Standortvorschläge. — Der AR begrüßt das Szenario 5.

Datum	
[2010]	Sitzung des VAP: — Noch stehen alle fünf Standortszenarien zur Debatte. — Der VAP beauftragt eine weitere Ausplanung von Szenario 5. — Szenario 5 wird als Nulllinie definiert.
[2011]	Sitzung des VAP: — Der VAP bestätigt, dass der Entscheidungsantrag dem AR auf der nächsten AR-Sitzung vorgestellt wird, auf der über den Produktionsstandort entschieden werden soll. — Die Genehmigung des AR steht noch aus.
25. Februar 2011	Schreiben von Porsche Leipzig an das SMWA: — Bittet das SMWA zu prüfen, ob eine Beihilfe für das Investitionsvorhaben gewährt werden kann.
[vor 15. März 2011]	Sitzung des VAP: — Der VAP bestätigt die Kostenschätzungen für Szenario 5. — Der VAP fordert weitere Einsparungen.
9. März 2011	Das SMWA bestätigt in einem Schreiben seine Bereitschaft zur Unterstützung des Vorhabens: — Das SMWA versichert, das Investitionsvorhaben zur Komplettfertigung des Macan in Leipzig im Rahmen der bestehenden Regionalfördermöglichkeiten zu unterstützen.
15. März 2011	Sitzung des Aufsichtsrates: — Der AR genehmigt die Komplettfertigung des Macan in Leipzig vorbehaltlich der Gewährung staatlicher Beihilfen.
24. März 2011	Förmlicher Antrag der Porsche Leipzig auf den im Ermessen stehenden Teil der Beihilfen.
29. März 2011	Schreiben der SAB: — Die SAB bestätigt, dass das Investitionsvorhaben die Förderwürdigkeitsbedingungen grundsätzlich erfüllt.
April 2011	Mit den Arbeiten am Investitionsvorhaben wird begonnen.

5.3.4. Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (64) Bei Szenario 2 nach Nummer 22 der Prüfkriterien wird „in der Regel davon ausgegangen, dass (...) die Beihilfe den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erfüllt, wenn sie der Differenz zwischen den Nettokosten, die dem Empfängerunternehmen für die Investition in das Fördergebiet entstehen, und den Nettokosten, die ihm für die Investition in ein anderes Gebiet/andere Gebiete entstehen würden, entspricht“. Deutschland weist darauf hin, dass die für die Analyse des Anreizeffektes verwendeten Berechnungen auch bei der Bewertung der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe zugrunde gelegt werden könnten.
- (65) Das Produktionsszenario 5 weist im Vergleich zu Szenario 3 einen Kostennachteil in Höhe von 65 Mio. EUR aus.
- (66) Auch bei Berücksichtigung der maximal zulässigen Beihilfe in Höhe von 47,5 Mio. EUR (nominal) beträgt der Kostennachteil des Szenarios 5 immer noch 27,52 Mio. EUR.
- (67) Deshalb argumentiert Deutschland, dass keine Überkompensation stattfindet, da die Beihilfe den Standortnachteil des Werks Leipzig nicht vollständig ausgleiche. Die Beihilfe sei somit angemessen.

- (68) Deutschland weist darauf hin, dass die Porsche AG bei dieser Standortentscheidung nicht nur finanzielle, sondern auch qualitative Kriterien berücksichtige.

5.3.5. Negative Auswirkungen der Beihilfe auf Wettbewerb und Handel

- (69) Deutschland betont, dass die Regionalbeihilfe ausschließlich dem Ausgleich des Standortnachteils des Werks in Leipzig diene, um die Mehrkosten der Komplettfertigung in Leipzig gegenüber dem Produktionsszenario Rohbau und Lack bei [Standort 1 in Deutschland] und Lieferung der lackierten Karossen zur Montage nach Leipzig auszugleichen. Da die Beihilfe angemessen sei, habe sie keine Auswirkungen auf den Wettbewerb. Die Investition in das Projekt Macan und die daraus resultierenden Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel würden in jedem Fall eintreten.
- (70) Daher geht Deutschland davon aus, dass die Beihilfe im Sinne von Nummer 40 der Prüfkriterien keine negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel haben wird.

6. BEIHLIFERECHTLICHE WÜRDIGUNG UND VEREINBARKEIT DER MASSNAHME MIT DEM BINNENMARKT

6.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

- (71) Deutschland stellt die finanzielle Förderung in Form eines Direktzuschusses und einer Investitionszulage bereit. Damit handelt es sich um eine staatliche und aus staatlichen Mitteln gewährte Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.
- (72) Die Beihilfe wird Tochtergesellschaften einer einzigen Unternehmensgruppe, des Volkswagen-Konzerns, gewährt und ist folglich selektiv.
- (73) Durch die finanzielle Förderung werden die Beihilfeempfänger von Kosten entlastet, die sie normalerweise selbst tragen müssten. Folglich entsteht ihnen ein wirtschaftlicher Vorteil gegenüber ihren Wettbewerbern.
- (74) Die finanzielle Förderung ist für eine Investition im Fahrzeugsektor bestimmt. Da Fahrzeuge zwischen Mitgliedstaaten gehandelt werden, ist die Maßnahme geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (75) Die Maßnahme begünstigt die Produktion des Volkswagen Konzerns und verfälscht damit den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen.
- (76) Deshalb betrachtet die Kommission die Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

6.2. RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHLIFEMASSNAHME

- (77) Deutschland hat die vorgesehene Beihilfemaßnahme vor ihrer Durchführung angemeldet und ist damit seiner Verpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV sowie der Verpflichtung zur Einzelanmeldung nach Artikel 7 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1628/2006 der Kommission ⁽¹⁹⁾ und nach Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission ⁽²⁰⁾ nachgekommen.

6.3. RECHTSGRUNDLAGE FÜR DIE BEWERTUNG

- (78) Zweck der Beihilfe ist die Förderung der regionalen Entwicklung. Da Deutschland sich zur Gewährung der Beihilfe vor dem 1. Juli 2014 (vorbehaltlich der Genehmigung der Kommission, falls sie noch nicht vorliegt) verpflichtet hat, stützt sich die Bewertung der Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt auf die Leitlinien für Regionalbeihilfen 2007-2013, nach Nummer 186 der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2014-2020 ⁽²¹⁾ verlängert bis zum 30. Juni 2014. Insbesondere sind die Bestimmungen in Abschnitt 4.3 der Leitlinien für Regionalbeihilfen 2007-2013 („Beihilfen für große Investitionsvorhaben“) für diese Bewertung heranzuziehen. Sollte die Kommission in der förmlichen Untersuchung nicht zweifelsfrei feststellen können, dass die unter

⁽¹⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1628/2006 der Kommission vom 24. Oktober 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf regionale Investitionsbeihilfen der Mitgliedstaaten (ABl. L 302 vom 1.11.2006, S. 29).

