

Amtsblatt der Europäischen Union

C 382



Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

59. Jahrgang

15. Oktober 2016

Inhalt

II Mitteilungen

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2016/C 382/01	Mitteilung der Kommission — Genehmigung des Entwurfs einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union	1
---------------	--	---

IV Informationen

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2016/C 382/02	Euro-Wechselkurs	14
---------------	------------------------	----

DE

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

2016/C 382/03	Angaben gemäß Artikel 5 Absatz 2 — Gründung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) (Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 19))	15
---------------	---	----

V Bekanntmachungen

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2016/C 382/04	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD) — Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall ⁽¹⁾	17
2016/C 382/05	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache M.8102 — Valeo/FTE Group) ⁽¹⁾	18

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

Europäische Kommission

2016/C 382/06	Veröffentlichung eines Antrags gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel	19
---------------	---	----

Berichtigungen

2016/C 382/07	Berichtigung der Mitteilung der Kommission im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 2009/142/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Gasverbrauchseinrichtungen (kodifizierte Fassung) (Veröffentlichung der Titel und der Bezugsdaten der harmonisierten Normen im Sinne) (ABl. C 349 vom 22.12.2010)	25
---------------	---	----

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN
DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Mitteilung der Kommission — Genehmigung des Entwurfs einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(2016/C 382/01)

Am 13. Oktober 2016 genehmigte die Kommission den Inhalt des Entwurfs einer Verordnung der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Der Entwurf der Kommissionsverordnung ist dieser Mitteilung als Anhang beigefügt. Der Entwurf der Kommissionsverordnung kann von der Öffentlichkeit eingesehen werden unter: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>

ANHANG

ENTWURF EINER VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom ...

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/1588 des Rates vom 13. Juli 2015 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen horizontaler Beihilfen⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 1 Buchstaben a und b,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁽²⁾ werden bestimmte Gruppen von Beihilfen festgelegt, die für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt und von der Pflicht zu einer vor der Beihilfegewährung erfolgenden Anmeldung bei der Kommission freigestellt werden. In der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wurde angekündigt, dass die Kommission den Geltungsbereich der genannten Verordnung daraufhin überprüfen würde, ob andere Gruppen von Beihilfen, insbesondere Beihilfen für Hafen- und Flughafenaufbauten, aufgenommen werden können, sobald ausreichende Erfahrungen gesammelt wurden.
- (2) In Anbetracht der von der Kommission gesammelten Erfahrung und mit Blick auf die Vereinfachung und Präzisierung der Beihilfevorschriften, die Verringerung des Verwaltungsaufwands sowie die Konzentration der Beihilfenkontrolle durch die Kommission auf diejenigen Beihilfen, die besonders starke Verfälschungen des Wettbewerbs bewirken könnten, sollten Beihilfen für Hafen- und Flughafenaufbauten nun in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 aufgenommen werden.
- (3) Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen mit durchschnittlich bis zu drei Millionen Passagieren im Jahr können in Abhängigkeit von den Besonderheiten der einzelnen Flughäfen sowohl zu einer besseren Anbindung bestimmter Gebiete als auch zur Förderung der lokalen Entwicklung beitragen. Dadurch werden die Prioritäten der Strategie Europa 2020 unterstützt, die darin bestehen, einen Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum und zu Zielen von gemeinsamem EU-Interesse zu leisten. Die von der Kommission bei der Anwendung der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften⁽³⁾ gesammelte Erfahrung zeigt, dass Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen keine übermäßigen Handels- und Wettbewerbsverfälschungen bewirken, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Sie sollten daher unter bestimmten Voraussetzungen unter die Gruppenfreistellung in der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen. Die Festlegung einer Anmeldeschwelle in Form der Höhe der Beihilfe ist nicht zweckmäßig, da die Auswirkung einer Beihilfe auf den Wettbewerb vor allem von der Größe des Flughafens und nicht vom Umfang der Investition abhängt.
- (4) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Beihilfen von der Anmeldepflicht sollten darauf abzielen, Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, insbesondere dadurch zu begrenzen, dass die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleistet wird. Im Hinblick auf ihre Angemessenheit sollte die Beihilfe zwei Voraussetzungen erfüllen. Die Beihilfeintensität sollte eine zulässige Beihilfehöchstintensität, die je nach Größe des Flughafens variiert, nicht übersteigen. Ferner sollte der Beihilfebetrag nicht über die Finanzierungslücke der Investition hinausgehen. Bei sehr kleinen Flughäfen mit bis zu 150 000 Passagieren pro Jahr sollte die Beihilfe nur eine dieser Voraussetzungen erfüllen müssen. Die Vereinbarkeitskriterien sollten Gewähr für einen offenen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur bieten. Nicht anwendbar sein sollte die Freistellung auf Beihilfen für Flughäfen, die in der Nähe bestehender Flughäfen mit einem Linienflugangebot liegen, weil Beihilfen für solche Flughäfen ein höheres Risiko von Wettbewerbsverfälschungen bergen und deshalb bei der Kommission angemeldet werden sollten, sofern es sich nicht um Beihilfen für sehr kleine Flughäfen (bis zu 150 000 Passagiere im Jahr) handelt, bei denen erhebliche Verfälschungen des Wettbewerbs unwahrscheinlich sind.

⁽¹⁾ ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

⁽³⁾ ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.

- (5) Seehäfen sind für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und die Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts von strategischer Bedeutung; dies wurde beispielsweise in der Strategie Europa 2020 und im Weißbuch der Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“⁽¹⁾ dargelegt. Wie in der Mitteilung der Kommission „Häfen als Wachstumsmotor“⁽²⁾ betont wurde, sind in allen maritimen Regionen der Union effiziente Häfen notwendig; dafür werden wirksame öffentliche und private Investitionen benötigt, insbesondere um die Infrastruktur für den Zugang zu Häfen sowie die Hafeninfrastruktur an die zunehmende Größe und Komplexität der Schiffsflotte, die Nutzung von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie an strengere Anforderungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit anzupassen. Da nicht genügend hochwertige Hafeninfrastrukturen vorhanden sind, sind die Häfen überlastet und Verkehrsunternehmen, Verloader und Verbraucher müssen zusätzliche Kosten tragen.
- (6) Die Weiterentwicklung der Binnenhäfen und ihre Integration in den multimodalen Verkehr zählen zu den Hauptzielen der Verkehrspolitik der Union. Die Rechtsvorschriften der Union sind explizit auf die Erhöhung der Intermodalität im Verkehr und die Umstellung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie den Schienenverkehr oder den Seeverkehr bzw. die Binnenschifffahrt ausgerichtet.
- (7) Die Voraussetzungen für die Freistellung von Hafenbeihilfen von der Anmeldepflicht sollten darauf abzielen, Wettbewerbsverfälschungen, die einen fairen Wettbewerb im Binnenmarkt untergraben würden, insbesondere dadurch zu begrenzen, dass die Angemessenheit der Höhe der Beihilfe gewährleistet wird. Im Hinblick auf die Angemessenheit einer Beihilfe sollte die Beihilfeintensität nicht über die zulässige Beihilfehöchstintensität hinausgehen, die bei Seehäfen je nach dem Umfang des Investitionsvorhabens variiert. Der Beihilfebetrag sollte die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen, mit Ausnahme sehr geringer Beihilfebeträge, bei denen im Hinblick auf eine Verringerung des Verwaltungsaufwands eine vereinfachte Vorgehensweise angebracht ist. Ferner sollte ein offener und diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur sichergestellt sein.
- (8) Investitionen, die in den Arbeitsplänen für die mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ eingerichteten Kernnetzkorridore enthalten sind, sind Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die für die Union von besonderer strategischer Bedeutung sind. In diese Netze eingebundene Seehäfen sind Ein- und Ausgangstore der Union für Wareneinfuhren und -ausfuhren. Binnenhäfen, die Teil dieser Netze sind, stellen wichtige Faktoren für die Multimodalität des Netzes dar. Für Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit solcher Häfen sollten höhere Anmeldeschwellen Anwendung finden.
- (9) Angesichts der seit Beginn der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 und der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 gesammelten Erfahrungen ist es ferner angezeigt, bestimmte Bestimmungen dieser Verordnungen anzupassen.
- (10) Dies gilt insbesondere für regionale Betriebsbeihilferegeln für Gebiete in äußerster Randlage, da sich die Anwendung unterschiedlicher Bestimmungen für den Ausgleich von Beförderungsmehrkosten und von anderen Mehrkosten in der Praxis als schwierig erwies und nicht geeignet war, die in Artikel 349 AEUV genannten strukturellen Nachteile — Abgelegenheit, Insellage, geringe Größe, schwierige Relief- und Klimabedingungen und wirtschaftliche Abhängigkeit von einigen wenigen Erzeugnissen — die als ständige Gegebenheiten und durch ihr Zusammenwirken die Entwicklung der betroffenen Gebiete schwer beeinträchtigen, zu beheben, so dass die einschlägigen Bestimmungen durch eine für alle Mehrkosten geltende Methode ersetzt werden sollten.
- (11) Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen von Beihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes sollten die Anmeldeschwellen für Beihilfen in diesen Bereichen angehoben werden.
- (12) Die Verordnungen (EU) Nr. 651/2014 und (EU) Nr. 702/2014 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) die Buchstaben k) und l) erhalten folgende Fassung:

„k) Beihilfen für Sportinfrastrukturen und multifunktionale Freizeitinfrastrukturen;

l) Beihilfen für lokale Infrastrukturen;“

⁽¹⁾ KOM(2011) 144.

