

Amtsblatt der Europäischen Union

L 320



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

26. November 2016

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2016/2071 der Kommission vom 22. September 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen⁽¹⁾** 1
- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission vom 22. September 2016 über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen⁽¹⁾** 5
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2016/2073 der Kommission vom 23. November 2016 über die Erstattung der vom Haushaltsjahr 2016 übertragenen Mittel gemäß Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 des Europäischen Parlaments und der Rates** 25
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2016/2074 der Kommission vom 25. November 2016 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 37/2010 in Bezug auf den Stoff Aluminiumsalicylat, basisch⁽¹⁾** 29
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2016/2075 der Kommission vom 25. November 2016 über die Zuweisung zusätzlicher Tage auf See in den ICES-Divisionen VIIIc und IXa mit Ausnahme des Golfs von Cádiz an Spanien** 32
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2076 der Kommission vom 25. November 2016 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der für bestimmtes Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise 34

⁽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 fatter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

BESCHLÜSSE

- ★ Beschluss (EU) 2016/2077 des Rates vom 17. Oktober 2016 über den im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der SOLAS-Regel II-1, der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, der SOLAS-Regel II-1/3-12 sowie des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des Codes für Brandsicherheitssysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertretenden Standpunkt 36
 - ★ Beschluss (EU) 2016/2078 der Kommission vom 4. Juli 2016 über die Maßnahmen SA.41617-2015/C (ex SA.33584-2013/C (ex 2011/NN)), der Niederlande in Bezug auf den Profifußballverein NEC in Nimwegen (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 4048)⁽¹⁾ 40
-

Berichtigungen

- ★ Berichtigung des Beschlusses (EU) 2016/1970 des Rates vom 29. September 2016 über die Unterzeichnung des Partnerschaftsabkommens über die Beziehungen und die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Neuseeland andererseits im Namen der Europäischen Union und über die vorläufige Anwendung dieses Abkommens (ABl. L 304 vom 11.11.2016) 52

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2016/2071 DER KOMMISSION

vom 22. September 2016

zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Methoden für die Überwachung von Kohlendioxidemissionen und der Vorschriften für die Überwachung anderer relevanter Informationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) aus dem Seeverkehr kostenwirksam zu reduzieren, enthält die Verordnung (EU) 2015/757 Vorschriften für die genaue Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen und anderen relevanten Informationen von Schiffen, die in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats ankommen, sich dort aufhalten oder diesen verlassen.
- (2) Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Methoden zur Überwachung von CO₂-Emissionen anhand des Kraftstoffverbrauchs. Anhang II der Verordnung (EU) 2015/757 enthält die Vorschriften für die „Überwachung anderer relevanter Informationen“.
- (3) Gemäß Anhang I Teil A der Verordnung (EU) 2015/757 sollten die CO₂-Emissionen durch Multiplikation des Emissionsfaktors und des Kraftstoffverbrauchs berechnet werden, wobei Letzterer anhand der in Teil B des Anhangs enthaltenen Überwachungsmethoden A (Bunkerlieferbescheinigungen und regelmäßige Kontrollen des Füllstands der Kraftstofftanks), B (Überwachung der Bunkerkraftstofftanks an Bord) und C (Durchflussmesser für einzubeziehende Verbrennungsprozesse) bestimmt wird. Die IMO-Entschließung ⁽²⁾ über Richtlinien für die Methode zur Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Kennwerts (EEDI) für Schiffsneubauten enthält eine Reihe von Standardwerten für Emissionsfaktoren für an Bord von Schiffen verwendete Standardkraftstoffe. Diese Standardwerte können zur Berechnung der CO₂-Emissionen aus der Schifffahrt herangezogen werden. Die Anwendung dieser Standardwerte durch Schiffe bei der Überwachung ihrer CO₂-Emissionen und der Berichterstattung darüber gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2015/757 stellt sowohl einen schlanken Regulierungsansatz als auch eine harmonisierte Durchführung sicher.
- (4) Die Überwachungsmethoden A, B und C sehen bei der Bestimmung der gebunkerten Kraftstoffmenge oder der in den Tanks verbliebenen Kraftstoffmenge die Umwandlung von Volumen in Masse anhand der realen Dichtewerte vor. Gemäß Anhang I Teil B Abschnitt 2 Absatz 5 Buchstabe c können Unternehmen, die die Überwachungsmethode B anwenden, die reale Dichte anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte bestimmen, sofern die Werte vorliegen. Durch die Ausdehnung dieser

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

Möglichkeit auf Unternehmen, die die Überwachungsmethoden A und C anwenden, wäre eine harmonisierte Anwendung dieser drei Überwachungsmethoden im Einklang mit der ISO-Norm 3675:1998 ⁽¹⁾ sichergestellt. Darüber hinaus würde dies dem Vorgehen in der Industrie völlig entsprechen und die Vergleichbarkeit des nach den drei genannten Methoden überwachten Kraftstoffverbrauchs vergrößern.

- (5) Der Grundsatz „von Liegeplatz zu Liegeplatz“ würde mehr Klarheit schaffen und ein harmonisiertes Konzept für den genauen Start- und Endpunkt von Fahrten bieten. Dies würde die in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Parameter, anhand deren die auf See verbrachte Zeit und die zurückgelegte Strecke überwacht werden, präzisieren und dem Vorgehen in der Industrie entsprechen.
- (6) Die IMO-Richtlinien für die freiwillige Verwendung des Energie-Effizienz-Betriebs-Indikators (EEOI) für Schiffe ⁽²⁾ und die CEN-Norm EN 16258:2012 ⁽³⁾ bieten Ro-Ro-Schiffen die Möglichkeit, die beförderte Fracht auf der Grundlage der realen Masse der Fracht zu überwachen und zu melden. Die Aufnahme dieses Parameters zusätzlich zu den in Anhang II Teil A Abschnitt 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2015/757 genannten würde das Vorgehen in der Industrie besser widerspiegeln und so die Überwachung vereinfachen.
- (7) Im Einklang mit der gängigen Praxis der Kommission, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, wurde unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) eine Monitoring-Untergruppe für die Überwachung, Berichtserstattung und Prüfung im Seeverkehr (Monitoring-Untergruppe für MRV im Seeverkehr) eingesetzt, die aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und der Zivilgesellschaft bestand. Die Untergruppe ermittelte eine Reihe von internationalen und europäischen Normen und internationalen Vorschriften sowie wissenschaftliche und technische Entwicklungen und empfahl, diese in die vorliegende Verordnung einzubeziehen. Der Entwurf der Empfehlungen der Untergruppe zu diesen Aspekten wurde am 28. Juni 2016 von der ESSF-Vollversammlung angenommen.
- (8) Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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 22. September 2016

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ISO 3675:1998 Rohöl und Mineralölerzeugnisse — Bestimmung der Dichte im Labor — Aräometer-Verfahren.

⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

⁽³⁾ Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr).

ANHANG

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2015/757 werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Teil A erhält folgende Fassung:

„A. BERECHNUNG DER CO₂-EMISSIONEN (ARTIKEL 9)

Die Schifffahrtsunternehmen berechnen die CO₂-Emissionen anhand nachstehender Formel:

Kraftstoffverbrauch × Emissionsfaktor

Der Kraftstoffverbrauch umfasst den von den Hauptmaschinen, Hilfsmotoren, Gasturbinen, Kesseln und Inertgasgeneratoren verbrauchten Kraftstoff.

Der Kraftstoffverbrauch am Liegeplatz im Hafen wird gesondert berechnet.

Für die an Bord verwendeten Kraftstoffe werden die folgenden Standardwerte für die Emissionsfaktoren verwendet:

Art des Kraftstoffs	Bezugsgrundlage	Emissionsfaktor (t-CO ₂ /t-Kraftstoff)
1. Diesel/Gasöl	ISO-8217-Kategorien DMX bis DMB	3,206
2. Leichtes Heizöl	ISO-8217-Kategorien RMA bis RMD	3,151
3. Schweres Heizöl	ISO-8217-Kategorien RME bis RMK	3,114
4. Flüssiggas	Propan	3,000
	Butan	3,030
5. Flüssigerdgas		2,750
6. Methanol		1,375
7. Ethanol		1,913

Für Biokraftstoffe, alternative nichtfossile Kraftstoffe und andere Kraftstoffe, für die keine Standardwerte angegeben sind, sind geeignete Emissionsfaktoren zu verwenden.“

b) Teil B wird wie folgt geändert:

i) Abschnitt 1 Absatz 5 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,“

ii) in Abschnitt 1 Absatz 5 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.“;

iii) Abschnitt 3 Absatz 4 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) anhand der vom Kraftstofflieferanten beim Bunkern gemessenen und auf der Rechnung oder der Bunkerlieferbescheinigung verzeichneten Dichte,“;

iv) in Abschnitt 3 Absatz 4 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) anhand der bei einer Prüfanalyse in einem akkreditierten Kraftstoffprüflabor gemessenen Dichte, sofern die Werte vorliegen.“.

(2) Teil A Absatz 1 von Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Datum und die Uhrzeit des Ablegens vom Liegeplatz und des Anlegens am Liegeplatz sind als mittlere Greenwich-Zeit (GMT/UTC) anzugeben.“

b) in Buchstabe b erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Die zurückgelegte Strecke wird vom Liegeplatz im Auslaufhafen bis zum Liegeplatz im Anlaufhafen bestimmt und in Seemeilen angegeben.“

c) Buchstabe e Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei Ro-Ro-Schiffen wird die beförderte Ladung als Masse der Ladung an Bord definiert, die als reale Masse oder als die Anzahl von Frachteinheiten (Lastkraftwagen, Personenkraftwagen usw.) oder als belegte Spurmeter multipliziert mit den Standardwerten für ihr Gewicht bestimmt wird.“

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2016/2072 DER KOMMISSION**vom 22. September 2016****über die Prüftätigkeiten und die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 15 Absatz 5 und Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 erlässt die Kommission delegierte Rechtsakte, um die Vorschriften für Prüftätigkeiten und die Methoden für die Akkreditierung von Prüfstellen weiter zu präzisieren. Da diese Tätigkeiten und Methoden eng miteinander verbunden sind, werden dieser Verordnung beide Rechtsgrundlagen zugrunde gelegt.
- (2) Die Durchführung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2015/757 setzt ein umfassendes Regelwerk voraus, damit sichergestellt ist, dass die im Einklang mit der genannten Verordnung aufgestellten Monitoringkonzepte und Emissionsberichte in harmonisierter Weise von Prüfstellen bewertet und geprüft werden, die über die technische Kompetenz verfügen, die ihnen übertragenen Aufgaben unabhängig und unparteiisch wahrzunehmen.
- (3) Bei der Durchführung von Artikel 16 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 muss die Synergie zwischen dem umfassenden, mit der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ geschaffenen Rahmen für die Akkreditierung und den besonderen Merkmalen der Prüf- und Akkreditierungstätigkeiten auf dem Gebiet der CO₂-Emissionen aus dem Schifffahrtssektor gewährleistet sein. Im Einklang mit Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 ist die Verordnung (EG) Nr. 765/2008 auf die Aspekte der Akkreditierung von Prüfstellen anwendbar, die in der Verordnung (EU) 2015/757 nicht behandelt werden.
- (4) Um sicherzustellen, dass die gemeldeten Daten robust und zuverlässig sind, muss die Prüfung von unabhängigen, kompetenten Prüfstellen durchgeführt werden. Das Prüf- und Akkreditierungssystem sollte vermeiden, dass Verfahren und Einrichtungen, die bereits im Rahmen anderer Rechtsinstrumente der Europäischen Union geschaffen wurden, unnötig verdoppelt werden, da dies für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsbeteiligten mit einem höheren Aufwand verbunden wäre. Deshalb sollte auf bewährte Verfahren zurückgegriffen werden, die sich zum einen aus der Anwendung der harmonisierten Normen, die das Europäische Komitee für Normung auf der Grundlage eines von der Kommission gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ erteilten Auftrags angenommen hat (wie die Norm betreffend allgemeine Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung und die Norm betreffend allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden), und zum anderen aus der Unterlage EA-6/03 und anderen technischen Unterlagen der Europäischen Organisation für die Zusammenarbeit im Bereich der Akkreditierung (European Cooperation for Accreditation) ergeben.
- (5) In den harmonisierten Vorschriften für die Bewertung von Monitoringkonzepten, die Prüfung von Emissionsberichten und die Ausstellung von Konformitätsbescheinigungen durch Prüfstellen sollten die Verantwortlichkeiten und Tätigkeiten der Prüfstellen eindeutig festgelegt sein.

⁽¹⁾ ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

⁽³⁾ Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.7.1998, S. 37).

- (6) Bei der Bewertung eines Monitoringkonzepts sollten die Prüfstellen eine Reihe von Prüftätigkeiten in Bezug auf die Vollständigkeit, die Relevanz und die Konformität der von dem betreffenden Schifffahrtsunternehmen übermittelten Angaben zum Überwachungs- und Berichterstattungsverfahren des Schiffs durchführen, damit festgestellt werden kann, ob das Konzept mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar ist.
- (7) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission ⁽¹⁾ können Schifffahrtsunternehmen bei der Vorlage des Monitoringkonzepts für das Schiff auf Angaben zu bereits bestehenden Verfahren und Kontrollen des Schiffs verweisen, die unter harmonisierte Normen für Qualitäts-, Umwelt- und Energiemanagement (wie EN ISO 9001:2015, EN ISO 14001:2015, EN ISO 50001:2011), unter den Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation des sicheren Schiffsbetriebs (ISM-Code) ⁽²⁾ oder unter den Plan für das Energieeffizienz-Management von Schiffen (SEEMP) ⁽³⁾ fallen. Für ein optimiertes Vorgehen sollten die Prüfstellen diese insoweit berücksichtigen, als sie für die Überwachung und Berichterstattung von Daten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der vorliegenden Verordnung von Belang sind.
- (8) Die Bereitstellung von Unterlagen und der Austausch sachdienlicher Informationen zwischen den Schifffahrtsunternehmen und den Prüfstellen sind für alle Aspekte des Prüfverfahrens wesentlich, besonders aber für die Bewertung des Monitoringkonzepts, die Durchführung der Risikobewertung und die Prüfung des Emissionsberichts. Harmonisierte Anforderungen sind erforderlich, um zu regeln, welche Informationen und Unterlagen der Prüfstelle vor Beginn der Prüfung oder in anderen Stadien der Prüfung zur Verfügung gestellt werden müssen.
- (9) Im Einklang mit Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2015/757 sollte die Prüfstelle bei der Prüfung des Emissionsberichts nach einem risikobasierten Konzept vorgehen. Ein entscheidender Teil des Prüfverfahrens besteht darin zu analysieren, ob bei den gemeldeten Daten mit möglichen wesentlichen Falschangaben zu rechnen ist, und hiernach entscheidet sich, wie die Prüfstelle ihre Tätigkeiten durchführen sollte.
- (10) Jeder Bestandteil des Verfahrens zur Prüfung von Emissionsberichten, einschließlich Standortbesuche, hängt somit eng mit dem Ergebnis der Risikoanalyse in Bezug auf Falschangaben zusammen. Die Prüfstelle sollte verpflichtet sein, je nach den Feststellungen und Informationen, die sich im Verlauf der Prüfung ergeben haben, eine oder mehrere Prüftätigkeiten anzupassen, um den Anforderungen an die Erzielung hinreichender Sicherheit zu genügen.
- (11) Um gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2015/757 die Kohärenz und Vergleichbarkeit der überwachten Daten in der Zeitreihe zu gewährleisten, sollte die Prüfstelle bei der Prüfung des Emissionsberichts eines Schiffs dessen als zufriedenstellend bewertetes Monitoringkonzept als Ausgangspunkt zugrunde legen. Die Prüfstelle sollte bewerten, ob das Konzept und die erforderlichen Verfahren korrekt umgesetzt wurden. Sie setzt das Schifffahrtsunternehmen über etwa von ihr festgestellte Nichtkonformitäten oder Falschangaben in Kenntnis. Die Prüfstelle meldet die nicht berichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten, die zu wesentlichen Fehlern führen, in einem Prüfbericht, in dem sie erklärt, dass der Emissionsbericht nicht mit der Verordnung (EU) 2015/757 und der vorliegenden Verordnung vereinbar ist.
- (12) Sämtliche Tätigkeiten im Rahmen des Verfahrens zur Prüfung des Emissionsberichts sind miteinander verbunden und sollten mit der Ausstellung eines Prüfberichts abgeschlossen werden, der einen Vermerk mit dem Prüfergebnis enthält. Der Grad an Sicherheit sollte davon abhängen, wie ausführlich und detailliert die Prüftätigkeiten waren und wie der Prüfvermerk formuliert ist. Harmonisierte Anforderungen an die Durchführung der Prüftätigkeiten und an die Prüfberichte würden sicherstellen, dass alle Prüfstellen denselben Vorgaben folgen.
- (13) Die Prüftätigkeiten, also die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten, sollten von kompetenten Prüfstellen und kompetentem Personal ausgeführt werden. Um zu gewährleisten, dass das beteiligte Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt, sollten die Prüfstellen interne Verfahren einführen und regelmäßig verbessern. Die Kriterien zur Feststellung der Kompetenz einer Prüfstelle sollten in allen Mitgliedstaaten gleich, nachprüfbar, objektiv und transparent sein.
- (14) Im Bemühen um eine hohe Qualität der Prüftätigkeiten sollten harmonisierte Vorschriften dafür erstellt werden, wie ermittelt wird, ob eine Prüfstelle die Anforderungen an Kompetenz, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit erfüllt und somit qualifiziert ist, die verlangten Tätigkeiten auszuführen.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 der Kommission vom 4. November 2016 über Vorlagen für Monitoringkonzepte, Emissionsberichte und Konformitätsbescheinigungen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 1).

⁽²⁾ Mit der EntschlieÙung A.741 (18) der internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) angenommen.

⁽³⁾ Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.

- (15) Für die Akkreditierung von Rechtspersonen ist ein übergeordneter Rechtsrahmen erforderlich, damit gewährleistet ist, dass die Prüfstellen über die nötige fachliche Kompetenz verfügen, um die ihnen übertragenen Aufgaben unabhängig, unparteiisch sowie im Einklang mit den in der Verordnung (EU) 2015/757, der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen und Grundsätzen durchzuführen.
- (16) Gemäß Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 sollten die Artikel 4 bis 12 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 auf allgemeine Grundsätze für und Anforderungen an nationale Akkreditierungsstellen anwendbar sein.
- (17) Im Einklang mit der gängigen Praxis der Kommission, bei Vorarbeiten für delegierte Rechtsakte Sachverständige zu konsultieren, wurde unter der Schirmherrschaft des Europäischen Forums für nachhaltige Schifffahrt (European Sustainable Shipping Forum, ESSF) eine MRV-Untergruppe für die Prüfung und Akkreditierung auf dem Gebiet von MRV im Seeverkehr eingesetzt, die aus Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und anderen einschlägigen Einrichtungen, einschließlich der Zivilgesellschaft, bestand. Die Untergruppe empfahl, eine Reihe von Elementen in dieser Verordnung zu behandeln. Die ESSF-Vollversammlung stimmte am 28. Juni 2016 dem Entwurf der entsprechenden Empfehlungen zu —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten. Sie enthält außerdem Anforderungen an Kompetenzen und Verfahren.