⁽²⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

⁽²¹⁾ ABl. C 209 vom 23.7.2013, S. 1.

Nummer 68 Buchstabe a (Marktanteil) und Buchstabe b (Kapazitätsanstieg/Markt) der Leitlinien für Regionalbeihilfen genannten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wird die geforderte eingehende Prüfung auf der Grundlage der Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben durchgeführt.

- (79) Die Kommission muss ihre Prüfung in drei Schritten durchführen:
- Erstens muss sie bestätigen, dass die Maßnahme mit den allgemeinen Bestimmungen der Leitlinien für Regionalbeihilfen vereinbar ist;
 - zweitens muss sie feststellen, ob sich zweifelsfrei ausschließen lässt, dass die Prüfung des Marktanteils und die Prüfung des Kapazitätsanstiegs nach Nummer 68 Buchstaben a und b keine eingehende Prüfung erforderlich machen;
 - drittens muss sie je nach Ergebnis der im zweiten Schritt vorgenommenen Prüfung möglicherweise eine eingehende Prüfung einleiten.

6.4. VEREINBARKEIT DER MASSNAHME MIT DEN ALLGEMEINEN VEREINBARKEITSKRITERIEN DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN

- (80) Die Kommission hat bereits in Erwägungsgrund 36 des Eröffnungsbeschlusses festgestellt, dass bei dieser Beihilfe die allgemeinen Kriterien der Leitlinien für Regionalbeihilfen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt sind. Im Zuge der förmlichen Untersuchung wurde nichts gefunden, was diese Einschätzung infrage stellen würde. Die Kommission stellt insbesondere Folgendes fest:

- Es gibt keinerlei Hinweis darauf, dass sich die Porsche Leipzig, die Porsche AG oder der Volkswagen Konzern in finanziellen Schwierigkeiten befinden, denn keiner der in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten genannten Fälle ⁽²²⁾ ist gegeben. Folglich kommt der Konzern, zu dem der Beihilfeempfänger gehört, für eine Regionalbeihilfe in Betracht.
- Die Beihilfe wird nach Maßgabe von Gruppenfreistellungsregelungen gewährt, die die in den Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten allgemeinen Kriterien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllen.
- Da das Investitionsvorhaben insbesondere eine Diversifizierung der Produktpalette einer bestehenden Betriebsstätte bewirkt, in der ein neues Pkw-Modell, der Porsche Macan, hergestellt werden soll, handelt es sich um eine Erstinvestition im Sinne von Nummer 34 der Leitlinien für Regionalbeihilfen.
- Die beihilfefähigen Investitionskosten wurden nach den Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegt.
- Der Beihilfeempfänger ist verpflichtet, die Investition nach Abschluss des Vorhabens mindestens fünf Jahre lang in der Region aufrechtzuerhalten.
- Der Beihilfeempfänger leistet einen von öffentlicher Förderung freien Eigenbeitrag in Höhe von mindestens 25 % der beihilfefähigen Kosten.
- Die insgesamt für das Vorhaben veranschlagten beihilfefähigen Kosten betragen 521 559 981,66 EUR (Gegenwartswert, abgezinst auf den Zeitpunkt der Anmeldung). Es gibt keinerlei Hinweis darauf, dass der Beihilfeempfänger in den letzten drei Jahren vor Beginn der Arbeiten an dem in Rede stehenden Investitionsvorhaben Regionalbeihilfen für irgendein anderes Investitionsvorhaben erhalten hat. Somit bildet das geplante Investitionsvorhaben keine Einzelinvestition mit irgendeinem früheren Investitionsvorhaben im Sinne von Nummer 60 der Leitlinien für Regionalbeihilfen.
- Nach dem Herabsetzungsverfahren gemäß Nummer 67 der Leitlinien für Regionalbeihilfen ergibt sich daraus eine zulässige Beihilfehchstintensität von 8,37 % BSÄ für das Vorhaben.
- Da die Intensität der geplanten Beihilfe (Gegenwartswert 43 666 078,75 EUR) die zulässige Beihilfehchstintensität nicht übersteigt und die angemeldete Beihilfe nicht mit weiteren Regionalbeihilfen kombiniert werden soll, steht die für das Vorhaben vorgesehene Beihilfeintensität mit den Leitlinien für Regionalbeihilfen im Einklang.

- (81) Aufgrund dieser Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in den Leitlinien für Regionalbeihilfen festgelegten allgemeinen Kriterien für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt sind.