⁽²⁾ KOM(2013) 295.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

ii) die folgenden Buchstaben m) und n) werden angefügt:

„m) Beihilfen für Regionalflughäfen;

n) Hafenbeihilfen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt nicht für

- a) Beihilfen für Fischerei und Aquakultur im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*), ausgenommen Ausbildungsbeihilfen, Beihilfen zur Erschließung von KMU-Finanzierungen, Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Innovationsbeihilfen für KMU, Beihilfen für benachteiligte Arbeitnehmer und Arbeitnehmer mit Behinderungen sowie regionale Betriebsbeihilferegelungen für Gebiete in äußerster Randlage und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte;
- b) Beihilfen für die Primärerzeugung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, ausgenommen regionale Betriebsbeihilfen, KMU-Beihilfen für die Inanspruchnahme von Beratungsdiensten, Risikofinanzierungsbeihilfen, Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, Innovationsbeihilfen für KMU, Umweltschutzbeihilfen, Ausbildungsbeihilfen sowie Beihilfen für benachteiligte Arbeitnehmer und Arbeitnehmer mit Behinderungen;
- c) Beihilfen für die Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse, bei denen es sich nicht um regionale Betriebsbeihilfen handelt, in folgenden Fällen:
 - i) wenn sich der Beihilfebetrug nach dem Preis oder der Menge der bei Primärerzeugern erworbenen oder von den betreffenden Unternehmen vermarkteten Erzeugnisse richtet oder
 - ii) wenn die Beihilfe an die Bedingung geknüpft ist, dass sie ganz oder teilweise an die Primärerzeuger weitergegeben wird;
- d) Beihilfen zur Erleichterung der Stilllegung nicht wettbewerbsfähiger Steinkohlenbergwerke im Sinne des Beschlusses 2010/787/EU des Rates (**);
- e) die in Artikel 13 ausgeschlossenen Gruppen von Regionalbeihilfen.

(*) 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).

(**) Beschluss des Rates 2010/787/EU vom 10. Dezember 2010 über staatliche Beihilfen zur Erleichterung der Stilllegung nicht wettbewerbsfähiger Steinkohlenbergwerke (ABl. L 336 vom 21.12.2010, S. 24).“

c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Beihilferegelungen, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden dürfen, ausgenommen Beihilferegelungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen;“

ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, ausgenommen Beihilferegelungen zur Bewältigung der Folgen bestimmter Naturkatastrophen sowie regionale Betriebsbeihilferegelungen, sofern diese Regelungen Unternehmen in Schwierigkeiten nicht gegenüber anderen Unternehmen begünstigen.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 39 erhält folgende Fassung:

„39. ‚Betriebsgewinn aus der Investition‘: Differenz zwischen den abgezinsten Einnahmen und den abgezinsten Betriebskosten im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition, wenn die Differenz positiv ist. Betriebskosten sind u. a. Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten; für die Zwecke dieser Verordnung zählen dazu jedoch weder Abschreibungs- noch Finanzierungskosten, wenn diese durch die Investitionsbeihilfe gedeckt werden. Durch Abzinsung der Einnahmen und Betriebskosten unter Verwendung eines geeigneten Abzinsungssatzes wird gewährleistet, dass ein angemessener Gewinn erzielt werden kann.“

b) Nummer 42 erhält folgende Fassung:

„42. ‚regionale Betriebsbeihilfen‘: Beihilfen zur Senkung der laufenden Ausgaben eines Unternehmens. Dazu zählen Kostenkategorien wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber Abschreibungen und Finanzierungskosten, wenn diese bei Gewährung der Investitionsbeihilfe als beihilfefähige Kosten berücksichtigt wurden;“

c) Nummer 48 erhält folgende Fassung:

„48. ‚Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte‘: NUTS-II-Gebiete mit weniger als 8 Einwohnern pro km² oder NUTS-III-Gebiete mit weniger als 12,5 Einwohnern pro km²;“

d) Folgender Artikel 48a wird eingefügt:

„48a. ‚Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte‘: NUTS-II-Gebiete mit weniger als 8 Einwohnern pro km²;“

e) Nummer 55 erhält folgende Fassung:

„55. ‚für Betriebsbeihilfen in Frage kommende Gebiete‘: Gebiete in äußerster Randlage im Sinne des Artikels 349 AEUV oder Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte oder Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte;“

f) Folgender Artikel 61a wird eingefügt:

„61a. ‚Einstellung derselben oder einer ähnlichen Tätigkeit‘: vollständige oder partielle Einstellung, die einen erheblichen Abbau von Arbeitsplätzen zur Folge hat. Für die Zwecke dieser Bestimmung wird ein ‚erheblicher Abbau von Arbeitsplätzen‘ als Abbau von mindestens [100] Arbeitsplätzen in dieser Tätigkeit in einer Betriebsstätte oder als Stellenabbau in dieser Tätigkeit in einer Betriebsstätte um mindestens 50 % des Personals definiert;“

g) nach Nummer 143 werden folgende Nummern eingefügt:

„Begriffsbestimmungen für Beihilfen für Regionalflughäfen

144. ‚Flughafeninfrastruktur‘: Infrastruktur und Ausrüstung für die Erbringung von Flughafendienstleistungen durch den Flughafen für Luftverkehrsgesellschaften und die verschiedenen Dienstleister; der Begriff umfasst Start- und Landebahnen, Terminals, Vorfeldflächen, Rollbahnen, zentralisierte Bodenabfertigungsinfrastruktur sowie alle anderen Einrichtungen, die die Erbringung von Flughafendienstleistungen direkt unterstützen; er umfasst nicht Infrastruktur und Ausrüstung, die in erster Linie für nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten benötigt wird;

145. ‚Luftverkehrsgesellschaft‘: Luftverkehrsgesellschaften mit gültiger, von einem Mitgliedstaat oder einem Mitglied des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erteilter Betriebsgenehmigung;

146. ‚Flughafen‘: Einheit oder Gruppe von Einheiten, die als wirtschaftliche Tätigkeit Flughafendienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften erbringt;

147. ‚Flughafendienstleistungen‘: Dienstleistungen, die ein Flughafen oder eine seiner Tochtergesellschaften für Luftverkehrsgesellschaften erbringt, um die Abfertigung von Luftfahrzeugen von der Landung bis zum Start sowie von Fluggästen und Fracht zu gewährleisten, damit Luftverkehrsgesellschaften Luftverkehrsdienstleistungen erbringen können; darunter fällt auch die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und die Bereitstellung zentralisierter Bodenabfertigungsinfrastruktur;

148. ‚durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen‘: Berechnungsgrundlage sind die ankommenden und abfliegenden Passagiere während der beiden Geschäftsjahre, die dem Geschäftsjahr der Beihilfegewährung vorausgehen;

149. ‚zentralisierte Bodenabfertigungsinfrastruktur‘: Infrastruktur, die in der Regel vom Flughafenbetreiber betrieben und den verschiedenen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen gegen Entgelt zur Verfügung gestellt wird, mit Ausnahme der Ausrüstung, die im Eigentum der Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten steht oder von diesen betrieben wird;

150. ‚Hochgeschwindigkeitszug‘: Zug, der Geschwindigkeiten von über 200 km/h erreichen kann;

151. ‚Bodenabfertigungsdienste‘: an Flughäfen für die Flughafennutzer erbrachte Dienste im Sinne des Anhangs der Richtlinie 96/67/EG des Rates (**);

152. ‚nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten‘: gewerbliche Dienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften oder andere Nutzer des Flughafens, so zum Beispiel Nebendienstleistungen für Passagiere, Spediteure oder andere Dienstleister, die Vermietung von Büro- und Verkaufsräumen, Pkw-Parkplätze und Hotels;

153. ‚Regionalflughafen‘: Flughafen mit einem durchschnittlichen jährlichen Passagieraufkommen von bis zu 3 Mio. Passagieren.

Begriffsbestimmungen für Beihilfen für Häfen

154. „Hafen“: Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, bestehend aus Infrastruktur und Ausrüstung, die die Aufnahme von Wasserfahrzeugen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter oder das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen, der Schiffsbesatzung und anderer Personen ermöglichen, und jeder sonstigen Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen im Hafengebiet benötigen;

155. „Seehafen“: Hafen, der in erster Linie die Aufnahme von Seeschiffen ermöglicht;

156. „Binnenhafen“: Hafen, der kein Seehafen ist und die Aufnahme von Binnenschiffen ermöglicht;

157. „Hafeninfrastruktur“: Infrastruktur und Einrichtungen für die Erbringung von verkehrsbezogenen Hafendiensten, wie zum Beispiel Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen, Kaimauern, Molen und Schwimmpontons in Tidegebieten, Hafenbecken, Aufschüttungen und Landgewinnung, Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen sowie Verkehrsinfrastruktur im Hafengebiet;

158. „Hafensuprastruktur“: auf der Infrastruktur befindliche Anlagen, Gebäude sowie mobile (zum Beispiel Krananlagen) und feste Ausrüstungen im Hafengebiet, die in direktem Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion des Hafens stehen;

159. „Zugangsinfrastruktur“: jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einem See- oder Binnenhafen von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, insbesondere Zugangsstraßen, Schienenzufahrten, Zugangskanäle und Schleusen;

160. „Ausbaggerung“: die Beseitigung von Sand, Sedimenten oder anderen Stoffen vom Boden der Zugangswasserstraße zu einem Hafen oder in einem Hafenbereich, um den Zugang von Schiffen zum Hafen zu ermöglichen;

161. „Unterhaltsbaggerung“: routinemäßige Ausbaggerung, um den Zugang zu den Zugangswasserstraßen bzw. zum Hafenbereich frei zu halten;

162. „Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“: Hafeninfrastruktur, die einem Hafen die Aufnahme von Schiffen ermöglicht, welche Kraftstoffe wie Strom, Wasserstoff, (flüssige) Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Methan einschließlich (komprimiertem oder verflüssigtem) Erdgas und Biomethan, sowie verflüssigtes Petroleumgas verwenden, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor zumindest teilweise ersetzen, zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen;

163. „Schiff“: schwimmendes Gerät zur See mit oder ohne Eigenantrieb, das einen oder mehrere Verdrängungskörper aufweist;

164. „Seeschiff“: Schiff, das nicht ausschließlich in Binnengewässern oder in geschützten Gewässern oder deren unmittelbarer Nähe verkehrt;

165. „Binnenschiff“: Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist;

166. „Infrastruktur für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen“: das Auffangen in festen, schwimmenden oder mobilen Vorrichtungen, mit denen Schiffsabfälle oder Ladungsrückstände im Sinne der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (***) aufgefangen werden können.