Diese Verordnung enthält Vorschriften für die Akkreditierung und die Überwachung von Prüfstellen durch nationale Akkreditierungsstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Prüfstelle die Anforderungen harmonisierter Normen im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt und somit über die erforderlichen Qualifikationen verfügt, um die Prüftätigkeiten gemäß Kapitel II auszuführen;
- (2) „Nichtkonformität“ entweder
 - a) für die Zwecke der Bewertung eines Monitoringkonzepts die Tatsache, dass das Monitoringkonzept den Anforderungen der Artikel 6 und 7 der Verordnung (EU) 2015/757 und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 nicht genügt;
 - b) für die Zwecke der Prüfung von Emissionsberichten die Tatsache, dass die CO₂-Emissionen und anderen relevanten Angaben nicht im Einklang mit der Überwachungsmethode gemeldet werden, die in einem von einer akkreditierten Prüfstelle als zufriedenstellend bewerteten Monitoringkonzept beschrieben ist;
 - c) für die Zwecke der Akkreditierung jede Handlung oder Unterlassung einer Handlung der Prüfstelle, die den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 zuwiderläuft;
- (3) „hinreichende Sicherheit“ einen im Prüfvermerk positiv zum Ausdruck kommenden hohen, jedoch nicht absoluten Grad an Sicherheit, dass der prüfungspflichtige Emissionsbericht keine wesentlichen Falschangaben enthält;
- (4) „Wesentlichkeitsschwelle“ den quantitativen Schwellen- oder Grenzwert, oberhalb dessen die Prüfstelle Falschangaben für sich allein oder zusammen genommen als wesentlich erachtet;
- (5) „inhärentes Risiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht für Falschangaben, die für sich allein oder zusammen genommen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten, bevor die Auswirkungen etwaiger einschlägiger Kontrolltätigkeiten berücksichtigt werden;

- (6) „Kontrollrisiko“ die Anfälligkeit eines Parameters im Emissionsbericht für Falschangaben, die für sich allein oder in Verbindung mit anderen eine wesentliche Falschangabe darstellen könnten und die vom Kontrollsystem nicht rechtzeitig verhindert oder erkannt und berichtigt werden;
- (7) „Entdeckungsrisiko“ das Risiko, dass eine Prüfstelle eine wesentliche Falschangabe nicht entdeckt;
- (8) „Prüfrisiko“ das (vom inhärenten Risiko, Kontrollrisiko und Entdeckungsrisiko abhängige) Risiko, dass die Prüfstelle ein unangemessenes Prüfgutachten abgibt, wenn der Emissionsbericht wesentliche Falschangaben enthält;
- (9) „Falschangabe“ eine Auslassung, Fehlinterpretation oder einen Fehler in den Berichtsdaten, ausgenommen zulässige Unsicherheiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Leitlinien der Kommission;
- (10) „wesentliche Falschangabe“ eine Falschangabe, die nach Einschätzung der Prüfstelle für sich allein oder zusammen mit anderen die Wesentlichkeitsschwelle übersteigt oder sich in anderer Weise auf die gemeldeten Gesamtemissionen oder andere relevante Angaben auswirken könnte;
- (11) „Standort“: für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts oder Prüfung des Emissionsberichts eines Schiffs einen Ort, an dem der Überwachungsprozess festgelegt und verwaltet wird, einschließlich der Orte, an denen sachdienliche Daten und Informationen kontrolliert und gespeichert werden;
- (12) „interne Prüfunterlagen“ alle internen Unterlagen, die eine Prüfstelle zusammengestellt hat, um die dokumentarischen Belege und Begründungen von Tätigkeiten aufzuzeichnen, die zur Bewertung des Monitoringkonzepts oder zur Prüfung eines Emissionsberichts gemäß dieser Verordnung ausgeführt wurden;
- (13) „Prüfer für MRV im Seeverkehr“ ein einzelnes Mitglied eines mit der Bewertung eines Monitoringkonzepts oder der Prüfung eines Emissionsberichts beauftragten Prüfteams;
- (14) „unabhängiger Überprüfer“ eine Person, die von der Prüfstelle speziell mit einer internen Überprüfung beauftragt wurde und die derselben Einrichtung angehört, aber keine der zu überprüfenden Prüftätigkeiten ausgeführt hat;
- (15) „technischer Sachverständiger“ eine Person, die eingehende Kenntnisse und Fachwissen zu einem bestimmten Gegenstand liefert, die für die Ausführung der Prüftätigkeiten im Sinne von Kapitel II und der Akkreditierungstätigkeiten im Sinne der Kapitel IV und V erforderlich sind;
- (16) „Begutachter“ eine Person, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle beauftragt wurde, allein oder als Teil eines Begutachtungsteams eine Prüfstelle nach Maßgabe dieser Verordnung zu begutachten;
- (17) „leitender Begutachter“ einen Begutachter, dem die Gesamtverantwortung für die Begutachtung einer Prüfstelle gemäß dieser Verordnung übertragen wurde.

Artikel 3

Konformitätsvermutung

Weist eine Prüfstelle nach, dass sie die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen im Sinne von Artikel 2 Nummer 9 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden sind, oder von Teilen davon erfüllt, wird davon ausgegangen, dass sie auch die Anforderungen der Kapitel II und III der vorliegenden Verordnung insoweit erfüllt, als die anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

KAPITEL II

PRÜFTÄTIGKEITEN

ABSCHNITT 1

Bewertung von Monitoringkonzepten

Artikel 4

Information durch die Schifffahrtsunternehmen

- (1) Jedes Schifffahrtsunternehmen übermittelt der Prüfstelle das nach dem Muster in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 erstellte Monitoringkonzept für sein Schiff. Wurde das Monitoringkonzept nicht in englischer Sprache erstellt, stellt es eine englische Übersetzung bereit.

- (2) Vor Beginn der Bewertung des Monitoringkonzepts übermittelt das Unternehmen der Prüfstelle außerdem mindestens die folgenden Angaben:
- a) sachdienliche Unterlagen oder eine Beschreibung der Anlagen des Schiffs, einschließlich Bescheinigungen für die Emissionsquellen, verwendete Durchflussmesser (soweit zutreffend), Verfahren und Prozesse oder — soweit zutreffend — außerhalb des Monitoringkonzepts erstellte und gepflegte Flussdiagramme, auf die in dem Konzept Bezug genommen wird;
 - b) bei Änderungen des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben c und d der Verordnung (EU) 2015/757 entsprechende aktualisierte Fassungen oder neue Unterlagen, anhand deren das geänderte Konzept bewertet werden kann.
- (3) Das Schifffahrtsunternehmen übermittelt nach Aufforderung jede weitere Information, die für die Bewertung des Konzepts für sachdienlich gehalten wird.

Artikel 5

Bewertung von Monitoringkonzepten

- (1) Bei der Bewertung des Monitoringkonzepts befasst sich die Prüfstelle mit der behaupteten Vollständigkeit, Richtigkeit, Relevanz und Konformität mit der Verordnung (EU) 2015/757 der im Monitoringkonzept enthaltenen Angaben.
- (2) Die Prüfstelle muss mindestens
- a) bewerten, ob das Schifffahrtsunternehmen das entsprechende Muster für das Monitoringkonzept verwendet hat und ob Angaben zu allen in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927 aufgeführten obligatorischen Punkten gemacht werden;
 - b) prüfen, ob die Angaben im Monitoringkonzept richtig sind und ob die Emissionsquellen, die an Bord des Schiffs installierten Messeinrichtungen sowie die vorhandenen Systeme und Verfahren zur Überwachung und Berichterstattung der einschlägigen Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 vollständig beschrieben sind;
 - c) sicherstellen, dass geeignete Überwachungsvorkehrungen für den Fall vorgesehen sind, dass die Absicht besteht, das Schiff gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/757 von der Überwachung des Kraftstoffs und der CO₂-Emissionen auf der Basis einzelner Fahrten auszunehmen;
 - d) gegebenenfalls prüfen, ob die von dem Schifffahrtsunternehmen gemachten Angaben zu Elementen, Verfahren oder Kontrollen, die als Bestandteil der bestehenden Managementsysteme des Schiffs angewandt werden oder unter harmonisierte einschlägige Normen für Qualitäts-, Umwelt- oder Energiemanagement fallen, für die Überwachung der CO₂-Emissionen und anderer relevanter Informationen sowie für die Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission ⁽¹⁾ von Belang sind.
- (3) Für die Zwecke der Bewertung des Monitoringkonzepts kann die Prüfstelle Befragungen durchführen, Einsicht in Akten nehmen, Beobachtungen vornehmen und jede andere Prüftechnik einsetzen, die sie für geeignet hält.

Artikel 6

Standortbesuche

- (1) Die Prüfstelle führt Standortbesuche durch, um sich eine hinreichende Einsicht in die im Monitoringkonzept beschriebenen Verfahren zu verschaffen und die Angaben im Konzept als richtig zu validieren.
- (2) Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte des Standortbesuchs unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der einschlägigen Daten gespeichert ist, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff bewahrt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten stattfinden
- (3) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für den Standortbesuch erforderlich ist.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 der Kommission vom 4. November 2016 über die Bestimmung der Ladung, die von anderen Kategorien von Schiffen als Fahrgastschiffen, Ro-Ro-Schiffen und Containerschiffen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen befördert wird (ABl. L 299 vom 5.11.2016, S. 22).

- (4) Abweichend von Absatz 1 kann die Prüfstelle auf einen Standortbesuch verzichten, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
- a) sie ist hinreichend vertraut mit den Überwachungs- und Berichterstattungssystemen des Schiffs, einschließlich ihrer Existenz, Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;
 - b) Art und Grad der Komplexität des Überwachungs- und Berichterstattungssystems des Schiffs machen einen Standortbesuch überflüssig;
 - c) sie kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten.
- (5) Verzichtet die Prüfstelle gemäß Absatz 4 auf einen Standortbesuch, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

Artikel 7

Behebung von Nichtkonformitäten im Monitoringkonzept

- (1) Stellt die Prüfstelle bei der Bewertung des Monitoringkonzepts Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer vorgeschlagenen Frist.
- (2) Das Schifffahrtsunternehmen berichtigt alle von der Prüfstelle mitgeteilten Nichtkonformitäten und übermittelt der Prüfstelle ein überarbeitetes Monitoringkonzept innerhalb der vereinbarten Frist, so dass die Prüfstelle dieses vor Beginn des Berichtszeitraums erneut bewerten kann.
- (3) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Nichtkonformitäten, die im Laufe der Bewertung des Monitoringkonzepts berichtigt wurden, und kennzeichnet diese als behoben.

Artikel 8

Unabhängige Überprüfung der Bewertung des Monitoringkonzepts

- (1) Vor Unterrichtung des Schifffahrtsunternehmens legt das Prüfteam die internen Prüfunterlagen und den Entwurf der Schlussfolgerungen aus der Bewertung des Konzepts umgehend einem beauftragten unabhängigen Überprüfer vor.
- (2) Der unabhängige Überprüfer führt die Überprüfung so aus, dass sichergestellt ist, dass das Monitoringkonzept im Einklang mit dieser Verordnung bewertet wurde und dass die gebotene fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.
- (3) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen aufgezeichnete Bewertungsverfahren ein.
- (4) Die Prüfstelle nimmt die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

Artikel 9

Schlussfolgerungen der Prüfstelle zur Bewertung des Monitoringkonzepts

Auf der Grundlage der bei der Bewertung des Monitoringkonzepts gesammelten Informationen unterrichtet die Prüfstelle das Schifffahrtsunternehmen unverzüglich schriftlich über die Schlussfolgerungen und gibt dabei an, ob das Monitoringkonzept

- a) als mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar eingestuft wurde;
- b) Nichtkonformitäten enthält, derentwegen es nicht mit der Verordnung (EU) 2015/757 vereinbar ist.

ABSCHNITT 2

Prüfung der Emissionsberichte

Artikel 10

Information durch die Schifffahrtsunternehmen

- (1) Vor Beginn der Prüfung der Emissionsberichte übermittelt das Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle die folgenden ergänzenden Informationen:
- a) eine Liste der Fahrten, die das betreffende Schiff im Berichtszeitraum gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2015/757 durchgeführt hat;

- b) soweit angezeigt, eine Kopie des Vorjahres-Emissionsberichts, wenn die Prüfstelle jenen Bericht nicht geprüft hat;
 - c) eine Kopie der angewandten Monitoringkonzepte, gegebenenfalls zusammen mit Belegen für die Schlussfolgerungen aus der von einer akkreditierten Prüfstelle durchgeführten Bewertung.
- (2) Nachdem die Prüfstelle festgestellt hat, welche spezifischen Abschnitte oder Unterlagen für die Prüfung relevant sind, übermittelt das Schifffahrtsunternehmen darüber hinaus die folgenden ergänzenden Informationen:
- a) Kopien des offiziellen Logbuchs des Schiffs und des Öltagebuchs (soweit gesondert geführt);
 - b) Kopien der Bunkerunterlagen;
 - c) Kopien von Unterlagen mit Angaben zu den im Berichtszeitraum getätigten Fahrten des Schiffs (Zahl der beförderten Fahrgäste, Menge der beförderten Fracht, zurückgelegte Strecke und auf See verbrachte Zeit).
- (3) Darüber hinaus kann die Prüfstelle, soweit dies auf Basis der betreffenden Überwachungsmethode anwendbar ist, das Schifffahrtsunternehmen auffordern, Folgendes zur Verfügung zu stellen:
- a) einen Überblick über die IT-Landschaft, dem der Datenfluss für das betreffende Schiff zu entnehmen ist;
 - b) Nachweise für die Wartung und die Genauigkeit/Unsicherheit von Messeinrichtungen/Durchflussmessern (z. B. Kalibrierscheine);
 - c) einen Auszug aus den Tätigkeitsdaten von Durchflussmessern zum Kraftstoffverbrauch;
 - d) Kopien von Belegen für das Ablesen der Füllstandsanzeige der Kraftstofftanks;
 - e) einen Auszug aus den Tätigkeitsdaten der Systeme zur direkten Emissionsmessung;
 - f) jede andere Angabe, die für die Prüfung des Emissionsberichts von Belang ist.
- (4) Bei einem Wechsel des Schifffahrtsunternehmens gehen die Unternehmen mit der gebotenen Sorgfalt vor, um der Prüfstelle die vorgenannten Belegunterlagen oder ergänzenden Informationen zu den Fahrten, die unter ihrer jeweiligen Verantwortung stattfanden, zur Verfügung zu stellen.
- (5) Das Schifffahrtsunternehmen bewahrt die vorstehend genannten Unterlagen für die Zeiträume auf, die im internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Übereinkommen) von 1973 und im internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen) von 1988 vorgesehen sind. Bis zur Ausstellung der Konformitätsbescheinigung gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) 2015/757 kann die Prüfstelle jede der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Informationen anfordern.

Artikel 11

Von der Prüfstelle durchzuführende Risikobewertung

- (1) Zusätzlich zu den in Artikel 15 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EU) 2015/757 genannten Aspekten ermittelt und analysiert die Prüfstelle alle nachstehend genannten Risiken:
- a) die inhärenten Risiken;
 - b) die Kontrollrisiken;
 - c) die Entdeckungsrisiken.
- (2) Die Prüfstelle untersucht die Bereiche mit erhöhtem Prüfungsrisiko und mindestens Folgendes: Fahrtdaten, Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, zurückgelegte Strecke, auf See verbrachte Zeit, beförderte Fracht und Aggregation der Daten in den Emissionsberichten.
- (3) Bei der Ermittlung und Analyse der in Absatz 2 genannten Aspekte untersucht die Prüfstelle, ob die Angaben vorliegen und ob die gemeldeten Angaben vollständig, genau, kohärent, transparent und relevant sind.
- (4) Die Prüfstelle revidiert die Risikobewertung und ändert oder wiederholt die vorzunehmenden Prüftätigkeiten, wenn dies angesichts der bei der Prüfung erhaltenen Informationen angezeigt ist.

*Artikel 12***Prüfplan**

Die Prüfstelle entwirft einen Prüfplan, der in einem angemessenen Verhältnis zu den im Laufe der Risikobewertung erhaltenen Informationen und ermittelten Risiken steht. Der Prüfplan umfasst mindestens Folgendes:

- a) ein Prüfprogramm, in dem Art und Umfang der Prüftätigkeiten sowie die Dauer und die Art und Weise ihrer Ausführung beschrieben sind;
- b) einen Plan für Datenstichproben, der vorgibt, in welchem Umfang und nach welchen Methoden Datenstichproben in Bezug auf die Datenpunkte genommen werden, die den aggregierten CO₂-Emissionen, dem Kraftstoffverbrauch oder anderen relevanten Informationen im Emissionsbericht zugrunde liegen.

*Artikel 13***Prüftätigkeiten in Bezug auf den Emissionsbericht**

(1) Die Prüfstelle setzt den Prüfplan um und prüft auf der Grundlage der Risikobewertung, ob die Überwachungs- und Berichterstattungssysteme, die in dem als zufriedenstellend bewerteten Monitoringkonzept beschrieben sind, tatsächlich existieren und ordnungsgemäß angewandt werden.

Zu diesem Zweck zieht die Prüfstelle mindestens die folgenden Arten von Verfahren in Betracht:

- a) Befragung des zuständigen Personals;
- b) Akteneinsicht;
- c) Beobachtung und Durchlauftest (Walkthrough).

(2) Soweit anwendbar untersucht die Prüfstelle, ob die im Monitoringkonzept beschriebenen internen Kontrolltätigkeiten wirksam durchgeführt werden. Zu diesem Zweck kann sie in Betracht ziehen, die Wirksamkeit dokumentierter Kontrollen auf der Grundlage einer Stichprobe zu prüfen.

*Artikel 14***Prüfung der gemeldeten Daten**

(1) Die Prüfstelle prüft die im Emissionsbericht gemeldeten Daten durch eingehende Tests (u. a. Rückverfolgung der Daten zur Primärdatenquelle), Gegenprüfung von Daten mit externen Datenquellen, einschließlich Schiffsverfolungsdaten, Abgleiche, Kontrollen von Grenzwerten für entsprechende Daten und Neuberechnungen.

(2) Als Teil der Datenprüfung gemäß Absatz 1 überprüft die Prüfstelle

- a) die Vollständigkeit der im Monitoringkonzept beschriebenen Emissionsquellen;
- b) die Vollständigkeit der Daten, einschließlich der Daten zu Fahrten, die als unter die Verordnung (EU) 2015/757 fallend gemeldet wurden;
- c) die Kohärenz zwischen den gemeldeten aggregierten Daten und den Daten aus den entsprechenden Unterlagen oder aus Primärquellen;
- d) die Kohärenz zwischen dem aggregierten Kraftstoffverbrauch und den Daten über Kraftstoffkäufe oder auf andere Weise für das betreffende Schiff bezogenen Kraftstoff, soweit zutreffend;
- e) die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten.

*Artikel 15***Wesentlichkeitsschwelle**

(1) Für die Überprüfung der im Emissionsbericht enthaltenen Daten zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % der im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerte.

(2) Für die Überprüfung anderer relevanter Informationen des Emissionsberichts zu der beförderten Fracht, der Beförderungsleistung, der zurückgelegten Strecke und der auf See verbrachten Zeit gilt eine Wesentlichkeitsschwelle von 5 % jedes im Berichtszeitraum für jeden Punkt gemeldeten Gesamtwerts.

*Artikel 16***Standortbesuche**

- (1) Die Prüfstelle führt Standortbesuche durch, um sich eine hinreichende Einsicht in das im Monitoringkonzept beschriebene Überwachungs- und Berichterstattungssystem des Schifffahrtsunternehmens und des Schiffs zu verschaffen.
- (2) Die Prüfstelle bestimmt den Ort oder die Orte des Standortbesuchs auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung unter Berücksichtigung der Stelle, an der die kritische Masse der einschlägigen Daten gespeichert ist, einschließlich elektronischer oder gedruckter Kopien von Unterlagen, deren Originale auf dem Schiff bewahrt werden, und der Stelle, an der Datenflussaktivitäten stattfinden
- (3) Die Prüfstelle legt außerdem fest, welche Tätigkeiten ausgeführt werden und wie viel Zeit für den Standortbesuch erforderlich ist.
- (4) Abweichend von Absatz 1 kann die Prüfstelle auf einen Standortbesuch verzichten, wenn auf Basis der Ergebnisse der Risikobewertung eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) sie ist hinreichend vertraut mit den Überwachungs- und Berichterstattungssystemen des Schiffs, einschließlich ihrer Existenz, Umsetzung und tatsächlichen Anwendung durch das Schifffahrtsunternehmen;
 - b) Art und Grad der Komplexität des Überwachungs- und Berichterstattungssystems des Schiffs machen einen Standortbesuch überflüssig;
 - c) die Prüfstelle kann alle erforderlichen Angaben per Fernzugriff bewerten, was auch die ordnungsgemäße Anwendung der im Monitoringkonzept beschriebenen Methode und die Überprüfung der Daten im Emissionsbericht umfasst.
- (5) Kommt die Prüfstelle aufgrund der Feststellungen bei einem Standortbesuch an Land zu dem Schluss, dass eine Überprüfung an Bord erforderlich ist, um das Risiko wesentlicher Falschangaben im Emissionsbericht zu senken, kann sie eine Besichtigung des Schiffs beschließen.
- (6) Verzichtet die Prüfstelle gemäß Absatz 4 auf einen Standortbesuch, so begründet sie dies in den internen Prüfunterlagen.

*Artikel 17***Behebung von Falschangaben und Nichtkonformitäten im Emissionsbericht**

- (1) Stellt die Prüfstelle bei der Überprüfung des Emissionsberichts Falschangaben oder Nichtkonformitäten fest, teilt sie dies dem Schifffahrtsunternehmen unverzüglich mit und verlangt die entsprechenden Berichtigungen innerhalb einer angemessenen Frist.
- (2) Die Prüfstelle dokumentiert in den internen Prüfunterlagen alle Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die im Laufe der Überprüfung behoben wurden, und kennzeichnet sie als behoben.
- (3) Berichtigt das Schifffahrtsunternehmen die Falschangaben oder Nichtkonformitäten gemäß Absatz 1 nicht, so fordert die Prüfstelle es vor Ausstellung des Prüfberichts auf, die Hauptursachen der Falschangaben oder Nichtkonformitäten zu erklären.
- (4) Die Prüfstelle bewertet, ob sich die nichtbeholdenen Falschangaben für sich allein oder zusammen mit anderen auf die insgesamt gemeldeten Emissionen oder andere relevante Informationen auswirkt und ob dies wesentliche Falschangaben zur Folge hat.
- (5) Die Prüfstelle kann Falschangaben oder Nichtkonformitäten, die für sich allein oder zusammen mit anderen unter der Wesentlichkeitsschwelle gemäß Artikel 15 liegen, als wesentliche Falschangaben einstufen, wenn dies durch ihren Umfang und ihre Art oder durch die besonderen Umstände, unter denen sie auftreten, gerechtfertigt ist.