⁽²²⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

6.5. PRÜFUNG NACH NUMMER 68 DER LEITLINIEN FÜR REGIONALBEIHILFEN

- (82) In Erwägungsgrund 78 des Eröffnungsbeschlusses heißt es: „Sollte es der Kommission anhand der Stellungnahmen, die zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens eingehen, nicht möglich sein, zweifelsfrei festzustellen, dass die in Randnummer 68 Buchstaben a und b genannten Schwellenwerte nicht überschritten werden, wird sie eine eingehende Prüfung des Investitionsvorhabens auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission betreffend die Kriterien für die eingehende Prüfung staatlicher Beihilfen mit regionaler Zielsetzung zur Förderung großer Investitionsvorhaben durchführen.“ Die Kommission muss prüfen, ob die eingegangenen Stellungnahmen diese Schlussfolgerung stützen.
- (83) Deutschland ist in seinen Stellungnahmen bei seiner Position geblieben, die bereits im Eröffnungsbeschluss angeführt wurde. Nachträge zu den bereits in der Vorprüfungsphase eingegangenen Bemerkungen oder Informationen wurden nicht übermittelt. Deutschland ist insbesondere bei seinem Standpunkt geblieben, dass als sachlich relevanter Markt das Segment B nach POLK angenommen werden müsse (und nicht das Segment SUV-D nach IHS Global Insight) und dass der räumlich relevante Markt zumindest den EWR und den nordamerikanischen Markt umfassen müsse (und nicht nur den EWR-Markt). Die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes wird vor allem damit begründet, dass der Weltmarkt von einem einzigen Produktionsstandort aus beliefert werde.
- (84) Zum **sachlich relevanten Markt** stellt die Kommission Folgendes fest: Der Beschluss, eine eingehende Untersuchung durchzuführen, greift dem Ergebnis der daraus resultierenden eingehenden Prüfung der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht vor. Bevor die Kommission die Beihilfe genehmigt, muss sie sicher sein, dass der positive Beitrag der Beihilfemaßnahme auf jeden Fall alle negativen Auswirkungen auf den Handel und den Wettbewerb ausgleicht. Als Grundlage für die Entscheidung, ob eine eingehende Prüfung der Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahme mit dem Binnenmarkt erforderlich ist, muss deshalb die Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale des geplanten Fahrzeugmodells so eng wie möglich gefasst werden.
- (85) In ihrem Eröffnungsbeschluss ging die Kommission davon aus, dass angesichts der Unterschiede zwischen Sport Utility Vehicles und „normalen“ Pkw hinsichtlich Preis, Größe, Motorleistung usw. die Klassifikation von IHS Global Insight besser geeignet sei als die Einteilung nach POLK und daher auf dieses Vorhaben angewandt werden sollte. Aus den gleichen Gründen hat sich die Kommission in einer anderen, noch nicht lange zurückliegenden Beihilfesache, bei der es ebenfalls um Sport Utility Vehicles ging, auf die Klassifikation von IHS Global Insight gestützt und nicht das umfassendere Segment B nach POLK zugrunde gelegt ⁽²³⁾.
- (86) Die Kommission hält die Klassifikation von IHS Global Insight für die Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für SUV nach wie vor für besser geeignet als die Einteilung nach POLK. Deutschland hat keine weiteren Gegenargumente angeführt. Das Argument, dass der Volkswagen Konzern seine langfristige Strategieplanung und seine Analysen auf der Konzeptgrundlage von POLK aufbaue, ist in diesem Zusammenhang irrelevant. Die Kommission hat zudem im Verlauf der förmlichen Untersuchung keine Informationen von Dritten erhalten, die ein besseres Verständnis der Segmentierung des Marktes hinsichtlich des in Rede stehenden Pkw-Typs erlauben würden. Deshalb lässt die Kommission die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes weiter offen. Sie geht von einer plausiblen alternativen Marktsegmentierung mit einzelnen Fahrzeugsegmenten (darunter der kleinsten Einteilung, für die Daten verfügbar sind) zusätzlich zu kombinierten Segmenten als plausiblen sachlich relevanten Märkten aus ⁽²⁴⁾; das Segment SUV-D nach IHS Global Insight wird als plausibles alternatives Marktsegment nicht verworfen.
- (87) Die Kommission bleibt bei ihrer ursprünglichen Bewertung, dass der EWR oder ein größerer Markt als der **räumlich relevante Markt** zu betrachten ist. Sie kann deshalb nicht ausschließen, dass sich der räumlich relevante Markt auf den EWR beschränkt.
- (88) In ihrem Eröffnungsbeschluss (Erwägungsgrund 58) verweist die Kommission auf zwei zu dem Zeitpunkt anhängige förmliche Prüfverfahren ⁽²⁵⁾, in denen die Frage behandelt wurde, ob der räumlich relevante Markt über den EWR-Markt hinausgeht. Nach den Schlussfolgerungen der von den Kommissionsdienststellen vorgenommenen eingehenden Prüfung war nicht auszuschließen, dass der räumlich relevante Markt für die betreffenden Produkte und Referenzzeiträume nicht größer ist als der EWR-Markt. Da die beiden von diesen Eröffnungsbeschlüssen betroffenen Mitgliedstaaten ihre Anmeldungen einer Regionalbeihilfe vor Annahme der abschließenden Beschlüsse durch die Kommission zurückgezogen haben, konnten die Schlussfolgerungen der eingehenden Prüfungen in diesen Fällen nicht durch förmliche Beschlüsse bestätigt werden.

⁽²³⁾ Siehe Fußnote 11.

⁽²⁴⁾ Beihilfebeschlüsse: SA.30340 Fiat Powertrain Technologies, Beschluss vom 9. Februar 2011, K(2011) 612 (ABl. C 151 vom 21.5.2011, S. 5); SA.32169 Volkswagen Sachsen, Beschluss vom 13. Juli 2011, K(2011) 4935 (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17).

⁽²⁵⁾ SA.27913, C 31/2009, HUN — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Audi Hungaria Motor Kft, Beschluss vom 28. Oktober 2009, K(2009) 8131 (ABl. C 64 vom 16.3.2010, S. 15); Verlängerungsbeschluss vom 6. Juli 2010, K(2010) 4474 (ABl. C 243 vom 10.9.2010, S. 4); Beschluss vom 13. Juli 2011, K(2011) 4935, in SA.32169, C/2011 — DE — Großes Investitionsvorhaben — Beihilfe für Volkswagen Sachsen (ABl. C 361 vom 10.12.2011, S. 17).