(*) Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

(**) Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36).

(***) Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332 vom 28.12.2000, S. 81).“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe z erhält folgende Fassung:

„z) Investitionsbeihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes: 150 Mio. EUR pro Projekt; Betriebsbeihilfen für Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes: 75 Mio. EUR pro Unternehmen und Jahr;“

ii) die folgenden Buchstaben dd, ee und ff. werden angefügt:

- „dd) Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen: die in Artikel 56a Absätze 10 und 11 festgelegten Beihilfeintensitäten;
- ee) Investitionsbeihilfen für Seehäfen: 100 Mio. EUR pro Einzelinvestition (oder 120 Mio. EUR pro Einzelinvestition in einem Seehafen, der in dem Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) enthalten ist);
- ff) Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen: 20 Mio. EUR pro Einzelinvestition.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).“

4. In Artikel 5 Absatz 2 wird folgender Buchstabe k) angefügt:

- „k) Beihilfen in Form eines Verkaufs oder einer Vermietung materieller Vermögenswerte unter dem Marktpreis, sofern der Wert entweder durch das Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen vor dem Verkauf beziehungsweise der Vermietung oder anhand einer öffentlich zugänglichen, regelmäßig aktualisierten und allgemein anerkannten Benchmark ermittelt wird.“

5. Artikel 6 Absatz 5 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
 - „a) regionale Betriebsbeihilfen und regionale Stadtentwicklungsbeihilfen, sofern die einschlägigen Voraussetzungen der Artikel 15 und 16 erfüllt sind;“
- b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:
 - „d) Beihilfen zum Ausgleich der durch die Beschäftigung von Arbeitnehmern mit Behinderungen verursachten Mehrkosten und Beihilfen zum Ausgleich der Kosten für die Unterstützung benachteiligter Arbeitnehmer, sofern die einschlägigen Voraussetzungen der Artikel 34 und 35 erfüllt sind;“

6. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die beihilfefähigen Kosten können anhand der in den Artikeln 67 und 68 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) aufgeführten vereinfachten Kostenoptionen ermittelt werden, sofern das Vorhaben zumindest teilweise aus einem Unionsfonds finanziert wird, bei dem die Anwendung dieser vereinfachten Kostenoptionen zulässig ist, und die Kostenposition nach der entsprechenden Freistellungsbestimmung beihilfefähig ist.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320).“

b) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Zukünftig zu zahlende Beihilfen, u. a. in mehreren Tranchen zu zahlende Beihilfen, werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst.“

c) Absatz 4 wird gestrichen.

7. Die Artikel 12 und 13 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 12

Monitoring

1. Damit die Kommission die nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellten Beihilfen prüfen kann, führen die Mitgliedstaaten beziehungsweise im Falle von Beihilfen für Projekte der europäischen territorialen Zusammenarbeit der Mitgliedstaat, in dem die Verwaltungsbehörde ihren Sitz hat, ausführliche Aufzeichnungen mit den Informationen und einschlägigen Unterlagen, die notwendig sind, um feststellen zu können, dass alle Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt sind. Diese Aufzeichnungen werden ab dem Tag, an dem die Ad-hoc-Beihilfe oder die letzte Beihilfe auf der Grundlage der Regelung gewährt wurde, 10 Jahre lang aufbewahrt.

2. Im Falle von Beihilferegelungen, nach denen auf der Grundlage der Steuererklärungen der Beihilfeempfänger steuerliche Beihilfen automatisch gewährt werden und bei denen nicht ex ante kontrolliert wird, ob bei jedem Beihilfeempfänger alle Voraussetzungen erfüllt sind, prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig einmal im Steuerjahr zumindest ex post und anhand einer Stichprobe, ob alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, und ziehen die notwendigen Schlussfolgerungen. Die Mitgliedstaaten führen ausführliche Aufzeichnungen über die Kontrollen und bewahren sie ab dem Tag der Kontrollen mindestens 10 Jahre lang auf.

3. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen oder eines in dem Auskunftersuchen festgesetzten längeren Zeitraums alle Informationen und Unterlagen, die die Kommission als notwendig ansieht, um die Anwendung dieser Verordnung prüfen zu können, so zum Beispiel die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen.

Artikel 13

Anwendungsbereich der Regionalbeihilfen

Dieser Abschnitt gilt nicht für

- a) Beihilfen zur Förderung von Tätigkeiten in der Stahlindustrie, im Steinkohlenbergbau, im Schiffbau oder in der Kunstfaserindustrie;
- b) Beihilfen für den Verkehrssektor und für damit verbundene Infrastrukturen sowie für die Erzeugung und Verteilung von Energie und für Energieinfrastrukturen, mit Ausnahme von regionalen Betriebsbeihilferegelungen;
- c) Regionalbeihilfen in Form von Regelungen, die auf eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen ausgerichtet sind; Regelungen, die auf Tourismustätigkeiten, Breitbandinfrastrukturen oder die Verarbeitung und Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse ausgerichtet sind, gelten nicht als auf bestimmte Wirtschaftszweige ausgerichtet;
- d) regionale Einzelinvestitionsbeihilfen für Beihilfeempfänger, die zum Zeitpunkt der Beantragung der Beihilfe
 - i) dieselbe oder eine ähnliche Tätigkeit in einer Betriebsstätte im Gebiet einer anderen Vertragspartei des EWR-Abkommens in den beiden vorhergehenden Jahren eingestellt haben oder
 - ii) [konkret planen,] eine solche Tätigkeit in einem mit der Antragstellung beginnenden und zwei Jahre nach Abschluss der Erstinvestition endenden Zeitraum ein[zu]stellen;
- e) regionale Betriebsbeihilfen zugunsten von Unternehmen, deren Haupttätigkeit unter Abschnitt K ‚Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen‘ der NACE Rev. 2 fällt, oder zugunsten von Unternehmen, die konzerninterne Tätigkeiten ausüben und deren Haupttätigkeit unter die Klasse 70.10 ‚Verwaltung und Führung von Unternehmen und Betrieben‘ oder die Klasse 70.22 ‚Unternehmensberatung‘ der NACE Rev. 2 fällt.“

8. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 6 Unterabsatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Im Falle des Erwerbs der Vermögenswerte einer Betriebsstätte im Sinne des Artikels 2 Nummer 49 oder Nummer 51 werden nur die Kosten für den Erwerb der Vermögenswerte von Dritten, die in keiner Beziehung zum Käufer stehen, berücksichtigt.“
- b) Absatz 7 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei großen Unternehmen gewährten Beihilfen für grundlegende Änderungen des Produktionsprozesses müssen die beihilfefähigen Kosten höher sein als die in den drei vorangegangenen Geschäftsjahren erfolgten Abschreibungen für die mit der zu modernisierenden Tätigkeit verbundenen Vermögenswerte.“

9. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Regionale Betriebsbeihilfen

1. Regionale Betriebsbeihilferegelungen in Gebieten in äußerster Randlage bzw. Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte bieten regionale Betriebsbeihilferegungen einen Ausgleich für die Beförderungsmehrkosten von Waren, die in für Betriebsbeihilfen in Frage kommenden Gebieten hergestellt oder weiterverarbeitet werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- a) Die Beihilfe kann vorab auf der Grundlage eines Festbetrags oder nach Tonnenkilometern oder einer anderen relevanten Einheit objektiv quantifiziert werden;
- b) die Beförderungsmehrkosten werden auf der Grundlage der Verbringung der Waren im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaats mit dem für den Beihilfeempfänger kostengünstigsten Verkehrsmittel berechnet.

Die Beihilfeintensität darf 100 % der in diesem Absatz festgelegten Beförderungsmehrkosten nicht überschreiten.

3. In Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte dienen Betriebsbeihilferegungen unter folgenden Voraussetzungen der Verhinderung oder Verringerung der Abwanderung:

- a) Die Beihilfeempfänger sind in dem betreffenden Gebiet wirtschaftlich tätig;
- b) der jährliche Beihilfebetrags pro Empfänger aus allen Betriebsbeihilferegungen liegt nicht über 20 % der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet.