*Artikel 18***Schlussfolgerungen aus der Prüfung des Emissionsberichts**

Zum Abschluss der Prüfung des Emissionsberichts muss die Prüfstelle mindestens

- a) bestätigen, dass alle Prüftätigkeiten ausgeführt wurden;
- b) abschließende analytische Verfahren auf die aggregierten Daten anwenden, um zu gewährleisten, dass sie keine wesentlichen Falschangaben enthalten;

- c) prüfen, ob die Angaben in dem Bericht den Anforderungen der Verordnung (EU) 2015/757 genügen;
- d) vor Ausstellung des Berichts die internen Prüfunterlagen und den Berichtsentwurf erstellen und gemäß Artikel 21 dem unabhängigen Überprüfer vorlegen;
- e) eine Person ermächtigen, den Bericht auf der Grundlage der Schlussfolgerungen des unabhängigen Überprüfers und der Belege in den internen Prüfunterlagen zu beglaubigen und das Schifffahrtsunternehmen darüber zu unterrichten;
- f) der Kommission und dem Flaggenstaat des Schiffs mitteilen, ob die Bedingungen für die Ausstellung der Konformitätsbescheinigung erfüllt sind.

Artikel 19

Verbesserungsvorschläge

- (1) Die Prüfstelle übermittelt dem Schifffahrtsunternehmen Empfehlungen für Verbesserungen im Zusammenhang mit nichtbeholdenen Falschangaben und Nichtkonformitäten, die keine wesentlichen Falschangaben zur Folge haben.
- (2) Die Prüfstelle kann andere Verbesserungsvorschläge übermitteln, die sie im Lichte des Ergebnisses der Prüftätigkeiten für sachdienlich hält.
- (3) Bei der Übermittlung von Empfehlungen an das Schifffahrtsunternehmen bleibt die Prüfstelle unparteiisch gegenüber dem Unternehmen, dem Schiff sowie dem Überwachungs- und Berichterstattungssystem. Sie gefährdet ihre Unparteilichkeit nicht dadurch, dass sie Ratschläge erteilt oder Teile des Überwachungs- und Berichterstattungssystems gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 entwickelt.

Artikel 20

Prüfbericht

- (1) Anhand der gesammelten Informationen stellt die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen zu jedem geprüften Emissionsbericht einen Prüfbericht aus.
- (2) Der Prüfbericht enthält einen Vermerk darüber, dass der Emissionsbericht laut Prüfung als zufriedenstellend bzw., wenn er wesentliche Falschangaben enthält, die vor der Ausstellung des Prüfberichts nicht berichtigt wurden, als nichtzufriedenstellend befunden wird.
- (3) Im Sinne von Absatz 2 wird der Emissionsbericht nur dann laut Prüfung als zufriedenstellend befunden, wenn er keine wesentlichen Falschangaben enthält.
- (4) Der Prüfbericht umfasst mindestens
 - a) den Namen des Schifffahrtsunternehmens und das Kennzeichen des Schiffs;
 - b) einen Titel, aus dem deutlich hervorgeht, dass es sich um einen Prüfbericht handelt;
 - c) die Identität der Prüfstelle,
 - d) einen Verweis auf den Emissionsbericht und den Berichtszeitraum, auf den sich die Prüfung bezieht;
 - e) einen Verweis auf mindestens ein Monitoringkonzept, das als zufriedenstellend bewertet wurde;
 - f) einen Verweis auf die angewandten Prüfnormen;
 - g) eine Zusammenfassung der Verfahren der Prüfstelle, einschließlich Angaben zu Standortbesuchen oder den Gründen für den Verzicht darauf;
 - h) soweit zutreffend, eine Zusammenfassung der wesentlichen Änderungen des Monitoringkonzepts und der Tätigkeitsdaten im Berichtszeitraum;
 - i) einen Prüfvermerk;
 - j) soweit zutreffend, eine Beschreibung der nichtberichtigten Falschangaben und Nichtkonformitäten (Art und Ausmaß, wesentliche Auswirkungen oder nicht und die betreffenden Teile des Emissionsberichts),
 - k) gegebenenfalls Empfehlungen für Verbesserungen;
 - l) das Datum des Prüfberichts und die Unterschrift einer von der Prüfstelle ermächtigten Person.

*Artikel 21***Unabhängige Überprüfung des Emissionsberichts**

- (1) Der unabhängige Überprüfer überprüft die internen Prüfunterlagen und den Entwurf des Prüfberichts, um sich zu vergewissern, dass die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung ausgeführt wurde und dass die erforderliche fachliche Sorgfalt und das erforderliche fachliche Ermessen angewandt wurden.
- (2) Der Umfang der unabhängigen Überprüfung schließt das gesamte in diesem Abschnitt beschriebene und in den internen Prüfunterlagen aufgezeichnete Prüfverfahren ein.
- (3) Nach der Beglaubigung des Emissionsberichts gemäß Artikel 18 Buchstabe e nimmt die Prüfstelle die Ergebnisse der unabhängigen Überprüfung in die internen Prüfunterlagen auf.

KAPITEL III

ANFORDERUNGEN AN PRÜFSTELLEN*Artikel 22***Kontinuierliche Kompetenzsicherung**

- (1) Die Prüfstelle muss eine kontinuierliche Kompetenzsicherung begründen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, um zu gewährleisten, dass das gesamte mit Prüftätigkeiten betraute Personal die erforderliche Kompetenz für die ihm übertragenen Aufgaben besitzt.
- (2) Für die Zwecke der in Absatz 1 genannten Kompetenzsicherung muss die Prüfstelle mindestens Folgendes begründen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten:
 - a) allgemeine Kompetenzkriterien für alle Mitarbeiter, die gemäß Artikel 23 Absatz 3 Prüftätigkeiten ausführen;
 - b) besondere Kompetenzkriterien für jeden Aufgabenträger innerhalb der Prüfstelle, der Prüftätigkeiten ausführt, insbesondere für den Prüfer für MRV im Seeverkehr, den unabhängigen Überprüfer und den technischen Sachverständigen gemäß den Artikeln 24, 25 und 26;
 - c) eine Methode, um die anhaltende Kompetenz und die regelmäßige Leistungsbewertung sämtlichen Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten;
 - d) ein Verfahren, um die ständige Weiterbildung von Personal, das Prüftätigkeiten ausführt, zu gewährleisten.
- (3) Die Prüfstelle überwacht regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, die Leistung sämtlichen Personals, das Prüftätigkeiten ausführt, um dessen anhaltende Kompetenz zu bestätigen.

*Artikel 23***Prüfteams**

- (1) Für jede einzelne Prüfverpflichtung stellt die Prüfstelle ein Prüfteam zusammen, das in der Lage ist, die in den Artikeln 5 bis 20 genannten Prüftätigkeiten auszuführen.
- (2) Das Prüfteam besteht mindestens aus einem Prüfer für MRV im Seeverkehr und, wenn dies angesichts der Einschätzung der Komplexität der auszuführenden Aufgaben durch die Prüfstelle und deren Fähigkeit, die notwendige Risikobewertung durchzuführen, angezeigt scheint, einer angemessenen Zahl zusätzlicher Prüfer für MRV im Seeverkehr und/oder technischer Sachverständigen.
- (3) Die Teammitglieder haben ein klares Verständnis ihrer spezifischen Rolle im Prüfprozess und sind in der Lage, sich in der für die Wahrnehmung ihrer Prüfaufgaben und die Prüfung der Angaben des Schifffahrtsunternehmens nötigen Sprache auszudrücken.

*Artikel 24***Kompetenzanforderungen an Prüfer für MRV im Seeverkehr**

- (1) Prüfer für MRV im Seeverkehr verfügen über die Kompetenz, im Einklang mit der Verordnung (EU) 2015/757 und dieser Verordnung Monitoringkonzepte zu bewerten und Emissionsberichte zu prüfen.

- (2) Daher müssen Prüfer für MRC im Seeverkehr mindestens
- a) mit der Verordnung (EU) 2015/757, der vorliegenden Verordnung, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1927, der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 und den einschlägigen Leitlinien der Kommission vertraut sein;
 - b) über Kenntnisse und Erfahrung mit Daten- und Informations-Audits verfügen, unter anderem in den Bereichen
 - i) Daten- und Informationsauditmethoden, Anwendung der Wesentlichkeitsschwelle und Beurteilung der Wesentlichkeit von Falschangaben;
 - ii) Analyse von inhärenten Risiken und Kontrollrisiken;
 - iii) Probenahmetechniken für Datenstichproben und die Überprüfung von Kontrolltätigkeiten;
 - iv) Beurteilung von Daten- und Informationssystemen, IT-Systemen, Datenflussaktivitäten, Kontrolltätigkeiten, Kontrollsystemen und Verfahren für Kontrolltätigkeiten.
- (3) Darüber hinaus werden sektorspezifische Kenntnisse und Erfahrung in den im Anhang genannten einschlägigen Bereichen berücksichtigt.

Artikel 25

Kompetenzanforderungen an unabhängige Überprüfer

- (1) Der unabhängige Überprüfer erfüllt die in Artikel 24 genannten Kompetenzanforderungen an Prüfer für MRV im Seeverkehr.
- (2) Um bewerten zu können, ob die internen Prüfunterlagen vollständig sind und ob im Laufe der Prüftätigkeiten genügend Belege zusammengetragen wurden, verfügt der unabhängige Überprüfer über die erforderliche Kompetenz für
- a) die Analyse der übermittelten Angaben und die Bestätigung ihrer Vollständigkeit und Integrität;
 - b) die Beanstandung fehlender oder widersprüchlicher Angaben;
 - c) die Kontrolle von Datenwegen, um beurteilen zu können, ob die internen Prüfunterlagen genügend Informationen zur Bestätigung des bei der internen Überprüfung untersuchten Entwurfs der Schlussfolgerungen enthalten.

Artikel 26

Einsatz von technischen Sachverständigen

- (1) Werden im Laufe der Prüftätigkeiten oder der Überprüfung eingehende Kenntnisse und spezifisches Fachwissen benötigt, so kann der Prüfer für MRV im Seeverkehr oder der unabhängige Überprüfer jeweils unter seiner Leitung und vollen Verantwortung technische Sachverständige hinzuziehen,
- (2) Über das Fachwissen auf dem betreffenden Gebiet hinaus ist der technische Sachverständige hinreichend mit den Kenntnissen vertraut, die in Artikel 24 verlangt werden.

Artikel 27

Verfahren für Prüftätigkeiten

- (1) Die Prüfstellen müssen mindestens eines bzw. einen der in den Artikeln 5 bis 21 beschriebenen Verfahren und Prozesse für Prüftätigkeiten einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten.
- (2) Bei der Einführung und Anwendung dieser Verfahren und Prozesse führt die Prüfstelle die Tätigkeiten in Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend Anforderungen an Validierungs- und Verifizierungsstellen für Treibhausgase zur Anwendung bei der Akkreditierung oder anderen Formen der Anerkennung aus.

(3) Die Prüfstellen müssen ein Qualitätsmanagementsystem einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das gewährleistet, dass die Verfahren und Prozesse im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Absatz 2 einheitlich entwickelt, angewendet, verbessert und überprüft werden.

(4) Darüber hinaus führen die Prüfstellen die folgenden Verfahren, Prozesse und Vorkehrungen im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Absatz 2 ein:

- a) einen Prozess und grundlegende Regeln für die Kommunikation mit dem Schifffahrtsunternehmen;
- b) geeignete Vorkehrungen, um die Vertraulichkeit der erhaltenen Informationen zu wahren;
- c) einen Prozess für die Behandlung von Einsprüchen der Schifffahrtsunternehmen;
- d) einen Prozess für die Behandlung von Beschwerden der Schifffahrtsunternehmen (mit vorläufigem Zeitplan);
- e) einen Prozess für die Ausstellung eines überarbeiteten Prüfberichts, wenn ein Fehler im Prüfbericht oder im Emissionsbericht entdeckt wurde, nachdem die Prüfstelle dem Schifffahrtsunternehmen den Prüfbericht übermittelt hat.

Artikel 28

Interne Prüfunterlagen

(1) Die Prüfstelle erstellt und erarbeitet interne Prüfunterlagen, die mindestens Folgendes enthalten:

- a) die Ergebnisse der Prüftätigkeiten;
- b) den Prüfplan und die Risikobewertung;
- c) hinreichende Informationen zur Untermauerung der Bewertung des Monitoringkonzepts und des Entwurfs des Prüfberichts einschließlich Begründungen für die Einschätzung, ob Falschangaben wesentlich waren oder nicht.

(2) Die internen Prüfunterlagen werden so geführt, dass der in den Artikeln 8 und 21 genannte unabhängige Überprüfer und die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen können, ob die Prüfung im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

Artikel 29

Aufzeichnungen und Kommunikation

(1) Die Prüfstellen führen Aufzeichnungen, auch über die Kompetenz und Unparteilichkeit ihres Personals, um die Einhaltung dieser Verordnung nachzuweisen.

(2) Die Prüfstelle wahren im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 27 die Vertraulichkeit der im Laufe der Prüfung gewonnenen Informationen.

Artikel 30

Unparteilichkeit und Unabhängigkeit

(1) Die Prüfstellen werden so organisiert, dass ihre Objektivität, Unabhängigkeit und Unparteilichkeit gewahrt wird. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27.

(2) Die Prüfstellen führen keine Prüftätigkeiten für ein Schifffahrtsunternehmen aus, das mit einem untragbaren Risiko für die Unparteilichkeit der Prüfstelle verbunden ist oder diese in einen Interessenkonflikt bringt.

(3) Ein untragbares Risiko für die Unparteilichkeit oder ein Interessenkonflikt gilt unter anderem als gegeben, wenn eine Prüfstelle oder ein Teil derselben Rechtsperson oder ein an der Prüfung beteiligter Mitarbeiter oder Auftragnehmer

- a) Beratungsdienste für die Entwicklung eines Teils des im Monitoringkonzept beschriebenen Überwachungs- und Berichterstattungsprozesses leistet, einschließlich der Entwicklung der Überwachungsmethode, des Abfassens des Emissionsberichts und des Erstellens des Monitoringkonzepts;
- b) technische Hilfe bei der Aufstellung oder Aufrechterhaltung des Überwachungs- und Berichterstattungssystems für Emissionen oder andere relevante Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 leistet.

- (4) Die Prüfstellen dürfen die unabhängige Überprüfung und die Ausstellung des Prüfberichts nicht ausgliedern.
- (5) Bei der Ausgliederung anderer Prüftätigkeiten sollten die Prüfstellen die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27 erfüllen.
- (6) Die Prüfstellen müssen einen Prozess einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, der ihre dauerhafte Unparteilichkeit und Unabhängigkeit sowie die der Teile derselben Rechtsperson und sämtlicher Mitarbeiter sicherstellt. Im Falle der Ausgliederung gelten dieselben Pflichten für das an der Prüfung beteiligte unter Vertrag genommene Personal. Der Prozess erfüllt die einschlägigen Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 27.

KAPITEL IV

AKKREDITIERUNG VON PRÜFSTELLEN

Artikel 31

Akkreditierungsbereich

Der Akkreditierungsbereich der Prüfstellen umfasst die Bewertung von Monitoringkonzepten und die Prüfung von Emissionsberichten.

Artikel 32

Ziele des Akkreditierungsverfahrens

Im Laufe des Akkreditierungsverfahrens und bei der jährlichen Überwachung der akkreditierten Prüfstellen gemäß den Artikeln 36 bis 41 prüft die nationale Akkreditierungsstelle, ob die Prüfstelle und ihr Personal, das Prüftätigkeiten ausführt,

- a) über die Kompetenz verfügen, im Einklang mit dieser Verordnung Monitoringkonzepte zu bewerten und Emissionsberichte zu prüfen;
- b) tatsächlich im Einklang mit dieser Verordnung Monitoringkonzepte bewerten und Emissionsberichte prüfen;
- c) die Anforderungen an Prüfstellen gemäß den Artikeln 22 bis 30 erfüllen, einschließlich der Anforderungen an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit.

Artikel 33

Mindestanforderungen für die Akkreditierung

Für die Mindestanforderungen für die Akkreditierung und die Anforderungen an Akkreditierungsstellen gelten die harmonisierten Normen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 betreffend allgemeine Anforderungen an Akkreditierungsstellen, die Konformitätsbewertungsstellen akkreditieren.

Artikel 34

Kriterien für die Beantragung der Akkreditierung durch nationale Akkreditierungsstellen

- (1) In einem Mitgliedstaat niedergelassene Rechtspersonen beantragen die Akkreditierung gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.
- (2) Ist die Rechtsperson, die die Akkreditierung beantragt, nicht in einem Mitgliedstaat niedergelassen, kann sie ihren Antrag an die nationale Akkreditierungsstelle eines beliebigen Mitgliedstaats richten, der eine Akkreditierung im Sinne von Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/757 erteilt.

Artikel 35

Anträge auf Akkreditierung

- (1) Akkreditierungsanträge enthalten die Angaben, die nach den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 erforderlich sind.

- (2) Darüber hinaus stellen Antragsteller der nationalen Akkreditierungsstelle vor Beginn der Begutachtung gemäß Artikel 36 auf Anforderung Folgendes zur Verfügung:
- a) Informationen zu den Verfahren und Prozessen gemäß Artikel 27 Absatz 1 sowie zum Qualitätsmanagementsystem gemäß Artikel 27 Absatz 3;
 - b) die Kompetenzkriterien gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstaben a und b, die Ergebnisse der kontinuierlichen Kompetenzsicherung gemäß dem genannten Artikel und andere sachdienliche Unterlagen zur Kompetenz des gesamten an Prüftätigkeiten beteiligten Personals gemäß den Artikeln 24 und 25;
 - c) Informationen zum Verfahren zur Gewährleistung der dauerhaften Unparteilichkeit und Unabhängigkeit gemäß Artikel 30 Absatz 6;
 - d) Informationen zu den technischen Sachverständigen und zum Schlüsselpersonal, die an der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten beteiligt sind;
 - e) Informationen zu den Verfahren und Prozessen zur Gewährleistung einer geeigneten Überprüfung, einschließlich zu den internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 28;
 - f) sachdienliche Aufzeichnungen gemäß Artikel 29;
 - g) sonstige Aspekte, die die nationale Akkreditierungsstelle für sachdienlich hält.

Artikel 36

Begutachtung

- (1) Für die Zwecke der Bewertung gemäß Artikel 32 muss das Begutachtungsteam mindestens
 - a) sämtliche sachdienlichen Unterlagen und Aufzeichnungen überprüfen, die der Antragsteller gemäß Artikel 35 vorgelegt hat;
 - b) einen Standortbesuch durchführen, um Einsicht in eine repräsentative Probe der internen Prüfunterlagen zu nehmen und die Durchführung des Qualitätsmanagementsystems des Antragstellers sowie die Verfahren und Prozesse für Prüftätigkeiten gemäß Artikel 27 zu bewerten;
 - c) die Leistung und Kompetenz eines repräsentativen Teils des Personals des Antragstellers, das an der Bewertung von Monitoringkonzepten und der Prüfung von Emissionsberichten beteiligt ist, beobachten, um sicherzustellen, dass dieses Personal im Einklang mit dieser Verordnung tätig ist.
- (2) Bei der Ausführung der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten erfüllt das Begutachtungsteam die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33.
- (3) Das Begutachtungsteam teilt dem Antragsteller die Feststellungen und etwaige Nichtkonformitäten im Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 mit und fordert ihn zur Stellungnahme auf.
- (4) Der Antragsteller trifft Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die gemäß Absatz 3 mitgeteilten Nichtkonformitäten und gibt in seiner Stellungnahme an, welche Maßnahmen er getroffen hat oder innerhalb der von der nationalen Akkreditierungsstelle gesetzten Frist treffen will, um die Nichtkonformitäten zu beheben.
- (5) Die nationale Akkreditierungsstelle prüft die gemäß Absatz 4 übermittelte Stellungnahme des Antragstellers.
- (6) Hält die nationale Akkreditierungsstelle die Stellungnahme des Antragstellers oder die von ihm getroffenen Maßnahmen für unzureichend oder unwirksam, so verlangt sie von ihm weitere Informationen oder Maßnahmen.
- (7) Die nationale Akkreditierungsstelle kann Belege für die tatsächliche Durchführung der Abhilfemaßnahme verlangen oder eine Folgebewertung der Maßnahme vornehmen.

Artikel 37

Entscheidung über die Akkreditierung und Akkreditierungsurkunde

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle berücksichtigt die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33, wenn sie die Entscheidung über die Gewährung, Erweiterung oder Erneuerung der Akkreditierung eines Antragstellers vorbereitet oder trifft.

- (2) Hat die nationale Akkreditierungsstelle beschlossen, die Akkreditierung eines Antragstellers zu gewähren oder zu erneuern, so stellt sie ihm eine Akkreditierungsurkunde aus.
- (3) Die Akkreditierungsurkunde enthält mindestens die nach den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 erforderlichen Angaben.
- (4) Die Akkreditierungsurkunde gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach der Ausstellung.