- (89) Die Kommission kommt zu dem Ergebnis, dass die Argumente, die Deutschland in der Vorprüfung vorgebracht, im Rahmen der förmlichen Untersuchung aber nicht durch weitere Fakten und Informationen untermauert hat, nicht ausreichen, um die Bedenken auszuräumen, dass sich der räumlich relevante Markt möglicherweise auf den EWR-Markt beschränkt. Die Kommission stellt insbesondere fest:
- (90) Die Tatsache, dass große Fahrzeughersteller international agieren und am globalen Wettbewerb beteiligt sind, beweist noch nicht, dass die einzelnen Märkte integriert sind und einen einzigen weltweiten Markt (oder einen zusammengefassten Markt aus EWR und Nordamerika) bilden. Das gilt auch für das Argument, dass die zehn größten OEM (Original Equipment Manufacturers) weltweit mit Produktionsstätten und Vertriebssystemen vertreten seien. Die Kommission sieht in der Instabilität der Austauschrate einen Faktor, der OEM veranlasst hat, Fertigungsanlagen in größerer Nähe zur regionalen Nachfrage zu errichten; das Gleiche könnte für wirksame Schutzmaßnahmen gelten (hohe Einfuhrzölle für Endhersteller und niedrige Zölle für Zwischenprodukte, um einen Anreiz für die lokale Fertigung/Endmontage zu schaffen). Ein drittes Argument für die Existenz globalisierter Produktionsstrukturen trotz nicht integrierter Märkte ist die Tatsache, dass einige Staaten Einfuhren nur zulassen, wenn parallel dazu Gemeinschaftsunternehmen für die lokale Fertigung gegründet werden. Die globale Präsenz großer Akteure und Hersteller allein ist somit noch kein Beweis für die Existenz eines globalen (oder über den EWR hinausgehenden) Marktes. Ebenso wenig beweist die Existenz weltweiter Vertriebssysteme, dass der Markt im Hinblick auf die Wettbewerbssituation global ist (oder über den EWR hinausgeht). Die Tatsache, dass die Porsche AG den Weltmarkt von einem Standort aus beliefern will, ist kein ausreichender Beleg für einen räumlich relevanten Markt, der über den EWR-Markt hinausginge. Der Markt für SUV-D ist genau genommen relativ klein im Vergleich zu anderen Marktsegmenten. Deshalb könnten Größenvorteile in diesem Fall die Strategie mit nur einem Standort begünstigen. Da das Modell unter dem Namen Porsche verkauft werden soll und die hohe Qualität der von der Porsche AG hergestellten Luxusfahrzeuge aus Sicht ihrer Kunden bisher mit der Fertigung in Deutschland verbunden ist, könnte ein zweiter Produktionsstandort außerhalb Deutschlands von Nachteil für eine erfolgreiche Marketingstrategie sein. Deutschland selbst (siehe Erwägungsgrund 57) hat die Entscheidung für Leipzig anstelle von [Standort 1 in Deutschland] u. a. mit dem Markennamen begründet.
- (91) Auch das Argument, dass ein großer Teil der Handelsströme, z. B. mehr als 20 % der Produktion aus dem EWR, auf den nordamerikanischen Markt ausgeführt wird, reicht nicht aus als Beweis für die Existenz eines globalen (bzw. in diesem Fall eines über den EWR hinausgehenden) Marktes. Nach Einschätzung der Kommission können Handelsströme zwar Anzeichen für das Maß an Integration verschiedener räumlich relevanter Märkte sein, wenn der Umfang der Ein- und Ausfuhren im Vergleich zur lokalen Produktion und zum lokalen Verbrauch zugrunde gelegt wird. Die Existenz von Handelsströmen kann jedoch kein hinreichender Beweis dafür sein, dass ein integrierter räumlich relevanter Markt besteht. Auch wenn es Transporte zwischen dem EWR und anderen Regionen gibt, bedeutet das noch nicht, dass die Märkte in dem Sinne integriert sind, dass die Marktbedingungen (z. B. Preise) in einem der Märkte die Bedingungen in einem anderen Markt beeinflussen. Das gilt insbesondere dann, wenn die festgestellten Transporte in erster Linie von den Herstellern ausgehen statt von eigenständigen Spediteuren und Exporteuren, die sich an der Preisarbitrage beteiligen. Die Preisgestaltung kann vollständig auf einen Markt bezogen (z. B. hohe Preise auf einem Markt, niedrige Preise auf einem anderen) und überhaupt nicht auf die Bedingungen eines imaginären integrierten Marktes abgestimmt sein. Die Analyse der Handelsströme beantwortet nicht die für die Marktabgrenzung grundsätzliche Frage, ob Einfuhren oder Ausfuhren einen Preisanstieg auf dem lokalen Markt verhindern können. Die Kommission stellt fest, dass Deutschland keine weiteren empirischen Daten übermittelt hat, um die Existenz korrelierter Preisbewegungen oder die Reaktivität von Nettoimporten auf Änderungen der relativen Preise zu belegen. Die in den genannten früheren Fällen übermittelten empirischen Daten sind für den aktuellen Fall irrelevant, weil es dabei um andere Marktsegmente (Segment A nach POLK) und andere Referenzzeiträume ging.
- (92) Wie die Kommission feststellt, plant Porsche, einen erheblichen Teil seiner Macan-Produktion nach China auszuführen. Diese Absicht an sich ist noch kein Beweis für das Vorhandensein eines integrierten Marktes.
- (93) Die Kommission räumt ein, dass die Bedeutung von Handelsbarrieren im Laufe der Zeit immer weiter abnimmt. Dennoch ist sie überzeugt, dass Marktzugangsbarrieren in den Zielmärkten einer der wichtigsten Faktoren für die Produktion in Übersee und für Verlagerungsentscheidungen von Kfz-Herstellern in der EU sind. Hohe Zollschränken, vor allem in Asien, behindern nach wie vor den Zugang für EU-Exporteure. Andere Barrieren wie aufwendige und diskriminierende Zertifizierungsanforderungen, zusätzliche Prüfanforderungen, Verbrauchsteuern usw. wirken sich in starkem Maße auf die Fahrzeugausfuhren aus der EU nach Südostasien, China und Südamerika aus. Die Kommission räumt ein, dass die Vereinigten Staaten der bei weitem wichtigste Zielmarkt für die gesamten Fahrzeugausfuhren aus der EU sind. Die EU und die USA verfolgen jedoch ganz unterschiedliche Ansätze bei der Regulierung und Marktüberwachung. Die Unterschiede in der Regulierung dürften auch heute noch die größte Handelsschranke für Fahrzeugexporte aus der EU in die USA sein.

- (94) Die Kommission hat die Argumente hinsichtlich der sinkenden Transportkosten zur Kenntnis genommen, ist diesbezüglich jedoch nicht ganz überzeugt. Wie sich die rückläufigen Transportkosten in Zukunft entwickeln werden, ist in der jetzigen wirtschaftlichen Situation mit steigenden Brennstoffkosten nicht eindeutig festzustellen. Deshalb kann der vorgebrachte künftige Kostenrückgang nicht berücksichtigt werden.
- (95) Da die Kommission im Verlauf der förmlichen Prüfung keine weiteren Belege dafür erhalten hat, dass der räumlich relevante Markt größer ist als der EWR, bleibt sie aufgrund der oben angeführten Erwägungen bei ihrer Bewertung, wonach unabhängig von der gewählten Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes der EWR oder ein größerer Markt als räumlich relevanter Markt zu betrachten sind. Die Kommission weist noch einmal darauf hin, dass festgestellt werden muss, ob der positive Beitrag der Beihilfemaßnahme auf jeden Fall alle negativen Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb ausgleichen wird. Als Grundlage für die Entscheidung, ob eine eingehende Prüfung der Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahme mit dem Binnenmarkt erforderlich ist, muss deshalb die Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale des geplanten Fahrzeugmodells so eng wie möglich gefasst werden.