4. In Gebieten in äußerster Randlage bieten Betriebsbeihilferegungen einen Ausgleich für Betriebsmehrkosten, die in Gebieten in äußerster Randlage als direkte Folge eines oder mehrerer der in Artikel 349 AEUV genannten dauerhaften Nachteile erwachsen, sofern die Beihilfeempfänger in einem Gebiet in äußerster Randlage wirtschaftlich tätig sind und der jährliche Beihilfebetrags pro Empfänger aus allen auf der Grundlage dieser Verordnung durchgeführten Betriebsbeihilferegungen nicht über einem der folgenden Fördersätze liegt:

- a) [25 %] der durch den Beihilfeempfänger in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage geschaffenen jährlichen Bruttowertschöpfung;
- b) [30 %] der jährlichen Arbeitskosten des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage;
- c) [20 %] des Jahresumsatzes des Beihilfeempfängers in dem betreffenden Gebiet in äußerster Randlage.

Bei Unternehmen mit einem Jahresumsatz bis zu [300 000 EUR] können diese Fördersätze um [10 Prozentpunkte] erhöht werden.“

10. In Artikel 21 Absatz 16 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Eine Risikofinanzierungsmaßnahme, mit der Garantien oder Kredite für beihilfefähige Unternehmen oder als Verbindlichkeit ausgestaltete beteiligungsähnliche Investitionen in beihilfefähige Unternehmen bereitgestellt werden, muss folgende Voraussetzungen erfüllen:“

11. Artikel 22 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Beihilfefähig sind nicht börsennotierte kleine Unternehmen, deren Eintragung ins Handelsregister höchstens fünf Jahre zurückliegt, sofern das Unternehmen die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- a) Es hat nicht lediglich die Tätigkeit eines anderen Unternehmens übernommen;
- b) es hat noch keine Gewinne ausgeschüttet;
- c) es wurde nicht durch einen Zusammenschluss gegründet.

Bei beihilfefähigen Unternehmen, die nicht zur Eintragung in das Handelsregister verpflichtet sind, kann der Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen seine Wirtschaftstätigkeit aufnimmt oder für seine Tätigkeit steuerpflichtig wird, als Beginn des beihilfefähigen Fünfjahreszeitraums erachtet werden.

Abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe c werden Unternehmen, die durch einen Zusammenschluss von nach diesem Artikel beihilfefähigen Unternehmen gegründet wurden, bis fünf Jahre nach dem Datum der Registrierung des an dem Zusammenschluss beteiligten ältesten Unternehmens ebenfalls als beihilfefähige Unternehmen erachtet.“

12. Artikel 31 Absatz 3 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

- „b) die direkt mit der Ausbildungsmaßnahme verbundenen Aufwendungen von Ausbildern und Ausbildungsteilnehmern, zum Beispiel direkt mit der Maßnahme zusammenhängende Reisekosten, Unterbringungskosten, Materialien und Bedarfsartikel sowie die Abschreibung von Werkzeugen und Ausrüstungsgegenständen, soweit sie ausschließlich für die Ausbildungsmaßnahme verwendet werden;“

13. In Artikel 52 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„2a. Anstatt der Bestimmung der beihilfefähigen Kosten nach Absatz 2 kann der Beihilfehöchstbetrag für ein Vorhaben auf der Grundlage eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens im Sinne des Absatzes 4 festgelegt werden.“

14. Artikel 53 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Museen, Archive, Bibliotheken, Kunst- und Kulturzentren oder -stätten, Theater, Kinos, Opernhäuser, Konzerthäuser, sonstige Einrichtungen für Live-Aufführungen, Einrichtungen zur Erhaltung und zum Schutz des Filmersbes und ähnliche Infrastrukturen, Organisationen und Einrichtungen im Bereich Kunst und Kultur;“

b) Absatz 6 Satz 3 wird gestrichen;

c) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„8. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag abweichend von der in den Absätzen 6 und 7 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“

d) Absatz 9 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei den in Absatz 2 Buchstabe f festgelegten Tätigkeiten darf der Beihilfehöchstbetrag nicht höher sein als entweder die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und den abgezinsten Einnahmen des Projekts oder 70 % der beihilfefähigen Kosten.“

15. In Artikel 54 Absatz 4 erhält Unterabsatz 2 folgende Fassung:

„In beiden Fällen dürfen die Ausgaben, die der Verpflichtung zur Territorialisierung der Ausgaben unterliegen, in keinem Fall über 80 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.

Ein Mitgliedstaat kann die Beihilfefähigkeit von Projekten auch davon abhängig machen, dass ein Mindestprozentsatz der Produktionstätigkeiten in dem betreffenden Gebiet erfolgt, doch dieser Prozentsatz darf nicht über 50 % des gesamten Produktionsbudgets liegen.“

16. Folgende Abschnitte werden nach Artikel 56 eingefügt:

„ABSCHNITT 14

Beihilfen für Regionalflughäfen

Artikel 56a

Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen

1. Investitionsbeihilfen für Flughäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Die betreffende Investition geht nicht über das für die Aufnahme des erwarteten mittelfristigen Verkehrsaufkommens erforderliche Maß hinaus, das auf der Grundlage realistischer Prognosen ermittelt wurde.

3. Der Flughafen steht allen potenziellen Nutzern offen. Im Falle materieller Kapazitätsgrenzen erfolgt die Zuteilung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien.

4. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, die sich im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug um einen bestehenden Flughafen befinden, vom dem aus Linienflugverkehrsdienste im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durchgeführt werden.

5. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als drei Millionen Passagiere betrug. Die Beihilfen führen voraussichtlich nicht dazu, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als drei Millionen Passagiere erhöht.

6. Die Beihilfen werden nicht für Flughäfen gewährt, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen führen voraussichtlich nicht dazu, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht.

7. Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen (einschließlich der Umwandlung bestehender Flugplätze in Passagierflughäfen) gewährt.

8. Der Beihilfebetrag darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.
9. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Flughafeninfrastruktur.
10. Der Beihilfebetrag darf nicht höher sein als:
 - a) 50 % der beihilfefähigen Kosten bei Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung eine Million bis drei Millionen Passagiere betrug;
 - b) 75 % der beihilfefähigen Kosten bei Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung weniger als eine Million Passagiere betrug.
11. Die Beihilfehöchstintensitäten dürfen bei Flughäfen in abgelegenen Gebieten um bis zu 20 Prozentpunkte erhöht werden.
12. Die Absätze 2 und 4 sind nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 150 000 Passagiere betrug, sofern die Beihilfen voraussichtlich nicht dazu führen werden, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen des Flughafens auf mehr als 150 000 Passagiere erhöht. Die derartigen Flughäfen gewährten Beihilfen stehen entweder mit Absatz 8 oder mit den Absätzen 10 und 11 im Einklang.

ABSCHNITT 15

Hafenbeihilfen

Artikel 56b

Investitionsbeihilfen für Seehäfen

1. Investitionsbeihilfen für Seehäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
2. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen
 - a) in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Seehafeninfrastruktur und
 - b) für Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur im Hafenbereich. Dies umfasst die Ausbaggerung im Hafenbereich mit Ausnahme der Unterhaltsbaggerung.
3. Investitionskosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für im Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Suprastruktur sind nicht beihilfefähig.
4. Die Beihilfeintensität darf nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.
5. Der Beihilfehöchstbetrag für die in Absatz 2 Buchstabe a genannten Investitionen darf nicht höher sein als
 - a) 100 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese bis zu 20 Mio. EUR betragen;
 - b) 80 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese über 20 Mio. EUR bis zu 50 Mio. EUR betragen;
 - c) 50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese über 50 Mio. EUR bis zu 100 Mio. EUR betragen;
 - d) 50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn diese bis zu 120 Mio. EUR betragen und sich auf Seehäfen beziehen, die im Arbeitsplan für einen Kernnetzkorridor im Sinne des Artikels 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthalten sind.

Die Beihilfehöchstintensität für die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Investitionen darf nicht höher sein als 100 % der beihilfefähigen Kosten.

6. Die in Absatz 5 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c und d festgelegten Beihilfeintensitäten können bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV um 10 Prozentpunkte und bei Investitionen in Fördergebieten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV um 5 Prozentpunkte erhöht werden.
7. Eine durch eine Beihilfe geförderte Investition desselben Beihilfeempfängers, mit der in einem Zeitraum von drei Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Seehafen begonnen wird, gilt als Teil einer Einzelinvestition.
8. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen. Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte darf nicht länger sein als der Zeitraum, den diese Dritten voraussichtlich benötigen, um die Investitionen in den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen zuzüglich einer Rendite auf das investierte Kapital unter Berücksichtigung der zur Verwirklichung der spezifischen Vertragsziele notwendigen Investitionen wiederzuerwirtschaften.
9. Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastruktur wird interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt.
10. Bei Beihilfen von nicht mehr als 5 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag abweichend von der in den Absätzen 4, 5 und 6 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.