Artikel 38

Jährliche Überwachung

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle unterzieht jede Prüfstelle, der sie eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt hat, einer jährlichen Überwachungsprüfung. Diese Überwachungsprüfung umfasst mindestens
 - a) einen Standortbesuch gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe b;
 - b) die Beobachtung der Leistung und Kompetenz eines repräsentativen Teils des Personals der Prüfstelle gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe c.
- (2) Die nationale Akkreditierungsstelle nimmt die erste Überwachungsprüfung einer Prüfstelle gemäß Absatz 1 spätestens zwölf Monate nach der Ausstellung der Akkreditierungsurkunde für die Prüfstelle vor.
- (3) Die Überwachungsprüfung ist so zu planen, dass die nationale Akkreditierungsstelle eine Stichprobe der Tätigkeiten der Prüfstelle, die in den Geltungsbereich der Akkreditierungsurkunde fallen, und des an den Prüftätigkeiten beteiligten Personals im Einklang mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 bewerten kann.
- (4) Die nationale Akkreditierungsstelle entscheidet anhand der Überwachungsergebnisse, ob sie die Fortführung der Akkreditierung bestätigt.
- (5) Führt eine Prüfstelle eine Prüfung in einem anderen Mitgliedstaat aus, so kann die nationale Akkreditierungsstelle, die die Prüfstelle akkreditiert hat, die nationale Akkreditierungsstelle des anderen Mitgliedstaats ersuchen, in ihrem Namen und unter ihrer Verantwortung Überwachungstätigkeiten auszuführen.

Artikel 39

Wiederbegutachtung

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle begutachtet die Prüfstelle, der sie eine Akkreditierungsurkunde ausgestellt hat, vor Ablauf der Gültigkeit dieser Urkunde erneut, um festzustellen, ob die Gültigkeit der Urkunde verlängert werden kann.
- (2) Die Wiederbegutachtung wird so geplant, dass die nationale Akkreditierungsstelle eine repräsentative Stichprobe der unter die Urkunde fallenden Tätigkeiten der Prüfstelle begutachten kann.

Bei der Planung und Ausführung der Wiederbegutachtung erfüllt die nationale Akkreditierungsstelle die Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33.

Artikel 40

Außerordentliche Begutachtung

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle kann jederzeit eine außerordentliche Begutachtung der Prüfstelle vornehmen, um sicherzustellen, dass diese weiterhin die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.
- (2) Damit die nationale Akkreditierungsstelle beurteilen kann, ob eine außerordentliche Begutachtung erforderlich ist, teilt die Prüfstelle der Akkreditierungsstelle unverzüglich jede signifikante Änderung mit, die in Bezug auf Status oder Funktionsweise für ihre Akkreditierung wichtig ist.

Die signifikanten Änderungen umfassen die Änderungen, die in den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 genannt sind.

*Artikel 41***Verwaltungsmaßnahmen**

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle kann die Akkreditierung einer Prüfstelle aussetzen oder zurückziehen, wenn die Prüfstelle die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt.
- (2) Die nationale Akkreditierungsstelle setzt die Akkreditierung einer Prüfstelle aus oder zieht sie zurück, wenn die Prüfstelle darum ersucht.
- (3) Die nationale Akkreditierungsstelle muss ein Verfahren für die Aussetzung und Zurückziehung der Akkreditierung einführen, dokumentieren, anwenden und aufrechterhalten, das mit den harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 im Einklang steht.
- (4) Die nationale Akkreditierungsstelle setzt die Akkreditierung einer Prüfstelle aus, wenn die Prüfstelle
- a) den Anforderungen an die Kompetenz gemäß Artikel 22, an die Verfahren für Prüftätigkeiten gemäß Artikel 27, an die internen Prüfunterlagen gemäß Artikel 28 oder an die Unparteilichkeit und Unabhängigkeit gemäß Artikel 30 nicht genügt hat;
 - b) gegen andere spezifische Vorschriften und Bedingungen der nationalen Akkreditierungsstelle verstoßen hat.
- (5) Die nationale Akkreditierungsstelle zieht die Akkreditierung einer Prüfstelle zurück, wenn
- a) die Prüfstelle die Gründe für die Aussetzung der Akkreditierung nicht behoben hat;
 - b) ein Mitglied des obersten Führungsgremiums der Prüfstelle des Betrugs für schuldig befunden wurde;
 - c) die Prüfstelle absichtlich Falschangaben gemacht hat.
- (6) Gegen den Beschluss einer nationalen Akkreditierungsstelle, die Akkreditierung gemäß den Absätzen 1, 4 und 5 auszusetzen oder zurückzuziehen, kann nach den Verfahren Einspruch eingelegt werden, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 geschaffen haben.
- (7) Der Beschluss einer nationalen Akkreditierungsstelle über die Aussetzung oder Zurückziehung einer Akkreditierung wird mit der Mitteilung an die Prüfstelle wirksam. Die nationale Akkreditierungsstelle prüft auf Basis der Art des Verstoßes die Auswirkungen auf die Tätigkeiten, die vor dem Beschluss durchgeführt wurden.
- (8) Die nationale Akkreditierungsstelle beendet die Aussetzung der Akkreditierung, wenn sie zufriedenstellende Informationen erhalten hat und zu dem Schluss gelangt, dass die Prüfstelle die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

KAPITEL V

ANFORDERUNGEN AN NATIONALE AKKREDITIERUNGSSTELLEN*Artikel 42***Nationale Akkreditierungsstellen**

- (1) Die Aufgaben im Zusammenhang mit der Akkreditierung nach Maßgabe dieser Verordnung werden von den gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 benannten nationalen Akkreditierungsstellen wahrgenommen.
- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung kommt die nationale Akkreditierungsstelle ihren Aufgaben in Einklang mit den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 nach.

*Artikel 43***Begutachtungsteam**

- (1) Die nationale Akkreditierungsstelle benennt ein Begutachtungsteam für jede Begutachtung, die nach den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33 durchgeführt wird.

(2) Das Begutachtungsteam besteht aus einem leitenden Begutachter, der für die Durchführung der Begutachtung gemäß dieser Verordnung verantwortlich ist, und bei Bedarf einer angemessenen Anzahl von Begutachtern oder technischen Sachverständigen mit einschlägigen Kenntnissen und Erfahrung für einen bestimmten Akkreditierungsbereich.

(3) Das Begutachtungsteam umfasst mindestens eine Person, die vertraut ist mit

- a) der Verordnung (EU) 2015/757, der vorliegenden Verordnung und anderen einschlägigen Rechtsakten gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe a;
- b) den besonderen Merkmalen der verschiedenen Arten von Schiffen sowie der Überwachung und Berichterstattung auf dem Gebiet von CO₂-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und anderen relevanten Informationen gemäß der Verordnung (EU) 2015/757.

Artikel 44

Kompetenzanforderungen an Begutachter

(1) Begutachter müssen über die Kompetenz verfügen, die Tätigkeiten gemäß den Artikeln 36 bis 41 durchzuführen. Der Begutachter

- a) entspricht den Anforderungen der harmonisierten Normen gemäß Artikel 33;
- b) ist durch Schulungen mit den in Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b genannten Daten- und Informationsaudits vertraut oder hat Zugang zu einer Person, die über Kenntnisse und Erfahrungen mit solchen Daten und Informationen verfügt.

(2) Ein leitender Begutachter erfüllt nicht nur die in Absatz 1 genannten Kompetenzanforderungen, sondern verfügt nachweislich auch über die Kompetenz für die Leitung eines Begutachtungsteams.

(3) Interne Überprüfer und Personen, die über die Gewährung, Erweiterung oder Erneuerung einer Akkreditierung entscheiden, erfüllen nicht nur die in Absatz 1 genannten Kompetenzanforderungen, sondern verfügen außerdem über hinreichende Kenntnisse und Erfahrung, um die Akkreditierung bewerten zu können.

Artikel 45

Technische Sachverständige

(1) Die nationale Akkreditierungsstelle kann technische Sachverständige in das Begutachtungsteam aufnehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen auf einem bestimmten Fachgebiet verfügen, um den leitenden Begutachter oder den Begutachter zu unterstützen.

(2) Ein technischer Sachverständiger nimmt genau beschriebene Aufgaben unter der Leitung und vollen Verantwortung des leitenden Begutachters des betreffenden Begutachtungsteams wahr.

Artikel 46

Datenbank akkreditierter Prüfstellen

(1) Die nationalen Akkreditierungsstellen errichten und unterhalten eine öffentlich zugängliche Datenbank, die mindestens folgende Informationen enthält:

- a) Name, Akkreditierungsnummer und Anschrift jeder von der betreffenden nationalen Akkreditierungsstelle akkreditierten Prüfstelle;
- b) gegebenenfalls die Mitgliedstaaten, in denen jede Prüfstelle Prüfungen vornimmt;
- c) den Zeitpunkt, zu dem die Akkreditierung gewährt wurde, und den Zeitpunkt, zu dem sie abläuft;
- d) Angaben zu Verwaltungsmaßnahmen, die der Prüfstelle auferlegt wurden.

- (2) Jede Änderung des Status einer Prüfstelle ist der Kommission in dem betreffenden standardisierten Muster mitzuteilen.
- (3) Die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 anerkannte Stelle erleichtert und harmonisiert den Zugang zu den nationalen Datenbanken.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNG

Artikel 47

Inkrafttreten

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 22. September 2016

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Seeverkehrsspezifische Kenntnisse und Erfahrung

Für die Zwecke von Artikel 24 Absatz 3 werden Kenntnisse und Erfahrung auf folgenden Gebieten berücksichtigt:

- Verständnis der einschlägigen Regeln des MARPOL- und des SOLAS-Übereinkommens, wie der Regel für die Energieeffizienz von Schiffen ⁽¹⁾, der Technischen NO_x-Vorschrift ⁽²⁾, der Regel für Schwefeloxide ⁽³⁾, der Regel für Kraftstoffqualität ⁽⁴⁾, des Codes für die Stabilität des unbeschädigten Schiffs 2008 und der einschlägigen Richtlinien (wie der Richtlinien zur Erstellung des SEEMP);
- mögliche Synergien zwischen der Überwachung und Berichterstattung gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und bestehenden seeverkehrsspezifischen Verwaltungssystemen (z. B. ISM-Code) und anderen einschlägigen sektorspezifischen Anleitungen (wie Richtlinien zur Erstellung des SEEMP);
- Emissionsquellen an Bord des Schiffs;
- Erfassung von Fahrten und Verfahren, die die Vollständigkeit und Richtigkeit der (vom Schifffahrtsunternehmen vorgelegten) Fahrtenliste sicherstellen.
- zuverlässige externe Quellen (einschließlich Schiffsverfolgungsdaten), die für Gegenkontrollen der Angaben aus den Schiffsdaten herangezogen werden könnten;
- Methoden zur Berechnung der Kraftstoffverbrauchs, die in der Praxis von Schiffen angewendet werden;
- Anwendung von Unsicherheitswerten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 und der entsprechenden Leitlinien;
- Anwendung von Emissionsfaktoren für alle an Bord des Schiffs verwendeten Kraftstoffe, einschließlich Flüssigerdgas, hybrider Kraftstoffe und Biokraftstoffe;
- Kraftstoffhandhabung, Reinigung von Kraftstoffen, Bunkersysteme;
- Wartung/Qualitätskontrolle der Messeinrichtungen auf dem Schiff;
- Bunkerunterlagen, einschließlich Lieferscheine;
- Seetagebücher, Fahrten- und Hafendokumentationen, Brückenbücher;
- Handelsunterlagen, z. B. Charterverträge, Konnossemente;
- geltende gesetzliche Verpflichtungen;
- Betrieb der Bunkersysteme des Schiffs;
- Bestimmung der Kraftstoffdichte durch Schiffe in der Praxis;
- Datenflussprozesse und -aktivitäten für die Berechnung der beförderten Fracht (in Volumen oder Masse), die auf die Schiffstypen und -tätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 angewandt werden;
- das auf Schiffstypen und -tätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 im Einklang mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1928 anwendbare Konzept des Gesamtgewichts der Zuladung;
- Datenflussprozesse, anhand deren die zurückgelegte Strecke und die auf See verbrachte Zeit für Fahrten gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 berechnet werden;
- an Bord des Schiffes zur Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs, der Beförderungsleistung und anderer relevanter Informationen eingesetzte Maschinen- und technische Systeme.

⁽¹⁾ Anlage VI Regel 22 des MARPOL-Übereinkommens.

⁽²⁾ Revidierte Technische Vorschrift über die Kontrolle der Stickoxid-Emissionen aus Schiffsdieselmotoren (Entschließung MEPC.176(58), in der Fassung der Entschließung MEPC.177(58).

⁽³⁾ Anlage VI Regel 14 des MARPOL-Übereinkommens.

⁽⁴⁾ Anlage VI Regel 18 des MARPOL-Übereinkommens.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/2073 DER KOMMISSION**vom 23. November 2016****über die Erstattung der vom Haushaltsjahr 2016 übertragenen Mittel gemäß Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 des Europäischen Parlaments und der Rates**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über die Finanzierung, die Verwaltung und das Kontrollsystem der Gemeinsamen Agrarpolitik und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 352/78, (EG) Nr. 165/94, (EG) Nr. 2799/98, (EG) Nr. 814/2000, (EG) Nr. 1290/2005 und (EG) Nr. 485/2008 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 26 Absatz 6,

nach Anhörung des Ausschusses für die Agrarfonds,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 169 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ können nicht gebundene Mittel für Maßnahmen gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013, die aus dem Europäischen Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) finanziert werden, auf das folgende Haushaltsjahr übertragen werden. Diese Übertragung ist auf 2 % der ursprünglich bereitgestellten Mittel und auf den Betrag der im vorausgehenden Haushaltsjahr vorgenommen Anpassung der Direktzahlungen gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ begrenzt. Die übertragenen Mittel können für zusätzliche Zahlungen an Endempfänger verwendet werden, die von der Anpassung betroffen waren.
- (2) Gemäß Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 erstatten die Mitgliedstaaten abweichend von Artikel 169 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 die gemäß Artikel 169 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 übertragenen Mittel den Endempfängern, die in dem Haushaltsjahr, auf das die Mittel übertragen werden, von dem Anpassungssatz betroffen sind. Diese Erstattung findet nur auf Begünstigte in den Mitgliedstaaten Anwendung, in denen im vorangegangenen Haushaltsjahr die Haushaltsdisziplin angewandt wurde. ⁽⁴⁾
- (3) Bei der Festsetzung des zu erstattenden Übertragungsbetrags werden gemäß Artikel 26 Absatz 7 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 die Beträge der Reserve für Krisen im Agrarsektor gemäß Artikel 25 der genannten Verordnung, die bis Ende des Haushaltsjahres nicht für Krisenmaßnahmen bereitgestellt worden sind, berücksichtigt.
- (4) Gemäß Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1146 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ wird die Haushaltsdisziplin auf Direktzahlungen für das Kalenderjahr 2015 angewandt, um die Reserve für Krisen in Höhe von 441,6 Mio. EUR zu bilden. Die Reserve für Krisen wurde im Haushaltsjahr 2016 nicht in Anspruch genommen.
- (5) Den Ausgabenerklärungen der Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 16. Oktober 2015 bis zum 15. Oktober 2016 zufolge beläuft sich die von den Mitgliedstaaten effektiv angewendete Kürzung aufgrund der Haushaltsdisziplin im Haushaltsjahr 2016 auf 435 Mio. EUR.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 549.

⁽²⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit Vorschriften über Direktzahlungen an Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe im Rahmen von Stützungsregelungen der Gemeinsamen Agrarpolitik und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 637/2008 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 73/2009 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 608).

⁽⁴⁾ Die Haushaltsdisziplin wurde gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013 im Haushaltsjahr 2016 nicht in Bulgarien, Kroatien und Rumänien angewandt.

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) 2015/1146 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juli 2015 zur Festsetzung des in der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 vorgesehenen Anpassungssatzes für die Direktzahlungen für das Kalenderjahr 2015 (ABl. L 191 vom 17.7.2015, S. 6).

- (6) Folglich können die nicht in Anspruch genommenen Mittel, die dem im Haushaltsjahr 2016 angewandten Betrag der Haushaltsdisziplin in Höhe von 435 Mio. EUR entsprechen, was unterhalb der Grenze von 2 % der ursprünglich bereitgestellten Mittel liegt, nach einem Beschluss der Kommission gemäß Artikel 169 Absatz 3 Unterabsatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 auf das Haushaltsjahr 2017 übertragen werden.
- (7) Um sicherzustellen, dass die Erstattung dieser Mittel an die Endempfänger in einem angemessenen Verhältnis zum Betrag der Anpassung im Rahmen der Haushaltsdisziplin bleibt, sollte die Kommission die den Mitgliedstaaten für die Erstattung zur Verfügung stehenden Beträge festlegen.
- (8) Damit die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet werden, eine zusätzliche Zahlung für diese Erstattung zu leisten, muss die vorliegende Verordnung ab dem 1. Dezember 2016 gelten. Die mit dieser Verordnung festgesetzten Beträge sind somit endgültig und gelten unbeschadet der Anwendung von Kürzungen gemäß Artikel 41 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013, anderer Berichtigungen, die in dem Beschluss über die monatlichen Zahlungen für die Ausgaben der Zahlstellen der Mitgliedstaaten für Oktober 2016 gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 berücksichtigt werden, sowie aller Abzüge und zusätzlichen Zahlungen gemäß Artikel 18 Absatz 4 derselben Verordnung oder aller Beschlüsse im Rahmen des Rechnungsabschlussverfahrens.
- (9) Gemäß Artikel 169 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 können die nicht gebundenen Mittel ausschließlich auf das folgende Haushaltsjahr übertragen werden. Es empfiehlt sich daher, dass die Kommission die Daten für die Förderfähigkeit der Ausgaben der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Erstattung gemäß Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 unter Zugrundelegung des Agrar-Haushaltsjahres gemäß Artikel 39 der genannten Verordnung festlegt.
- (10) In Anbetracht der kurzen Zeitspanne zwischen der Mitteilung über die Ausführung der EGFL-Mittel 2016 in geteilter Mittelverwaltung für den Zeitraum vom 16. Oktober 2015 bis zum 15. Oktober 2016 durch die Mitgliedstaaten und dem Zeitpunkt, ab dem diese Verordnung gelten muss, d. h. dem 1. Dezember 2016, sollte diese Verordnung am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Im Anhang dieser Verordnung ist die Höhe der Mittel festgesetzt, die gemäß Artikel 169 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 vom Haushaltsjahr 2016 übertragen werden und die gemäß Artikel 26 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 den Mitgliedstaaten für die Erstattung an die Endempfänger bereitgestellt werden, die im Haushaltsjahr 2017 von dem Anpassungssatz betroffen sind.

Die Mittel, die übertragen werden, unterliegen dem Übertragungsbeschluss der Kommission gemäß Artikel 169 Absatz 3 Unterabsatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012.

Artikel 2

Die Ausgaben der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Erstattung der übertragenen Mittel kommen nur dann für eine Unionsfinanzierung in Betracht, wenn die betreffenden Beträge vor dem 16. Oktober 2017 an die Begünstigten ausgezahlt wurden.

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem 1. Dezember 2016.

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

Brüssel, den 23. November 2016

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Jerzy PLEWA
Generaldirektor
Generaldirektion Landwirtschaft und ländliche Entwicklung*

ANHANG

Für die Erstattung übertragener Mittel verfügbare Beträge

(in Euro)

Belgien	6 414 552
Tschechische Republik	11 049 216
Dänemark	10 864 696
Deutschland	60 049 657
Estland	1 293 797
Irland	13 600 170
Griechenland	17 254 566
Spanien	55 869 779
Frankreich	90 755 440
Italien	39 147 477
Zypern	368 399
Lettland	1 676 449
Litauen	3 462 420
Luxemburg	416 787
Ungarn	15 068 124
Malta	34 366
Niederlande	8 963 299
Österreich	7 080 542
Polen	25 435 226
Portugal	6 735 448
Slowenien	987 364
Slowakei	5 646 824
Finnland	6 067 712
Schweden	7 922 613
Vereinigtes Königreich	38 847 027

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/2074 DER KOMMISSION
vom 25. November 2016
zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 37/2010 in Bezug auf den Stoff Aluminiumsalicylat,
basisch

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 470/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die Schaffung eines Gemeinschaftsverfahrens für die Festsetzung von Höchstmengen für Rückstände pharmakologisch wirksamer Stoffe in Lebensmitteln tierischen Ursprungs, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2377/90 des Rates und zur Änderung der Richtlinie 2001/82/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 726/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 14 in Verbindung mit Artikel 17,

gestützt auf die Stellungnahme der Europäischen Arzneimittel-Agentur, die vom Ausschuss für Tierarzneimittel abgegeben wurde,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 470/2009 werden die Höchstmengen an Rückständen pharmakologisch wirksamer Stoffe, die in der Union zur Verwendung in Arzneimitteln für Tiere, die zur Lebensmittelerzeugung genutzt werden, oder in Biozidprodukten, die in der Tierhaltung eingesetzt werden, bestimmt sind, in einer Verordnung festgelegt.
- (2) Tabelle 1 im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 37/2010 der Kommission ⁽²⁾ enthält eine Liste pharmakologisch wirksamer Stoffe und deren Einstufung hinsichtlich der Rückstandshöchstmengen in Lebensmitteln tierischen Ursprungs.
- (3) Aluminiumsalicylat, basisch, ist in dieser Tabelle derzeit als zulässiger Stoff zur topischen Anwendung bei allen zur Lebensmittelerzeugung genutzten Arten außer Rindern, Ziegen, Equiden, Kaninchen und Fisch aufgeführt. Ferner ist Aluminiumsalicylat, basisch, als zulässiger Stoff für Rinder, Ziegen, Equiden und Kaninchen aufgeführt, wobei die entsprechenden Rückstandshöchstmengen bis zum 31. Dezember 2016 gelten.
- (4) Der Europäischen Arzneimittel-Agentur (im Folgenden „EMA“) liegt ein Antrag auf Änderung des bestehenden Eintrags zu Aluminiumsalicylat, basisch, vor, um die Befristung der Geltungsdauer der Rückstandshöchstmengen für Rinder, Ziegen, Equiden und Kaninchen aufzuheben.
- (5) Die EMA hat auf Grundlage der Stellungnahme des Ausschusses für Tierarzneimittel empfohlen, die Befristung der Geltungsdauer der Rückstandshöchstmengen für Aluminiumsalicylat, basisch, in Rindern, Ziegen, Equiden und Kaninchen aufzuheben.
- (6) Die Verordnung (EU) Nr. 37/2010 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Tierarzneimittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 37/2010 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 152 vom 16.6.2009, S. 11.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 37/2010 der Kommission vom 22. Dezember 2009 über pharmakologisch wirksame Stoffe und ihre Einstufung hinsichtlich der Rückstandshöchstmengen in Lebensmitteln tierischen Ursprungs (ABl. L 15 vom 20.1.2010, S. 1).