6.5.1. Schlussfolgerung bezüglich des Marktanteils (Nummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen)

- (96) Die Kommission hat die Prüfung nach Nummer 68 Buchstabe a der Leitlinien für Regionalbeihilfen in allen plausiblen sachlich und räumlich relevanten Märkten durchgeführt, um festzustellen, ob der Marktanteil des Beihilfeempfängers vor und nach der Investition über 25 % beträgt.
- (97) Da nicht festgestellt werden konnte, ob ein einziger sachlich und räumlich relevanter Markt besteht, mussten die Ergebnisse für alle plausiblen Märkte berücksichtigt werden. Im Segment B nach POLK hat der Volkswagen Konzern in jedem Jahr von 2010 bis 2015 einen Marktanteil über [> 25] % im EWR. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der unter Nummer 68 Buchstabe a festgesetzte Schwellenwert überschritten wird. Bei SUV-D wird der Marktanteil dagegen in keinem der in Betracht kommenden plausiblen räumlich relevanten Märkte (EWR, EWR + Nordamerika und Weltmarkt) überschritten.

6.5.2. Schlussfolgerung bezüglich der Produktionskapazität auf einem sich unterdurchschnittlich entwickelnden Markt (Nummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen)

- (98) Da nicht festgestellt werden konnte, ob der gesamte Pkw-Markt ohne Segmentierung oder nur das Segment B nach POLK oder nur das Segment SUV-D nach IHS Global Insight als der sachlich relevante Markt anzusehen ist, musste die Kommission prüfen, ob die durch das Vorhaben entstehende Kapazität gemessen an den Daten zum sichtbaren Verbrauch des betreffenden Produkts im EWR mehr als 5 % aller plausiblen Märkte beträgt.
- (99) Beim Segment SUV-D nach IHS Global Insight liegt die Produktionskapazität erheblich über dem Schwellenwert von 5 %, wenn der EWR-Markt zugrunde gelegt wird. Im Eröffnungsbeschluss wurde bereits in Erwägungsgrund 72 festgehalten, dass der relevante Markt sich unterdurchschnittlich entwickelt hat und in den letzten fünf Jahren vor der Investition sogar rückläufig war.
- (100) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der unter Nummer 68 Buchstabe b der Leitlinien für Regionalbeihilfen festgesetzte Schwellenwert von 5 % für den Kapazitätsanstieg in einem sich unterdurchschnittlich entwickelnden Markt beim Segment SUV-D nach IHS Global Insight auf diesem Markt überschritten wird.

6.5.3. Schlussfolgerung

- (101) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die unter Nummer 68 Buchstaben a und b festgelegten Schwellenwerte überschritten werden. Die Kommission beschließt daher, nach Eröffnung des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV eine eingehende Prüfung durchzuführen, um festzustellen, ob die Beihilfe als Anreizeffekt für das Investitionsvorhaben notwendig ist und ob die Vorteile der Beihilfemaßnahme die dadurch verursachte Verfälschung des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten ausgleichen.

6.6. EINGEHENDE PRÜFUNG DER BEIHILFEMASSNAHME

- (102) Die eingehende Prüfung wird auf der Grundlage der Prüfkriterien durchgeführt.

6.6.1. Positive Auswirkungen der Beihilfe

6.6.1.1. Ziel der Beihilfe

- (103) Deutschland hat die positiven regionalen Auswirkungen der Investition erläutert. Folgende positive Auswirkungen der Investition wurden ausgemacht:
- Auswirkungen auf die regionale Entwicklung: Das Investitionsvorhaben soll 1 040 neue Arbeitsplätze und 30 neue Ausbildungsstellen zusätzlich zu den bestehenden 833 Arbeitsplätzen und 29 Ausbildungsplätzen schaffen. Außerdem sei mit der Schaffung von mindestens 2 700 indirekten Arbeitsplätzen zu rechnen. Es wird damit gerechnet, dass mindestens 744 indirekte Arbeitsplätze im Umfeld des betreffenden Werks entstehen werden.
 - Anziehung von Zulieferern und Dienstleistern aus der Automobilbranche und anderen Bereichen in die Region: Die Kommission geht davon aus, dass das Investitionsvorhaben der Porsche AG eine wichtige Rolle für den Aufbau und weiteren Ausbau der Kraftfahrzeugindustrie in Sachsen spielt und Zulieferer und Dienstleister in die Region locken wird.
 - Aktive Beteiligung des Beihilfeempfängers an verschiedenen Netzwerken und Cluster-Initiativen: Um die Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie im Raum Leipzig und in Ostdeutschland insgesamt zu fördern, beteiligt sich der Beihilfeempfänger aktiv an Cluster- und Netzwerk-Initiativen wie der Initiative Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD).
 - Weiterbildung: Vorgesehen ist, die Beschäftigten durch interne und externe Maßnahmen weiterzubilden.
- (104) Die Kommission ist der Auffassung, dass Deutschland ausreichende Informationen zum Nachweis dafür vorgelegt hat, dass das Vorhaben die wirtschaftliche Entwicklung der Region Leipzig fördern wird.