Artikel 56c

Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen

1. Investitionsbeihilfen für Binnenhäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
 2. Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen
 - a) in Bau, Ersatz oder Modernisierung von Binnenhafeninfrastruktur und
 - b) für Bau, Ersatz oder Modernisierung von Zugangsinfrastruktur im Hafenbereich. Dies umfasst die Ausbaggerung im Hafenbereich mit Ausnahme der Unterhaltsbaggerung.
 3. Investitionskosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten (zum Beispiel für im Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte) sowie für Suprastruktur sind nicht beihilfefähig.
 4. Der Beihilfebetrags darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen.
 5. Die Beihilfehöchstintensität darf 100 % der beihilfefähigen Kosten nicht überschreiten.
 6. Eine durch eine Beihilfe geförderte Investition desselben Beihilfeempfängers, mit der in einem Zeitraum von drei Jahren ab Beginn der Arbeiten an einer anderen durch eine Beihilfe geförderten Investition im selben Binnenhafen begonnen wird, gilt als Teil einer Einzelinvestition.
 7. Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte erfolgt zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen. Die Laufzeit von Konzessionen oder Aufträgen für die Anmietung oder den Betrieb der durch eine Beihilfe geförderten Hafeninfrastruktur durch Dritte darf nicht länger sein als der Zeitraum, den diese Dritten voraussichtlich benötigen, um die Investitionen in den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen zuzüglich einer Rendite auf das investierte Kapital unter Berücksichtigung der zur Verwirklichung der spezifischen Vertragsziele notwendigen Investitionen wiederzuerwirtschaften.
 8. Die durch eine Beihilfe geförderte Hafeninfrastruktur wird interessierten Nutzern gleichberechtigt und diskriminierungsfrei zu Marktbedingungen zur Verfügung gestellt.
 9. Bei Beihilfen von nicht mehr als 2 Mio. EUR kann der Beihilfehöchstbetrag abweichend von der in den Absätzen 4 und 5 genannten Methode auf 80 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.“
17. Artikel 58 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „1. Diese Verordnung gilt für Einzelbeihilfen, die vor Inkrafttreten der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung gewährt wurden, sofern die Beihilfe alle Voraussetzungen dieser Verordnung, ausgenommen Artikel 9, erfüllt.“

Artikel 2

Die Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 werden wie folgt geändert:

1. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

[In Anhang II (vom Mitgliedstaat vorzulegendes Informationsblatt) werden in Teil II neue Einträge für die neuen Beihilfegruppen gemacht (Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen, Seehäfen und Binnenhäfen), und der Eintrag für KMU-Beihilfen (Artikel 17 bis 20) wird (nach Artikeln) auf verschiedene Einträge aufgeteilt.]

2. In Anhang III erhält Fußnote 2 folgende Fassung:

„2. Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1).“

3. In Anhang III erhält der erste Satz in Fußnote 3 folgende Fassung:

„Bruttosubventionsäquivalent bzw. bei Maßnahmen nach den Artikeln 16, 21, 22 oder 39 dieser Verordnung der Investitionsbetrag.“

Artikel 3

In Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 wird folgender Satz angefügt:

„Die beihilfefähigen Kosten können anhand der in den Artikeln 67 und 68 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) aufgeführten vereinfachten Kostenoptionen ermittelt werden, sofern das Vorhaben zumindest teilweise aus dem ELER finanziert wird und die Kostenposition nach der entsprechenden Freistellungsbestimmung beihilfefähig ist.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320).“

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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

Für die Kommission

Der Präsident

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**14. Oktober 2016**

(2016/C 382/02)

1 Euro =

Währung			Kurs	Währung			Kurs
USD	US-Dollar		1,1002	CAD	Kanadischer Dollar		1,4485
JPY	Japanischer Yen		114,76	HKD	Hongkong-Dollar		8,5363
DKK	Dänische Krone		7,4398	NZD	Neuseeländischer Dollar		1,5508
GBP	Pfund Sterling		0,89910	SGD	Singapur-Dollar		1,5263
SEK	Schwedische Krone		9,7068	KRW	Südkoreanischer Won	1	246,06
CHF	Schweizer Franken		1,0889	ZAR	Südafrikanischer Rand		15,6303
ISK	Isländische Krone			CNY	Chinesischer Renminbi Yuan		7,4000
NOK	Norwegische Krone		9,0248	HRK	Kroatische Kuna		7,5073
BGN	Bulgarischer Lew		1,9558	IDR	Indonesische Rupiah	14	358,56
CZK	Tschechische Krone		27,029	MYR	Malaysischer Ringgit		4,6128
HUF	Ungarischer Forint		305,31	PHP	Philippinischer Peso		53,227
PLN	Polnischer Zloty		4,3020	RUB	Russischer Rubel		69,2807
RON	Rumänischer Leu		4,5040	THB	Thailändischer Baht		38,804
TRY	Türkische Lira		3,3969	BRL	Brasilianischer Real		3,4994
AUD	Australischer Dollar		1,4421	MXN	Mexikanischer Peso		20,8448
				INR	Indische Rupie		73,4380

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

INFORMATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN

Angaben gemäß Artikel 5 Absatz 2**Gründung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)**

(Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 19))

(2016/C 382/03)

I.1 Bezeichnung, Anschrift und Ansprechpartner

Eingetragene Bezeichnung: Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ

Sitz: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Wilhelm-Buck-Str. 2 Dresden 01097, Deutschland

Ansprechpartnerin: Petra Heldt, Tel. +49 3515648671

E-Mail: Petra.Heldt@smwa.sachsen.de

Internet-Adresse des Verbunds:

I.2 Dauer des Verbunds

Dauer des Verbunds: unbeschränkt

Datum der Registrierung:

Datum der Veröffentlichung: 1.9.2016

II. ZIELE

Ziel des EVTZ ist eine vorbereitende und unterstützende Tätigkeit zur Realisierung des Vorhabens der Neubaustrecke für Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr Dresden-Prag. Der EVTZ soll hierfür eine stabile Organisationsstruktur bilden, auf deren Grundlage die territoriale grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern erleichtert und gefördert sowie der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt der Mitglieder gestärkt wird. Schwerpunktmäßig stellt sich der EVTZ nachfolgende Aufgaben:

- Politische, technische, organisatorische und Kommunikationsunterstützung der nationalen Behörden und Entscheidungsträger, die über Tätigkeiten zur Realisierung des Vorhabens entscheiden.
- Koordinierung der vorbereitenden und Projektarbeiten im Zusammenhang mit dem Vorhaben
- Entwicklung der Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, eine breite Unterstützung durch die Öffentlichkeit für die Realisierung des Vorhabens zu erhalten
- Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den zum OEM-Korridor gehörenden Verkehrsmodi zur besseren Verknüpfung der Verkehrsträger
- Einwerben von Fördermitteln für die Finanzierung des Vorhabens

III. ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZUR BEZEICHNUNG DES VERBUNDS

Englische Bezeichnung:

Französische Bezeichnung:

IV. MITGLIEDER**IV.1 Gesamtzahl der Verbundmitglieder: 4****IV.2 Nationale Zugehörigkeit der Verbundmitglieder:** Deutschland, Tschechische Republik**IV.3 Angaben zu den Mitgliedern**

Offizieller Name: Freistaat Sachsen, vertreten durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Anschrift: Wilhelm-Buck-Str. 2, Dresden 01097, Deutschland

Internetadresse: www.smwa.sachsen.de

Art des Mitglieds: Regionale Behörde

Offizieller Name: Tschechische Republik, vertreten durch das Ministerium für Verkehr

Anschrift: nábreží L. Svobody 12, P.O. BOX 9, Prag, 11015, Tschechische Republik

Internetadresse: www.mdcz.cz

Art des Mitglieds: Mitgliedstaat

Offizieller Name: Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge

Anschrift: Postfach 10 02 53/54, Pirna 01782, Deutschland

Internetadresse: www.landratsamt-pirna.de

Art des Mitglieds: Regionale Behörde

Offizieller Name: Krajský úřad Ústeckého kraje

Anschrift: Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem 400 02, Tschechische Republik

Internetadresse: www.kr-ustecky.cz

Art des Mitglieds: Regionale Behörde

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER
WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD)****Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2016/C 382/04)

1. Am 7. Oktober 2016 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Merck & Co., Inc. („Merck“, USA) übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens Sanofi Pasteur MSD SNC („SPMSD“, Frankreich), das derzeit gemeinsam von Merck und Sanofi Pasteur SA kontrolliert wird.
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Merck: weltweit im Arzneimittelbereich tätiges Pharmaunternehmen, einschließlich Behandlungen gegen Diabetes, Krebs und Impfstoffe, Akutversorgung in Krankenhäusern, Tiergesundheit, Allianzen und Gesundheitsdienstleistungen.
 - SPMSD: Entwicklung und Vermarktung von Humanimpfstoffen in 18 Ländern des EWR.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor. Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren für bestimmte Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽²⁾ infrage.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Europäischen Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 366 vom 14.12.2013, S. 5.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache M.8102 — Valeo/FTE Group)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2016/C 382/05)

1. Am 10. Oktober 2016 ist die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Die Valeo Holding GmbH (Deutschland), die von der Valeo SA („Valeo“, Frankreich) kontrolliert wird, übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb von Anteilen die Kontrolle über die Gesamtheit des Unternehmens FTE Group Holding GmbH („FTE“, Deutschland).
2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - Valeo: Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Automobilteilen, insbesondere thermische Systeme, Antriebssysteme, Komfort- und Fahrassistenzsysteme und Sichtsysteme.
 - FTE: Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von a) Kupplungshydraulik, b) Bremshydraulik, c) elektrische Getriebeölpumpen und andere elektrohydraulische Komponenten für Getriebe und Antriebsstrang. Darüber hinaus ist FTE in der Wiederaufbereitung von Bremssätteln tätig.
3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.
4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission unter Angabe des Aktenzeichens M.8102 — Valeo/FTE Group per Fax (+32 22964301), per E-Mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) oder per Post an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

SONSTIGE RECHTSHANDLUNGEN

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Veröffentlichung eines Antrags gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel

(2016/C 382/06)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ Einspruch gegen den Antrag zu erheben.