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 25. Januar 2017.

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

Brüssel, den 25. November 2016

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNKER

ANHANG

In Tabelle 1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 37/2010 erhält der Eintrag für den Stoff „Aluminiumsalicylat, basisch“ folgende Fassung:

Pharmakologisch wirksame(r) Stoff(e)	Markerrückstand	Tierart(en)	Rückstandshöchstmenge(n)	Zielgewebe	Sonstige Vorschriften (gemäß Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 470/2009)	Therapeutische Einstufung
„Aluminiumsalicylat, basisch	Salicylsäure	Rinder Ziegen Equiden Kaninchen	200 µg/kg 500 µg/kg 1 500 µg/kg 1 500 µg/kg	Muskel Fett Leber Nieren	KEIN EINTRAG	Antidiarrhoika und intestinale Anti-Phlogistika“
		Rinder Ziegen Equiden	9 µg/kg	Milch		
	NICHT ZUTREFFEND	Alle zur Lebensmittelerzeugung genutzten Arten außer Rinder, Ziegen, Equiden, Kaninchen und Fisch	Keine Rückstandshöchstmenge(n) erforderlich	NICHT ZUTREFFEND	Nur zur topischen Anwendung	

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/2075 DER KOMMISSION**vom 25. November 2016****über die Zuweisung zusätzlicher Tage auf See in den ICES-Divisionen VIIIc und IXa mit Ausnahme des Golfs von Cádiz an Spanien**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/72 des Rates vom 22. Januar 2016 zur Festsetzung der Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände und Bestandsgruppen in den Unionsgewässern sowie für Unionsschiffe in bestimmten Nicht-Unionsgewässern (2016) und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/104 ⁽¹⁾, insbesondere auf Anhang IIB Nummer 8.5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang IIB Tabelle 1 der Verordnung (EU) 2016/72 ist die Höchstanzahl Tage festgesetzt, an denen sich EU-Schiffe mit einer Länge über alles ab 10 m, die Schleppnetze, Snurrewaden und ähnliche Fanggeräte mit einer Maschenöffnung von 32 mm oder mehr, Kiemennetze mit einer Maschenöffnung von 60 mm oder mehr sowie Grundlangeln mitführen, in der Zeit vom 1. Februar 2016 bis zum 31. Januar 2017 in den ICES-Divisionen VIIIc und IXa mit Ausnahme des Golfs von Cádiz aufhalten dürfen.
- (2) Gemäß Anhang IIB Nummer 8.5 der Verordnung (EU) 2016/72 kann die Kommission bei in der Zeit vom 1. Februar 2015 bis zum 31. Januar 2016 erfolgter endgültiger Einstellung der Fangtätigkeit und vorbehaltlich der Bedingungen gemäß Anhang IIB Nummer 8.5 der Verordnung (EU) 2016/72 einem Mitgliedstaat eine zusätzliche Anzahl von Tagen auf See zuweisen, an denen dieser Schiffen unter seiner Flagge, die reguliertes Fanggerät an Bord mitführen, den Aufenthalt im betreffenden Gebiet gestatten darf.
- (3) Am 27. Mai 2016 stellte Spanien gemäß Anhang IIB Nummer 8.4 der Verordnung (EU) 2016/72 einen mit entsprechenden Belegen versehenen Antrag auf zusätzliche Tage auf See aufgrund der erfolgten endgültigen Einstellung der Fangtätigkeit. Am 6. Juni 2016 bestätigte Spanien, dass 14 Fischereifahrzeuge in der Zeit vom 1. Februar 2015 bis zum 31. Januar 2016 die Fangtätigkeit eingestellt hatten.
- (4) Angesichts der der Kommission vorgelegten Daten und der Berechnungsmethode gemäß Anhang IIB Nummer 8.2 der Verordnung (EU) 2016/72 sollten Spanien für die Zeit vom 1. Februar 2016 bis zum 31. Januar 2017 neun zusätzliche Tage auf See für Schiffe gemäß Nummer 1 desselben Anhangs zugeteilt werden.
- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Fischerei und Aquakultur —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Anhang IIB Tabelle I der Verordnung (EU) 2016/72 festgesetzte Höchstanzahl Tage auf See, an denen Spanien einem Schiff unter seiner Flagge, das reguliertes Fanggerät an Bord mitführt oder einsetzt und das keinen Sonderbedingungen unterliegt, den Aufenthalt in den ICES-Divisionen VIIIc und IXa mit Ausnahme des Golfs von Cádiz gestatten darf, wird auf 126 Tage pro Jahr angehoben.

Artikel 2

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

⁽¹⁾ ABl. L 22 vom 28.1.2016, S. 1.

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

Brüssel, den 25. November 2016

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2016/2076 DER KOMMISSION**vom 25. November 2016****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 des Rates ⁽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 Werte bei Einfuhren aus Drittländern 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 25. November 2016

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

Generaldirektion 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	MA	90,0
	TR	80,7
	ZZ	85,4
0707 00 05	MA	69,4
	TR	158,6
	ZZ	114,0
0709 93 10	MA	100,9
	TR	141,9
	ZZ	121,4
0805 20 10	MA	71,7
	ZA	138,5
	ZZ	105,1
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	JM	110,2
	TR	80,3
	ZZ	95,3
0805 50 10	AR	64,7
	CL	90,0
	TR	78,5
	ZZ	77,7
0808 10 80	CL	185,9
	NZ	177,5
	ZA	186,7
	ZZ	183,4
0808 30 90	CN	106,4
	TR	126,8
	ZZ	116,6

⁽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 (EU) 2016/2077 DES RATES

vom 17. Oktober 2016

über den im Namen der Europäischen Union auf der 70. Tagung des Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt und der 97. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Hinblick auf die Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens, der SOLAS-Regel II-1, der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, der SOLAS-Regel II-1/3-12 sowie des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes, des Codes für Brandsicherheitssysteme und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 zu vertretenden Standpunkt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Maßnahmen der Union im Bereich des Seeverkehrs sollten darauf ausgerichtet sein, die Sicherheit im Seeverkehr zu erhöhen und die Meeresumwelt zu schützen.
- (2) Der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt (MEPC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat auf seiner 69. Tagung die Einrichtung eines obligatorischen Systems zur Erhebung von Daten für den Kraftstoffverbrauch sowie die notwendigen Änderungen an Anlage VI Kapitel 4 des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens“) vereinbart. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 70. Tagung des MEPC im Oktober 2016 verabschiedet.
- (3) Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der IMO hat auf seiner 95. und 96. Tagung Änderungen der Regel II-1, der Regeln III/1.4, III/30 und III/37, der Regeln II-2/1 und II-2/10 und der Regel II-1/3-12 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), des Internationalen Übereinkommens und des Internationalen Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (im Folgenden „STCW-Übereinkommen und STCW-Code“), des Internationalen Codes für Brandsicherheitssysteme (im Folgenden „FSS-Code“) und des Codes für das erweiterte Prüfungsprogramm von 2011 (im Folgenden „2011 ESP-Code“) gebilligt. Diese Änderungen werden voraussichtlich auf der 97. Tagung des MSC im November 2016 verabschiedet.
- (4) Die Änderungen an Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens betreffen ein obligatorisches weltweites Datenerhebungssystem für die von bestimmten Schiffen zu erhebenden und jährlich zu übermittelnden Daten, die Verfahren zur Überprüfung der übermittelten Daten, die Erstellung von Übereinstimmungsbescheinigungen, Angelegenheiten in Zusammenhang mit dem Eigentumsübergang, die Vorlage der Daten bei der IMO, die Anonymisierung der Daten und den Zugang zu ihnen sowie Verfahren zur Bestätigung der Konformität von Schiffen unter der Flagge von Nichtvertragsparteien der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. In der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ist ein EU-System für die Überwachung von, Berichterstattung über und Prüfung von CO₂-Emissionen und Energieeffizienz des Schiffsverkehrs niedergelegt. Sie gilt ab dem 1. Januar 2018 für alle Schiffe über 5 000 BRZ, die einen Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats anlaufen, sich dort aufhalten oder von dort auslaufen, unabhängig vom Ort ihrer Registrierung.
- (5) Artikel 22 der Verordnung (EU) 2015/757 enthält eine Überprüfungsklausel für den Fall, dass eine internationale Übereinkunft in diesem Bereich geschlossen wird. Durch die Annahme der Änderungen an Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens wird ein solches Überprüfungsverfahren ausgelöst, was dazu führen kann, dass die Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 vorgeschlagen wird, um zu gewährleisten, dass die Bestimmungen in angemessenem Umfang an das im Rahmen der IMO vereinbarte weltweite Datenerhebungssystem angeglichen werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55).

- (6) Durch die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35 werden redaktionelle Änderungen und daraus resultierende Änderungen sowie Änderungen in Bezug auf die Unterteilung und die Leckstabilität zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit beschädigter Fahrgastschiffe eingeführt. Die Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ gilt für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt. Nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i jener Richtlinie müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen.
- (7) Die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/1.2, die neue SOLAS-Regel II-1/19-1 und die Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37 hinsichtlich der Lecksicherheitsübungen sind Teil eines umfassenden Ansatzes zur Verbesserung der Schwimmfähigkeit nach Überflutung mit dem Ziel, die Sicherheit auf neuen und vorhandenen Fahrgastschiffen zu verbessern. Die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, insbesondere Anhang I Kapitel V Regel V/2, enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen. Das STCW-Übereinkommen, das durch die Richtlinie 2008/106/EG in das Unionsrecht übernommen wurde, umfasst Anforderungen für die Schulung zur Stabilität von Schiffen, die in den entsprechenden Tabellen über die Befähigungsnormen des STCW-Codes aufgeführt sind.
- (8) Die Änderungen der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 werden festlegen, dass Schaumfeuerlöscher von mindestens 135 l Inhalt in Kesselräumen nicht mehr erforderlich sind, sofern die Boiler weniger als 175 kW verbrauchen oder durch fest eingebaute Objektschutz-Feuerlöschsysteme auf Wasserbasis geschützt sind. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zusätzlich gelten die SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 gemäß Anhang I Kapitel II-2 Teil A Nummer 6.7 („Feuerlöscheinrichtungen in Maschinenräumen“) der Richtlinie 2009/45/EG, wonach Maschinen- und Kesselräume mit tragbaren Ausrüstungen ausgerüstet werden sollten, für neue Fahrgastschiffe der Klassen B, C und D sowie vorhandene Schiffe der Klasse B.
- (9) Durch die Änderungen der SOLAS-Regel II-1/3-12 wird eine Lücke in der derzeitigen Verordnung geschlossen hinsichtlich der Anwendung des Codes über Lärmpegel auf Schiffen auf Schiffe, deren Bauvertrag vor dem 1. Juli 2014 geschlossen wurde und deren Kiel am oder nach dem 1. Januar 2015 gelegt wurde oder die sich am oder nach dem 1. Januar 2015 in einem ähnlichen Bauzustand befanden und die nicht vor dem 1. Juli 2018 geliefert werden. In Artikel 3 der Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ sind Mindestvorschriften für den Schutz der Arbeitnehmer sowie Expositionsgrenzwerte und Auslösewerte festgelegt. Darüber hinaus bestimmt Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG als einschlägige nachrangige Rechtsvorschrift, dass das SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner geänderten Fassung für neue Schiffe der Klasse A gilt, und Anhang I TEIL C Regel 15 jener Richtlinie legt Maßnahmen zur Lärmverringerung in Maschinenräumen für neue Schiffe der Klassen B, C und D fest.
- (10) Die Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B betreffen neue Herausforderungen, die sich aus der zunehmenden Größe moderner Schiffe und der großen Zahl von Fahrgästen an Bord ergeben, und umfassen vier verschiedene Ebenen der Ausbildung und des Sich-Vertrautmachens: Sich-Vertrautmachen mit Notfallsituationen auf Fahrgastschiffen, Schulung zur Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen, Krisenbewältigung und Schulung zum menschlichem Verhalten auf Fahrgastschiffen sowie Schulung für Ro-Ro-Fahrgastschiffe. Die Richtlinie 2008/106/EG, insbesondere Anhang I Kapitel V Regel V/2, enthält verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen.
- (11) Durch die Änderungen an Kapitel 13 des FSS-Codes wird klargestellt, dass die Abmessungen der Fluchtwege auf der Grundlage der Gesamtzahl der Personen berechnet werden, die voraussichtlich über Treppen, durch Türen und Gänge und über Treppenabsätze fliehen werden. Die Berechnungen sollen getrennt für zwei unterschiedliche Fälle von Belegung der betreffenden Räume erfolgen. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der Richtlinie 2009/45/EG müssen neue Fahrgastschiffe der Klasse A vollständig den Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner geänderten Fassung entsprechen. Zudem findet nach Anhang I Kapitel II-2 Teil A der Richtlinie 2009/45/EG der mit der Entschließung MSC.98(73) verabschiedete FSS-Code auf Schiffe der Klassen B, C und D Anwendung, die seit dem 1. Januar 2003 (einschließlich) gebaut wurden.

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

⁽³⁾ Richtlinie 2003/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Februar 2003 über Mindestvorschriften zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch physikalische Einwirkungen (Lärm) (ABl. L 42 vom 15.2.2003, S. 38).

- (12) Sollten die Änderungen der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35, die SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10 und Kapitel 13 des FSS-Codes die Bestimmungen der Richtlinie 2009/45/EG für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge in der Inlandfahrt betreffen, so fallen diese Änderungen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union.
- (13) Durch die Änderungen wird der 2011 ESP-Code an die aktualisierte Reihe Z10 der IACS UR (International Association of Classification Societies Unified Requirements/Einheitliche Vorschriften des Dachverbands der Internationalen Klassifikationsgesellschaften) angeglichen, die die Vorschriften für die Besichtigung und Zeugniserteilung betrifft. Nach den Artikeln 5 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ist die Anwendung des Zustandsbewertungsschemas (CAS) der IMO auf Einhüllen-Öltankschiffe, die älter als 15 Jahre sind, verbindlich vorgeschrieben. In dem erweiterten Prüfungsprogramm für Besichtigungen von Massengutfrachtern und Öltankschiffen (Enhanced Survey Programme/ESP) ist im Einzelnen festgelegt, wie eine solche gründlichere Überprüfung durchzuführen ist. Da das Zustandsbewertungsschema für seine Zwecke auf das erweiterte Besichtigungsprogramm zurückgreift, sind auf der Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 530/2012 die ESP-Prüfungen automatisch anwendbar.
- (14) Die Union ist weder Mitglied der IMO noch Vertragspartei der betreffenden Übereinkommen oder Codes. Daher ist es erforderlich, dass der Rat die Mitgliedstaaten ermächtigt, den Standpunkt der Union zu vertreten und die Zustimmung der Mitgliedstaaten auszudrücken, durch die genannten Änderungen gebunden zu sein, soweit diese in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 70. Tagung des IMO-Ausschusses für den Schutz der Meeresumwelt zu vertreten ist, ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen der Anlage VI Kapitel 4 des MARPOL-Übereinkommens gemäß Anhang 7 des IMO-Dokuments MEPC 69/21/Add.1.

Artikel 2

(1) Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 97. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses zu vertreten ist, ist die Zustimmung zur Verabschiedung der Änderungen

- a) der SOLAS-Regeln II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 und II-1/35, wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;
- b) der SOLAS-Regel II-1/1.2, einer neuen Regel II-1/19-1 sowie der Änderungen der SOLAS-Regeln III/1.4, III/30 und III/37, wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;
- c) der SOLAS-Regeln II-2/1 und II-2/10, wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;
- d) der SOLAS-Regel II-1/3-12, wie in Anhang 1 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;
- e) des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes in Bezug auf die fahrgastschiffsspezifische Sicherheitsausbildung und die Teile A und B, wie in den Anhängen 8, 9 und 10 des IMO-Dokuments MSC 96/25/Add.1 ausgeführt;
- f) des Kapitels 13 des FSS-Codes, wie in Anhang 2 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt;
- g) des 2011 ESP-Codes, wie in Anhang 4 des IMO-Rundschreibens Nr. 3644 vom 20. Mai 2016 ausgeführt.

(2) Wenn die unter Absatz 1 Buchstabe a angeführten Änderungen der SOLAS-Regel II-1/6 auf der 97. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses geprüft werden, ist der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt die Zustimmung zur Abänderung derjenigen Änderungen, durch die die derzeitigen Sicherheitsniveaus verbessert werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 530/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2012 zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe (ABl. L 172 vom 30.6.2012, S. 3).

Artikel 3

- (1) Der in den Artikeln 1 und 2 festgelegte, im Namen der Union zu vertretende Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten vertreten, die Mitglieder der IMO sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln.
- (2) Geringfügige Änderungen an den in den Artikeln 1 und 2 genannten Standpunkten können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten werden ermächtigt, ihre Zustimmung zu erklären, im Interesse der Union durch die in den Artikeln 1 und 2 genannten Änderungen gebunden zu sein, soweit diese in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Luxemburg am 17. Oktober 2016.

Im Namen des Rates
Der Präsident
L. SÓLYMOS

BESCHLUSS (EU) 2016/2078 DER KOMMISSION**vom 4. Juli 2016****über die Maßnahmen SA.41617-2015/C (ex SA.33584-2013/C (ex 2011/NN)), der Niederlande in Bezug auf den Profifußballverein NEC in Nimwegen***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 4048)***(Nur der niederländische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION,

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 erster Unterabsatz,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Im Jahr 2010 wurde die Kommission von Bürgern darüber informiert, dass die Niederlande eine Beihilfemaßnahme zugunsten des Profifußballvereins NEC in Nimwegen durchgeführt hatten. Die Beschwerden wurden unter den Nummern SA.31616 und SA.31767 registriert. In den Jahren 2010 und 2011 erhielt die Kommission weiterhin Beschwerden zu Maßnahmen zugunsten anderer Profifußballvereine in den Niederlanden, nämlich MVV in Maastricht, Willem II in Tilburg, FC Den Bosch in 's-Hertogenbosch und PSV in Eindhoven. Mit Schreiben vom 2. September 2011 haben die Niederlande der Kommission weitere Informationen zu der Maßnahme hinsichtlich des NEC vorgelegt.
- (2) Mit Schreiben vom 6. März 2013 hat die Kommission die Niederlande darüber informiert, in Bezug auf die Maßnahmen zugunsten von Willem II, NEC, MVV, PSV und den FC Den Bosch das in Artikel 108 Absatz 2 AEUV vorgesehene Verfahren einzuleiten.
- (3) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens (im Folgenden: „Einleitungsbeschluss“) wurde in dem *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den in Rede stehenden Maßnahmen Stellung zu nehmen.
- (4) Zu den Maßnahmen zugunsten des NEC nahmen die Niederlande im Rahmen des Verfahrens mit Schreiben vom 6. Juni 2013 Stellung, welches auch die Kommentare der Gemeinde Nijmegen (im Folgenden: „die Gemeinde“) als beteiligte Partei enthielt. Am 27. Februar 2015 hat eine Sitzung mit den Niederlanden stattgefunden, an der auch die Gemeinde teilgenommen hat. Weitere Informationen der Niederlande gingen am 10. April 2015, 11. Mai 2015, 13. Mai 2015 und am 16. Juli 2015 ein. Die Kommission hat keine Kommentare anderer Beteiligter erhalten.
- (5) Entsprechend dem Einleitungsbeschluss und im Einvernehmen mit den Niederlanden wurden die Untersuchungen in Bezug auf die verschiedenen Vereine getrennt behandelt. Die Untersuchung betreffend den Verein NEC wurde als Sache SA.41617 registriert.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHME**2.1. Die Maßnahme und deren Begünstigte**

- (6) Der nationale Fußballverband Koninklijke Nederlandse Voetbal Bond (im Folgenden „KNVB“) ist die Dachorganisation für Meisterschaften im Profi- und Amateurfußball. In den Niederlanden gibt es zwei Profifußballligen. In der Saison 2014/2015 gab es 38 Profifußballvereine, von denen 18 in der höchsten Liga (Eredivisie) und 20 in der zweiten Liga (Eerste Divisie) spielten.