6.6.1.2. Geeignetheit der Beihilfe

- (105) Nach Nummer 17 und 18 der Prüfkriterien sind staatliche Beihilfen in Form von Investitionszuschüssen nicht das einzige Instrument, um Fehlentwicklungen des Marktes auszugleichen und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in benachteiligten Gebieten zu fördern. Beihilfen sind ein geeignetes Instrument, wenn sie Vorteile im Vergleich zu anderen politischen Maßnahmen haben. Nach Nummer 18 der Prüfkriterien sind „geeignete Instrumente“ nur „Maßnahmen, für die der Mitgliedstaat politische Alternativen in Betracht gezogen und die Vorteile eines selektiven Instruments wie einer staatlichen Beihilfe für ein bestimmtes Unternehmen nachgewiesen hat“.
- (106) Deutschland hat sich in seiner Begründung für die Geeignetheit des Beihilfeinstruments auf die wirtschaftliche Situation in Sachsen bezogen und Nachweise dafür vorgelegt, dass die Region verglichen mit der durchschnittlichen Situation in anderen deutschen Regionen benachteiligt ist. Im Jahr 2011, als mit den Arbeiten begonnen wurde, habe das BIP pro Kopf in Sachsen nur 75 % des Bundesdurchschnitts betragen, und die Arbeitslosigkeit sei rund 50 % höher als im Bundesdurchschnitt gewesen. In den Jahren 2007 bis 2009 betrug das durchschnittlich verfügbare Einkommen in Sachsen etwa 82 % des Bundesdurchschnitts. Deutschland argumentiert, dass die Kommission schon früher anerkannt habe, dass ein direkter Zuschuss unter derartigen wirtschaftlichen Bedingungen ein geeignetes Mittel darstelle, um die Entwicklungsdefizite einer Region auszugleichen.
- (107) In Anbetracht der sozioökonomischen Situation in der Region Leipzig, die durch ihren Status als beihilfefähige Region nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit einer Beihilfemaximalintensität von 20 % bestätigt wird, und in Übereinstimmung mit früheren Entscheidungen (z. B. in der Beihilfesache Dell Products Poland)⁽²⁶⁾, stimmt die Kommission zu, dass die Gewährung staatlicher Beihilfen ein geeignetes Instrument ist, um die Entwicklungsziele der betreffenden Region zu erreichen.

6.6.1.3. Anreizeffekt/Kontrafaktisches Szenario

- (108) Da es viele stichhaltige Gründe für ein Unternehmen gibt, ein Investitionsvorhaben in einer bestimmten Region zu realisieren, auch wenn keine staatliche Beihilfen gewährt werden, muss die Kommission nach Maßgabe der Prüfkriterien eingehend prüfen, ob die Beihilfe als Investitionsanreiz notwendig ist. Mit dieser eingehenden Prüfung soll festgestellt werden, ob die Beihilfe tatsächlich dazu beiträgt, das Verhalten des Beihilfeempfängers dahin gehend zu beeinflussen, dass er in dem betreffenden Fördergebiet (zusätzliche) Investitionen tätigt. Nach Nummer 22 der Prüfkriterien kann der Anreizeffekt für zwei Szenarien nachgewiesen werden: Ohne die Beihilfe würde überhaupt keine Investition getätigt, da sie für das Unternehmen an keinem Standort wirtschaftlich wäre (Szenario 1); ohne die Beihilfe würde die Investition an einem anderen Standort in der EU getätigt (Szenario 2).

⁽²⁶⁾ Siehe Fußnote 15.

- (109) Nach Maßgabe der Prüfkriterien muss der Mitgliedstaat der Kommission gegenüber darlegen, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat, und mit entsprechenden Belegen nachweisen, dass die Beihilfe sich tatsächlich auf die Investitions- oder Standortentscheidung auswirkt. Dazu muss der Mitgliedstaat auch eine ausführliche Beschreibung der kontrafaktischen Fallkonstellation (der Mitgliedstaat gewährt dem Empfänger keine Beihilfe) vorlegen. Für die Kommission müssen sich die Szenarien realistisch darstellen.
- (110) Deutschland zufolge fällt die Beihilfe für Porsche Leipzig und die Porsche AG unter Szenario 2. Daher hat Deutschland ein kontrafaktisches Szenario für die konkrete Investition und Standortplanung für den Macan vorgelegt, in dem mehrere alternative Standorte in Deutschland zum Werk in Leipzig berücksichtigt wurden.
- (111) Nach den Prüfkriterien muss der Mitgliedstaat den Anreizeffekt nachweisen. Nach Nummer 25 der Prüfkriterien „kann der Mitgliedstaat den Beweis für den Anreizeffekt der Beihilfe mit Hilfe von Unternehmensunterlagen erbringen, aus denen hervorgeht, dass Kosten und Nutzen der Niederlassung in dem betreffenden Fördergebiet mit Kosten und Nutzen der Niederlassung in einem anderen Gebiet verglichen worden sind“. Der Mitgliedstaat sollte Finanzberichte, interne Geschäftspläne und andere Unterlagen für verschiedene Investitionsszenarien vorlegen.
- (112) Deutschland hat umfassende aktuelle, authentische Unterlagen vorgelegt, mit denen der mehrstufige Entscheidungsprozess der Porsche AG über den Standort für das Investitionsvorhaben dokumentiert wird.
- (113) Demnach wurden fünf Szenarien für den Produktionsstandort geprüft. Alle Standorte außer Leipzig befinden sich außerhalb von Fördergebieten in Deutschland.
- (114) Im Verlauf des Planungsprozesses wurden verschiedene Berechnungen und Kostenschätzungen mit zunehmender Genauigkeit und Präzision durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurde das am besten geeignete Szenario, die sogenannte Nulllinie, dreimal neu definiert ⁽²⁷⁾. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass bei gleichem Genauigkeitsgrad der Schätzungen für die Produktionskosten, die auf einen Produktionsstandort entfallen (für alle Szenarien wird das gleiche Umsatzniveau angenommen), Szenario 3 (Rohbau und Lack in [Standort 1 in Deutschland], Lieferung der lackierten Karosserie zur Montage nach Leipzig) und Szenario 5 (Rohbau, Lack und Montage in Leipzig) sich als die wettbewerbsfähigsten Szenarien (Standortoptionen) erwiesen haben.
- (115) Wie aus den Unterlagen hervorgeht, wurden deshalb in der letzten Phase des Entscheidungsprozesses nur noch die Szenarien 3 und 5 miteinander verglichen.
- (116) Wie in Erwägungsgrund 53 dieses Beschlusses erläutert wurde, ergaben die abschließenden Schätzungen der standortbezogenen Produktionskosten einen Kostennachteil von 65 Mio. EUR für Szenario 5 (Leipzig) gegenüber Szenario 3 ([Standort 1 in Deutschland]/Leipzig). Zum Ausgleich des Kostennachteils von Szenario 5 und im Hinblick auf die bevorstehende förmliche Entscheidung des Aufsichtsrates über den Standort des Investitionsvorhabens erkundigte Porsche Leipzig sich bei den sächsischen Behörden nach der Möglichkeit staatlicher Beihilfen, um das Investitionsvorhaben nach Leipzig zu holen.
- (117) Mit Schreiben vom 25. Februar 2011 bat Porsche Leipzig das SMWA, die Möglichkeit der Gewährung einer Beihilfe für das Investitionsvorhaben zu prüfen. Nach einer Sitzung, an der Porsche Leipzig und die sächsischen Behörden teilnahmen und auf der Porsche Leipzig das Investitionsvorhaben und den Stand der Entscheidungsfindung erläuterte, sagten die sächsischen Behörden Porsche Leipzig mit Schreiben vom 9. März 2011 zu, das Investitionsvorhaben zur Komplettfertigung des Macan in Leipzig im Rahmen der bestehenden Regionalförderungsmöglichkeiten zu unterstützen.
- (118) Wie in Erwägungsgrund 56 dieses Beschlusses erläutert wurde, verringerte sich der Kostennachteil von Szenario 5 gegenüber Szenario 3 unter Berücksichtigung des maximal zulässigen Beihilfebetrags auf 27,52 Mio. EUR. Zugunsten von Szenario 5 wurden außerdem noch einige qualitative Kriterien berücksichtigt.
- (119) Am 15. März 2011 entschied der Aufsichtsrat, das gesamte Investitionsvorhaben in Leipzig anzusiedeln (Szenario 5). Wie aus dem Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrates hervorgeht, wurde diese Entscheidung vorbehaltlich der Gewährung staatlicher Beihilfen getroffen.
- (120) Nach der unter Vorbehalt getroffenen Entscheidung des Aufsichtsrates stellte Porsche Leipzig am 24. März 2011 einen förmlichen Antrag auf Regionalbeihilfen. Die Sächsische Aufbaubank bestätigte am 29. März 2011 schriftlich, dass das Investitionsvorhaben die Förderwürdigkeitsbedingungen grundsätzlich erfüllt. Nach dieser förmlichen Bestätigung wurde im April 2011 mit den Arbeiten an dem Investitionsvorhaben begonnen.