PRODUKTSPEZIFIKATION EINER GARANTIERT TRADITIONELLEN SPEZIALITÄT

„TRADITIONALLY REARED PEDIGREE WELSH PORK“**EU-Nr.: UK-TSG-0007-01396 — 27.10.2015****„VEREINIGTES KÖNIGREICH“****1. Einzutragender Name**

„Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“

2. Art des Erzeugnisses

Klasse 1.1 Fleisch (und Schlachtnebenerzeugnisse), frisch

3. Gründe für die Eintragung**3.1. Es handelt sich um ein Erzeugnis, das**

- ☒ eine Herstellungsart, Verarbeitungsart oder Zusammensetzung aufweist, die der traditionellen Praxis für jenes Erzeugnis oder Lebensmittel entspricht.
- ☐ aus traditionell verwendeten Rohstoffen oder Zutaten hergestellt ist.

„Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ stammt von Schweinen, die nach einem traditionellen Verfahren gezüchtet wurden. Die traditionelle Aufzuchtmethode ermöglicht ein langsames, natürlicheres Wachstumstempo und gibt der Verringerung von Stress und dem hohen Tierschutzniveau Vorrang.

3.2. Es handelt sich um einen Namen, der

- ☐ traditionell für das spezifische Erzeugnis verwendet worden ist.
- ☒ die traditionellen oder besonderen Merkmale des Erzeugnisses zum Ausdruck bringt.

Die nachstehend aufgeführten einzigartigen Merkmale von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ geben dem Erzeugnis einen besonderen Charakter.

Schlachtkörper

- Gute Rückenmuskeln und große Länge der Lende
- Gut entwickelte Schinken
- Minimale Rückenspeckdicke von 10 mm bei Fleischschweinen mit einem Gewicht von > 50 kg (Schlachtgewicht) und minimale Rückenspeckdicke von 14 mm bei schweren Schweinen mit einem Gewicht von > 75 kg (Schlachtgewicht).
- Helle Farbe, die aber mit zunehmendem Schlachtgewicht dunkler wird.

Nach dem Garen

- Feiner Geschmack und herzhaftes Aroma, die sich mit der Reifung entfalten.
- Zartes Fleisch aufgrund des allgemein höheren Fettanteils.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.

Diese Merkmale ergeben sich aus der Kombination zweier Elemente: die traditionelle Aufzuchtmethode und die Tatsache, dass die Tiere „Pedigree Welsh“-Schweine sein müssen. Die „Pedigree Welsh“-Rasse blickt auf eine lange Geschichte selektiver Zucht auf bestimmte Schlachtkörper und besondere Verzehrrqualitäten zurück.

4. Beschreibung

- 4.1. *Beschreibung des Erzeugnisses, das den unter Ziffer 1 angegebenen Namen führt, unter anderem mit den wichtigsten physikalischen, chemischen, mikrobiologischen oder organoleptischen Eigenschaften, die die besonderen Merkmale des Erzeugnisses zum Ausdruck bringen (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)*

Das Schweinefleisch „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ wird von Schweinen gewonnen, die nach einem traditionellen Verfahren gezüchtet wurden. „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ ist bekannt für seinen ausgewogenen Schlachtkörper, der gute Rückenmuskeln, eine große Länge der Lende und gut entwickelte Schinken ergibt. Er hat eine hohe Schlachtausbeute von mindestens 65 % und erreicht bei allen Gewichtsklassen eine gute Einstufung. „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ neigt zur Fettablagerung; diese ist jedoch mit einer minimalen Rückenspeckdicke von 10 mm bei Fleischschweinen mit einem Gewicht von > 50 kg (Schlachtgewicht) und 14 mm bei schweren Schweinen mit einem Gewicht von > 75 kg (Schlachtgewicht) nicht übermäßig. Die Fleischfarbe — bestimmt durch eine unabhängige Chromametermessung — ist hell und kann mit niedrigen Rot- und Gelbwerten beschrieben werden, sodass die Fleischfarbe weniger intensiv ist. Die Fleischfarbe wird mit zunehmendem Schlachtgewicht der Schweine dunkler; bei höherem Schlachtgewicht ist das Fleisch mit viel intramuskulärem Fett durchzogen (Marmorierung), wobei der Rückenspeck nicht übermäßig dick ist.

Das gegarte Fleisch hat einen saftigen feinen Schweinefleischgeschmack und ein herzhaftes Aroma, die sich bei der Reifung entfalten. Das Schweinefleisch ist wegen des allgemein höheren Fettgehalts zart. Wegen des natürlich höheren Fettgehalts kann der Garverlust höher ausfallen, wobei dieser je nach Fleischstück unterschiedlich ist.

Angaben zur Zusammensetzung

Kalorienwert: > 300 kcal/100 g

Rückenspeckdicke: Min. 10 mm bei Fleischschweinen mit einem Gewicht von > 50 kg (Schlachtgewicht)

Min. 14 mm bei schweren Schweinen mit einem Gewicht von > 75 kg

Diese einzigartigen Verzehrrqualitäten ergeben sich aus der Kombination der folgenden Elemente:

- Die lange Geschichte der „Pedigree Welsh“-Rasse in selektiver Zucht auf diese besonderen Schlachtkörper und Verzehrrqualitäten.
- Die traditionelle Aufzuchtmethode, die der Verringerung von Stress und dem hohen Tierschutzniveau Vorrang gibt und ein langsames, natürlicheres Wachstumstempo ermöglicht.

Zwar wird im Namen das Wort „pork“ (zu Deutsch: Schweinefleisch) geführt, doch bezieht sich dieser Antrag auf geschnittenes Schweinefleisch und Innereien aller Art.

- 4.2. *Beschreibung der von den Erzeugern anzuwendenden Methode zur Herstellung des Erzeugnisses, das den unter Ziffer 1 angegebenen Namen führt, einschließlich gegebenenfalls der Art und der Merkmale der verwendeten Rohstoffe oder Zutaten und der Zubereitungsmethode des Erzeugnisses (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)*

Die Schweine für „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ werden nach besonderen traditionellen Verfahren aufgezogen, die sich von den herkömmlichen gewerblichen Erzeugungssystemen erheblich unterscheiden.

Das Schweinefleisch „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ wird ausschließlich aus Schweinen gewonnen, die bei der Geburt als „Pedigree Welsh“-Schweine gemeldet („birth-notified“) wurden. Sämtliche Schweine müssen bei der British Pig Association oder einem Schweinezüchterverband, der ein Herdbuch für „Pedigree Welsh Pig“ führt, gemeldet sein. Jedes Tier wird durch individuelle Ohrentätowierung gekennzeichnet, die die Authentizität und die sichere Rückverfolgbarkeit der Tiere gewährleistet.

Futter

Die Schweine für „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ werden nach einem traditionellen Futterregime gefüttert. Sie erhalten Futter mit einem niedrigen Eiweißgehalt; wobei nach dem Absetzen der Eiweißgehalt des gekauften Futters 20 % nicht übersteigen darf. Der niedrige Eiweißgehalt bei der traditionellen Fütterung und das natürlich langsamere Wachstumstempo der Tiere tragen zu einer durchschnittlich niedrigeren täglichen Lebendgewichtszunahme im Vergleich zu modernen Produktionssystemen bei. Die Neigung der Rasse zur höheren Fettablagerung trägt auch dazu bei, dass das Futter weniger effizient in Magerfleisch umgewandelt wird.

Das Futter besteht in der Regel aus einer Kombination von Einzelfuttermitteln, die durch Mischfutter ergänzt wird. Das Einzelfuttermittel wird möglichst im landwirtschaftlichen Betrieb angebaut bzw. — falls machbar — auf den lokalen Märkten beschaffen. Wenn die Tiere in „tyddyn“ (Kleinbetrieben) gehalten werden, wird ihr Futter traditionellerweise oftmals mit Lebensmittelresten ergänzt. Dazu gehören Molke und Abfallmilch aus der Milchwirtschaft, Bierhefe und Brauereiabfälle sowie Brotabfälle, Getreidegrieß und Kornkeks. Das Futter wird auch mit Heu und Grünfutter ergänzt und gelegentlich wird die mittelalterliche Tradition der Eichelmast eingesetzt, bei der die Schweine in den Wäldern nach Eicheln und anderen saisonalen Nüssen und Früchten suchen. Wenn möglich sind Ersatzprodukte für Soja aus der EU zu verwenden, wie Rapsschrot, Ackerbohnen, Sonnenblumenschrot und/oder Erbsen. Synthetische Zusatzstoffe und Wachstumsförderer sind nicht zugelassen.

Umwelt

„Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ stammt von „Pedigree Welsh“-Schweinen, die nach den Praktiken der traditionellen extensiven Tierhaltung in einem natürlichen Haltungsumfeld aufgezogen werden, das ein natürliches Wachstumstempo und minimalen Stress gewährleistet.

„Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ stammt von widerstandsfähigen Schweinen, die in extensiver Freiland- oder Stallhaltung aufgezogen werden. Sämtliche Zuchtsysteme müssen einen hohen Tierschutzstandard einhalten („RSPCA Freedom Food standard“ oder gleichwertige Systeme). Außerdem muss jeder Betrieb den „Code of Recommendation for the Welfare of Livestock: Pigs“ (Tierschutzempfehlungen für Schweine) bzw. gleichwertigen Regelungen nachkommen.

Extensive Freilandhaltung — Die Schweine müssen bei einer Besatzdichte von maximal 30 Säuen/Hektar und auf einer Koppelfläche von mindestens 40 Quadratmetern je Mastschwein (zwischen Absetzen und Ausmast) gehalten werden.