⁽¹⁾ Beschluss der Kommission in der Sache SA.33584 (2013/C) (ex 2011/NN) — Beihilfe der Niederlande für bestimmte niederländische Fußballvereine im Zeitraum 2008-2011 — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 116 vom 23.4.2013, S. 19).

⁽²⁾ Siehe Fußnote 1.

- (7) Nijmegen Eendracht Combinatie (im Folgenden: „NEC“) wurde im Jahr 1900 gegründet und trägt seine Heimspiele in Nimwegen aus. Die Rechtsstruktur des NEC ist folgende: Die Gesellschaften Nijmegen Eendracht Combinatie B.V., Exploitatie-Maatschappij De Goffert B.V. und N.E.C. horeca B.V. gehören der Stiftung Stichting Administratiekantoor N.E.C. Die Gesellschaft Exploitatie-Maatschappij De Goffert B.V. ist der Begünstigte der Maßnahme. Laut den von den Niederlanden vorgelegten Informationen handelt es sich beim Verein NEC um ein mittelgroßes Unternehmen mit 62,3 Mitarbeitern (in VZÄ) im Jahr 2015 (69,5 VZÄ im Jahr 2010). Im Untersuchungszeitraum hat der NEC in der höchsten Liga gespielt. Zuletzt hatte er in der Spielzeit 2008/2009 an einem europäischen Wettbewerb (UEFA-Pokal) teilgenommen.
- (8) Seit 2003 ist der NEC der Hauptnutzer, jedoch nicht der einzige Nutzer, des Multifunktionsstadions Goffert, das in dem großen Goffert-Park in Nimwegen liegt. Neben dem Stadion im Goffert-Park wurde im Jahr 2003 von der Gemeinde mit Unterstützung des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) der Multifunktions-Sportkomplex *De Eendracht* errichtet. Der *De Eendracht*-Komplex ist an den NEC verpachtet und wird auch für andere Trainingszwecke genutzt.
- (9) Die Beziehung zwischen der Gemeinde und dem NEC zu dem Komplex *De Eendracht* sind in zwei Verträgen aus dem Jahr 2003 festgeschrieben: einer Absichtserklärung zur Entwicklung des Gebiets am Standort von *De Eendracht* im Rahmen der umfassenderen Sportrichtlinien und Visionen der Gemeinde als auch in einem Pachtvertrag für *De Eendracht*.
- (10) Im Jahr 2008 und 2009 hat der NEC an die Gemeindebehörde hinsichtlich einer Klausel im Vertrag geschrieben, gemäß welcher er berechtigt war, *De Eendracht* von der Gemeinde zu erwerben. Der NEC hielt fest, dass er beabsichtigt hätte, das als „Kaufoption“ bezeichnete „opstalrecht“ oder Erbbaurecht⁽³⁾ an dem Komplex zu erwerben. In seinem ersten Schreiben schlug der NEC vor, auf seine Kaufoption im Austausch für eine Entschädigungssumme in Höhe von 2,3 Mio. EUR zu verzichten, die er auf der Basis des geschätzten Buchwerts und dem realen Wert des Komplexes gemäß externen Gutachten errechnet hatte. Nach Ansicht des NEC entspricht die Differenz zwischen den beiden Werten dem Nutzen, den er bei Ausübung seiner Kaufoption erzielen würde. In einem zweiten Schreiben informierte der NEC die Gemeinde darüber, dass er seine Kaufoption ausüben möchte.
- (11) Im Jahr 2010 erhielt die Gemeinde Rechtsgutachten von zwei Rechtsanwaltskanzleien zu diesem Thema: eines im Januar 2010 und das andere im September 2010. Das erste Rechtsgutachten wies auf eine Klausel in dem Pachtvertrag hin, gemäß welcher der Vertrag den Zeitraum betrifft, bis *De Eendracht* von dem Pächter (NEC) erworben würde, und dass es die Absicht der Gemeinde und des NEC gewesen war, dass der Komplex vom NEC erworben würde, sobald keine Einwände des EFRE mehr vorliegen. Daraus wurde die Schlussfolgerung gezogen, dass der NEC über ein festes (hartes) Recht verfügt, den Kauf zu verlangen. Das zweite Rechtsgutachten wurde auf Insistieren des Gemeinderats hinsichtlich der angeblichen Stichhaltigkeit der Forderung des NEC verlangt. Dieses Rechtsgutachten kam zu dem Schluss, dass die Gemeinde aufgrund der Tatsache, dass in der betreffenden Klausel kein Preis oder ein Preismechanismus genannt ist, lediglich verpflichtet sei, mit dem NEC zu verhandeln.
- (12) Die Gemeinde stimmte dem Kauf der Forderung in Höhe von 2,2 Mio. EUR im September 2010 zu. Die Niederlande haben ihre Absicht zur Entschädigung des NEC für dessen Verzicht auf die Kaufoption nicht gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV notifiziert. Das förmliche Prüfverfahren wurde in Bezug auf diese Transaktion eingeleitet und ist als solches Gegenstand des vorliegenden Beschlusses.

2.2. Gründe für die Einleitung des Verfahrens

- (13) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass Beihilfemaßnahmen für Profifußballvereine den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beeinträchtigen. Die Kommission kam weiterhin zu dem vorläufigen Schluss, dass die Gemeinde dem NEC durch den Einsatz staatlicher Mittel einen selektiven Vorteil verschafft und ihm somit staatliche Beihilfen gewährt hatte.
- (14) Die Kommission kam zunächst in Bezug auf die Existenz der Kaufoption zu dem Schluss, dass die Niederlande dadurch, dass sie sich ausschließlich auf das erste Rechtsgutachten bezogen und das ausführlichere zweite Rechtsgutachten außer Acht gelassen hatten, nicht nachgewiesen haben, dass der NEC tatsächlich über eine Kaufoption zu einem Preis verfügt hat, der nicht in dem Vertrag genannt wurde und der auch nicht ausgehandelt worden war.

⁽³⁾ Gemäß Artikel 5:101 des niederländischen bürgerlichen Rechts ist ein „Erbbaurecht“ (Lateinisch: *ius superficarium*) ein dingliches Recht, welches dem Inhaber die Befugnis gibt, für sich selbst Gebäude, Bauten oder Bepflanzungen in, auf oder in Bezug auf einen unbeweglichen Gegenstand zu erwerben oder erwerben zu lassen, die jemand anderem gehören.

- (15) Des Weiteren hat die Kommission in Bezug auf die Marktkonformität des Preises, der für den Verzicht der angeblichen Kaufoption gezahlt wurde, wiederholt, dass die Leitlinien aufgrund der Mitteilung der Kommission zu Beihilfeelementen bei Grundstücksverkäufen durch öffentliche Behörden ⁽⁴⁾ (im Folgenden: „Mitteilung über Grundstücksverkäufe“), die von den Niederlanden zitiert wurde, sich nur auf „Verkäufe von Grundstücken und Gebäuden in Staatsbesitz beziehen. Sie beziehen sich nicht auf den staatlichen Kauf von Grundstücken und Gebäuden oder die Vermietung oder Verpachtung von Grundstücken und Gebäuden durch öffentliche Behörden. Derartige Transaktionen können auch Beihilfeelemente umfassen.“ Weiterhin hat die Kommission angeführt, dass Marktteilnehmer in einer Marktwirtschaft wohl auch die Wahrscheinlichkeit berücksichtigen würden, ob ggf. eine Ausübung der Kaufoption durch den Pächter zu erwarten ist. Sie würden sich u. a. die finanziellen Mittel anschauen, die diesem zur Verfügung stünden.
- (16) Die Kommission hat darüber hinaus angeführt, dass der NEC zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfen in finanziellen Schwierigkeiten gesteckt hat, die so ernst waren, dass sie seine Zukunft als Profifußballverein hätten gefährden können. Der KNVB hatte den NEC bei der Verifizierung des Geschäftsplans für 2010/2011 im Juli 2010 gebeten, eine externe Garantie über 1 967 000 EUR vorzulegen, da der NEC ansonsten den Verlust seiner Lizenz riskieren würde. Diese Garantie (die laut Informationen, die der Kommission vorliegen, von einem privaten, Handelsunternehmen bereitgestellt wurde und somit nicht mit staatlichen Mitteln) wurde zusätzlich zu den 2,2 Mio. EUR aufgrund des aktuellen Beschlusses benötigt. Der NEC hat im Juni 2010 selbst darauf hingewiesen, dass seine Finanzlage beunruhigend sei, mit einem negativen Kapitalkonto, einem negativen Betriebsergebnis in 2009/2010 und einer schlechten Liquiditätsslage. Der NEC hat im September 2009 die Pachtzahlungen eingestellt.
- (17) Um die Vereinbarkeit der Beihilfe mit den Leitlinien der Gemeinschaft zu staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Firmen in Schwierigkeiten ⁽⁵⁾ (im Folgenden „Leitlinien“) beurteilen zu können, verlangte die Kommission Angaben zur Einhaltung aller in den Leitlinien aufgeführten Vorschriften
- (18) Die Kommission konnte insbesondere nicht überprüfen, ob die Vorschriften unter den Randnummern 34 bis 37 der Leitlinien betreffend die Beschaffenheit und die Erfüllung eines Umstrukturierungsplans eingehalten worden waren. Die Kommission konnte weiterhin nicht verifizieren, ob angemessene kompensatorische Maßnahmen im Sinne der Randnummern 38 bis 42 eingeleitet worden waren. Es musste außerdem nachgewiesen werden, dass die Unterstützungsmaßnahme auf das erforderliche Minimum begrenzt worden war, dass der Empfänger zu seiner Umstrukturierung einen angemessenen eigenen Beitrag geleistet hatte, dass die Niederlande Kontrollberichte vorlegen würden und dass der Grundsatz der einmaligen Beihilfe eingehalten wurde.

3. STELLUNGNAHME DER NIEDERLANDE

- (19) Die Niederlande stimmen der Auffassung nicht zu, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt.
- (20) Diesbezüglich weisen die Niederlande erstens auf den wichtigen Kontext des Vorgangs hin. Nach Auffassung der Niederlande enthielt der Einleitungsbeschluss einige sachliche Fehler in dieser Hinsicht. Im Gegensatz zu den Angaben im Einleitungsbeschluss hatte das Goffert-Stadion bereits vor dem Jahr 2003 einen Multifunktionscharakter. Die Gemeinde hat die Nutzung von De Eendracht (und des Goffert-Stadions) für nicht sportliche Zwecke als einen wichtigen Kontextfaktor erachtet.
- (21) Insbesondere heben die Niederlande das Interesse der Gemeinde an der Entwicklung des Topsport- und Innovationsparks (im Folgenden: „TIP“) ⁽⁶⁾ hervor, der das vorhandene Goffert-Stadion und De Eendracht miteinander verbinden würde. Die Vorbereitungen für die Entwicklung des TIP hatten bereits begonnen, bevor der NEC die Gemeinde über seine Absicht informiert hatte, seine Kaufoption auszuüben. Der De Eendracht-Komplex spielte eine wichtige Rolle bei den Plänen in Bezug auf TIP, die von der Gemeinde vorangetrieben wurden. Die Niederlande weisen darauf hin, dass die Vorbereitungen für TIP auch noch nach der Transaktion, die im September 2010 stattgefunden hat, fortgeführt wurden. Erst im März 2012 hat der Gemeinderat beschlossen, die TIP-Vorbereitungen einzustellen. Laut Informationen der Niederlande sollte die Kommission ausdrücklich berücksichtigen, wie wichtig es zu diesem Zeitpunkt für die Gemeinde war, über das uneingeschränkte Eigentumsrecht über De Eendracht (einschließlich des dazugehörigen Grundstücks und der darauf befindlichen Gebäude) zu verfügen, um in der Lage zu sein, das TIP zu entwickeln.

⁽⁴⁾ ABl. C 209 vom 10.7.1997, S. 3.

⁽⁵⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2) Die Anwendung dieser Leitlinien wurde durch die Mitteilung der Kommission betreffend die Verlängerung der Anwendung der Leitlinien der Gemeinschaft vom 1. Oktober 2004 für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten verlängert (ABl. C 296 vom 2.10.2012, S. 3).

⁽⁶⁾ Die Gemeinde beabsichtigte, einen großen Teil des Goffert-Parks in ein „Topsport- und Innovationspark“ („TIP“) mit multidisziplinärem Ansatz zu entwickeln, der Sport, Ausbildung, Gesundheit und Wissenschaft vereint. Dieses Projekt wurde seitdem wieder verworfen. Die zukünftige Finanzierung des TIP war vom Einleitungsbeschluss nicht betroffen.

- (22) Diesbezüglich verweisen die Niederlande auf den Bericht zu den erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen des TIP, veröffentlicht im April 2009 von Beratern für Europaangelegenheiten und regionale Beziehungen. Laut diesem Bericht ging man davon aus, dass der TIP positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Gemeinde haben würde, einschließlich einer Beschäftigungszunahme und Zunahme der Konsumausgaben, jedoch auch verschiedene indirekte positive wirtschaftliche Auswirkungen in den Bereichen Wissensentwicklung, Innovation, Ausbildung und Gesamtniveau der Aktivitäten. Der von der Gemeinde und Buck Consultants erstellte Bericht „TIP Nijmegen Impact and Opportunities“ (Auswirkungen und Möglichkeiten des TIP Nimwegen) weist insbesondere auf die exemplarische Funktion von De Eendracht bei der Entwicklung des TIP hin.
- (23) Zweitens betonen die Niederlande die Solidität der Forderungen des NEC. Der Bericht hat die Hintergrundinformationen dazu genannt, wie es zur Einräumung der Kaufoption gekommen ist. Die Gemeinde hat hervorgehoben, dass dies mit dem Verzicht auf das Erbbaurecht durch den NEC auf den damals bestehenden Amateur-Komplex verbunden ist, um die Gemeinde in die Lage zu versetzen, diesen Komplex durch die Errichtung des neuen Komplex De Eendracht zu ersetzen. Im Jahr 2000 lag das Erbbaurecht in Bezug auf den vorhandenen Amateur-Komplex in den Händen des NEC, während die Gemeinde das Grundstück daneben besaß. Da der Komplex nicht mehr den Anforderungen des KNVB zur Fortführung der Fußballaktivitäten an diesem Standort entsprach, hat die Gemeinde in Absprache mit dem NEC 2002 beschlossen, den neuen Multifunktionskomplex De Eendracht zu realisieren. De Eendracht wurde mit öffentlichen Geldern realisiert, teilweise finanziert mit Unterstützung des EFRE. Damit man Mittel aus dem EFRE beantragen konnte, musste der Komplex von der Gemeinde realisiert werden, und die Gebäude durften für einen Zeitraum von fünf Jahren nicht verkauft werden. Der NEC hat deshalb auf sein Erbbaurecht in Bezug auf den Komplex verzichtet, jedoch eine Kaufoption (Erbbaurecht) für den neuen Komplex De Eendracht erhalten. Nach Angaben der Niederlande war beabsichtigt, dass der NEC den De Eendracht-Komplex übernehmen würde, sobald die Auflagen des EFRE dies nicht mehr untersagten, auch wenn der Kaufpreis zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt war.
- (24) Deshalb widerlegen die Niederlande die Meinung, dass die Gemeinde nur eines der Rechtsgutachten berücksichtigt hatte (siehe Erwägungsgrund 14). Anstatt dessen betonen sie, dass es nie einen Konflikt zwischen der Gemeinde und dem NEC zu der Forderung gab, die von beiden Parteien als vereinbart angesehen wurde. Die Niederlande beziehen sich hier auf Artikel 6:217 des niederländischen bürgerlichen Rechts, gemäß welchem ein einfacher Konsens unter den Parteien ausreicht, um eine Vereinbarung zu begründen.
- (25) Die Kaufoption kann von der Absichtserklärung und den Pachtverträgen zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft Exploitatiemaatschappij De Goffert B.V. (siehe Erwägungsgrund 9) abgeleitet werden. Die Tatsache, dass die Klauseln zur Kaufoption weder einen Preis noch einen Preismechanismus festlegen, ist nach Auffassung der Niederlande nicht relevant. Im Kontext von Kaufverträgen, in denen die Parteien keinen Preis festlegen, sieht Artikel 7:4 des niederländischen bürgerlichen Rechts vor, dass der Käufer einen „angemessenen Preis“ zu zahlen hat.
- (26) Zusammenfassend behauptet die Gemeinde, dass der Beschluss, nicht gemäß dem zweiten Rechtsgutachten zu verfahren, aus soliden und motivierten Gründen erfolgt ist, da es die in dem zweiten Rechtsgutachten genannten Argumente für nicht begründet erachtet hat. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass der Verfasser des ersten Rechtsgutachtens bei der Erstellung seines Gutachtens auf das zweite Rechtsgutachten verwiesen hatte. Die Gemeinde weist darauf hin, dass das zweite Rechtsgutachten eindeutig politisch motiviert war, da dieses von der Opposition im Gemeinderat beantragt worden war. Dass das zweite Rechtsgutachten ausführlicher war (Erwägungsgrund 14) kann nicht zu Schlussfolgerungen hinsichtlich der Stichhaltigkeit der darin enthaltenen Argumente führen.
- (27) Die Gemeinde stellt diesbezüglich fest, dass die Vereinbarung zwischen dem NEC und der Gemeinde nationalem Privatrecht unterliegt und somit jegliche Bewertung hinsichtlich der Rechtsgültigkeit der Forderung des NEC durch niederländische Richter zu erfolgen hat.
- (28) Des Weiteren haben die Niederlande hinsichtlich der Ermittlung des Werts der Kaufoption zur weiteren Klärung beigetragen. Die Niederlande weisen darauf hin, dass die Existenz eines Vorteils (und somit staatlicher Beihilfen) nicht einfach deshalb angenommen werden kann, weil der Preis auf der Grundlage von Verhandlungen bestimmt wird. Im Falle des NEC wurde der Preis für die Kaufoption auf der Grundlage eines unabhängigen Gutachtens ermittelt und ist somit laut niederländischen Behörden marktkonform. Tatsächlich argumentieren die Niederlande, dass die Transaktion nicht selektiv war und dass sie dem NEC keinen Vorteil bot.
- (29) Die Niederlande beziehen sich auf die Tatsache, dass eine Maßnahme nicht selektiv ist, wenn sie auf einer allgemeinen nationalen Maßnahme beruht. Insbesondere basiert die Transaktion auf bürgerlichem Recht, das allgemein gültig ist und für alle Unternehmen anwendbar ist. Der Wert der Transaktion basiert auf den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, welches die Zahlung eines „angemessenen Preises“ vorsieht. Nach Auffassung der Niederlande war dies der Fall, da ein unabhängiges Gutachten im April 2009 erstellt wurde. Sie schlussfolgern daraus, dass die Transaktion nicht selektiv war.