⁽²⁷⁾ Siehe Fußnote 17.

- (121) Nach den vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission im Einklang mit Nummer 20 der Prüfkriterien fest, dass die unter Nummer 38 der Leitlinien für Regionalbeihilfen enthaltenen allgemeinen Kriterien für die förmliche Prüfung des Anreizeffekts erfüllt sind. Der Beihilfeempfänger hat einen Antrag auf Regionalbeihilfe gestellt, und die zuständige Stelle hat darauf vor Beginn der Arbeiten in Zusammenhang mit dem Investitionsvorhaben schriftlich bestätigt, dass das Vorhaben die Förderwürdigkeitsbedingungen grundsätzlich erfüllt. Außerdem hat Deutschland eindeutige Belege dafür vorgelegt, dass die Beihilfe tatsächlich eine Rolle bei der Standortentscheidung gespielt hat. Die Entscheidung der Porsche AG, die Komplettfertigung des Macan nach Leipzig zu verlegen, wurde erst getroffen, nachdem die Bestätigung vorlag, dass mit staatlichen Beihilfen und der Unterstützung der Behörden für das Vorhaben gerechnet werden könne, und nachdem der Aufsichtsrat den Standort vorbehaltlich der Gewährung einer staatlichen Beihilfe genehmigt hatte. Die Kommission ist der Auffassung, dass das von Deutschland nach Nummer 23 und 25 der Prüfkriterien vorgelegte kontrafaktische Szenario realistisch ist und durch authentische und aktuelle Unterlagen belegt wurde. Demnach hat die Beihilfe eine tatsächliche (substanzielle) Anreizwirkung. Durch die Reduzierung der Kostennachteile zugunsten von Leipzig hat die Beihilfe die Standortentscheidung des begünstigten Unternehmens beeinflusst. Ohne die Beihilfe wäre die Investition nicht in Leipzig getätigt worden.

6.6.1.4. *Verhältnismäßigkeit der Beihilfe*

- (122) Wenn die Beihilfe verhältnismäßig sein soll, müssen Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Minimum beschränkt sein, das notwendig ist, damit das Investitionsvorhaben in der geförderten Region durchgeführt wird.
- (123) Im Allgemeinen gilt eine Regionalbeihilfe dem Umfang der Probleme der geförderten Regionen angemessen, wenn sie die für die Beihilfegewährung geltenden Höchstsätze einschließlich der automatischen, progressiven Herabsetzung der Beihilfeshöchstsätze für große Investitionsvorhaben (die bereits in der geltenden Fördergebietskarte angegeben ist) nicht überschreitet. In diesem Fall ist die Beihilfeintensität nicht höher als die regionalen Beihilfeshöchstsätze, berichtigt durch den Herabsetzungsmechanismus, auf den bereits in Erwägungsgrund 80 hingewiesen wurde.
- (124) Zusätzlich zu diesem in den Leitlinien für Regionalbeihilfen verankerten allgemeinen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sehen die Prüfkriterien eine eingehendere Prüfung vor. Nach Szenario 2 der Prüfkriterien gilt die Beihilfe als angemessen, wenn sie der Differenz zwischen den Nettokosten, die dem Beihilfeempfänger für die Investition in der Förderregion entstehen, und den Nettokosten für die Investition am Alternativstandort entspricht.
- (125) Aus den von Deutschland vorgelegten Unterlagen geht hervor, dass die Beihilfe auf den erforderlichen Betrag beschränkt war, denn die Differenz zwischen den Kosten für Szenario 3 und Szenario 5 wurde nicht überschritten. Die abschließende Berechnung zeigt, dass Szenario 5 selbst mit der Beihilfe nominal um 27,5 Mio. EUR teurer wird (ohne Beihilfe um 65 Mio. EUR) als Szenario 3. In Anbetracht bestimmter, nicht zu quantifizierender strategischer Vorteile (zweites Komplettwerk unter dem Namen Porsche), Qualitätsaspekte (Vermeidung von Risiken durch den Transport zwischen [Standort 1 in Deutschland] und Leipzig) und Imagevorteile (...), die die Entscheidung für den Standort Leipzig mit beeinflusst haben, hält Deutschland den verbleibenden Kostennachteil für akzeptabel.
- (126) Da die Beihilfe auf den Betrag beschränkt ist, der zum Ausgleich der zusätzlichen Nettokosten für das Investitionsvorhaben am Standort Leipzig gegenüber dem Alternativstandort erforderlich ist, betrachtet die Kommission die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe als nachgewiesen.