Extensive Stallhaltung — Die Säue müssen in mit Stroh eingestreuten Laufställen mit einer Mindestfläche von 3,5 Quadratmetern je Sau und 1,54 Quadratmeter je Mastschwein gehalten werden. Die Haltung auf Vollspaltenböden ist nicht zugelassen.

Schweinehaltung

Alle für die Erzeugung von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ bestimmten Schweine müssen nach den traditionellen Schweinehaltungsmethoden gezüchtet werden:

- Mindestabsetzalter: 6–8 Wochen.
- Moderne Methoden der intensiven Tierhaltung wie das Abkneifen der Zähne, Nasenringe, Kupieren der Schwänze sind ausschließlich auf tierärztlichen Rat zugelassen und nicht als routinemäßige Behandlung anzusehen.
- Das Kastrieren ist ausschließlich auf tierärztlichen Rat und bei schweren Schweinen zugelassen, die für traditionelle Erzeugnisse bestimmt sind.
- Der Einsatz vom Kastenstand während der Trächtigkeit und zum Abferkeln ist verboten.

Transport

Die Tierbeförderungssysteme für „Traditionally Reared Pedigree Welsh“ Schweine sind so konzipiert, dass sie den Tieren kein unnötiges Leiden oder Unbehagen verursachen. Die Tiere müssen auf direktem Wege vom Betrieb zum Schlachthof transportiert werden und dürfen nicht zusammen mit Schweinen aus anderen Betrieben befördert werden. Die Transport- und Abfertigungszeit muss auf ein Minimum beschränkt werden und die Schweine sind an dem nächstliegenden Schlachthof zu schlachten, um die Stressbelastung möglichst gering zu halten.

Mindestraumangebot für Schweine beim Transport:

Lebendgewicht (kg)	Ladedichte (kg/m ²)	Raumangebot (m ² /Schwein)
10	137	0,05
30	200	0,15
35	218	0,16

Lebendgewicht (kg)	Ladedichte (kg/m ²)	Raumangebot (m ² /Schwein)
40	222	0,18
100	235	0,43
110	245	0,45
Säue	316	0,79

Schlachtung/Metzgerei

„Pedigree Welsh“-Schweine, die für die Erzeugung von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ bestimmt sind, werden möglichst in der Nähe des Haltungsbetriebs, vorzugsweise in kleinen Schlachthöfen geschlachtet, und die Tiere dürfen vor der Schlachtung keinem unnötigen Leiden oder Unbehagen ausgesetzt werden. Die Betäubungs-/Schlachtgeräte müssen so konstruiert sein und gewartet werden, dass eine schnelle und wirksame Betäubung oder Schlachtung gewährleistet ist.

Die Schlachtkörper von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ müssen vor der Zerlegung mindestens 2 Tage lang (aber vorzugsweise noch länger) in einem gekühlten Lager bei einer Temperatur unter 4 °C abhängen.

Die natürlichen Abweichungen, die sich aus den verschiedenen Zuchtlinien und den unterschiedlichen Ausmastmethoden der Erzeuger ergeben, können zu Unterschieden bei der Zusammensetzung des Schlachtkörpers und der Rückenspeckdicke führen. Diese natürlichen Abweichungen erfordern traditionelle Metzgerfähigkeiten und eine sachkundige Zerlegung bei der Verarbeitung des Schlachtkörpers. Die Schlachtkörper von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ werden mit traditionellen Methoden geschlachtet, einschließlich der Zerkleinerung am Haken und des traditionellen Blockschneidens.

Aufgrund der Verringerung der Stressbelastung für die Tiere durch die Einhaltung der hohen Tierschutzstandards während der extensiven Haltung, des Transports und vor der Schlachtung sowie der ruhigen Natur der Tiere und der Tatsache, dass keine bekannten genetischen Veranlagungen zu Stress (wie zum Beispiel Porcines Stresssyndrom — PSS) vorliegen, wird nur in wenigen Fällen über die Bildung von PSE- (blass, weich, wässrig) oder DFD-Fleisch (dunkel, fest, trocken) berichtet. Das ist auch an der zarten Verzehrrqualität von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ erkennbar.

4.3. Beschreibung der wichtigsten Faktoren, die den traditionellen Charakter des Erzeugnisses ausmachen (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)

Der besondere Charakter von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ ist an seinen Verzehrrqualitäten erkennbar, die sich aus zwei wesentlichen Elementen ergeben:

- Die lange Geschichte der „Pedigree Welsh“-Rasse und die sorgfältige selektive Zucht auf diese besonderen Schlachtkörper und besonderen Fleischqualitäten und Verzehrrmerkmale.
- Die traditionelle Zuchtmethode

Das „Pedigree Welsh“-Schwein nimmt unter den einheimischen britischen Schweinerassen eine einzigartige Stellung ein, weil es eine der drei wichtigsten Rassen ist, auf denen die moderne Schweinefleischindustrie aufgebaut wurde. Die Fleischigkeit des Schlachtkörpers weist die Merkmale der fortschrittlicheren Rassenschweine wie Large White oder Landrace auf, während der Geschmack der traditionellen, weniger veredelten einheimischen Rassen wie Berkshire, Tamworth und Gloucester Old Spot beibehalten wird. Diese spezifischen Merkmale ergeben sich aus der sorgfältigen selektiven Zucht des vergangenen Jahrhunderts. Während sich die Merkmale des Schlachtkörpers, wie zum Beispiel die gut entwickelten Schinken, verbessert haben, behält die Rasse ihre traditionellen phenotypischen und genotypischen Eigenschaften wie das natürlich langsamere Wachstumstempo und die Neigung zur höheren Fettablagerung. Diese Merkmale sowie die traditionelle extensive Tierhaltung führen zu einem hellen und zarten Fleisch mit hohem Kalorienwert, das nach dem Garen saftig bleibt.

Im Vergleich zu modernen gekreuzten Schweinerassen oder herkömmlich gezüchteten kommerziellen Hybridrassen weist das „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ folgende Merkmale auf:

- weniger entwickelte (helle) Muskelfarbe;
- erhöhte Zartheit;
- feinerer Schweinefleischgeschmack;
- größere Rückenspeckdicke;

- höherer allgemeiner Fettgehalt;
- höherer Kalorienwert;
- saftig nach dem Garen.

Aus dem Vergleich des Wachstumstempos ist ersichtlich, dass ein „Pedigree Welsh“-Schwein mindestens 154 Tage bis zur Schlachtreife braucht, während intensiv gezüchteten Schweine dafür nur 126 Tage benötigen. Dieses langsamere Wachstum ist auf das langsamere natürliche Wachstum der Tiere sowie auf den niedrigeren Eiweißgehalt des Futters und auf die traditionelle extensive Erzeugungsmethode zurückzuführen. Die helle Fleischfarbe ist auf die weniger entwickelte Muskelfarbe und auf die erhöhte Zartheit zurückzuführen; der feinere Schweinefleischgeschmack ist diesem langsameren Wachstum zu verdanken.

Als Folge der natürlichen Neigung der Tiere zur Fettablagerung und der weniger effizienten Umwandlung des Futters in Magerfleisch hat der Schlachtkörper einen höheren Fettgehalt als bei modernen herkömmlichen Schweinerassen. „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ hat eine Rückenspeckdicke über 10 mm im Vergleich zu kommerziellen Schweinefleisch, dessen Zielwert 8 mm beträgt. Bei höheren Gewichtsklassen ist die Rückenspeckdicke für „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ oftmals höher als 14 mm. Neben der höheren Rückenspeckdicke enthält der Schlachtkörper insgesamt mehr Fett und hat demzufolge einen durchschnittlichen Kalorienwert über 300 kcal/100g, während das Fleisch von kommerziell aufgezogenen Schweinen einen durchschnittlichen Wert unter 200kcal/100g aufweist. Wegen dieses höheren Fettgehalts bleibt das Fleisch nach dem Garen saftiger.

„Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ weist bestimmte Unterschiede im Vergleich zu Schweinen anderer, weniger veredelter einheimischer Rassen auf:

- kleinere Rückenspeckdicke;
- bessere Einstufung in den schwereren Gewichtsklassen;
- gut entwickelte Schinken;
- breitere Rückenmuskeln;
- längere Lenden;
- hohe Schlachtausbeute.

Bei Fleischschweinen haben traditionelle, weniger veredelte Rassen eine durchschnittliche Rückenspeckdicke über 14 mm im Vergleich zu „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ mit einem Mindestwert von 10 mm. In höheren Gewichtsklassen der weniger veredelten einheimischen Rassen würde die Rückenspeckdicke 20 mm überschreiten und oftmals 30 mm erreichen, während „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ bei schweren Schweinen mit einer Rückenspeckdicke von mindestens 14 mm eine gute Einstufung erzielt.

Durch die selektive Zucht der Rasse „Pedigree Welsh“ im vergangenen Jahrhundert hat sich ein Schlachtkörper herausgebildet, der größere Rückenmuskeln, längere Lenden, gut entwickelte Schinken, eine Schlachtausbeute und bessere Einstufung in höheren Gewichtsklassen im Vergleich zu weniger veredelten einheimischen Rassen hat. Die Merkmale tragen gemeinsam dazu bei, dass „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ historisch als ein für Fleischereien idealer Schlachtkörper anerkannt wurde.

Die spezifischen Merkmale von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ werden durch umfangreiche historische Daten belegt und wurden im Rahmen einer Prüfung der Zusammensetzung und organoleptischen Eigenschaften analysiert. Die Untersuchung hat objektiv bewiesen, dass „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ sowohl bei der Abstammung als auch bei Qualität und Geschmack einen Unterschied aufweist.

Die lange Geschichte der Rasse „Pedigree Welsh“

Die Schweinrasse hat einen historischen Bezug zu Wales und wird in der mittelalterlichen walisischen Literatur erwähnt. Das Mabinogion aus dem 11. Jahrhundert erzählt von „kleinen Tieren, deren Fleisch besser als Rindfleisch ist. Sie sind klein und haben verschiedene Namen. Sie werden moch genannt.“ Nach der Legende wurden diese Kreaturen (die Schweine) von Arawn, dem König von Annwn (König der Unterwelt) in die moderne Welt gebracht. Die walisische Artuslegende erzählt auch vom verzauberten Wildschwein „Twrch Trwyth“ sowie von „Ysgithrwy Benbaedd“ (Weißhauer der oberste Eber) und von der weissagenden weißen Sau „Hen Wen“.

Es gibt wenige Aufzeichnungen über die intensive gewerbliche Schweinehaltung in Wales, da die Schweine in erster Linie im Stall bzw. saisonal im Freien gehalten wurden. Die Haltung von „Pedigree Welsh“-Schweinen ist Teil des Erbes und der Tradition der Tierzucht in „tyddyn“ (Kleinbetrieben) und der walisischen bäuerlichen Tradition. Die Schweinehaltung war in kleinerem Umfang auch in den industrialisierten Städten präsent, wo die „twlc mochyn“ (Schweineställe) einen gewöhnlichen Platz in den Gärten der Reihenhäuser hatten. Die Schweineställe mit Kragsteinbogen waren auch eine typische Form der einheimischen walisischen Architektur, insbesondere im südlichen Teil des Landes.

Wales ist ein Land der Weiden, in dem Lammhaltung und Milcherzeugung immer eine vorherrschende Stellung einnahmen. Die traditionellen Kleinbetriebe verkauften ihre Schafe und Rinder auf dem Markt, wo sie höhere Preise erzielen konnten. So behielten sie die Schweine für sich, was zur Folge hatte, dass Schweinefleisch das wichtigste Fleisch für den Eigenverbrauch in ländlichen Gebieten wurde. Die Schweine wurden traditionell im Sommer und Herbst aufgezogen, um im Winter auf dem Hof geschlachtet zu werden. In jedem ländlichen Gebiet gab es einen fahrenden Schlachter, der die Schweine in entsprechend eingerichteten Räumen in Scheunen, Nebengebäuden oder im Freien schlachtete und zerlegte. Die Jahresschlachtung war ein gesellschaftliches Ereignis, an dem alle Familienmitglieder teilnahmen. Aus „plwc“ (Herz, Leber und Lunge) wurden Frischgerichte, wie zum Beispiel *Faggots* zubereitet, der Kopf wurde zu Presskopf verarbeitet, die Därme wurden gereinigt und zur Zubereitung frischer Wurst verwendet, das frische Fleisch wurde vor Ort verteilt, die Seiten und Schinken wurden gepökelt und für das nächste Jahr konserviert.

Der Ursprung der Rasse „Pedigree Welsh“ kann, soweit die Register zurückreichen, bis zu einer einheimischen weißen Hängeohr-Rassen aus Wales zurückverfolgt werden. Die Rasse hat einen wichtigen Beitrag zur modernen Landwirtschaft geleistet, weil sie eine der drei Rassen ist, auf denen die moderne Schweinezucht mit Hybridrassen aufgebaut wurde. Mit der Intensivierung der Tierhaltung nahm jedoch die Nachfrage nach magerem Schweinefleisch und Baconschwein zu, wobei der Geschmack an Bedeutung verlor. Die großen Zuchtbetriebe, die den Markt beherrschten, bevorzugten andere Rassen als „Pedigree Welsh“, was einen dramatischen Rückgang der Anzahl der gezüchteten Schweine zur Folge hatte. Im Jahr 2002 waren insgesamt nur 82 „Pedigree Welsh“-Schweine im Herdbuch registriert. 2005 wurde die Rasse zur gefährdeten Art erklärt und wird seitdem vom Rare Breeds Survival Trust als seltene Rasse eingestuft.

Die traditionelle Zuchtmethode

Die lange Geschichte der Rasse und ihre natürlichen Merkmale sowie die traditionelle Zuchtmethode garantieren den besonderen unverkennbaren und einzigartigen Charakter des „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“. Die Hauptelemente der traditionellen Zuchtmethode sind folgende:

Natürliches Wachstumstempo

Eine grundlegende Priorität beim „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ ist, dass die Schweine ein natürliches Wachstumstempo von mindestens 154 Tagen bis zur Schlachtreife haben. Dies wird durch ein eiweißarmes Futter (weniger als 20 % nach dem Absetzen) erreicht, das möglichst von den lokalen Märkten bezogen wird. Als Futter kommen Einzelfuttermittel oder Mischfutter in Betracht, die durch alternative Futtermittel, Lebensmittelreste und Grünfutter ergänzt werden können. Synthetische Zusatzstoffe und Wachstumsförderer sind nicht zugelassen.

Extensive Tierhaltung

Die Schweine für „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ können in Freiland- oder in Stallhaltung aufgezogen werden; Voraussetzung ist ein natürliches Haltungsumfeld, das einem hohen Tierschutzstandard entspricht („RSPCA Freedom Food standard“ oder gleichwertige Systeme). Die Bestandsdichte der Freiland- oder Stallhaltung muss sicherstellen, dass die Schweine nach ihrem natürlichen Verhalten leben können, und bei Stallhaltung müssen die Tiere in eingestreuten Laufställen und nicht auf Vollspaltenböden gehalten werden. Intensive Schweinehaltungsmethoden wie das Absetzen nach 4 Wochen, der Einsatz vom Kastenstand während der Trächtigkeit und zum Abferkeln, das Abkneifen der Zähne, Nasenringe, Kupieren der Schwänze und das chirurgische Kastrieren dürfen nicht als routinemäßige Behandlung eingesetzt werden und sind ausschließlich auf tierärztlichen Rat zugelassen. Das Kastrieren von schweren Schweinen, die für traditionelle Erzeugnisse bestimmt sind, ist auf tierärztlichen Rat zugelassen.

Reduzierung von Stress

Die traditionelle Zuchtmethode soll die Stressbelastung während der gesamten Lebensdauer der Tiere verringern. Die Schweine von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ werden möglichst in der Nähe des Haltungsbetriebes, vorzugsweise in kleinen Schlachthöfen geschlachtet. Die Transport- und Abfertigungszeit ist auf ein Minimum beschränkt, damit die Tiere vor der Schlachtung keinem unnötigen Leiden oder Unbehagen ausgesetzt sind. Die Tiere werden auf direktem Wege vom Betrieb zum Schlachthof transportiert und dürfen nicht zusammen mit Schweinen aus anderen Betrieben befördert werden.

Traditionelle Verarbeitungspraktiken

Die Schlachtkörper von „Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork“ müssen mindestens 2 Tage lang abhängen, um zu reifen; durch diesen Reifungsprozess entwickelt sich der Geschmack und wird das Fleisch zart. Der Schlachtkörper wird nach traditionellen Techniken durch die Verarbeiter zerlegt, die Erfahrungen mit der Bearbeitung von traditionellen Erzeugnissen haben.

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung der Mitteilung der Kommission im Rahmen der Durchführung der Richtlinie 2009/142/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Gasverbrauchseinrichtungen (kodifizierte Fassung)

(Veröffentlichung der Titel und der Bezugsdaten der harmonisierten Normen im Sinne)

(Amtsblatt der Europäischen Union C 349 vom 22. Dezember 2010)

(2016/C 382/07)

Auf Seite 10:

Anstatt:

„ENO ⁽¹⁾	Referenz und Titel der Norm (and referenz document)	Referenz der ersetzen Norm	Datum der Beendigung der Annahme der Konformitätsvermutung für die ersetzte Norm Anmerkung 1
CEN	EN 521:2006 Festlegungen für Flüssiggasgeräte — Tragbare, mit Dampfdruck betriebene Flüssiggasgeräte	EN 521:1998 Anmerkung 2.1	Datum abgelaufen (31.8.2006)“

muss es heißen:

„ENO ⁽¹⁾	Referenz und Titel der Norm (and referenz document)	Referenz der ersetzten Norm	Datum der Beendigung der Annahme der Konformitätsvermutung für die ersetzte Norm Anmerkung 1
CEN	EN 521:2006 Festlegungen für Flüssiggasgeräte — Tragbare, mit Dampfdruck betriebene Flüssiggasgeräte	EN 521:1998 Anmerkung 2.1	Datum abgelaufen (31.8.2006)

Achtung (1): Die veröffentlichte Norm gilt nicht für tragbare flache Gaskocher (2).

(1) Im Einklang mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/2414 der Kommission vom 17. Dezember 2015 über die mit einer Einschränkung zu versehender Veröffentlichung der Nummer der harmonisierten Norm EN 521:2006 ‚Festlegungen für Flüssiggasgeräte — Tragbare, mit Dampfdruck betriebene Flüssiggasgeräte‘ gemäß der Richtlinie 2009/142/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. L 333 vom 19.12.2015, S. 120).

(2) Flache Gaskocher bestehen aus einer Brennerbaugruppe, die auf einem waagrechten Korpus sitzt, der neben dem Brenner auch eine eingebaute Aufnahme für eine Gaskartusche besitzt.“