- (30) Auch wenn die Transaktion als selektiv angesehen würde, hätte der NEC dennoch keinen Vorteil erhalten, da die Gemeinde als marktwirtschaftlich handelnder Investor gehandelt und einen Marktpreis bezahlt hat. Die Niederlande weisen auf die Entscheidungspraxis der Kommission bei der sinngemäßen Anwendung der Mitteilung zu Grundstücksverkäufen hin, wenn sich Fälle auf die Bewertung anderer Vermögenswerte und Eigentumsrechte beziehen. Da die Transaktion in diesem Fall auf einer Bewertung gemäß der Mitteilung zu Grundstücksverkäufen basiert, kann diese als marktkonform angesehen werden. Auch wenn die Mitteilung zu Grundstücksverkäufen nicht anwendbar wäre, bliebe die Transaktion dennoch marktkonform, da ein privater Investor ebenfalls den Wert der Kaufoption auf der Grundlage eines unabhängigen Gutachtens ermittelt hätte.
- (31) Die Gemeinde hat betont, dass es einen engen Zusammenhang zwischen dem Wert der Transaktion und dem Wert des De Eendracht-Komplex gibt. Das unabhängige Gutachten (vom 7. April 2009) konzentriert sich auf zwei Werte. Auf der einen Seite hat sie den Verkaufspreis ermittelt, den ein Verkäufer aus dem Verkauf des Erbbaurechts (für einen Zeitraum von 30 Jahren) für den Komplex aufgrund der derzeitigen Pachtvereinbarungen zwischen der Gemeinde und NEC erhalten könnte [...] (*). Auf der anderen Seite hat sie den Verkaufspreis ermittelt, den ein Verkäufer aus dem Verkauf des Erbbaurechts in Bezug auf den Komplex aufgrund der derzeitigen Unterpachtverträge zwischen dem NEC und dessen Unterpächtern unter Berücksichtigung der Marktentwicklung der Pachtpreise erzielen könnte. Tatsächlich hat es in Bezug auf den Komplex Pachtverträge zwischen dem NEC und der Gemeinde und dritten Parteien gegeben (NEC handelnd als Betreiber des Komplexes), siehe Erwägungsgrund 8. Dieser zweite Wert wurde auf [...] EUR festgelegt.
- (32) Die beiden Bewertungen basieren mit anderen Worten auf der Annahme, dass der Komplex in einem verpachteten Zustand verkauft werden würde. Die Niederlande argumentieren, dass nach niederländischem Recht eine Verkaufstransaktion nicht die Pachtsituation ändert. Der neue Eigentümer einer Immobilie ersetzt den vorherigen Eigentümer als die verpachtende Partei. Deshalb ist es üblich, den Verkaufswert einer verpachteten Immobilie auf der Grundlage der Pachteinnahmen zu bestimmen.
- (33) Die unabhängigen Gutachten zeigen, dass die Gemeinde den De Eendracht-Komplex in einem verpachteten Zustand an eine dritte Partei für einen Preis von maximal [...] EUR verkaufen könnte. Nach Angaben der Niederlande entspricht dies dem maximalen Preis, der vom NEC für den Komplex gefordert werden könnte. Sobald der NEC das Erbbaurecht für den De Eendracht-Komplex erwerben würde, könnte er dieses Recht für einen Preis in Höhe von maximal [...] EUR verkaufen. Nach Angaben der Niederlande bedeutet dies, dass der NEC auf einen potenziellen Vorteil von maximal [...] 2 064 000 EUR verzichten würde. Während der Verhandlungen mit dem NEC wurde der endgültige Wert der Kaufoption auf [...] 2 223 000 EUR festgelegt. [...]. Die Kommission merkt an, dass die Bewertung nicht die konkrete Situation berücksichtigt hat, d. h. in welcher der NEC den Komplex selbst erwerben würde.
- (34) Die Niederlande haben weitere Hintergrundinformationen zu den in dem Gutachten eingesetzten Pachtzahlungen vorgelegt, um die Differenz zwischen den beiden Gutachten zu erläutern. Insbesondere weisen die Niederlande darauf hin, dass sich eine Reihe von Faktoren nachteilig auf den Pachtpreis auswirken, da dieser von NEC festgelegt wurde:
- a) Exploitiemaatschappij De Goffert B.V. hat den Komplex nicht nur verpachtet, sondern gleichzeitig auch als Betreibergesellschaft zur Unterverpachtung von Teilen des Komplexes an dritte Parteien fungiert. De Eendracht hatte einen eindeutig experimentellen Charakter, und die Gemeinde hat die Realisierung dieses neuen Komplexes dazu genutzt, um die Verbindung dieses Komplexes mit gesellschaftlichen Aktivitäten, dem Wirtschaftsumfeld und der Nachbarschaft zu stärken. Es war nicht sicher, ob diese sozioökonomischen Projekte in der Praxis erfolgreich sein würden, und es wurde nicht ausgeschlossen, dass dritte Parteien abspringen würden. Dadurch hat sich das Risiko für Exploitiemaatschappij De Goffert B.V. erhöht.
 - b) Exploitiemaatschappij De Goffert B.V. war auch für die Instandhaltung und den Austausch der Felder zuständig, die zuvor von der Gemeinde instandgehalten wurden.
 - c) NEC war der einzige mögliche Partner, der die sozioökonomischen Ziele der Gemeinde realisieren konnte.
 - d) NEC hatte ursprünglich ein Erbbaurecht an dem Komplex, hat jedoch kostenlos auf dieses verzichtet (siehe Erwägungsgrund 23).

Auf Basis dessen erachten die Niederlande den Pachtpreis, den NEC gezahlt hat, und der die Grundlage für den Wert der ersten Bewertung darstellt, als marktkonform.

- (35) Weiterhin merken die Niederlande an, dass der Pachtvertrag zwischen dem NEC und der Gemeinde als Pachtvertrag mit fester Laufzeit anzusehen ist, der von der Gemeinde nicht vor dem Ablaufdatum beendet werden kann, was gleichzeitig mit der Übertragung des Erbbaurechts an den NEC erfolgt. Dies erklärt, warum die Bewertung den ersten Wert auf der Grundlage einer statischen Pacht berechnet, wohingegen der zweite Wert die Marktentwicklung der Pachtpreise berücksichtigt.

(*) Vertrauliche Informationen

- (36) Die Niederlande betonen, dass der Betrag in Höhe von 2,2 Mio. EUR an den NEC für die Kaufoption nicht ausgezahlt wurde, sondern teilweise dazu verwendet wurde, um rückständige Forderungen gegenüber dem NEC zu verrechnen und teilweise als Vorauszahlung der Pacht (garantierte Pacht). Gleichzeitig wurde der Pachtvertrag bis Ende Februar 2043 verlängert und die Pacht wurde erhöht [...]. Wenn man davon ausgeht, dass die ursprüngliche Pacht marktkonform war, behaupten die Niederlande, dass diese Erhöhung die neue Pacht über das Marktniveau erhöht. Alternativ sollte die neue Pacht laut den Niederlanden als marktkonform angesehen werden.
- (37) Viertens argumentieren die Niederlande, dass die Gemeinde die finanzielle Situation des NEC zum Zeitpunkt der Transaktion berücksichtigt hat. Gleichzeitig mit der Transaktion hatte die Gemeinde Informationen erhalten, die sie zu der Annahme führte, dass der NEC — trotz seiner finanziellen Probleme — dennoch in der Lage sei, seine Kaufoption auszuüben. Insbesondere hat der NEC in einem seiner Schreiben (siehe Erwägungsgrund 10) die Gemeinde ausdrücklich über das Interesse einer juristischen Person am Erwerb von De Eendracht, möglicherweise über NEC, informiert. Deshalb würden etwaige finanzielle Probleme des NEC nicht unbedingt den Kauf von De Eendracht untersagen. Weiterhin wurde die Gemeinde am 3. September darüber informiert, dass der NEC eine Finanzierung von einer juristischen Person erhalten hatte: eine Gesellschaft [...] hatte einen Teil der (Saison)-Tickets für die Saison 2011/2012, 2012/2013 und 2013/2014 im Voraus gekauft. Auf diese Transaktion bezieht sich die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss, aber — im Gegensatz zu dem, was im Einleitungsbeschluss genannt ist — erfolgte die Finanzierung nicht in Form einer Garantie, und der gezahlte Preis war viel höher als 1,9 Mio. EUR wie im Einleitungsbeschluss angegeben (d. h. circa 4 Mio. EUR) (siehe Erwägungsgrund 16). Dieser Beweis des durch einen kommerziellen Investor entgegengebrachten Vertrauens in die finanzielle Situation des NEC war zu diesem Zeitpunkt ein weiterer Grund für die Gemeinde, die Ausübung der Kaufoption durch den NEC in Bezug auf De Eendracht für möglich zu halten.
- (38) Zusammenfassend kann gesagt werden, dass laut den Niederlanden die Gemeinde als ein marktwirtschaftlich handelnder Investor gehandelt hat unter Berücksichtigung der (angenommenen) finanziellen Situation des NEC zu diesem Zeitpunkt.
- (39) Hilfsweise argumentieren die Niederlande, dass — sofern die Maßnahme als staatliche Beihilfe anzusehen wäre — sie den Leitlinien und somit auch dem Binnenmarkt entsprechen würde. Nach Auffassung der Niederlande sind die Bedingungen der Leitlinien erfüllt, und die Maßnahme könnte als vereinbar mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV angesehen werden. Sie hat zur Untermauerung dieser Behauptung Sachinformationen vorgelegt.
- (40) Was die finanzielle Situation des NEC zum Zeitpunkt der Transaktion anbelangt, legen die Niederlande weitere Informationen vor, die belegen, dass der NEC ein Unternehmen in Schwierigkeiten war. Die Gemeinde hatte einen Bericht zur finanziellen Lage und zu den Zukunftsaussichten des Vereins verlangt, der von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO ⁽⁷⁾ kurz nach der Transaktion (am 29. Oktober 2010) vorgelegt worden war. Dieser weist ein negatives Ergebnis [...], ein negatives Kapitalkonto [...] und eine negative Entwicklung des Umlaufkapitals [...] aus. Der Bericht zeigt, dass die Ergebnisse des NEC negativ waren und sich über einen Zeitraum von drei Jahren noch verschlechterten. Während es dem NEC gelang, das Nettoergebnis über denselben Zeitraum positiv zu halten (aufgrund von Einnahmen aus Übertragungsrechten und dem Verkauf von Spielern) weist der Bericht dennoch sinkende Einnahmen aus, während die Kostenstruktur des NEC im Wesentlichen unverändert blieb. Weiterhin war das Kapitalkonto in den letzten drei Jahren negativ, und die Solvenz des NEC hat sich in demselben Zeitraum verschlechtert.
- (41) Was die Umstrukturierungspläne anbelangt, hat der NEC einen Verbesserungsplan („Plan van Aanpak“) ⁽⁸⁾ erstellt, um die finanziellen Probleme zu überwinden. Dieser Plan wurde dem KNVB im August 2010 vorgelegt. Dieser Plan umfasst eine Beschreibung der finanziellen Lage, Benchmark-Vergleiche mit ähnlichen Fußballvereinen und geplante Maßnahmen, um den Status gemäß Kategorie 2 zu erhalten (d. h., es wurde aufgezeigt, dass die finanzielle Lage des Vereins „ausreichend“ sei, siehe Erwägungsgrund 75).
- (42) Was die kompensatorischen Maßnahmen anbelangt, stellen die Niederlande fest, dass, sofern Beihilfen vorliegen, diese vom Umfang her beschränkt sind und dass aufgrund dessen die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb relativ gering sind. Dennoch wurden in den KNVB-Umstrukturierungsplan einige kompensatorische Maßnahmen aufgenommen.
- (43) Weiterhin wurde jegliche Unterstützung auf das notwendige Minimum beschränkt. Diesbezüglich erfolgte ein wichtiger eigener Beitrag zur Umstrukturierung über die Maßnahme, die unter den Erwägungsgründen 16 und 37 aufgeführt ist, während eine Änderung in den Rückzahlungsbedingungen eines Darlehens zu einer Senkung der festen Rückzahlungen in Höhe von 250 000 EUR pro Jahr geführt hat.
- (44) Was die Überwachung anbelangt, haben sich die Niederlande dazu verpflichtet, der Kommission die geforderten Berichte vorzulegen.

⁽⁷⁾ „Onderzoek naar financiële situatie en financieel toekomstperspectief N.E.C. Nijmegen“, Bericht vom 29. Oktober 2010 von BDO, Nimwegen.

⁽⁸⁾ Plan van aanpak NEC, August 2010.

- (45) Schließlich bestätigen die Niederlande, dass keine weiteren Beihilfemaßnahmen an den NEC erfolgen oder erfolgt sind.

4. WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN

4.1. Vorliegen einer staatliche Beihilfe gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV

- (46) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV genannten Voraussetzungen gelten kumulativ; sie müssen also sämtlich erfüllt sein, damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe angesehen wird.
- (47) Der Erwerb des angeblichen Rechts des NEC zum Kauf von De Eendracht für 2,2 Mio. EUR durch die Gemeinde wurde mit staatlichen Mitteln finanziert, da die Gelder für die betreffende Transaktion von der Gemeinde bereitgestellt wurden. Dies wird von den Niederlanden nicht angefochten.
- (48) Was die potenziellen Auswirkungen auf den Binnenmarkt anbelangt, weist die Kommission darauf hin, dass der NEC an europäischen Fußballwettbewerben teilgenommen hat. Abgesehen von ihrer Teilnahme an Fußballwettbewerben sind Profifußballvereine außerdem in mehreren anderen Märkten wirtschaftlich tätig, beispielsweise auf dem Transfermarkt für Profifußballer, in der Werbung, im Bereich Sponsoring, in der Vermarktung und den Medien. Beihilfen an Profifußballvereine stärken deren Position auf jedem dieser internationalen Märkte. Wenn also staatliche Mittel dazu verwendet werden, um einem Profifußballverein einen selektiven Vorteil unabhängig von der Spielklasse, in der dieser spielt, zu gewähren, kann diese Beihilfe potenziell zur Verfälschung des Wettbewerbs in den Mitgliedstaaten beitragen und sich auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV auswirken⁽⁹⁾.
- (49) Die Selektivität der Maßnahme, die insbesondere von dem Gemeinderat genehmigt wurde, kann nicht angezweifelt werden. Die Niederlande haben argumentiert, dass die Maßnahme auf allgemeinen nationalen Rechtsvorschriften beruhe (siehe Erwägungsgrund 29) und aus diesem Grunde nicht selektiv sei. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass — auch wenn die Vereinbarung zwischen dem NEC und der Gemeinde als eine Vereinbarung nach niederländischem Recht angesehen werden kann — die Einzelheiten der Vereinbarung nicht nur auf allgemeinen Grundsätzen beruhen, sondern auch auf den spezifischen Bestimmungen des Vertrags/der Verträge zwischen dem NEC und der Gemeinde. Somit ist klar, dass die Maßnahme einem bestimmten Unternehmen gilt, dem NEC, und somit als selektiv anzusehen ist.
- (50) Die Niederlande sind der Auffassung, dass der NEC keinen Vorteil erhalten hat, und dass die Transaktion anstatt dessen zu Marktbedingungen erfolgt ist. Sie weisen insbesondere darauf hin, dass der NEC eine feste Kaufoption für De Eendracht hatte und dass der Preis für den Erwerb dieses Rechts gemäß einer unabhängigen Bewertung festgelegt wurde.
- (51) Was die Solidität der Forderung anbelangt, haben die Niederlande zusätzliche Erklärungen zu den Gründen abgegeben, warum nach dem ersten Rechtsgutachten verfahren wurde und nicht nach dem zweiten. Weiterhin haben die Niederlande betont, dass die Entwicklung des TIP möglicherweise nicht möglich gewesen wäre, wenn De Eendracht an den NEC verkauft worden wäre. Es lag eindeutig im Interesse der Gemeinde, den NEC für den Verzicht auf die Kaufoption zu entschädigen.
- (52) Es muss angemerkt werden, dass es unklar ist, welchen Preis der NEC der Gemeinde hätte zahlen müssen, wenn er die Kaufoption ausgeübt und De Eendracht erworben hätte. Die Niederlande argumentieren, dass — sofern kein Preis ausgehandelt wurde — der Käufer nach niederländischem bürgerlichen Recht einen angemessenen Preis zu zahlen hat. In dem Umfang, wie solch ein angemessener Preis dem Marktwert des Erbbaurechts für De Eendracht nahe kommt oder diesem entspricht, hätte die Kaufoption nur einen beschränkten wirtschaftlichen Wert. In dieser Situation scheint die Entschädigung in Höhe von 2,2 Mio. EUR unangemessen hoch zu sein und würde einen Vorteil für den NEC darstellen.
- (53) Unabhängig von der Frage, ob der NEC tatsächlich über eine solide Kaufoption verfügte und anderer Argumente, die sich auf die Auslegung des niederländischen Zivilrechts beziehen, ist die Kommission der Auffassung, dass die Kernfrage der Bewertung darin besteht, zu beurteilen, ob die Transaktion zu Marktbedingungen erfolgt ist und ob die Gemeinde wie ein privater Wirtschaftsteilnehmer gehandelt hat.

⁽⁹⁾ Beschlüsse der Kommission zu Deutschland vom 20. März 2013 zur Multifunktionsarena der Stadt Erfurt (Sache SA.35135 (2012/N)), Erwägungsgrund 12, zur Multifunktionsarena der Stadt Jena (Sache SA.35440 (2012/N)), Zusammenfassungen im ABl. C 140 vom 18.5.2013, S. 1, und vom 2. Oktober 2013 zum Fußballstadion Chemnitz (Sache SA.36105 (2013/N)), Zusammenfassung im ABl. C 50, 21.2.2014, S. 1, Erwägungsgründe 12-14; Beschlüsse der Kommission zu Spanien vom 18. Dezember 2013 zu möglichen staatlichen Beihilfen an vier spanische Profifußballvereine (Sache SA.29769 (2013/C)), Erwägungsgrund 28, Real Madrid CF (Sache SA.33754 (2013/C)), Randnummer 20 und angebliche Beihilfe zugunsten von drei Fußballvereinen in Valencia (Sache SA.36387 (2013/C)), Erwägungsgrund 16, veröffentlicht in ABl. C 69 vom 7.3.2014, S. 99.

- (54) In diesem Zusammenhang muss die Kommission bewerten, ob ein privater Investor diese Transaktion bei einer Bewertung zu denselben Bedingungen eingegangen wäre. Die Haltung des hypothetischen privaten Investors ist die eines umsichtigen Investors, dessen Ziel der Gewinnmaximierung mit der Risikohöhe abgewogen wird, die für eine bestimmte Rendite angemessen ist. Das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Investors (MEIP) würde nicht respektiert werden, wenn der Preis für die Kaufoption über dem Marktpreis festgelegt würde. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Reihe von Elementen im Bewertungsverfahren zeigen, dass die Transaktion den MEIP-Test nicht besteht.
- (55) Erstens ist nicht klar, warum der Wert der Kaufoption der Differenz aus dem Verkaufswert des Komplexes auf der Grundlage des Pachtvertrags zwischen der Gemeinde einerseits und dem Verkaufswert auf der Grundlage der Pachtverträge zwischen dem NEC und deren Unterpächtern andererseits entsprechen würde, auch unter Berücksichtigung der Pachtentwicklungen auf dem Markt. Die Kommission stellt fest, dass die Gemeinde die unabhängige Bewertung dieser beiden Verkaufswerte verlangt hat, nicht die Bewertung der Kaufoption als solche. Es werden keine weiteren Informationen oder Argumente genannt, warum die Differenz zwischen diesen beiden Werten dem Wert der Kaufoption entspricht.
- (56) Zweitens scheint die Anwendung der zwei Werte zur Ermittlung des Werts der Kaufoption auf der Annahme eines Verkaufs an eine dritte Partei für einen dieser Werte zu funktionieren, jedoch nicht für den anderen. Der erste Wert [...] wird tatsächlich auf der Grundlage des Verkaufs des Erbbaurechts an einem verpachteten Objekt durch die Gemeinde an eine dritte Partei ermittelt, d. h. der Pachtvertrag mit dem NEC wird für den Käufer als eine vorhandene „Einschränkung“ angesehen. Da die Niederlande jedoch im Gegenteil argumentieren, dass der Pachtvertrag nicht vor der Übertragung des Erbbaurechts an den NEC beendet werden kann, wäre nur der NEC in der Lage gewesen, den Komplex weiterhin für eine dritte Partei zu betreiben. Deshalb könnte der zweite Wert [...] (der mögliche Verkaufswert im verpachteten Zustand auf der Grundlage der Unterpachtverträge) nur vom NEC und nicht von einer dritten Partei realisiert werden. Dieser „gemischte“ Ansatz verstärkt die Auffassung, dass die Bestimmung des Preises der Kaufoption auf dieser Grundlage für einen nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten handelnden Unternehmer keinen Sinn gemacht hätte.
- (57) Geht man drittens und in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Kaufoption nicht von irgendeiner Partei aufgegeben werden musste, sondern von dem NEC, scheint der daraus resultierende Preis, der für den Verzicht des NEC auf die Kaufoption zu zahlen ist, nicht korrekt die „entgangenen Vorteile“ für den NEC aufgrund des Verzichts auf die Option zu bewerten. Nach Auffassung der Niederlande ist dem NEC ein potenzieller Vorteil in Höhe von 2 Mio. EUR aufgrund seines Verzichts auf die Kaufoption (Erwägungsgrund 33) entgangen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass davon auszugehen ist, dass der NEC weiterhin der Betreiber des Komplexes bleibt, auch nachdem er auf seine Kaufoption verzichtet hat. Deshalb würde er weiterhin dieselben Pachteinahmen erzielen, welche die Grundlage für den zweiten Wert waren, der für die Bestimmung des Preises der Transaktion herangezogen wurde [...]. Die Kommission ist der Auffassung, dass der tatsächliche Vorteil, der dem NEC aufgrund des Verzichts seiner Kaufoption entgangen ist, anstatt dessen den Pachtzahlungen an die Gemeinde entspricht, die der Verein nicht länger bezahlen müsste, wenn er den Komplex erworben hätte.
- (58) Auf jeden Fall hat die Gemeinde viertens mehr als den Betrag bezahlt, den sie auf der Basis des Gutachtens ermittelt hatte ([...] siehe Erwägungsgrund 33). Die Kommission ist der Auffassung, dass mindestens die Differenz zwischen beiden Werten Beihilfe darstellt. Laut Informationen der niederländischen Behörden hat die Differenz ihren Ursprung in Verhandlungen mit dem NEC und auf jeden Fall wird der gesamte Betrag in Höhe von 2,2 Mio. EUR erstattet. Tatsächlich hatten die Niederlande erklärt, dass die Verlängerung des Pachtzeitraums und die jährlichen Pachterhöhungen die budgetmäßige neutrale Art der Transaktion der Gemeinde sicherstellen (Erwägungsgrund 36).
- (59) Fünftens ist die Kommission hinsichtlich dieser Rückerstattung der Auffassung, dass die Verwendung des Betrags in Höhe von 2,2 Mio. EUR durch den NEC zur Deckung offestehender Forderungen und Pachtzahlungen, die er der Gemeinde zahlen musste, nicht als eine Rückerstattung angesehen werden kann. Was die Erhöhung der Pacht anbelangt, die jährlich bezahlt wird (Erwägungsgrund 36), kann diese nur als eine Rückerstattung von Beihilfe angesehen werden, wenn die Erhöhung uneingeschränkt eine Pacht über dem Marktniveau darstellt. Die Niederlande haben keine Beweise zu der Behauptung vorgelegt, dass die höheren Pachtzahlungen ab Januar 2011 als Pacht über dem Marktniveau angesehen werden können. Diesbezüglich merkt die Kommission an, dass die vom NEC an die Gemeinde geleisteten Pachtzahlungen für den gesamten Komplex niedriger sind als die Pacht, die der NEC derzeit für die Unterverpachtung von Teilen des Komplexes erhält, während das Gutachten vorschlägt, dass der NEC in Zukunft sogar noch höhere Pachtpreise verlangen könnte.
- (60) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass — auch wenn das ursprüngliche Pachtniveau marktkonform wäre, wenn man den Kontext und den Zeitpunkt berücksichtigt (Erwägungsgrund 34) — scheinen zumindest einige der Faktoren, die nachteilige Auswirkungen auf den dann festgelegten Pachtpreis hatten, zum Zeitpunkt der Festlegung des neuen Pachtniveaus nicht mehr relevant zu sein. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Risiken im Zusammenhang mit der Betreibung des Komplexes geändert zu haben scheinen, jetzt, da der Komplex mehr als 5 Jahre lang erfolgreich betrieben wurde. Der Verzicht auf die Option zum Kauf des Erbbaurechts hatte

auch keine Rolle mehr gespielt, da die betreffende Transaktion die Frage des Eigentumsrechts in der Zukunft gelöst hatte. Deshalb kann davon ausgegangen werden, dass im Januar 2011 das Marktpachtniveau höher war als im Jahr 2003, als der Pachtvertrag zwischen der Gemeinde und dem NEC geschlossen wurde. Sofern dies der Fall ist, kann die erhöhte Pacht nicht in vollem Umfang als Rückerstattung von Beihilfe angesehen werden.

- (61) Weiterhin ist anzumerken, dass die Rückzahlung über einen Zeitraum von 33 Jahren erfolgt und dass die zukünftigen Zahlungen nicht abgezinst wurden.
- (62) Aber vor allem haben die Niederlande keinen Beweis dafür vorgelegt, dass die Gemeinde eine gründliche Bewertung und Berechnung des Marktpachtniveaus vorgenommen hat, bevor sie den erhöhten Pachtpreis festgesetzt hat. Anstatt dessen war die budgetmäßige neutrale Art der Transaktion der Ausgangspunkt für die Berechnung des neuen Pachtniveaus.
- (63) Sechstens sind die Vorteile, welche die Gemeinde aufgrund der Transaktion erzielt hat und deren Angemessenheit in Bezug auf die direkten Kosten in Höhe von 2,2 Mio. EUR nicht ersichtlich. Es hat den Anschein, als ob die Gemeinde viel mehr gezahlt hätte, als sie jemals aus dem Verkauf des Komplexes (in verpachtetem Zustand) hätte erzielen können, nur um das Eigentumsrecht zu sichern, über das sie bereits verfügt hat. Die Gemeinde hat argumentiert, dass das wirtschaftliche Interesse an der Entwicklung des TIP aufgrund der erwarteten Auswirkungen auf die Wirtschaft der Gemeinde sehr hoch war. Der erwartete Mehrwert aufgrund der Tatsache, weiterhin Eigentümer des Komplexes zu bleiben, mag zumindest teilweise die Bereitschaft der Gemeinde erklären, einen höheren Preis zu zahlen. Die Gemeinde hat jedoch nicht ausdrücklich eine Kosten-Nutzen-Analyse der Transaktion vorgenommen, welche diesen langfristigen Wert des TIP-Projekts berücksichtigt. Die Kommission ist der Auffassung, dass ein nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen handelnder Unternehmer eine genauere Bewertung zur Anlagerendite (ROI) aufgrund des Erwerbs der Kaufoption durchgeführt hätte.
- (64) Schließlich ist die Kommission weiterhin der Auffassung, dass die Gemeinde auf der Grundlage der verfügbaren Informationen zu diesem Zeitpunkt nicht hinreichend die finanziellen Schwierigkeiten des NEC und deren Auswirkungen auf die Fähigkeit zum Erwerb des Erbbaurechts an De Eendracht berücksichtigt hat. Auch wenn dritte Parteien ein Interesse an einer Kooperation mit dem NEC gezeigt haben, konnte die gesamte finanzielle Situation dennoch nicht ignoriert werden, und man musste davon ausgehen, dass diese die Verhandlungsposition des NEC zugunsten der Gemeinde beeinflusst hätte.
- (65) Aufgrund aller genannten Gründe ist die Kommission der Auffassung, dass die Gemeinde nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer gehandelt hat, sondern dadurch, dass sie dem NEC für den Verzicht auf die Kaufoption einen Betrag in Höhe von 2,2 Mio. EUR bezahlt hat, Beihilfen geleistet hat. Der genaue Betrag kann auf Grundlage der von den Niederlanden vorgelegten Informationen nicht ermittelt werden. Solange jedoch der maximale Betrag in Höhe von 2,2 Mio. EUR als notwendig erachtet werden kann, um den Umstrukturierungsplan zu erfüllen, ist die genaue Höhe der Beihilfe für die Vereinbarkeitsprüfung irrelevant.

4.2. Beurteilung gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV

- (66) Die Kommission hat zu bewerten, ob die Beihilfemaßnahme zugunsten des NEC als mit dem Binnenmarkt kompatibel angesehen werden kann. Was die Ausnahmeregelungen anbelangt, die in Artikel 107 Absatz 3 AEUV vorgesehen sind, stellt die Kommission fest, dass keine der niederländischen Regionen unter die in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV genannten Ausnahmen fällt. Die betreffende Beihilfemaßnahme fördert keine wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse, noch dient diese dazu, beträchtliche Störungen im Wirtschaftsleben der Niederlande im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV zu beheben. Es kann auch nicht behauptet werden, dass die Beihilfemaßnahme der Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe d AEUV dient.

4.2.1. Anwendbare Leitlinien

- (67) Was die Ausnahmeregelung in Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV zugunsten von Beihilfe zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete anbelangt, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, haben die Niederlande argumentiert, dass diese Ausnahmeregelung angewandt werden könnte, wenn die Kommission im Gegensatz zur Auffassung der Niederlande feststellen sollte, dass die betreffende Maßnahme staatliche Beihilfe darstellt.
- (68) Bei der Bewertung des Begriffs „Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete“ im Sportsektor trägt die Kommission Artikel 165 Absatz 1 und der letzten Einrückung von Artikel 165 Absatz 2 AEUV gebührend Rechnung, der vorsieht, dass die Europäische Union zur Förderung der europäischen Dimension des Sports beiträgt und dabei dessen besondere Merkmale, dessen auf freiwilligem Engagement basierende Strukturen sowie dessen soziale und pädagogische Funktion berücksichtigt.

- (69) Für Ihre Bewertung der Beihilfemaßnahme gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV hat die Kommission eine Reihe von Vorschriften, Rahmenrichtlinien, Leitlinien und Mitteilungen zu Beihilfeformen und horizontale oder sektorbezogene Zwecke herausgegeben, für welche Beihilfen gewährt werden.
- (70) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass es angemessen ist, zu bewerten, ob die in den Leitlinien⁽¹⁰⁾ enthaltenen Kriterien möglicherweise anwendbar sind. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die Leitlinien den Profifußball nicht ausschließen. Dieser Wirtschaftszweig ist somit durch die Leitlinien abgedeckt.
- (71) Im Juli 2014 veröffentlichte die Kommission neue Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten⁽¹¹⁾. Diese sind jedoch nicht auf diese nicht notifizierten Beihilfen anwendbar, die in 2010 gewährt wurden. Gemäß Randnummer 137 der neuen Leitlinien wäre dies nur der Fall bei Beihilfen für Rettung oder Umstrukturierung, die ohne vorherige Autorisierung gewährt wurden, wenn die gesamte oder ein Teil der Beihilfe nach der Veröffentlichung dieser Leitlinien im *Amtsblatt der Europäischen Union* gewährt wird. Gemäß Randnummer 138 der neuen Leitlinien aus dem Jahr 2014 wird die Kommission in allen anderen Fällen eine Prüfung auf der Grundlage der Leitlinien durchführen, die zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe galten und deshalb in diesem Fall denjenigen, die für 2014 gelten.

4.2.2. NEC als Unternehmen in Schwierigkeiten

- (72) Gemäß Randnummer 10 Buchstabe c der Leitlinien gilt ein Unternehmen gleich welcher Unternehmensform als in Schwierigkeiten, wenn die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Kollektiverfahrens wegen Insolvenz erfüllt sind. Gemäß Randnummer 11 der Leitlinien kann ein Unternehmen auch bei Nichtvorliegen dieser Voraussetzungen als in Schwierigkeiten betrachtet werden, insbesondere wenn die hierfür typischen Voraussetzungen, wie z. B. steigende Verluste, zunehmende Verschuldung, rückläufiger Cashflow usw. vorliegen. Ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist nur dann anspruchsberechtigt, wenn es nachweislich nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, sich zu erholen.
- (73) Die Niederlande hatten anfangs argumentiert, dass der NEC in 2008/2009 kein Unternehmen in Schwierigkeiten war. Die im Erwägungsgrund 16 dargelegten Fakten legen jedoch nahe, dass der NEC finanzielle Schwierigkeiten hatte, die ernst genug waren, um seine Zukunft als Profifußballverein zu gefährden. Der NEC war deshalb nach Auffassung der Kommission eindeutig ein Unternehmen in Schwierigkeiten. In ihrer Reaktion auf den Einleitungsbeschluss erkannten die Niederlande an, dass der NEC ein Unternehmen in Schwierigkeiten war und auch zum Zeitpunkt der Transaktion gewesen ist. Sie hatten weitere Belege diesbezüglich (siehe Erwägungsgrund 40) vorgelegt, die insbesondere aufzeigten, dass die Ergebnisse des Unternehmens NEC negativ und rückläufig waren. Deshalb muss die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfen für den NEC gemäß den Leitlinien bewertet werden.

4.2.3. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (74) Unter Abschnitt 3.2 sehen die Leitlinien vor, dass die Gewährung der Beihilfe von der Umsetzung von Umstrukturierungsmaßnahmen abhängig gemacht werden muss (siehe die Randnummern 34-37 der Leitlinien), der die langfristige Rentabilität des Unternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums wiederherstellen muss. Die Kommission stellt fest, dass diese Bedingungen im Rahmen des Plans, der von dem NEC für die KNVB im August 2010 erstellt worden war, festgelegt worden waren.
- (75) In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass jeder niederländische Fußballverein eine Lizenz vom KNVB erhält, aufgrund welcher er verschiedene Verpflichtungen einzuhalten hat. Eine dieser in dem System vorgesehenen Verpflichtungen bezieht sich auf die finanzielle Solidität des Vereins. Ein Fußballverein wird drei Mal pro Jahr auf der Grundlage der Finanzberichte finanziell bewertet, wobei u. a. auch dessen aktuelle finanzielle Lage und das Budget für die nächste Saison überprüft werden. Auf der Grundlage dieser Berichte werden die Vereine in drei Kategorien unterteilt (1: unzureichend, 2: ausreichend, 3: gut). Vereine der Kategorie 1 können verpflichtet werden, einen Verbesserungsplan vorzulegen, um Kategorie 2 oder 3 innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren zu erreichen. Wenn der Verein den Plan nicht einhält, kann der KNVB diesem Sanktionen auferlegen; hierzu zählt auch eine offizielle Warnung, eine Reduzierung der Punkte im Wettbewerb und — als letzte Sanktionsmaßnahme — der Entzug der Lizenz. In diesem Zusammenhang sollte auch darauf hingewiesen werden, dass ein Profifußballverein in den Niederlanden, der für bankrott erklärt wird, seine Lizenz verliert. Wenn ein Nachfolgeverein gegründet wird, würde dieser nicht direkt für die Profifußballliga zugelassen, sondern dieser müsste in der zweithöchsten Amateurliga starten.

⁽¹⁰⁾ Siehe Fußnote 5.

⁽¹¹⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

- (76) Der NEC wurde aufgrund der Finanzdaten der Saison 2009/2010 in Kategorie 1 eingestuft. In seinem Umstrukturierungsplan wurden Maßnahmen festgelegt, um nach drei Saisons in Kategorie 2 aufzusteigen (bis zur Saison 2012/2013).
- (77) In dem Umstrukturierungsplan wurde das problematische Verhältnis zwischen Umsatz und Kosten als die Hauptursache für die finanziellen Probleme des NEC identifiziert. Hierfür waren insbesondere hohe Personalkosten verantwortlich, während auch eine Reduzierung der Medieneinnahmen zu dem negativen Ergebnis beitrug. Der Schwerpunkt des Umstrukturierungsplans lag bei Kostensenkungen und Einsparungen, insbesondere bei den Kosten für Spieler. Die Maßnahmen umfassten eine Reduzierung des Personals (einschließlich einer Reduzierung der Anzahl der registrierten Spieler), eine Einfrierung der Gehälter und Kürzungen bei den Gehältern für neue Spieler und eine Reduzierung der Bonuszahlungen. Innerhalb von drei Jahren sollte das Verhältnis zwischen Personalkosten im Vergleich zum Umsatz unter [...] % gesenkt werden (im Vergleich zu [...] % im März 2010). Kürzungen in mehreren anderen Bereichen waren vorhersehbar, wie zum Beispiel bei den Kosten für das Jugendtraining (Fußballakademie). Für jegliche Investitionen in immaterielles oder materielles Anlagevermögen über [...] EUR musste die Zustimmung der KNVB-Lizenzkommission eingeholt werden, was praktisch zur Folge hatte, dass der NEC keine Transfers vornehmen konnte.
- (78) Die Kommission stellt fest, dass der Umstrukturierungsplan die Ursachen der finanziellen Schwierigkeiten des NEC angeht, insbesondere in Bezug auf die Kosten für Personal und Spieler in Form von Löhnen und Transferzahlungen. Von einem Profifußballverein können keine Aktivitäten in anderen Märkten im Sinne der Leitlinien erwartet werden; es kann jedoch von ihm erwartet werden, dass er Einsparungen bei seinen Kernaktivitäten vornimmt, und dies hat der NEC getan. Der Umstrukturierungsplan vertraut nicht auf externe Faktoren, die der NEC verfolgen jedoch nicht vollständig kontrollieren kann, wie zum Beispiel das Finden neuer Sponsoren und eine Erhöhung der Zuschauerzahl.
- (79) In dem Budget für die Saison 2010/2011 wollte der NEC die Unternehmensergebnisse [...] durch Reduzierung seiner Kosten [...] verbessern. Die Ergebnisse waren sogar besser als vorhergesagt: während die Einnahmen abnahmen (geringere Spielerträge aufgrund einer schlechten Cup-Saison; geringere Einnahmen aus Medien; Neuordnung der Einnahmen aus Bartergeschäften), verringerten sich auch die Kosten [...] (Rückgang der Personalkosten, Einsparungen bei der Fußballakademie, Reduzierung der betrieblichen Aufwendungen). Im Dezember 2011 hat der KNVB den NEC in die Kategorie 2 eingestuft.
- (80) Die Kommission zieht daraus den Schluss, dass der Umstrukturierungsplan von August 2010 die Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten des NEC hinreichend angegangen ist, um den Verein langfristig wieder rentabel zu machen.

4.2.4. Vermeidung unangemessener Wettbewerbsverzerrungen

- (81) Die Randnummern 38 bis 42 der Leitlinien verlangen, dass Ausgleichsmaßnahmen von dem Begünstigten ergriffen werden, um die verzerrenden Auswirkungen der Beihilfe und deren nachteilige Auswirkungen auf die Handelsbedingungen zu minimieren. In dem Beschluss zur Eröffnung des Verfahrens hat die Kommission die besondere Art von Fußballvereinen in dieser Hinsicht festgestellt und eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die im Profifußball als kompensatorische Maßnahmen im Sinne der Leitlinien interpretiert werden können, wie z. B. die Beschränkung seiner registrierten Spieler auf die von dem nationalen Verband vorgegebene Anzahl, die Annahme einer Gehalts-Obergrenze unter dem üblichen Niveau in dem Sektor, ein Verbot zur Zahlung der Transferkosten für neue Spieler für einen bestimmten Zeitraum oder eine Erhöhung der Aktivitäten zugunsten der Gesellschaft.
- (82) Wie in dem Erwägungsgrund 77 erläutert, hat der NEC in der Tat die Anzahl der Mitarbeiter und die Anzahl der registrierten Spieler als auch die Gehälter, die an diese gezahlt werden, gekürzt. Die Kosten der Gehälter mussten unter 60 % des Umsatzniveaus gesenkt werden. Während der Umstrukturierungsphase durften keine Transferzahlungen für neue Spieler vorgenommen werden. Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die aufgrund der Leitlinien geforderten kompensatorischen Maßnahmen ergriffen worden sind, die eine Schwächung der Wettbewerbsposition des NEC im Profifußball zur Folge hatten.

4.2.5. Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß

- (83) Die Randnummern 43 bis 45 der Leitlinien schreiben vor, dass die Höhe und Intensität der Beihilfen auf das absolute Minimum beschränkt werden muss. Von den Beihilfegünstigten wird erwartet, dass diese aus ihren eigenen Mitteln einen erheblichen Beitrag zu dem Umstrukturierungsplan leisten.
- (84) Die Kommission stellt fest, dass der Umstrukturierungsplan zusätzlich zu den internen Einsparungen in erheblichem Umfang auf der Finanzierung durch externe private Unternehmen beruht. Die [...] Transaktion (Erwägungsgrund 37) hat dem NEC circa 4 Mio. EUR externe Finanzierung eingebracht. Weiterhin wurden die Rückzahlungsbedingungen zu einem Kredit durch [...] 2010 geändert. Anstelle einer jährlichen Rückzahlungsverpflichtung [...] basierten Rückzahlungen von da an auf Transfereinnahmen, die positive Auswirkungen auf die

Liquidität des NEC hatten (siehe Erwägungsgrund 43). Externe und eigene Beiträge belaufen sich mit anderen Worten auf mehr als 4,25 Mio. EUR, und somit beläuft sich die Beihilfe, die maximal bei 2,2 Mio. EUR liegt, in jedem Fall auf maximal circa 35 % der Umstrukturierungsmaßnahmen insgesamt. Dies entspricht den Anforderungen von Randnummer 44 der Leitlinien, die besagt, dass für ein mittleres Unternehmen wie den NEC mindestens 40 % der Umstrukturierungskosten durch eigene Beiträge des Begünstigten, einschließlich externer Finanzierung, zu leisten sind, was die Überzeugung an die Rentabilität des Begünstigten untermauert.

4.2.6. Kontrolle und Jahresbericht

- (85) Nach Randnummer 49 der Leitlinien muss der Mitgliedstaat mittels regelmäßiger ausführlicher Berichte über die ordnungsgemäße Durchführung des Umstrukturierungsplans berichten. Für kleine und mittlere Unternehmen enthält Randnummer 51 weniger strenge Vorschriften. Für diese wird die jährliche Übermittlung von Kopien der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung in der Regel als ausreichend angesehen. Die Niederlande haben sich verpflichtet, diese Berichte vorzulegen.

4.2.7. Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe

- (86) Die Randnummern 72 bis 77 der Leitlinien beziehen sich auf den Grundsatz der „einmaligen Beihilfe“, gemäß dem eine Umstrukturierungsbeihilfe nur einmal in einem Zeitraum von zehn Jahren gewährt werden soll.
- (87) Die Niederlande haben sich dazu verpflichtet, den Anforderungen des Grundsatzes der „einmaligen Beihilfe“ in den Leitlinien zu entsprechen. Sie haben bestätigt, dass sie dem NEC in einem Zeitraum von zehn Jahren vor der Transaktion keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen gewährt hatten. Marktkonformität ist auch die Grundlage für aktuelle oder zukünftige Verhandlungen mit dem NEC.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

- (88) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Niederlande die Beihilfe dem NEC unrechtmäßig unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt hat. Die Beihilfe kann jedoch als Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Leitlinien als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, da alle Bedingungen für eine derartige Beihilfe gemäß den Leitlinien erfüllt werden.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die die Niederlande dem Fußballverein NEC in Nimwegen gewährt haben, ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 4. Juli 2016

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung des Beschlusses (EU) 2016/1970 des Rates vom 29. September 2016 über die Unterzeichnung des Partnerschaftsabkommens über die Beziehungen und die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Neuseeland andererseits im Namen der Europäischen Union und über die vorläufige Anwendung dieses Abkommens

(Amtsblatt der Europäischen Union L 304 vom 11. November 2016)

Die Veröffentlichung des Beschlusses (EU) 2016/1970 des Rates ist als null und nichtig anzusehen.