6.6.2. **Negative Auswirkungen der Beihilfe auf Wettbewerb und Handel**

- (127) Nummer 40 der Prüfkriterien lautet: „Wenn die kontrafaktische Analyse jedoch darauf schließen lässt, dass die Investition auch ohne die Beihilfe — möglicherweise allerdings an einem anderen Standort — getätigt worden wäre (Szenario 2) und die Beihilfe dem Grundsatz der Angemessenheit entspricht, wären die Anzeichen für etwaige Wettbewerbsverzerrungen (z. B. ein hoher Marktanteil und eine Zunahme der Kapazität auf einem Markt mit unterdurchschnittlichem Wachstum) ungeachtet der Beihilfe grundsätzlich gleich“.
- (128) Da sich die Investitionsentscheidung auf Szenario 2 stützt und die Beihilfe auf das Minimum beschränkt ist, konnten keine negativen Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb festgestellt werden. Die Investition wäre an einem anderen Standort getätigt worden, und es wäre auf jeden Fall zur gleichen Beeinträchtigung des Wettbewerbs gekommen. Deshalb geht die Kommission davon aus, dass die Beihilfe keine negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb hat.

- (129) Nach Nummer 53 der Prüfkriterien „(...) stellt die Einschätzung, dass die Investition ohne Beihilfe in ein stärker benachteiligtes Gebiet (mehr regionale Nachteile — höhere Regionalbeihilfen-Höchstintensität) geflossen wäre oder in ein Gebiet, dessen regionale Nachteile als ebenso groß betrachtet werden wie die des Zielgebiets (dieselbe Regionalbeihilfen-Höchstintensität), bei der allgemeinen Abwägungsprüfung einen negativen Aspekt dar, der kaum durch positive Aspekte aufgewogen werden kann, da er dem eigentlichen Zweck einer Regionalbeihilfe zuwiderläuft“.
- (130) Da nichts darauf hindeutet, dass die Investition in einer anderen Förderregion mit einer höheren oder vergleichbaren Beihilfemaximalintensität getätigt worden wäre (oder dass ein Standort außerhalb Deutschlands in Betracht gezogen wurde), geht die Kommission davon aus, dass die Beihilfe keinen kohäsionsabträglichen Effekt hat, der dem eigentlichen Zweck einer Regionalbeihilfe zuwiderlaufen würde.

6.7. ABWÄGUNG

- (131) Nachdem festgestellt wurde, dass die Beihilfe einen Anreiz für die Durchführung der Investition in der betreffenden Region bildet und dass sie angemessen ist, sind die positiven und die negativen Effekte gegeneinander abzuwägen.
- (132) Die Prüfung hat bestätigt, dass die Beihilfemaßnahme einen Anreizeffekt für eine Investition hat, die einen beträchtlichen Beitrag zur Entwicklung einer benachteiligten Region leistet, die nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV beihilfefähig ist, ohne dass eine Region mit der gleichen oder einer höheren Beihilfemaximalintensität beeinträchtigt wird (kein kohäsionsabträglicher Effekt). Nach Einschätzung der Kommission ist eine Investition in einem stärker benachteiligten Gebiet für den Zusammenhalt in der Union wichtiger als dieselbe Investition in einem weniger benachteiligten Gebiet. Die Kommission geht nach Nummer 53 der Prüfkriterien davon aus, dass „im Hinblick auf die positiven Auswirkungen einer Regionalbeihilfe, die lediglich die Differenz der Nettokosten gegenüber einem weiterentwickelten alternativen Investitionsstandort ausgleicht (...) im Rahmen der Abwägungsprüfung in der Regel die Auffassung vertreten [wird], dass diese stärker ins Gewicht fallen als die möglichen negativen Auswirkungen der neuen Investition an dem alternativen Standort“.
- (133) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen geht die Kommission ferner davon aus, dass bei einer Beihilfe, die der Differenz zwischen den Nettokosten des Investitionsvorhabens an dem gewählten Standort und den an einem weiterentwickelten Alternativstandort anfallenden Nettokosten entspricht, die positiven Auswirkungen im Hinblick auf Ziele und Verhältnismäßigkeit (siehe oben) die negativen Auswirkungen auf den Handel am Alternativstandort ausgleichen werden.
- (134) Nach Nummer 68 der Leitlinien für Regionalbeihilfen und in Anbetracht der eingehenden Prüfung, die auf der Grundlage der Prüfkriterien durchgeführt wurde, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfe als Anreizeffekt für die Investition notwendig ist und dass die Vorteile der Beihilfemaßnahme die sich daraus ergebende Beeinträchtigung des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten ausgleichen werden.

7. SCHLUSSFOLGERUNG

- (135) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die geplante regionale Investitionsbeihilfe zugunsten der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, die vor dem 1. Juli 2014 vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission gewährt worden ist, alle Voraussetzungen nach Maßgabe der Leitlinien für Regionalbeihilfen und der Prüfkriterien erfüllt und folglich nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die von Deutschland geplante staatliche Beihilfe zugunsten der Porsche Leipzig GmbH und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in Höhe von 43 666 078,75 EUR (Gegenwartswert, abgezinst auf den Zeitpunkt der Anmeldung) mit einer Beihilfemaximalintensität von 8,37 % Bruttobeihilfeäquivalent ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.
- (2) Die Durchführung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beihilfe wird genehmigt, sofern sie vor dem 1. Juli 2014 gewährt wird.

Artikel 2

Deutschland wird der Kommission Folgendes übermitteln:

- innerhalb von zwei Monaten nach Gewährung der Beihilfe eine Kopie der für die Beihilfemaßnahme relevanten Unterlagen;
- ab dem Zeitpunkt der Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission alle fünf Jahre einen Zwischenbericht (mit Angaben zu den gezahlten Beihilfebeträgen, zur Durchführung des Beihilfevertrags und zu allen anderen Investitionsvorhaben, die in dem Betrieb/Werk eingeleitet worden sind);
- innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der letzten Beihilfetranche gemäß dem angemeldeten Auszahlungsplan einen ausführlichen Abschlussbericht.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 9. Juli 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE