



Dansk udgave

Retsforskrifter

62. årgang

26. september 2019

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens forordning (EU) 2019/1582 af 25. september 2019 om ændring af bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 396/2005 for så vidt angår maksimalgrænseværdierne for restkoncentrationer af imazalil i eller på visse produkter ⁽¹⁾ 1
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1583 af 25. september 2019 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed for så vidt angår cybersikkerhedsforanstaltninger ⁽¹⁾ 15
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1584 af 25. september 2019 om indledning af en undersøgelse vedrørende den mulige omgåelse af de antidumpingforanstaltninger, som blev indført ved Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1343/2013 over for importen af peroxosulfater (persulfater) med oprindelse i Folkerepublikken Kina, og om at gøre denne import til genstand for registrering 19

AFGØRELSE

- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/1585 af 24. september 2019 om fastsættelse af trafikfordelingsregler i henhold til artikel 19 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 for lufthavnene Amsterdam Schiphol og Amsterdam Lelystad (meddelt under nummer C(2019) 6816) ⁽¹⁾ 24

Berigtigelser

- ★ Berigtigelse til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/1922 af 10. oktober 2018 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 428/2009 om en fællesskabsordning for kontrol med udførsel, overførsel, mæglervirksomhed og transit i forbindelse med produkter med dobbelt anvendelse (EUT L 319 af 14.12.2018) 38

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

FORORDNINGER

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2019/1582

af 25. september 2019

om ændring af bilag II og III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 396/2005 for så vidt angår maksimalgrænseværdierne for restkoncentrationer af imazalil i eller på visse produkter**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 396/2005 af 23. februar 2005 om maksimalgrænseværdier for pesticidrester i eller på vegetabiliske og animalske fødevarer og foderstoffer og om ændring af Rådets direktiv 91/414/EØF ⁽¹⁾, særlig artikel 14, stk. 1, litra a), og artikel 49, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er i bilag II og i del B i bilag III til forordning (EF) nr. 396/2005 fastsat maksimalgrænseværdier for restkoncentrationer (i det følgende benævnt »MRL'er«) af imazalil.
- (2) Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet (i det følgende benævnt »autoriteten«) har i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 396/2005 ⁽²⁾ afgivet en begrundet udtalelse om de gældende MRL'er for imazalil. Den anbefalede at sænke MRL'erne for kartofler, tomater, korn af byg, korn af havre, korn af rug og korn af hvede. For visse andre produkter anbefalede autoriteten at bevare de gældende MRL'er.
- (3) Autoriteten konkluderede, at der manglede visse oplysninger vedrørende visse MRL'er, og at der var behov for yderligere overvejelser blandt de ansvarlige for risikostyringen. Ud fra et risikostyringsperspektiv bør der fastsættes MRL'er i bilag II til forordning (EF) nr. 396/2005 til enten det gældende niveau eller til det niveau, som autoriteten har angivet, for citrusfrugter, jordbær, brombær, hindbær, courgetter, meloner og muskel, fedtvæv, lever og nyre fra svin, kvæg og dyr af hestefamilien samt mælk fra kvæg og heste, da der for disse produkter kun forelå begrænsede oplysninger, og da autoriteten har afledt MRL'er, som ikke giver anledning til betænkeligheder med hensyn til forbrugerbeskyttelsen. Disse MRL'er vil blive taget op til revision under hensyntagen til de oplysninger, der foreligger senest to år efter offentliggørelsen af nærværende forordning. Ud fra et risikostyringsperspektiv bør MRL'erne for kernefrugter, kakifrugter, bananer og sød peberfrugt i bilag II til forordning (EF) nr. 396/2005 fastsættes til bestemmelsesgrænseværdien eller til standardmaksimalgrænseværdien, jf. artikel 18, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 396/2005, da der for disse produkter ikke forelå oplysninger, ud fra hvilke autoriteten kunne aflede MRL'er, som ikke ville give anledning til betænkeligheder med hensyn til forbrugerbeskyttelsen.
- (4) Autoriteten oplyste, at de afledte MRL'er for imazalil i grapefrugter, appelsiner, æbler, pærer, bananer, kartofler og kvæglever og de Codex-maksimalgrænseværdier (CXL), der ligger til grund for EU's MRL for mispel, kan give anledning til betænkeligheder med hensyn til forbrugerbeskyttelsen. Under hensyntagen til de oplysninger, der forelå om grapefrugter, appelsiner og kartofler, afledte autoriteten alternative MRL'er for grapefrugter, appelsiner, kartofler og kvæglever, som ikke giver anledning til sådanne betænkeligheder. For så vidt angår MRL'erne for æbler, pærer, mispel og bananer påpegede autoriteten, at de ansvarlige for risikostyringen kan overveje at fastsætte dem til bestemmelsesgrænseværdien eller til standardmaksimalgrænseværdien, jf. artikel 18, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 396/2005.

⁽¹⁾ EUT L 70 af 16.3.2005, s. 1.⁽²⁾ Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet; Review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005. *EFSA Journal* 2017;15(9):4977.

- (5) Autoriteten foreslog reviderede definitioner af restkoncentration. Definitionerne af restkoncentration bør således ændres.
- (6) Uafhængigt af den undersøgelse af MRL, der er foretaget i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 396/2005, blev der i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 6 indgivet en ansøgning om ændring af de gældende MRL'er for imazalil i citrusfrugter, æbler, pærer, bananer, kartofler og animalske produkter.
- (7) I overensstemmelse med artikel 8 i forordning (EF) nr. 396/2005 har de berørte medlemsstater evalueret ansøgningen, og evalueringsrapporten er sendt til Kommissionen.
- (8) I overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EF) nr. 396/2005 har autoriteten vurderet ansøgningen og evalueringsrapporten, idet den især undersøgte risiciene for forbrugerne og, hvor det var relevant, for dyr, og afgav en begrundet udtalelse ⁽³⁾ om de foreslåede MRL'er. Autoriteten fremsendte udtalelsen til ansøgerne, Kommissionen og medlemsstaterne og offentliggjorde den.
- (9) Autoriteten konkluderede i sin begrundede udtalelse i overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EF) nr. 396/2005, at MRL'erne for de påtænkte anvendelsesformål ikke kunne ændres, før der er blevet foretaget en risikovurdering for plantemetabolitterne R014821, FK-772 og FK-284 med hensyn til genotoksicitet og generel toksicitet. Den konkluderede endvidere, at visse af de oplysninger, der ifølge den MRL-vurdering, der var foretaget i henhold til artikel 12, stk. 1, i nævnte forordning, ikke forelå på daværende tidspunkt, var blevet indgivet sammen med ansøgningen i overensstemmelse med artikel 6 i nævnte forordning.
- (10) Som følge af vedtagelsen af den begrundede udtalelse i henhold til artikel 10 i forordning (EF) nr. 396/2005 efter vedtagelsen af den begrundede udtalelse i henhold til artikel 12, stk. 1, i nævnte forordning og af den horisontale karakter af de betænkeligheder vedrørende toksicitet, der er konstateret for imazalilmetabolitterne R014821, FK-772 og FK-284, har Kommissionen anmodet autoriteten om at ajourføre sin begrundede udtalelse om de gældende MRL'er for imazalil, jf. artikel 43 i forordning (EF) nr. 396/2005.
- (11) Autoriteten har i lyset af de nye toksikologiske oplysninger afgivet en begrundet udtalelse ⁽⁴⁾ om ajourføring af den fornyede undersøgelse af de gældende MRL'er for imazalil.
- (12) I den begrundede udtalelse afledte autoriteten de samme MRL'er som i sin begrundede udtalelse i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 396/2005, undtagen for citrusfrugter, meloner og varer af animalsk oprindelse. For disse varer foreslog den ikke nogen MRL'er, da den ikke havde formået at afslutte vurderingen af de toksikologiske egenskaber ved metabolitten R014821.
- (13) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 705/2011 ⁽⁵⁾ blev godkendelsen af imazalil fornyet i henhold til artikel 13, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 ⁽⁶⁾. Selv om autoriteten i den risikovurdering, der var foretaget forud for vedtagelsen af nævnte forordning, havde konstateret en vis usikkerhed med hensyn til de toksikologiske egenskaber ved metabolitten R014821 ⁽⁷⁾, var betingelserne for godkendelse ikke begrænset i risikostyringsfasen. Yderligere oplysninger om de toksikologiske egenskaber ved metabolitten R014821, som blev indsendt sammen med ansøgningen i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 396/2005, forholdt sig ikke helt til denne usikkerhed, men gav dog heller ikke anledning til øgede betænkeligheder. Ud fra et risikostyringsperspektiv er det konsekvent og hensigtsmæssigt at fastsætte MRL'er i bilag II til forordning (EF) nr. 396/2005 for de produkter, for hvilke autoriteten i sin begrundede udtalelse i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 396/2005 har afledt MRL'er, som ikke giver anledning til betænkeligheder med hensyn til forbrugerbeskyttelsen på det nuværende niveau eller på det niveau, autoriteten har angivet.
- (14) Eksisterende CXL'er blev taget i betragtning i forbindelse med autoritetens begrundede udtalelser. CXL'er, der er sikre for forbrugerne i Unionen, blev taget i betragtning i forbindelse med fastsættelsen af MRL'er.
- (15) For produkter, for hvilke anvendelsen af det pågældende plantebeskyttelsesmiddel ikke er godkendt, og for hvilke der ikke findes importtolerancer eller CXL'er, bør MRL'erne fastsættes til bestemmelsesgrænseværdien eller til standardmaksimalgrænseværdien som angivet i artikel 18, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 396/2005.

⁽³⁾ Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet; Modification of the existing maximum residue levels for imazalil in various commodities. *EFSA Journal* 2018;16(6):5329.

⁽⁴⁾ Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet; Reasoned Opinion on the updated review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005 following new toxicological information. *EFSA Journal* 2018;16(10):5453.

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 705/2011 af 20. juli 2011 om godkendelse af aktivstoffet imazalil, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler, og om ændring af bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 540/2011 (EUT L 190 af 21.7.2011, s. 43).

⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2009 af 21. oktober 2009 om markedsføring af plantebeskyttelsesmidler og om ophævelse af Rådets direktiv 79/117/EØF og 91/414/EØF (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 1).

⁽⁷⁾ Den Europæiske Fødevarerikkerhedsautoritet; Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance imazalil. *EFSA Journal* 2010, 8(3):1526.

- (16) Kommissionen har rådført sig med EU-referencelaboratorierne for restkoncentrationer af pesticider om behovet for at ændre visse bestemmelsesgrænseværdier. Laboratorierne konkluderede, at den tekniske udvikling gør det nødvendigt at fastsætte specifikke bestemmelsesgrænseværdier for visse varer.
- (17) På baggrund af autoritetens begrundede udtalelser og under hensyntagen til alle relevante faktorer opfylder de ændringer af MRL'erne, som der er ansøgt om, kravene i artikel 14, stk. 2, i forordning (EF) nr. 396/2005.
- (18) Unionens handelspartnere er gennem Verdenshandelsorganisationen blevet hørt om de nye MRL'er, og deres bemærkninger er taget i betragtning.
- (19) Forordning (EF) nr. 396/2005 bør derfor ændres.
- (20) For at produkter kan markedsføres, forarbejdes og forbruges normalt, bør der i nærværende forordning fastsættes en overgangsordning for produkter, der er fremstillet inden ændringen af MRL'erne, og for hvilke der foreligger oplysninger om, at der er opretholdt et højt forbrugerbeskyttelsesniveau.
- (21) Før de ændrede MRL'er træder i kraft, bør medlemsstaterne, tredjelande og fødevarevirksomhedsledere have en rimelig frist til at forberede sig, så de kan opfylde de nye krav, som ændringen af MRL'erne medfører.
- (22) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag II og III til forordning (EF) nr. 396/2005 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Forordning (EF) nr. 396/2005 finder stadig anvendelse i den ordlyd, den havde, før den blev ændret ved nærværende forordning, på produkter, der er produceret i Unionen eller importeret til Unionen inden den 16. april 2020, dog med undtagelse af grapefrugter, appelsiner, æbler, pærer, mispel, bananer, kartofler og kvæglever.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 16. april 2020.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. september 2019.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand

BILAG

I bilag II og III til forordning (EF) nr. 396/2005 foretages følgende ændringer:

1) I bilag II affattes kolonnen vedrørende imazalil således:

»Pesticidrester og maksimalgrænseværdier (mg/kg)

Kode-nummer	Grupper af produkter og eksempler på individuelle produkter, som maksimalgrænseværdierne gælder for ⁽⁴⁾	Imazalil (ethvert forhold af isomerblandinger) (R)
(1)	(2)	(3)
0100000	FRUGTER, FRISKE ELLER FROSNE; TRÆNØDDER	
0110000	Citrusfrugter	
0110010	Grapefrugter	4 (+)
0110020	Appelsiner	4 (+)
0110030	Citroner	5 (+)
0110040	Limefrugter	5 (+)
0110050	Mandariner	5 (+)
0110990	Andet (2)	0,01 (*)
0120000	Trænødder	0,01 (*)
0120010	Mandler	
0120020	Paranødder	
0120030	Cashewnødder	
0120040	Kastanjer	
0120050	Kokosnødder	
0120060	Hasselnødder	
0120070	Macadamia	
0120080	Pekannødder	
0120090	Pinjekerner	
0120100	Pistacienødder	
0120110	Valnødder	
0120990	Andet (2)	
0130000	Kernefrugter	0,01 (*)
0130010	Æbler	
0130020	Pærer	
0130030	Kvæder	
0130040	Mispel	
0130050	Japanmispel/loquat	
0130990	Andet (2)	
0140000	Stenfrugter	0,01 (*)
0140010	Abrikoser	
0140020	Kirsebær (søde)	
0140030	Ferskner	

(1)	(2)	(3)
0140040	Blommer	
0140990	Andet (2)	
0150000	Bær og små frugter	
0151000	a) <i>Druer</i>	0,01 (*)
0151010	Spisedruer	
0151020	Druer til vinfremstilling	
0152000	b) <i>Jordbær</i>	2
0153000	c) <i>Stængelfrugter</i>	
0153010	Brombær	2
0153020	Korbær	0,01 (*)
0153030	Hindbær (gule og røde)	2
0153990	Andet (2)	0,01 (*)
0154000	d) <i>Andre små frugter og bær</i>	0,01 (*)
0154010	Blåbær	
0154020	Tranebær	
0154030	Solbær og ribs (hvide, røde og sorte)	
0154040	Stikkelsbær (gule, grønne og røde)	
0154050	Hyben	
0154060	Morbær (hvide og sorte)	
0154070	Azarolhvidtjørn/middelhavsmispel	
0154080	Hyldebær	
0154990	Andet (2)	
0160000	Diverse frugter med:	0,01 (*)
0161000	a) <i>spiselig skræl</i>	
0161010	Dadler	
0161020	Figner	
0161030	Spiseoliven	
0161040	Kumquat	
0161050	Stjernefrugter/karamboler	
0161060	Alm. kaki/daddelblommer/sharonfrugter	
0161070	Jambolanablommer/jambolan	
0161990	Andet (2)	
0162000	b) <i>ikke spiselig skræl, små</i>	
0162010	Kiwifrugter (gule, grønne og røde)	
0162020	Litchi/litchiblonner	
0162030	Passionsfrugter/vandcitron	
0162040	Ægte figenkaktus/kaktusfigner	
0162050	Stjerneæbler	
0162060	Amerikansk kaki/Virginia kaki	
0162990	Andet (2)	
0163000	c) <i>ikke spiselig skræl, store</i>	
0163010	Avocadoer	
0163020	Bananer	

(1)	(2)	(3)
0163030	Mangofrugter	
0163040	Papajaer	
0163050	Granatæbler	
0163060	Cherimoya	
0163070	Guavaer	
0163080	Ananas	
0163090	Brødfrugter	
0163100	Durianfrugter	
0163110	Soursops/guanabanas	
0163990	Andet (2)	
0200000	GRØNTSAGER, FRISKE eller FROSNE	
0210000	Rod- og knoldgrøntsager	0,01 (*)
0211000	a) <i>Kartofler</i>	
0212000	b) <i>Tropiske rod- og knoldgrøntsager</i>	
0212010	Maniokker	
0212020	Søde kartofler	
0212030	Yams	
0212040	Salepmaranta	
0212990	Andet (2)	
0213000	c) <i>Andre rod- og knoldgrøntsager undtagen sukkerroer</i>	
0213010	Rødbeder	
0213020	Gulerødder	
0213030	Knoldselleri	
0213040	Peberrod	
0213050	Jordskokker	
0213060	Pastinakker	
0213070	Persillerod	
0213080	Radiser	
0213090	Havrerod	
0213100	Kålroer	
0213110	Majroer	
0213990	Andet (2)	
0220000	Løg	0,01 (*)
0220010	Hvidløg	
0220020	Løg	
0220030	Skalotteløg	
0220040	Forårsløg/springløg/grønne løg og pibeløg	
0220990	Andet (2)	
0230000	Frugtgrøntsager	
0231000	a) <i>Solanaceae og Malvaceae</i>	
0231010	Tomater	0,3
0231020	Sød peberfrugt	0,01 (*)
0231030	Auberginer/ægplanter	0,01 (*)
0231040	Okra, lady's fingers	0,01 (*)
0231990	Andet (2)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)
0232000	b) <i>Cucurbitae med spiselig skræl</i>	
0232010	Agurker	0,5
0232020	Drueagurker/asiagurker	0,5
0232030	Courgetter	0,1 (+)
0232990	Andet (2)	0,01 (*)
0233000	c) <i>Cucurbitae med ikke spiselig skræl</i>	
0233010	Meloner	2 (+)
0233020	Græskar	0,01 (*)
0233030	Vandmeloner	0,01 (*)
0233990	Andet (2)	0,01 (*)
0234000	d) <i>Suktermajs</i>	0,01 (*)
0239000	e) <i>Andre frugtgrøntsager</i>	0,01 (*)
0240000	Kål (undtagen kålrødder og spæde brassicblade)	0,01 (*)
0241000	a) <i>Blomsterkål</i>	
0241010	Broccoli	
0241020	Blomkål	
0241990	Andet (2)	
0242000	b) <i>Hoveddannende Brassica</i>	
0242010	Rosenkål	
0242020	Hovedkål	
0242990	Andet (2)	
0243000	c) <i>Bladkål</i>	
0243010	Kinakål/pe-tsai	
0243020	Grønkål/kokål	
0243990	Andet (2)	
0244000	d) <i>Kålrabi</i>	
0250000	Bladgrøntsager, urter og spiselige blomster	
0251000	a) <i>Hoved- og pluksalat og salatplanter</i>	0,01 (*)
0251010	Vårsalat/tandfri vårsalat/feldsalat	
0251020	Havesalat	
0251030	Bredbladet endivie	
0251040	Havekarse og andre spirer og skud	
0251050	Langskulpet vinterkarse	
0251060	Salatsennep/rucola	
0251070	Rød sennep	
0251080	Spæde blade (herunder af <i>Brassica</i> -arter)	
0251990	Andet (2)	
0252000	b) <i>Spinat og lignende blade</i>	0,01 (*)
0252010	Spinat	
0252020	Portulakker	

(1)	(2)	(3)
0252030	Bladbeder	
0252990	Andet (2)	
0253000	c) <i>Vindrueblade og blade af lignende arter</i>	0,01 (*)
0254000	d) <i>Brøndkarse</i>	0,01 (*)
0255000	e) <i>Julesalat/alm. cikorie</i>	0,01 (*)
0256000	f) <i>Urter og spiselige blomster</i>	0,02 (*)
0256010	Kørvel	
0256020	Purløg	
0256030	Selleriblade	
0256040	Persille	
0256050	Salvie	
0256060	Rosmarin	
0256070	Timian	
0256080	Basilikum og spiselige blomster	
0256090	Laurbærblade	
0256100	Estragon	
0256990	Andet (2)	
0260000	Bælgplanter	0,01 (*)
0260010	Bønner (med bælg)	
0260020	Bønner (uden bælg)	
0260030	Ærter (med bælg)	
0260040	Ærter (uden bælg)	
0260050	Linser	
0260990	Andet (2)	
0270000	Stængelgrøntsager	0,01 (*)
0270010	Alm. asparges	
0270020	Kardoner/spanske artiskokker	
0270030	Bladselleri	
0270040	Knoldfennikel	
0270050	Artiskokker	
0270060	Porrer	
0270070	Rabarber	
0270080	Bambusskud	
0270090	Palmehjerter	
0270990	Andet (2)	
0280000	Svampe, mosser og laver	0,01 (*)
0280010	Dyrkede svampe	
0280020	Vilde svampe	
0280990	Mosser og laver	
0290000	Alger og prokaryote organismer	0,01 (*)
0300000	BÆLGFRUGTER	0,01 (*)
0300010	Bønner	
0300020	Linser	

(1)	(2)	(3)
0300030	Ærter	
0300040	Lupiner/lupinbønner	
0300990	Andet (2)	
0400000	OLIEHOLDIGE FRØ OG FRUGTER	0,01 (*)
0401000	Olieholdige frø	
0401010	Hørfrø	
0401020	Jordnødder	
0401030	Valmuefrø	
0401040	Sesamfrø	
0401050	Solsikkefrø	
0401060	Rapsfrø	
0401070	Sojabønner	
0401080	Sennepsfrø	
0401090	Bomuldsfrø	
0401100	Græskarfrø	
0401110	Safflorfrø	
0401120	Hjulkronefrø	
0401130	Sæddodderfrø	
0401140	Hampfrø	
0401150	Kristpalmefrø	
0401990	Andet (2)	
0402000	Olieholdige frugter	
0402010	Oliven til oliefremstilling	
0402020	Oliepalmekerner	
0402030	Frugt fra oliepalmer	
0402040	Kapok	
0402990	Andet (2)	
0500000	KORN	0,01 (*)
0500010	Byg	
0500020	Boghvede og andre pseudokornarter	
0500030	Majs	
0500040	Alm. hirse	
0500050	Havre	
0500060	Ris	
0500070	Rug	
0500080	Alm, durra/sorghum	
0500090	Hvede	
0500990	Andet (2)	
0600000	TE, KAFFE, URTEUDTRÆK, KAKAO OG JOHANNESBRØD	0,05 (*)
0610000	Te	
0620000	Kaffebønner	
0630000	Urteudtræk fra	
0631000	a) <i>blomster</i>	
0631010	Kamille	
0631020	Hibiscus/rosella	

(1)	(2)	(3)
0631030	Roser	
0631040	Jasmin	
0631050	Lind	
0631990	Andet (2)	
0632000	b) <i>blade og urter</i>	
0632010	Jordbær	
0632020	Rooibos	
0632030	Maté/paraguaykristtorn	
0632990	Andet (2)	
0633000	c) <i>rødder</i>	
0633010	Baldrian	
0633020	Ginseng	
0633990	Andet (2)	
0639000	d) <i>andre dele af planten</i>	
0640000	Kakaobønner	
0650000	Karob/johannesbrød	
0700000	HUMLE	0,05 (*)
0800000	KRYDDERIER	
0810000	Krydderier i form af frø	0,05 (*)
0810010	Anis/ægte anis	
0810020	Sortkommen	
0810030	Selleri	
0810040	Koriander	
0810050	Spidskommen	
0810060	Dild	
0810070	Fennikel	
0810080	Bukkehorn	
0810090	Muskat	
0810990	Andet (2)	
0820000	Krydderier i form af frugter	0,05 (*)
0820010	Allehånde	
0820020	Sichuanpeber	
0820030	Kommen	
0820040	Kardemomme	
0820050	Enebær	
0820060	Peberkorn (grønne, hvide og sorte)	
0820070	Vanilje	
0820080	Tamarinde	
0820990	Andet (2)	
0830000	Krydderier i form af bark	0,05 (*)
0830010	Kanel	
0830990	Andet (2)	

(1)	(2)	(3)
0840000	Krydderier i form af rødder/jordstængler	
0840010	Lakrids	0,05 (*)
0840020	Ingefær (10)	0,05 (*)
0840030	Gurkemeje/curcuma	0,05 (*)
0840040	Peberrod (11)	
0840990	Andet (2)	0,05 (*)
0850000	Krydderier i form af knopper	0,05 (*)
0850010	Kryddernellike	
0850020	Kapers	
0850990	Andet (2)	
0860000	Krydderier i form af blomstergrifler/støvfang	0,05 (*)
0860010	Safrankrokus	
0860990	Andet (2)	
0870000	Krydderier i form af frøkapper	0,05 (*)
0870010	Muskatblomme	
0870990	Andet (2)	
0900000	SUKKERPLANTER	0,01 (*)
0900010	Sukkerroerødder	
0900020	Sukkerrør	
0900030	Cikorierødder	
0900990	Andet (2)	
1000000	ANIMALSKE PRODUKTER — LANDDYR	
1010000	Varer fra	
1011000	a) <i>svin</i>	0,02 (*)
1011010	Muskel	(+)
1011020	Fedt	(+)
1011030	Lever	(+)
1011040	Nyre	(+)
1011050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	
1011990	Andet (2)	
1012000	b) <i>kvæg</i>	
1012010	Muskel	0,02 (*) (+)
1012020	Fedt	0,02 (*) (+)
1012030	Lever	0,03 (+)
1012040	Nyre	0,02 (*) (+)
1012050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	0,02 (*)
1012990	Andet (2)	0,02 (*)
1013000	c) <i>får</i>	0,01 (*)
1013010	Muskel	
1013020	Fedt	
1013030	Lever	

(1)	(2)	(3)
1013040	Nyre	
1013050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	
1013990	Andet (2)	
1014000	d) <i>geder</i>	0,01 (*)
1014010	Muskel	
1014020	Fedt	
1014030	Lever	
1014040	Nyre	
1014050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	
1014990	Andet (2)	
1015000	e) <i>dyr af hestefamilien</i>	
1015010	Muskel	0,02 (*) (+)
1015020	Fedt	0,02 (*) (+)
1015030	Lever	0,03 (+)
1015040	Nyre	0,02 (*) (+)
1015050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	0,02 (*)
1015990	Andet (2)	0,02 (*)
1016000	f) <i>fjerkræ</i>	0,01 (*)
1016010	Muskel	
1016020	Fedt	
1016030	Lever	
1016040	Nyre	
1016050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	
1016990	Andet (2)	
1017000	g) <i>andre opdrættede landdyr</i>	0,01 (*)
1017010	Muskel	
1017020	Fedt	
1017030	Lever	
1017040	Nyre	
1017050	Spiselige slagtebiprodukter (undtagen lever og nyre)	
1017990	Andet (2)	
1020000	Mælk	
1020010	Kvæg	0,02 (*) (+)
1020020	Får	0,01 (*)
1020030	Geder	0,01 (*)
1020040	Heste	0,02 (*) (+)
1020990	Andet (2)	0,01 (*)
1030000	Fugleæg	0,01 (*)
1030010	Kyllinger	
1030020	Ænder	
1030030	Gæs	
1030040	Vagtler	
1030990	Andet (2)	

(1)	(2)	(3)
1040000	Honning og andre biavlsprodukter (7)	0,05 (*)
1050000	Padder og krybdyr	0,01 (*)
1060000	Hvirvelløse landdyr	0,01 (*)
1070000	Vildtlevende landlevende hvirveldyr	0,01 (*)
1100000	ANIMALSKE PRODUKTER — FISK, FISKEVARER OG ANDRE FØDEVARER AF SALT-VANDS- OG FERSKVANDSDYR (8)	
1200000	PRODUKTER ELLER DELE AF PRODUKTER, DER UDELUKKENDE ANVENDES TIL FODER (8)	
1300000	FORARBEJDEDE FØDEVARER (9)	

(*) Analytisk bestemmelsesgrænseværdi

(**) Pesticid/kode-kombination, som MRL'erne i bilag III, del B, gælder for.

(a) Bilag I indeholder en fuldstændig liste over vegetabiliske og animalske produkter, for hvilke der er fastsat MRL'er.

Imazalil (ethvert forhold af isomerblandinger) (R)

(R) = Definitionen for restkoncentration er forskellig for følgende pesticid/kodenummer-kombinationer: imazalil — kode 1000000 undtagen 1040000: summen af imazalil og metabolit FK-772 (ethvert forhold af isomerblandinger), udtrykt som imazalil

(+) Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet har påpeget, at visse oplysninger om toksiciteten af metabolitter ikke foreligger. Når Kommissionen tager maksimalgrænseværdien op til revision, vil den tage hensyn til de i første punktum omhandlede oplysninger, hvis de foreligger senest 26. september 2021, eller den vil, hvis de ikke foreligger på nævnte tidspunkt, tage hensyn til, at de ikke foreligger.

0110010 Grapefrugter

0110020 Appelsiner

0110030 Citroner

0110040 Limefrugter

0110050 Mandariner

(+) Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet har påpeget, at visse oplysninger om restkoncentrationstest ikke foreligger. Når Kommissionen tager maksimalgrænseværdien op til revision, vil den tage hensyn til de i første punktum omhandlede oplysninger, hvis de foreligger senest 26. september 2021, eller den vil, hvis de ikke foreligger på nævnte tidspunkt, tage hensyn til, at de ikke foreligger.

0232030 Courgetter

(+) Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet har påpeget, at visse oplysninger om toksiciteten af metabolitter ikke foreligger. Når Kommissionen tager maksimalgrænseværdien op til revision, vil den tage hensyn til de i første punktum omhandlede oplysninger, hvis de foreligger senest 26. september 2021, eller den vil, hvis de ikke foreligger på nævnte tidspunkt, tage hensyn til, at de ikke foreligger.

0233010 Meloner

(+) Den Europæiske Fødevarer sikkerhedsautoritet har påpeget, at visse oplysninger om toksiciteten af metabolitter og om lagringsstabilitet ikke foreligger. Når Kommissionen tager maksimalgrænseværdien op til revision, vil den tage hensyn til de i første punktum omhandlede oplysninger, hvis de foreligger senest 26. september 2021, eller den vil, hvis de ikke foreligger på nævnte tidspunkt, tage hensyn til, at de ikke foreligger.

1011010 Muskel

1011020 Fedt

1011030 Lever

1011040 Nyre

1012010 Muskel

1012020 Fedt

1012030 Lever

1012040 Nyre

1015010 Muskel

1015020	Fedt
1015030	Lever
1015040	Nyre
1020010	Kvæg
1020040	Heste

2) I bilag III, del B, udgår kolonnen vedrørende imazalil.

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1583**af 25. september 2019****om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed for så vidt angår cybersikkerhedsforanstaltninger****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 ⁽¹⁾, særlig artikel 1 og artikel 4, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af de vigtigste formål med forordning (EF) nr. 300/2008 er at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 (sikkerhedsbilaget) til konventionen angående international civil luftfart ⁽²⁾ af 7. december 1944, 10. udgave, 2017, som alle EU-medlemsstaterne har undertegnet.
- (2) Midlerne til at nå målene er a) fastsættelse af fælles bestemmelser og fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed og b) mekanismer til overvågning af overholdelse.
- (3) Formålet med at ændre gennemførelsesbestemmelserne er at støtte medlemsstaterne i at sikre fuld overholdelse af den seneste ændring (ændring nr. 16) til bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart, hvorved der i kapitel 3.1.4 er indført nye normer vedrørende nationale organisationer og den kompetente myndighed og i kapitel 4.9.1 nye normer vedrørende forebyggende cybersikkerhedsforanstaltninger.
- (4) Ved at gennemføre disse normer i de EU-dækkende gennemførelsesbestemmelser på luftfartssikkerhedsområdet sikres det, at de kompetente myndigheder fastlægger og gennemfører procedurer for, når det er relevant, på praktisk vis og rettidigt at udveksle relevante oplysninger med henblik på at bistå de øvrige nationale myndigheder og organer, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og andre berørte enheder med at gennemføre effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter og på den måde støtte disse enheder i at gennemføre effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til andre områder, som f.eks. cybersikkerhed, og gennemføre foranstaltninger til imødegåelse af cybertrusler.
- (5) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (NIS-direktivet), fastsættes der foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i Unionen ⁽³⁾ med det formål at forbedre det indre markeds funktion. De foranstaltninger, der følger af NIS-direktivet og denne forordning, bør koordineres på nationalt plan for at undgå huller og overlappende forpligtelser.
- (6) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 ⁽⁴⁾ bør derfor ændres.
- (7) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for Civil Luftfartssikkerhed, der er nedsat ved artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

⁽¹⁾ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.⁽²⁾ <https://icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>.⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (EUT L 194 af 19.7.2016, s. 1).⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 299 af 14.11.2015, s. 1).

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft den 31. december 2020.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. september 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

I bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 foretages følgende ændringer:

1) Som punkt 1.0.6 tilføjes:

»1.0.6. Den kompetente myndighed fastlægger og gennemfører procedurer med henblik på, når det er relevant, på praktisk vis og rettidigt at udveksle relevante oplysninger for at bistå andre nationale myndigheder og organer, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og andre berørte enheder med gennemførelsen af effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter.«

2) Som punkt 1.7 tilføjes:

»1.7. IDENTIFIKATION OG BESKYTTELSE AF KRITISKE INFORMATIONS- OG KOMMUNIKATIONSTEKNOLOGISYSTEMER OG DATA I DEN CIVILE LUFTFART MOD CYBERTRUSLER

1.7.1. Den kompetente myndighed sikrer, at lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder som defineret i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart identificerer og beskytter deres kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data mod cyberangreb, som kan påvirke den civile luftfartssikkerhed.

1.7.2. Lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder identificerer i deres sikkerhedsprogram eller ethvert relevant dokument, som der krydshenvises til i sikkerhedsprogrammet, de kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data, der er omhandlet i punkt 1.7.1.

Sikkerhedsprogrammet, eller ethvert relevant dokument, som der krydshenvises til i sikkerhedsprogrammet, skal indeholde en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, som skal sikre beskyttelse mod, detektion af, reaktion på og genopretning efter cyberangreb som omhandlet i punkt 1.7.1.

1.7.3. De detaljerede foranstaltninger til beskyttelse af sådanne systemer og data mod ulovlige indgreb bestemmes, udarbejdes og gennemføres i overensstemmelse med en risikovurdering foretaget af lufthavnsoperatøren, luftfartsselskabet eller enheden, alt efter omstændighederne.

1.7.4. Hvis en bestemt myndighed eller et bestemt organ er kompetent med hensyn til foranstaltninger mod cybertrusler i en enkelt medlemsstat, kan myndigheden eller organet udpeges som kompetent med hensyn til koordinering og/eller overvågning af de cyberrelaterede bestemmelser i denne forordning.

1.7.5. Hvis lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og enheder som defineret i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart er omfattet af særskilte cybersikkerhedskrav, der følger af anden EU-lovgivning eller national lovgivning, kan den kompetente myndighed erstatte overholdelse af kravene i nærværende forordning med overholdelse af de krav, der følger af nævnte anden EU-lovgivning eller national lovgivning. Den kompetente myndighed koordinerer med eventuelle andre relevante kompetente myndigheder for at sikre koordinerede eller kompatible tilsynsordninger.«

3) Punkt 11.1.2 affattes således:

»11.1.2 Følgende personale have gennemgået en udvidet eller en standard baggrundskontrol med et tilfredsstillende resultat:

- a) personer, som ansættes til at gennemføre eller være ansvarlige for at gennemføre screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol andre steder end i et security-beskyttet område
- b) personer, der har uledsaget adgang til luftfragt og luftpost, luftfartsselskabers post og materialer, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer, som den krævede sikkerhedskontrol er gennemført for
- c) personer med administratorrettigheder eller uovervåget og ubegrænset adgang til kritiske informations- og kommunikationsteknologisystemer og data, der anvendes til civile luftfartssikkerhedsformål som omhandlet i punkt 1.7.1. i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, eller som på anden måde er blevet identificeret i risikovurderingen i overensstemmelse med punkt 1.7.3.

Medmindre andet fremgår af denne forordning, fastsætter den kompetente myndighed i overensstemmelse med de gældende nationale regler, hvorvidt der gennemføres en udvidet eller en standard baggrundskontrol.«

4) Som punkt 11.2.8 tilføjes:

»11.2.8. Uddannelse af personer, der spiller en rolle, eller som har ansvar i forbindelse med cybertrusler

11.2.8.1. Personer, der gennemfører de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 1.7.2, skal have de færdigheder og evner, der kræves for at udføre de opgaver, de har fået pålagt, effektivt. De skal gøres opmærksomme på relevante cyberrisici efter need to know-princippet.

11.2.8.2. Personer, der har adgang til data eller systemer, skal modtage passende og specifik jobrelateret uddannelse, der står i et rimeligt forhold til deres rolle og ansvar, og de skal gøres opmærksomme på relevante risici, hvis deres jobfunktion kræver det. Den kompetente myndighed eller den myndighed eller det organ, der er omhandlet i punkt 1.7.4, specificerer eller godkender indholdet af kurset.«

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/1584**af 25. september 2019**

om indledning af en undersøgelse vedrørende den mulige omgåelse af de antidumpingforanstaltninger, som blev indført ved Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1343/2013 over for importen af peroxosulfater (persulfater) med oprindelse i Folkerepublikken Kina, og om at gøre denne import til genstand for registrering

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8. juni 2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union ⁽¹⁾ (»grundforordningen«), særlig artikel 13, stk. 3, og artikel 14, stk. 5,

efter at have underrettet medlemsstaterne, og

ud fra følgende betragtninger:

A. EX OFFICIO-UNDERSØGELSE

- (1) Europa-Kommissionen (»Kommissionen«) har på eget initiativ besluttet, i henhold til artikel 13, stk. 3, og artikel 14, stk. 5, i grundforordningen, at undersøge den mulige omgåelse af antidumpingforanstaltningerne over for importen af peroxosulfater (persulfater) med oprindelse i Folkerepublikken Kina og gøre denne import til genstand for registrering.

B. VARE

- (2) Den pågældende vare, der muligvis er genstand for omgåelse, er peroxosulfater (persulfater), herunder kaliumperoxomonosulfat, i øjeblikket henhørende under KN-kode 2833 40 00 og ex 2842 90 80 (Taric-kode 2842 90 80 20), med oprindelse i Folkerepublikken Kina (»den pågældende vare«).
- (3) Den undersøgte vare, som kan være genstand for omgåelse, er den samme som den, der er beskrevet i foregående betragtning, tarifieres i øjeblikket under de samme koder som den pågældende vare og importeres under Taric-tillægskode A820 (»den undersøgte vare«).

C. GÆLDENDE FORANSTALTNINGER

- (4) De gældende foranstaltninger, der muligvis omgås, er de antidumpingforanstaltninger, der indførtes ved Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1343/2013 ⁽²⁾. En udløbsundersøgelse vedrørende disse foranstaltninger blev indledt den 17. december 2018 og er endnu ikke afsluttet ⁽³⁾.

D. BEGRUNDELSE

- (5) Den foreliggende undersøgelse af mulig omgåelse af de gældende foranstaltninger er baseret på tilstrækkelige beviser for, at de gældende antidumpingforanstaltninger omgås ved at omlægge mønstre og kanaler for salg af den pågældende vare.
- (6) De gældende foranstaltninger ligger på mellem 24,5 % og 71,8 %. En af de eksporterende producenter, ABC Chemicals Co. Ltd Shanghai (»ABC«), er pålagt en told på 0 %. Importstatistikker viser en ændring i handelsmønstret efter indførelsen af den endelige antidumpingtold på den pågældende vare. Disse statistikker viser også, at importen fra Kina nu hovedsageligt indføres til Unionen via ABC. Bevismateriale, som Kommissionen er i besiddelse af, viser imidlertid, at ABC ikke længere producerer den pågældende vare. Desuden fremgår det, at ABC's produktionslicens blev trukket tilbage i juli 2017, at der ikke blev udstedt nogen ny licens, og at virksomheden er klassificeret som distributionsvirksomhed og ikke som producent.

⁽¹⁾ EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21.

⁽²⁾ Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1343/2013 af 12. december 2013 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af peroxosulfater (persulfater) med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1225/2009 (EUT L 338 af 17.12.2013, s. 11).

⁽³⁾ Meddelelse om indledning af en udløbsundersøgelse af antidumpingforanstaltningerne vedrørende importen af peroxosulfater (persulfater) med oprindelse i Folkerepublikken Kina (2018/C 454/06) (EUT C 454 af 17.12.2018, s. 7).

- (7) Der synes ikke at være nogen gyldig grund eller økonomisk begrundelse for denne kanalisering af eksporten ud over den eksisterende told på 0 % for ABC.
- (8) Kommissionen er desuden i besiddelse af tilstrækkelige beviser for, at de afhjælpende virkninger af de gældende antidumpingforanstaltninger over for importen af den pågældende vare undergraves med hensyn til både mængde og pris. Betydelige importmængder af den undersøgte vare synes at have erstattet importen af den pågældende vare. Kommissionen er endvidere i besiddelse af tilstrækkelige beviser for, at importen af den undersøgte vare finder sted til priser, der ligger under den ikke-skadevoldende pris, der blev fastsat ved den undersøgelse, som førte til de gældende foranstaltninger.
- (9) Endelig har Kommissionen indhentet tilstrækkelige beviser for, at den undersøgte vare sælges til dumpingpriser set i forhold til den normale værdi, der tidligere er fastsat.
- (10) Hvis det i løbet af undersøgelsen konstateres, at der foregår andre former for omgåelse, som er omfattet af grundforordningens artikel 13, end ovennævnte, kan den pågældende praksis også blive undersøgt.

E. SAGSFORLØB

- (11) Set i lyset af ovenstående har Kommissionen konkluderet, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at berettigg indledningen af en undersøgelse, jf. grundforordningens artikel 13, stk. 3, og gøre importen af de undersøgte varer til genstand for registrering, jf. grundforordningens artikel 14, stk. 5.
- (12) Myndighederne i Folkerepublikken Kina vil blive underrettet om indledningen af undersøgelsen.

a) Frister

- (13) For at sikre en forsvarlig forvaltning bør der fastsættes frister, inden for hvilke:
 - parterne kan give sig til kende over for Kommissionen, fremsætte deres synspunkter skriftligt og indsende besvarelser af spørgeskemaer eller andre oplysninger, der skal tages i betragtning i forbindelse med undersøgelsen
 - parterne skriftligt kan anmode om at blive hørt af Kommissionen.
- (14) Det skal bemærkes, at de proceduremæssige rettigheder, som er fastsat i grundforordningen, kun kan respekteres, hvis parterne giver sig til kende inden for de frister, der er fastsat i nærværende forordnings artikel 3.

b) Spørgeskemaer

- (15) For at indhente de oplysninger, som den anser for nødvendige i forbindelse med sin undersøgelse, sender Kommissionen et spørgeskema til ABC, der opfordres til at besvare dette spørgeskema inden for den frist, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 2.

c) Indhentning af oplysninger og afholdelse af høringer

- (16) Interesserede parter skal give sig til kende ved at kontakte Kommissionen inden for den frist, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 1.
- (17) Alle parter, herunder EU-erhvervsgrenen, importører og alle relevante sammenslutninger, opfordres til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og fremlægge dokumentation, forudsat at disse bemærkninger indgives inden den frist, der er fastsat i artikel 3, stk. 2. Kommissionen kan desuden høre parterne, hvis de skriftligt anmoder herom og kan godtgøre, at der er særlige grunde til at høre dem.

F. REGISTRERING

- (18) I henhold til grundforordningens artikel 14, stk. 5, skal importen af den undersøgte vare gøres til genstand for registrering for at sikre, at der kan opkræves et passende beløb i antidumpingtold fra den dato, hvor der blev indført registrering af denne import, hvis det som resultat af undersøgelsen konstateres, at der forekommer omgåelse.

- (19) Fremtidig forpligtelse kan udspringe af resultaterne af denne undersøgelse. Med de oplysninger, der er tilgængelige på nuværende tidspunkt, navnlig oplysninger om, at visse virksomheder, der i øjeblikket er pålagt en resttold på 71,8 % (Taric-tillægskode A999), eller virksomheder, der er omfattet af en individuel toldsats, sælger deres varer gennem ABC (som er pålagt en told på 0 %), er beløbet for den mulige fremtidige betalingsforpligtelse fastsat til niveauet for resttolden, som er en værditold på 71,8 % på cif-importværdien af den undersøgte vare, der importeres under Taric-tillægskode A820.

G. MANGLENDE SAMARBEJDSVILJE

- (20) Hvis en af de interesserede parter nægter at give adgang til nødvendige oplysninger inden for de fastsatte frister eller lægger væsentlige hindringer i vejen for undersøgelsen, kan der træffes afgørelser, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18.
- (21) Hvis det konstateres, at en interesseret part har givet urigtige eller vildledende oplysninger, skal der ses bort fra disse oplysninger, og der kan gøres brug af de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18.
- (22) Hvis en interesseret part helt eller delvis undlader at samarbejde, og der derfor drages konklusioner på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger, jf. grundforordningens artikel 18, kan resultatet blive mindre gunstigt for denne part, end hvis den pågældende havde udvist samarbejdsvilje.

H. TIDSPLAN FOR UNDERSØGELSEN

- (23) Undersøgelsen vil i henhold til grundforordningens artikel 13, stk. 3, blive afsluttet senest ni måneder efter datoen for nærværende forordnings ikrafttræden.

I. BEHANDLING AF PERSONOPLYSNINGER

- (24) Det skal bemærkes, at personoplysninger, som indsamles i forbindelse med denne undersøgelse, vil blive behandlet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger ⁽⁴⁾.
- (25) En databeskyttelsesmeddelelse, der informerer alle personer om behandlingen af personoplysninger inden for rammerne af Kommissionens handelsbeskyttelsesaktiviteter, findes på Generaldirektoratet for Handels hjemmeside: <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>.

J. HØRINGSKONSULENT

- (26) Parterne kan anmode om, at høringsekonsulenten i handelsprocedurer griber ind. Høringsekonsulenten gennemgår anmodninger om aktindsigt, tvister med hensyn til dokumenternes fortrolighed, anmodninger om forlængelse af tidsfrister og eventuelle andre anmodninger vedrørende parter og tredjeparters ret til forsvar, som kan opstå under proceduren.
- (27) Høringsekonsulenten kan arrangere høringer og mægle mellem parten/parterne og Kommissionens tjenestegrene for at sikre, at parternes ret til forsvar udøves fuldt ud.
- (28) En anmodning om en høring med høringsekonsulenten bør indgives skriftligt og begrundes. Høringsekonsulenten vil analysere begrundelsen for anmodningen. Disse høringer bør kun finde sted, hvis spørgsmålene ikke allerede er blevet afklaret med Kommissionens tjenestegrene.
- (29) Anmodninger skal indgives i god tid og hurtigst muligt for at sikre en velordnet afvikling af procedurerne. Med henblik herpå bør parterne anmode om høringsekonsulentens mellemkomst hurtigst muligt efter den hændelse, der berettiger en sådan mellemkomst. I princippet skal de tidsrammer, der er fastsat i denne forordnings artikel 3 for at anmode om høringer med Kommissionens tjenestegrene, finde tilsvarende anvendelse på anmodninger om høringer med høringsekonsulenten. Hvis anmodninger om høring indgives efter den relevante tidsrammes udløb, vil høringsekonsulenten også undersøge årsagerne til sådanne sene anmodninger, karakteren af de spørgsmål, der er rejst, og virkningen af disse spørgsmål på retten til forsvar under behørig hensyntagen til god forvaltningsskik og rettidig afslutning af undersøgelsen.

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

- (30) Yderligere oplysninger og kontaktoplysninger findes på høringskonsulentens sider på Generaldirektoratet for Handels hjemmeside: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>. —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Der indledes hermed en undersøgelse i henhold til artikel 13, stk. 3, i grundforordningen med henblik på at fastslå, om importen til Unionen af peroxosulfater (persulfater), herunder kaliumperoxomonosulfat, i øjeblikket henhørende under KN-kode 2833 40 00 og ex 2842 90 80 (Taric-kode 2842 90 80 20) og med oprindelse i Folkerepublikken Kina, importeret under Taric-tillægskode A820, omgår de foranstaltninger, der blev indført ved gennemførelsesforordning (EU) nr. 1343/2013.

Artikel 2

1. I medfør af artikel 13, stk. 3, og artikel 14, stk. 5, i grundforordningen skal medlemsstaternes toldmyndigheder tage de nødvendige skridt til registrering af den import til Unionen, der er beskrevet i nærværende forordnings artikel 1.
2. Registreringen ophører ni måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttrædelse.

Artikel 3

1. Parterne skal give sig til kende ved at kontakte Kommissionen senest 15 dage efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.
2. Medmindre andet er angivet, skal parterne fremsætte deres synspunkter skriftligt og indsende andre oplysninger senest 37 dage efter offentliggørelsen af denne forordning i *Den Europæiske Unions Tidende*, hvis der skal tages hensyn til deres bemærkninger i forbindelse med undersøgelsen.
3. Parterne kan også anmode om at blive hørt af Kommissionen inden for samme frist på 37 dage.
4. Oplysninger, der forelægges Kommissionen som led i handelsbeskyttelsesundersøgelser, må ikke være omfattet af ophavsret. Inden de indgiver oplysninger og/eller data til Kommissionen, der er omfattet af tredjemands ophavsret, skal parterne anmode indehaveren af ophavsrettighederne om en særlig tilladelse, der udtrykkeligt tillader Kommissionen a) at anvende oplysningerne og dataene i forbindelse med denne handelsbeskyttelsesprocedure og b) at forelægge de parter, der er berørt af denne undersøgelse, oplysningerne og/eller dataene i en form, der gør det muligt for dem at udøve deres ret til forsvar.
5. Alle skriftlige indlæg, herunder de oplysninger, hvorom der anmodes i denne forordning, udfyldte spørgeskemaer og korrespondance fra parterne, for hvilke der anmodes om fortrolig behandling, skal forsynes med påtegningen »Limited« ⁽⁵⁾. De parter, der indgiver oplysninger i løbet af undersøgelsen, opfordres til at begrunde deres anmodning om fortrolig behandling.
6. Parter, der indgiver oplysninger, der er forsynet med påtegningen »Limited«, skal indgive ikke-fortrolige sammendrag heraf, som forsynes med påtegningen »For inspection by interested parties«, jf. grundforordningens artikel 19, stk. 2. Disse sammendrag skal være tilstrækkeligt detaljerede til at sikre en rimelig forståelse af de fortrolige oplysningers egentlige indhold.
7. Hvis en part, der indsender fortrolige oplysninger, ikke kan give en god begrundelse for at anmode om fortrolig behandling eller undlader at indsende et ikke-fortroligt sammendrag heraf, der opfylder kravene til form og indhold, kan Kommissionen se bort fra disse oplysninger, medmindre det på et relevant grundlag og på tilfredsstillende måde kan godtgøres, at oplysningerne er korrekte.
8. Interesserede parter opfordres til at fremsætte deres bemærkninger og anmodninger via TRON.tdi (<https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>), herunder scannede fuldmagter og erklæringer, dog med undtagelse af omfattende besvarelser, der skal indleveres på en CD-ROM eller DVD, der enten afleveres personligt eller sendes anbefalet.

For at få adgang til TRON.tdi skal interesserede parter have en EU Login-konto. Fuldstændige oplysninger om registrering på og brug af TRON.tdi findes på <https://webgate.ec.europa.eu/tron/resources/documents/gettingStarted.pdf>.

⁽⁵⁾ Et dokument med påtegningen »Limited« er et fortroligt dokument i henhold til artikel 19 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 (EUT L 176 af 30.6.2016, s. 21) og artikel 6 i WTO-aftalen om anvendelse af artikel VI i GATT 1994 (antidumpingaftalen). Det er også beskyttet i henhold til artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 (EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43).

Ved brug af TRON.tdi eller e-mail udtrykker de interesserede parter accept af de regler, der gælder for elektronisk kommunikation, og som findes i dokumentet »Korrespondance med Europa-Kommissionen i handelsbeskyttelsessager«, der er tilgængeligt på Generaldirektoratet for Handels hjemmeside: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc_152565.pdf. Interesserede parter skal anføre deres navn, adresse, telefonnummer og en gyldig e-mailadresse og sikre, at denne e-mailadresse er en fungerende officiel virksomhedspostkasse, som tjekkes dagligt. Når Kommissionen har modtaget disse kontaktoplysninger, vil den udelukkende kommunikere med de interesserede parter pr. e-mail, medmindre de udtrykkeligt har ønsket at modtage alle dokumenter fra Kommissionen på anden vis, eller medmindre dokumenternes art forudsætter brug af anbefalet post. Interesserede parter kan i ovenstående retningslinjer for kommunikation med interesserede parter finde supplerende regler og oplysninger om korrespondance med Kommissionen, herunder de principper, der gælder for indsendelse af bemærkninger pr. e-mail.

Kommissionens postadresse:

Europa-Kommissionen

Generaldirektoratet for Handel

Direktorat H

Kontor: CHAR 04/039

1049 Bruxelles/Brussel

BELGIEN

TRON.tdi: <https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>

E-mail: TRADE-R707@ec.europa.eu

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. september 2019.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

AFGØRELSE

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2019/1585

af 24. september 2019

om fastsættelse af trafikfordelingsregler i henhold til artikel 19 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 for lufthavnene Amsterdam Schiphol og Amsterdam Lelystad

(meddelt under nummer C(2019) 6816)

(Kun den nederlandske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet ⁽¹⁾, særlig artikel 19, stk. 3,

efter høring af det udvalg, der er omhandlet i artikel 25, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008,

og ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Efter at have modtaget en tidligere meddelelse, som efterfølgende blev trukket tilbage ⁽²⁾, meddelte de nederlandske myndigheder i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008 ved e-mail af 25. marts 2019 ⁽³⁾ Kommissionen, at de havde til hensigt at indføre visse trafikfordelingsregler for lufthavnene Amsterdam Schiphol og Amsterdam Lelystad i Nederlandene (herefter henholdsvis Schiphol lufthavn eller Schiphol eller Lelystad lufthavn eller Lelystad) ved at vedtage udkastet til ministerielt dekret og udkastet til bekendtgørelse fra ministeren for infrastruktur og vand. Ved e-mail af 29. marts 2019 ⁽⁴⁾ indgav de nederlandske myndigheder en ændret udgave af udkastet til ministerielt dekret og udkastet til bekendtgørelse fra ministeren for infrastruktur og vand ⁽⁵⁾ samt de øvrige elementer, der allerede var indeholdt i meddelelsen af 25. marts 2019.
- (2) De oplysninger, som de nederlandske myndigheder således har indberettet, er vedlagt i form af fire undersøgelser som bilag: 1) kapacitetskrav i Schiphol i 2023, 2) kapacitetskrav i Schiphol i 2030 3) sekundær handel i Schiphol ⁽⁶⁾ og 4) luftfartsselskabers opdelte forretningsvirksomhed.
- (3) Kommissionen offentliggjorde en oversigt over de påtænkte trafikfordelingsregler i *Den Europæiske Unions Tidende* den 12. april 2019 ⁽⁷⁾ og opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.
- (4) Ved breve af 3. juli 2019 ⁽⁸⁾ og 11. juli 2019 ⁽⁹⁾ indberettede de nederlandske myndigheder en ændring af meddelelsen for at tage hensyn til de betænkeligheder, som Kommissionens tjenestegrene havde givet udtryk for. Ved samme brev af 11. juli 2019 og ved e-mail af 16. juli 2019 ⁽¹⁰⁾ indberettede de nederlandske myndigheder yderligere faktuelle elementer, der er relevante for indberetningen, vedrørende lufthavnenes tilgængelighed og myndighedernes hensigter med hensyn til den tidsramme, inden for hvilken Lelystad ville være åben for kommerciel drift.

⁽¹⁾ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

⁽²⁾ Den 12. juli 2018 indberettede de nederlandske myndigheder et første sæt af trafikfordelingsregler for lufthavnene Schiphol og Lelystad til Kommissionen. Denne indberetning blev trukket tilbage af de nederlandske myndigheder den 4. december 2018.

⁽³⁾ Registreret under Ares (2019)2057632.

⁽⁴⁾ Registreret under Ares (2019)2256246.

⁽⁵⁾ Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.

⁽⁶⁾ De tre undersøgelser er gennemført af konsulentfirmaet Seo Amsterdam Economics.

⁽⁷⁾ EUT C 136 af 12.4.2019, s. 26.

⁽⁸⁾ Registreret under Ares (2019)4236859.

⁽⁹⁾ Registreret under Ares (2019)4595066.

⁽¹⁰⁾ Registreret under Ares (2019)4595552.

2. BESKRIVELSE AF DEN FORANSTALTNING OG DET MÅL, SOM DE NEDERLANDSKE MYNDIGHEDER HAR FASTSAT

2.1. Beskrivelse af foranstaltningen

- (5) Udkastet til reglerne om trafikfordelingen mellem lufthavnene Schiphol og Lelystad består af følgende elementer:
- a) Lelystad lufthavn, som den nederlandske regering planlægger at åbne for kommerciel drift inden udgangen af 2020, betegnes som en koordineret lufthavn i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 ⁽¹⁾ (»forordningen om tildeling af slots«) fra det ministerielle dekrets ikrafttræden. Lelystad lufthavn.
 - b) Med forbehold af forordningen om tildeling af slots, opnår luftfartsselskaber først og fremmest fortrinsret i forbindelse med tildeling af slots til at lette eller lande i Lelystad lufthavn, hvis de:
 - har overført hævdvundne slots i Schiphol lufthavn til et andet luftfartsselskab eller sendt det tilbage til slotkoordinatoren eller
 - forpligter sig til fremover at anvende hævdvundne slots i Schiphol lufthavn i forbindelse med transfer-flyvninger.
 - c) Den regel, der er beskrevet i litra b) ovenfor, gælder kun for slots i Schiphol lufthavn, der blev anvendt i den tidligere tilsvarende fartplansæson eller i mindst tre af de fire tidligere tilsvarende fartplansæsoner for punkt-til-punkt-flyvninger.
- (6) »Transferflyvninger« og »punkt-til-punkt-flyvninger« skal defineres ved en bekendtgørelse udstedt af ministeren for infrastruktur og vand. Desuden bør der fastsættes regler om de kriterier, som disse flyvninger skal opfylde. Flyvningerne klassificeres hvert andet år efter disse kriterier, og enhver ny klassificering skal bekendtgøres mindst et år før ikrafttrædelsen. Et udkast til bekendtgørelse baseret på denne beføjelse er en del af den anmeldte foranstaltning (jf. betragtning 13 til 21 nedenfor).
- (7) I udkastet til trafikfordelingsregler stilles der ikke krav om, at dage og tidspunkter for den kapacitet, der anvendes i Lelystad lufthavn på den ene side og de relevante slots i Schiphol lufthavn på den anden side, og som overføres, returneres eller anvendes til andre formål i henhold til den regel, der er beskrevet i betragtning 5 b) ovenfor, skal svare til hinanden.
- (8) Et luftfartsselskab, som påberåber sig artikel 2, stk. 2, i udkastet til dekret (dvs. den i betragtning 5 b), beskrevne regel), skal underrette ministeren, slotkoordinatoren og i givet fald det modtagende luftfartsselskab herom med angivelse af, hvilke slots der er tale om i Schiphol lufthavn. Ved underretning af ministeren skal luftfartsselskabet godtgøre, at kravene i artikel 2, stk. 5, i udkastet til dekret (betragtning 5 c) ovenfor) er opfyldt.
- (9) I henhold til artikel 3, stk. 1, i udkastet til dekret skal hævdvundne slots, der er omfattet af dekretets artikel 2, stk. 2 (beskrevet i betragtning 5 b), udelukkende anvendes til transferflyvninger.
- (10) Med artikel 3, stk. 2, 3 og 4, i udkastet til ministerielt dekret tilføjes følgende bestemmelser:
- »2) I den periode, hvor dette dekret finder anvendelse, skal et luftfartsselskab, som har de i stk. 1 omhandlede hævdvundne slots, mindst betjene samme antal transferflyvninger som i den tilsvarende fartplansæson, inden de pågældende slots blev indhentet, efter deres overførsel i henhold til artikel 2, stk. 2, litra a), eller før anvendelsen af artikel 2, stk. 2, litra b), i givet fald forhøjet med et antal, der svarer til antallet af disse slots.
- Uanset første afsnit og på de betingelser, der er fastsat i stk. 3, kan et sådant luftfartsselskab mindske antallet af transferflyvninger, hvis det samlede antal slots, det råder over, falder.
- 3) Et luftfartsselskab, som har de i stk. 1 hævdvundne slots, og uden at dette berører denne bestemmelse, kan på intet tidspunkt nedsætte andelen af transferflyvninger mellem alle flyvninger, der flyves, som følge af andre slots i Schiphol lufthavn i forhold til den andel, der eksisterede, før luftfartsselskabet opnåede de pågældende hævdvundne slots, efter de var blevet overført i henhold til artikel 2, stk. 2, litra a), eller før anvendelsen af artikel 2, stk. 2, litra b), alt efter omstændighederne.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

- 4) Hvor slots i Schiphol lufthavn indehaves af mere end ét selskab i en given gruppe bestående af
- et moderselskab og alle dets datterselskaber eller
 - alle datterselskaber i samme moderselskab
- betragtes hvert af disse selskaber som et enkelt luftfartsselskab med henblik på stk. 2 og 3.»
- (11) I henhold til artikel 2, stk. 3, og 4, i udkastet til ministerielt dekret finder den i samme forordnings artikel 2, stk. 2, omhandlede fortrinsret (betragtning 5 b), ovenfor) anvendelse på to trancher af slots i Lelystad lufthavn, dvs. op til og med 10 000 slots og fra 10 001 til 25 000 slots.
- (12) I henhold til artikel 7 træder dekretet i kraft på en dato, der fastsættes ved kongelig afgørelse, med undtagelse af artikel 2, stk. 4, som træder i kraft fra den dato, hvor Europa-Kommissionen godkender dette særlige stykke, jf. særskilt bemærkning i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008, og har offentliggjort sin beslutning i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (13) I udkastet til ministerens bekendtgørelse defineres »transferflyvninger« med henvisning til den enkelte flyvnings destination. Det drejer sig om følgende kriterier:
- en gennemsnitlig transferandel af alle flyvninger fra Schiphol lufthavn på mindst 10 %, målt over de fem kalenderår forud for offentliggørelsen af klassificeringen og over 10 flyvninger om året i de tre år forud for offentliggørelsen af klassificeringen, eller
 - destinationer i de områder, der er defineret i artikel 1, stk. 1, i »Aanwijzingsregeling risicovluchten«, der betegner de såkaldte »risikoflyvninger«, der kræver toldkontrol.
- (14) Bilag 1 til udkastet til bekendtgørelse indeholder en liste over destinationer, der svarer til disse kriterier.
- (15) I henhold til artikel 1, stk. 3, i udkastet til bekendtgørelse vil en destination, der ikke er opført i bilag 1, blive betragtet som en »transferdestination« for en ønsket periode, dog højst fem år, hvis et luftfartsselskab på forhånd kan godtgøre over for ministeren, at destinationen vil blive betjent af dets flyvninger med en gennemsnitlig transferandel på mindst 10 % i det antal sæsoner, der er anmodet om.
- (16) I henhold til artikel 1, stk. 4, i udkastet til bekendtgørelse kan et luftfartsselskab under alle omstændigheder opfylde kravet i stk. 3 ved at påvise, at destinationen betjenes med en gennemsnitlig transferandel på mindst 10 % i de fem kalenderår forud for det i stk. 3 omhandlede krav i en lufthavn i Den Europæiske Union.
- (17) Destinationer, der betragtes som en transferdestination i henhold til stk. 3, vil blive offentliggjort i den nederlandske statstidende.
- (18) Udkastet til ministerens bekendtgørelse indeholder i bilag 2 de destinationer, der er udpeget som »punkt-til-punkt-flyvninger«, på grundlag af følgende kriterier:
- en gennemsnitlig transferandel af alle flyvninger fra Schiphol lufthavn på under 10 % i de fem kalenderår, der går forud for offentliggørelsen af klassificeringen
 - mere end 10 flyvninger om året i de tre år forud for offentliggørelsen af klassificeringen.
- (19) Artikel 3 i udkastet til bekendtgørelse vedrører bevisregler for den transferandel, der er relevant for anvendelsen af bekendtgørelsen.
- (20) I henhold til artikel 3, stk. 1, kan verificerbare data vedrørende transferandelen af flyvninger og destinationer forelægges ministeren og tages i betragtning ved udpegning af flyvninger som enten transfer- eller punkt-til-punkt-flyvninger.
- (21) I artikel 3, stk. 2, fastsættes det med hensyn til de i stk. 1 omhandlede oplysninger, at passagerer, der ankommer til Schiphol lufthavn og rejser til en anden destination end den foregående flyvnings oprindelsessted senest 24 timer efter ankomsten til lufthavnen i Schiphol, under alle omstændigheder vil blive betragtet som transferpassagerer.

2.2. Mål for den foranstaltning, der er fastsat af de nederlandske myndigheder

- (22) Ifølge de nederlandske myndigheder er formålet med udkastet til trafikfordelingsregler at prioritere transferflyvninger, når det drejer sig om tildeling af kapacitet i Schiphol lufthavn. Det store net af interkontinentale destinationer kunne ikke betjenes, hvis Schiphol ikke var et kontinentalt og interkontinentalt knudepunkt. De to funktioner at betjene interkontinentale destinationer og operere i et europæisk netværk for transferpassagerer, er uadskillelige og udgør tilsammen Schiphols funktion som kontinentalt og interkontinentalt knudepunkt.
- (23) Baggrunden for dette mål er grænsen på 500 000 flybevægelser om året i Schiphol lufthavn indtil udgangen af 2020, som er fastsat i »Aldersaftalen«. Denne aftale blev indgået i 2008 mellem de berørte parter (dvs. luftfartsindustrien, de offentlige myndigheder og beboerne). Formålet med aftalen er at finde en balance mellem vækst og levedygtighed i luftfartssektoren og miljø sikkerhed og bæredygtighed.
- (24) Grænsen på 500 000 flybevægelser om året i Schiphol lufthavn blev allerede nået i 2018. Som følge heraf mener de nederlandske myndigheder, at den kapacitet, der er til rådighed til transfertrafik i Schiphol lufthavn, kun kan øges ved at fordele trafikken mellem denne lufthavn og Lelystad, idet sidstnævnte er i stand til at modtage trafik, der ikke behøver forhold og faciliteter som dem, der er til rådighed i Schiphol lufthavn.
- (25) Med henblik herpå vil Lelystad lufthavn modtage punkt-til-punkt-trafik fra Schiphol lufthavn, således at sidstnævnte lufthavns transferfunktion forbedres.
- (26) Udkastet til trafikfordelingsregler tvinger ikke luftfartsselskaberne til at flytte deres fly fra Schiphol, men benytter sig snarere af incitamenter til at flytte punkt-til-punkt-trafik.
- (27) Ifølge de nederlandske myndigheder skal den anmeldte foranstaltning ses i lyset af den store økonomiske og strategiske betydning af at bevare store knudepunkter i Unionen. Ifølge de nederlandske myndigheder er Schiphol lufthavn et af de største knudepunkter i den nordvestlige del af Unionen og en vigtig søjle for økonomien og konnektiviteten i Nederlandene. I 2017 rejste 48,6 mio. passagerer fra europæiske byer fra/til Schiphol lufthavn, og 31 % af dem blev overført til en anden flyvning i Schiphol. Desuden rejste 19,7 mio. ikkeeuropæiske passagerer fra/til Schiphol. Af disse passagerer var ca. 60 % transferpassagerer. De nederlandske myndigheder henviser til den betydning, som eksistensen af store knudepunkter på EU's område har for Unionens luftfartspolitik over for tredjelande ⁽¹²⁾, hvilket også anerkendes af Europa-Kommissionen.
- (28) De nederlandske myndigheder mener, at et europæisk rutenet fra Schiphol til kontinentale og interkontinentale destinationer er afgørende for at bevare og udvikle dette stærke EU-knudepunkt. De mener, at Schiphols funktion som knudepunkt udgør en vital offentlig interesse, som skal bevares og styrkes ⁽¹³⁾. Dette er vigtigt i betragtning af knudepunktets sårbarhed over for en svækkelse af det kontinentale og interkontinentale rutenet.
- (29) Ifølge de nederlandske myndigheder skyldes denne sårbarhed mere specifikt, at det indenlandske marked for interkontinental trafik og transfertrafik, udtrykt i passagerer, der bor i Nederlandene, er lille. For det andet er der behov for en specialiseret infrastruktur til luftfartsselskaber med interkontinental trafik og transfertrafik, hvor der i visse situationer, f.eks. i forbindelse med risikoflyvninger, ikke findes noget andet rimeligt alternativ i en anden lufthavn i Nederlandene. For det tredje har de nederlandske myndigheder gjort gældende, at hvis lufthavnen mister sin funktion som knudepunkt, vil det gå ud over sædekapaцитet og antallet af afgange i årevis.
- (30) De nederlandske myndigheder henviser også til den omfattende pakke af foranstaltninger, der er vedtaget for at gennemføre den såkaldte »afbalancerede strategi«, der blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 ⁽¹⁴⁾. Disse foranstaltninger fremgår ifølge de nederlandske myndigheder af ovennævnte »Aldersaftale« fra 2008 og blev bekræftet i hvidbogen om nederlandsk luftfart (2009), i Schiphols handlingsdagsorden (2016) og i koalitionsaftalen (2017).
- (31) Som nævnt ovenfor blev grænsen på 500 000 flybevægelser i Schiphol allerede nået i 2018. Ifølge den nederlandske myndighed er tilgængelig kapacitet i Eindhoven lufthavn desuden hurtigt blevet absorberet af yderligere trafik, der ikke er overført fra Schiphol lufthavn. Der har været utilstrækkelige incitamenter for de luftfartsselskaber, der flytter til Eindhoven, til på eget initiativ at returnere deres slots i Schiphol til slotkoordinatoren.

⁽¹²⁾ EU's luftfartspolitik over for tredjelande — indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer (COM(2012) 556 final af 27.9.2012).

⁽¹³⁾ Schiphols handlingsdagsorden (2016).

⁽¹⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF (EUT L 173 af 12.6.2014, s. 65).

- (32) På denne baggrund finder de nederlandske myndigheder det nødvendigt at videreudvikle og gennemføre pakken af foranstaltninger. Denne gennemførelse er bygget op omkring en række elementer, nemlig: a) en langsigtet vision for lufttransport, b) sikkerhedsforanstaltninger, c) luftrumsforanstaltninger, d) operative foranstaltninger, e) foranstaltninger til begrænsning af gener, f) bæredygtighedsforanstaltninger og g) selektivtetsforanstaltninger.
- (33) Trafikfordelingsreglerne er en del af en mere omfattende plan for udvikling af Lelystad lufthavn med en maksimal kapacitet på 45 000 årlige flybevægelser. Denne kapacitet vil blive nået i to etaper: Den første etape vil omfatte 25 000 årlige bevægelser, som man forventer at nå op på omkring 2033. Ved åbningen af Lelystad lufthavn i 2020 vil lufthavnen modtage maksimalt 4 000 starter og landinger om året. Dette tal forventes at stige til maksimalt 7 000 i 2021 og til 10 000 i 2022. Den anden etape giver mulighed for vækst op til 45 000 årlige bevægelser, hvilket man forventer at nå op på inden 2043.

2.3. Bemærkninger fra de nederlandske myndigheder vedrørende udkastet til trafikfordelingsreglernes forenelighed med artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008 og med forordningen om tildeling af slots

- (34) De nederlandske myndigheder mener, at kravene i artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008 er opfyldt.
- (35) De nederlandske myndigheder gennemførte en internetbaseret høring om udkastet til trafikfordelingsregler mellem den 16. januar og den 6. februar 2019. Begrundelsen og de relevante undersøgelser blev også offentliggjort til gavn for interessenterne. De vigtigste betænkeligheder angående udkastet til trafikfordelingsregler, som kom til udtryk i forbindelse med høringen, var: a) reglernes proportionalitet i forhold til den begrænsede kapacitet i lufthavnen i Lelystad, som begrænser luftfartsselskabernes forretningsmuligheder, b) deres mulige diskriminerende indvirkning på trafiktypen og luftfartsselskabernes identitet og c) fordelingen af markedskræfterne.
- (36) De nederlandske myndigheder understreger, at de efter høringen af de berørte parter reviderede udkastet til trafikfordelingsregler på en række områder: a) indførelse af en bestemmelse om forbud mod misbrug for at sikre, at målet om at øge den internationale konnektivitet opfyldes, b) den specifikke behandling af »risikoflyvninger«, dvs. flyvninger fra visse destinationer, der kræver fuld toldkontrol ved ankomsten til Nederlandene, og som derfor skal modtages i Schiphol lufthavn, og c) præciseringer vedrørende de oplysninger, der er nødvendige for at dokumentere en ny destinations transferandel.
- (37) Hvad angår tilgængelighed og infrastruktur tager de nederlandske myndigheder hensyn til, at begge lufthavne betjener Amsterdam og bygruppen Randstad, og at afstanden mellem de to lufthavne er 57 km ad motorvej A6 og kan tilbagelægges inden for 90 minutter. De to lufthavne er også forbundet med offentlig transport. Transporttiden med tog mellem hovedbanegårdene i Lelystad og Amsterdam er 38 minutter og mellem hovedbanegården i Lelystad og Schiphol 42 minutter. Transporttiden mellem hovedbanegården i Lelystad og Lelystad lufthavn er 15 minutter med bus. Der vil blive indsat en shuttlebus mellem hovedbanegården i Lelystad og Lelystad lufthavn med en rejsetid på 10 minutter, når Lelystad lufthavn åbnes. Afhængigt af lufthavnens flyveplaner vil shuttlebussen afgå hver halve time. Desuden er det allerede blevet besluttet at udvide motorvej A6 til Lelystad lufthavn fra to til tre spor og anlægge en afkørsel til lufthavnen fra 2021.
- (38) De nederlandske myndigheder oplyser, at Lelystad lufthavn tilbyder de nødvendige tjenester og er egnet til at håndtere ICAO/EASA CAT C-trafik ⁽¹⁵⁾. Derudover er der fire parkeringsområder til rådighed. Flyvekontrol sikres af LVNL. Lufthavnen vil levere groundhandling-ydelser og passagerbetjening. Lufthavnen er ikke åben for natflyvninger, og der er ikke planlagt nogen faciliteter til fragtflyvninger og interkontinentale flyvninger med »brede« fly.
- (39) De nederlandske myndigheder er af den opfattelse, at udkastet til trafikfordelingsregler ikke skader de kommercielle muligheder unødigt, navnlig fordi luftfartsselskaberne ikke er forpligtet til at flytte deres aktiviteter fra Schiphol til Lelystad. Desuden kan alle destinationer betjenes af Lelystad lufthavn, og åbningstiden 6:00-23:00 (lokal tid) giver fleksibilitet til at bruge hele perioden.

⁽¹⁵⁾ Da start- og landingsbanen bliver 45 m bred, vil lufthavnen være egnet til specialfly, f.eks. Boeing 737 og Airbus A320 og A321.

- (40) Ifølge de nederlandske myndigheder giver udkastet til trafikfordelingsregler mulighed for, at luftfartsselskaberne kan udvikle nye ruter. Hvis et luftfartsselskab kan dokumentere, at det vil betjene en ny destination fra Schiphol lufthavn med flyafgange, hvor transferpassagerer udgør mindst 10 % af passagererne, anses en sådan destination for at høre til listen over transferdestinationer.
- (41) De nederlandske myndigheder indsender undersøgelsen, der er foretaget af rådgivningsvirksomheden Seo Amsterdam Economics. Formålet med undersøgelsen er at bistå de nederlandske myndigheder med at fastlægge den mest hensigtsmæssige tærskel for, hvornår en flyvning defineres som en transferflyvning, med henblik på at skabe en balance mellem målet om at minimere indvirkningen på markedet og maksimere effektiviteten af reglen. Analysen omfatter for hvert luftfartsselskab, der i øjeblikket flyver fra Schiphol lufthavn, det samlede antal destinationer og flybevægelser samt flybevægelser og ruter, der påvirkes. I undersøgelsen gennemgås de virkninger, som forskellige tærskler har for opfyldelsen af foranstaltningens mål, og de forskellige luftfartsselskabers mulighed for at gøre brug heraf med henblik på at opnå fortrinsret i Lelystad lufthavn.
- (42) Med hensyn til nytilkomne luftfartsselskaber vil kriterierne i forordningen om tildeling af slots finde anvendelse på kommerciel trafik fra åbningen af Lelystad lufthavn, idet denne lufthavn med virkning fra dette tidspunkt vil blive en koordineret lufthavn. Med forbehold af anvendelsen af disse kriterier slås det i udkastet til trafikfordelingsregler fast, at luftfartsselskaber, som har benyttet dekretets artikel 2, stk. 2, opnår fortrinsret i forbindelse med tildelingen af slots i Lelystad lufthavn.
- (43) Udkastet til trafikfordelingsregler indebærer ingen direkte eller indirekte forskelsbehandling af luftfartsselskaber på grund af nationalitet og identitet eller af destinationer. Udkastet til trafikfordelingsregler er baseret på objektive kriterier, og alle luftfartsselskaber, der betjener en bestemt destination, behandles lige. Udkastet til trafikfordelingsregler forpligter ikke luftfartsselskaberne til at flytte flyvninger fra Schiphol lufthavn til Lelystad lufthavn.
- (44) De nederlandske myndigheder anfører, at forskellen mellem destinationerne ikke i sig selv medfører forskelsbehandling. Forskellen kan være objektivt begrundet på grundlag af de legitime mål for nettets kvalitet og fremme af Schiphol's funktioner som knudepunkt.
- (45) De nederlandske myndigheder mener, at udkastet til trafikfordelingsregler er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Lelystad lufthavn bliver fra det tidspunkt, hvor den åbner for kommerciel drift, en koordineret lufthavn, og den prioritering der er fastsat i trafikfordelingsreglerne, vil blive anvendt efter anvendelse af prioriteringskriterierne i forordningen om tildeling af slots. Når Lelystad lufthavn har nået 10 000 flybevægelser om året, vil der blive foretaget en evaluering af trafikfordelingsreglerne med henblik på at vurdere deres virkninger. Prioritetsreglen vil kun blive udvidet til at omfatte yderligere 15 000 flybevægelser (og dermed i alt 25 000 flybevægelser om året), hvis en sådan udvidelse godkendes af Kommissionen.
- (46) De nederlandske myndigheder mener, at de anmeldte regler indeholder garantier, der sikrer, at formålet med trafikfordelingsreglerne realiseres i fremtiden.
- (47) Ifølge de nederlandske myndigheder går foranstaltningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå det fastsatte mål, da reglen kun gælder kapacitet i Schiphol, som er opnået ved hjælp af denne foranstaltning, og ikke nogen anden nytiltægget kapacitet i Schiphol lufthavn.
- (48) Ifølge de nederlandske myndigheder sikres gennemsigtigheden i udkastet til trafikfordelingsregler gennem den valgte retlige form, dvs. et ministerielt dekret og en bekendtgørelse udstedt af ministeren for infrastruktur og vand.
- (49) Endelig konkluderer de nederlandske myndigheder, at udkastet til trafikfordelingsregler ikke er uforeneligt med forordning (EØF) nr. 95/93 og (EF) nr. 1008/2008. Forordningen om tildeling af slots respekteres fuldt ud. Det forhold, at en trafikfordelingsregel kan gribe ind i den måde, hvorpå slots anvendes, fremgår af Kommissionens tidligere afgørelser.

3. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER TIL KOMMISSIONEN

- (50) Som reaktion på offentliggørelsen af et resumé af de påtænkte ændringer i *Den Europæiske Unions Tidende* modtog Kommissionen bemærkninger fra 10 borgere og fem luftfartsselskaber samt én lufthavn i deres egenskab af interesserede parter, hvoraf de fleste ønskede at være anonyme.

- (51) De fleste af de interesserede parter hævdede, at foranstaltningen er diskriminerende: Udkastet til trafikfordelingsregler er baseret på en grundlæggende sondring mellem »transferflyvninger« og »punkt-til-punkt-flyvninger«. Tærsklen på 10 % transferpassagerer er ikke baseret på objektive kriterier og tager kun hensyn til oplysninger om transferpassagerer, som stilles til rådighed af lufthavnen. De interesserede parter gjorde opmærksom på problemerne med at tilvejebringe data med det formål at retfærdiggøre andelen af transferpassagerer og manglen på kriterier fra de nederlandske myndigheders side vedrørende metoden til at påvise denne andel, hvilket gør foranstaltningen uanvendelig.
- (52) Interesserede parter hævder endvidere, at udkastet til trafikfordelingsregler har diskriminerende virkninger for nogle luftfartsselskaber, da det på grund af sondringen mellem destinationer kun er KLM-koncernen ⁽¹⁶⁾, dens SkyTeam Airline-alliance ⁽¹⁷⁾ og codesharepartnere, der vil drage fordel af udkastet til trafikfordelingsregler. Definitionen af »transferflyvning« svarer til næsten 86 % af KLM-koncernens destinationer. Ved at fastsætte disse regler har visse forretningsmodeller, såsom lavpris- og feriemodellen, begrænsede muligheder for at skabe virksomhedsvækst. Interesserede parter holdning er derfor, at udkastet til trafikfordelingsregler ikke er objektivt og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, og at det går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå et potentielt legitimt mål.
- (53) Interesserede parter hævder også, at udkastet til trafikfordelingsregler har diskriminerende virkninger hvad angår destinationer, da det *de facto* er til fordel for KLM-koncernens destinationer, som vil kunne vokse fra både Schiphol lufthavn og Lelystad lufthavn. Men da næsten 86 % ⁽¹⁸⁾ af KLM-koncernens destinationer betegnes som »transferflyvninger«, vil de kunne vokse yderligere på disse ruter og åbne nye ruter. Endvidere medfører udkastet til trafikfordelingsregler i praksis en situation, hvor luftfartsselskaberne skal konkurrere med KLM-koncernen/Sky Team på de destinationer, hvor KLM-koncernens/SkyTeams stilling er stærkest på grund af tilførselstrafikken i Schiphol lufthavn.
- (54) Interesserede parter mener også, at betingelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008 ikke er opfyldt. De lufthavne, der reguleres af udkastet til trafikfordelingsregler, betjener ikke den samme bygruppe, da de interesserede parter mener, at: »i) der er store åbne landbrugs- og naturområder (Natura 2000) mellem Amsterdam og Lelystad, hvorfor der ikke er tale om et sammenhængende bebygget område, ii) med næsten 80 000 indbyggere er Lelystad for stor til at udgøre en del af et byområde«. På administrativt plan er de to byer kun underlagt samme ledelse på nationalt plan.
- (55) Det hævdes desuden, at Lelystad lufthavn på nuværende tidspunkt ikke opfylder kravene til en passende transportinfrastruktur og offentlige transporttjenester, navnlig på bestemte tidspunkter af dagen (mellem kl. 6:00 om morgenen og kl. 23:00 om aftenen), hvor der ikke findes tilstrækkelige offentlige transportforbindelser. I spidsbelastningsperioderne er der desuden en transporttid på mere end 90 minutter mellem de to lufthavne. Begrænsningen i antallet af flybevægelser i Lelystad lufthavn (4 000 i 2020) og den omstændighed, at lufthavnen ikke er åben for luftfartsselskaber, der er specialiseret i punkt-til-punkt-trafik, og som i øjeblikket ikke har slots i Schiphol lufthavn, skader deres kommercielle muligheder.
- (56) Nogle interesserede parter hævder, at udkastet til trafikfordelingsregler er i strid med forordningen om tildeling af slots, da denne forordning kun giver mulighed for at give fortrinsret i forbindelse med tildeling af slots via lokale regler, og eftersom trafikfordelingsregler ikke kan etablere prioriteter. Desuden tillader forordningen om tildeling af slots ikke, at slots knyttes til destinationer.
- (57) De fleste interesserede parter henviser til den støjbelastning, som udbygningen af Lelystad lufthavn vil have, da Nederlandenes luftrum er fuldt udnyttet, og fordi det er nødvendigt at undgå, at lufttrafikken fra én lufthavn forstyrrer trafikken fra den anden. Interesserede parter tillægger denne situation de nederlandske myndigheders forsinkelse med hensyn til at omklassificere luftrummet. Flyvninger til Lelystad lufthavn er derfor pålagt en begrænsning med hensyn til flyvehøjden, hvilket øger støjniveauet. Desuden sættes der spørgsmålstegn ved den økonomiske betydning af Schiphol lufthavns funktion som knudepunkt med henvisning til rapporten fra Rådet for miljø og infrastruktur.
- (58) Interesserede parter henviser desuden til store flys indvirkning på beskyttede områder (vilde arter, navnlig fugle) og de nederlandske myndigheders ansvar for at undgå foranstaltninger, der forringer betingelserne for naturlige levesteder.

⁽¹⁶⁾ KLM-koncernen omfatter de helejede datterselskaber Transavia og Martinair. I 2004 fusionerede KLM med Air France.

⁽¹⁷⁾ SkyTeam er en alliance af luftfartsselskaber, som i øjeblikket har 20 medlemmer og tilbyder flyafgange til 1 074 destinationer i hele verden.

⁽¹⁸⁾ KLM-koncernen er indehaver af over 55 % af det samlede antal årlige slots i Schiphol. Tal fra Airport Coordination Netherlands (slotkoordinator).

- (59) De fleste af de interesserede parter mener, at udkastet til trafikfordelingsregler har en betydelig indvirkning på området for miljømæssig bæredygtighed. På grundlag af en vurdering af indvirkningen på miljøet (VVM), som blev gennemført i 2014, har de nederlandske myndigheder givet tilladelse til opførelse og efterfølgende drift af Lelystad lufthavn. Imidlertid var visse af de data, der var nødvendige for beregningen af de mulige virkninger, forkerte (f.eks. flytype og dermed forbundne støjniveauer).
- (60) Kommissionen har ikke modtaget bemærkninger fra interesserede parter, der udtrykker deres støtte til udkastet til trafikfordelingsregler.

4. BESTEMMELSERNE I ARTIKEL 19 I FORORDNING (EF) NR. 1008/2008

- (61) I henhold til artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 bør udøvelse af trafikrettigheder være underkastet offentliggjorte fællesskabsbestemmelser samt nationale, regionale eller lokale bestemmelser om drift i henseende til sikkerhed, sikring og miljøbeskyttelse samt tildeling af afgang- og ankomsttidspunkter.
- (62) I henhold til artikel 19, stk. 2, kan en medlemsstat fastlægge fordelingen af lufttrafikken på lufthavne, når dette sker uden forskelsbehandling mellem destinationer i Fællesskabet eller på grund af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet, og efter høring af de interesserede parter, hvis følgende betingelser er opfyldt:
- a) Lufthavnene dækker trafikmæssigt samme by eller bygruppe.
 - b) Der findes en passende transportinfrastruktur omkring lufthavnene, som så vidt muligt har en direkte forbindelse, der gør det muligt at komme til lufthavnen på under 90 minutter, herunder om nødvendigt med passage af en landegrænse.
 - c) Der er pålidelige og effektive kollektive transportforbindelser med hyppige afgang mellem lufthavnene indbyrdes og mellem lufthavnene og de omkringliggende byer eller bygrupper.
 - d) Lufthavnene tilbyder luftfartsselskaberne de nødvendige tjenester og skader ikke i urimelig grad deres forretningsmuligheder.
- (63) Fordelingen af lufttrafikken mellem de pågældende lufthavne skal ske under overholdelse af principperne om proportionalitet og gennemskuelighed, og de skal bygge på objektive kriterier.
- (64) I henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1008/2008 underretter den berørte medlemsstat Kommissionen om sine planer om at regulere fordelingen af lufttrafikken eller ændre en eksisterende regel for fordeling af trafikken. Det slås også fast, at Kommissionen undersøger anvendelsen af artikel 19, stk. 1 og 2, og senest seks måneder efter modtagelsen af denne underretning fra medlemsstaten og efter at have hørt det i forordningens artikel 25 omhandlede udvalg beslutter, om medlemsstaten må anvende foranstaltningerne. Ifølge samme bestemmelse offentliggør Kommissionen sin beslutning i *Den Europæiske Unions Tidende*, og foranstaltningerne må ikke anvendes, før Kommissionens godkendelse er offentliggjort.

5. KOMMISSIONENS VURDERING

5.1. Procedurekrav: høring af interesserede parter

- (65) I overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 kræver vedtagelsen af en beslutning om fordeling af lufttrafikken mellem lufthavnene en forudgående »høring af de interesserede parter«. De nederlandske myndigheder har offentliggjort udkastet til trafikfordelingsregler med mulighed for, at interesserede parter, herunder luftfartsselskaber og lufthavne, kan fremføre deres synspunkter mellem den 16. januar og den 6. februar 2019. Senere ændringer af tekstudkastet, der er foretaget med henblik på dets indberetning til Kommissionen, er begrænset til at tage hensyn til visse betænkeligheder, som de interesserede parter har givet udtryk for.
- (66) Det følger heraf, at de nederlandske myndigheder har opfyldt kravet om forudgående høring af de interesserede parter.

5.2. Væsentlige krav

5.2.1 Schiphol og Lelystad lufthavns berettigelse til fordeling af trafik i henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008

- (67) I artikel 19, stk. 2, første afsnit, i forordning (EF) nr. 1008/2008 fastsættes en række krav til en række lufthavne, som skal opfyldes for at være berettiget til fordeling af trafik.

- (68) Med hensyn til artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra a), i forordning (EF) nr. 1008/2008 anfører de nederlandske myndigheder, at lufthavnene betjener bygruppen Randstad. I henhold til artikel 2, stk. 22, i samme forordning forstås ved »bygruppe« et byområde med et antal større eller mindre byer, som i kraft af befolkningstilvækst og udbygning er blevet til et sammenhængende bebygget område. Bygruppen Randstad ligger i den centrale og vestlige del af Nederlandene og består primært af de fire største nederlandske byer (Amsterdam, Rotterdam, Haag og Utrecht) og de omkringliggende områder. Den udgør en bygruppe i henhold til ovennævnte definition og betjenes af de to lufthavne. Det forhold, at der ligger visse landbrugsområder mellem det bebyggede område og Lelystad lufthavn, er ikke relevant for kravet i artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra a), i forordning (EF) nr. 1008/2008.
- (69) Med hensyn til forordningens artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra b), bemærker Kommissionen, at lufthavnene betjenes af passende transportinfrastrukturer, der så vidt muligt sikrer en direkte forbindelse, der gør det muligt at nå frem til lufthavnen inden for 90 minutter, herunder om nødvendigt på tværs af grænserne. Både lufthavnen i Schiphol og i Lelystad kan tilgås ad vej fra alle fire byer i bygruppen og næsten udelukkende på motorvej. Ifølge de nederlandske myndigheder ligger transporttiden inden for 90 minutter fra alle fire byer i bygruppen. I betragtning af bygruppens størrelse kan det være lettere at få adgang til den ene lufthavn end den anden, afhængigt af den rejsendes oprindelige placering. Dette udelukker dog ikke, at artikel 19, stk. 2, litra b), i forordning (EF) nr. 1008/2008 overholdes. Hertil kommer, at selv om det ved særlige trafikforhold eventuelt ikke er muligt at nå frem til den ene eller den anden lufthavn inden for 90 minutter, er denne type usikkerhed uundgåelig, i denne forbindelse og er heller ikke til hinder for, at kravet i nævnte bestemmelse om at sørge for en sådan forbindelse »så vidt muligt«, opfyldes ⁽¹⁹⁾.
- (70) Schiphol lufthavn betjenes desuden af en jernbaneforbindelse, og det samme gælder Lelystad station, hvorfra der vil blive etableret bustransport til Lelystad lufthavn, når det bliver aktuelt (jf. senere betragtning i denne afgørelse). Eksempelvis tilføjer de nederlandske myndigheder, at rejsetiden med tog mellem hovedbanegården i Lelystad på den ene side og hovedbanegården i Amsterdam og Schiphol lufthavn på den anden side er henholdsvis 42 og 38 minutter, mens busturen mellem hovedbanegården i Lelystad og Lelystad lufthavn tager 10 minutter.
- (71) Afslutningsvis kan det konkluderes, at kravene i artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra b), i forordning (EF) nr. 1008/2008 er opfyldt.
- (72) I henhold til artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra c), i forordning (EF) nr. 1008/2008 skal de pågældende lufthavne være knyttet til hinanden og til Amsterdam og dens bygruppe med hyppig, pålidelig og effektiv offentlig transport. De eksisterende jernbaneforbindelser gør det muligt for passagerer at nå Schiphol lufthavn og hovedbanegården i Lelystad via hyppige og pålidelige tog tjenester. For så vidt angår Lelystad lufthavn, afhænger opfyldelsen af ovennævnte krav derfor kun af etableringen af en passende busforbindelse mellem hovedbanegården i Lelystad og Lelystad lufthavn. Ifølge de nederlandske myndigheder vil denne tjeneste være oprettet når Lelystad lufthavn åbner for kommerciel drift, og busserne vil betjene lufthavnen med 30 minutters intervaller. Kravet i artikel 19, stk. 2, litra c), må derfor anses for opfyldt.
- (73) I henhold til artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra d), i forordning (EF) nr. 1008/2008 leverer lufthavnene de nødvendige tjenester til luftfartsselskaberne. Lelystad lufthavn er navnlig egnet til at håndtere ICAO/EASA CAT C-trafik, herunder fly såsom Boeing 737 og Airbus A320/321. Den vil være åben for trafik mellem kl. 6:00 og 23:00. Lufthavnen vil sørge for de groundhandling- og passagerbetjeningstjenester, der er almindelige for denne type lufthavn.

⁽¹⁹⁾ Desuden har de nederlandske myndigheder allerede besluttet at udvide motorvej A6 til Lelystad lufthavn fra to til tre spor og anlægge en frakørsel til lufthavnen fra 2021, hvilket yderligere vil lette adgangen til lufthavnen.

- (74) Tilsvarende skader udkastet til trafikfordelingsregler ikke i urimelig grad luftfartsselskabernes kommercielle muligheder i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, første afsnit, litra d), i forordning (EF) nr. 1008/2008. Ud over de forhold, der er nævnt i betragtning 73 ovenfor, bemærker Kommissionen, at enhver overførsel til Lelystad lufthavn sker frivilligt, da udkastet til trafikfordelingsregler ikke indeholder en forpligtelse hertil. De slots, der opgives i Schiphol lufthavn, kan fortsat anvendes af det samme luftfartsselskab eller gruppe af luftfartsselskaber til en flyvning til en transferdestination fra den pågældende lufthavn eller af et andet luftfartsselskab, hvis de returneres til slotpuljen. Det forhold, at Lelystad lufthavn først og fremmest er forbeholdt særlig trafik, der er overført fra Schiphol lufthavn, kan ikke betragtes som urimelig negativ påvirkning af de kommercielle muligheder for luftfartsselskaber, der har til hensigt at anvende Lelystad lufthavn, uden at der er tale om denne type overført trafik. Denne begrænsning ligger i karakteren af det nuværende udkast til trafikfordelingsregler, som har til formål at lette kapacitetsbegrænsninger i Schiphol lufthavn gennem frivillig overførsel af trafik til Lelystad lufthavn ⁽²⁰⁾. Især spørgsmålet om, hvorvidt denne situation er forenelig med proportionalitetsprincippet, vurderes nærmere nedenfor (jf. afsnit 5.2.2 i denne afgørelse).

5.2.2. Proportionalitet, gennemskuelighed, objektive kriterier og ikkeforskelsbehandling

5.2.2.1. Indledende bemærkninger

- (75) De krav, der er fastsat i artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 vedrørende proportionalitet, gennemskuelighed, de anvendte kriteriers objektive karakter samt ikkeforskelsbehandling, indebærer, at trafikken kun kan fordeles mellem lufthavne på grundlag af legitime mål, uden dog at begrænse medlemsstaternes muligheder for at vælge mere specifikke mål.
- (76) Henset til ordlyden af artikel 7 i udkastet til dekret er denne afgørelse begrænset til fordeling af trafikken svarende til op til 10 000 slots med høj prioritet i Lelystad lufthavn i henhold til artikel 2, stk. 2 og 3, i udkastet til dekret.
- (77) Det mål, som de nederlandske myndigheder har påberåbt sig til støtte for deres udkast til foranstaltning, er en styrkelse af Schiphol lufthavns rolle som et af EU's knudepunkter i de tilfælde, hvor lufthavnen har nået den kapacitetsgrænse på 500 000 flybevægelser om året, som er fastsat i Aldersaftalen (jf. betragtning 24 ovenfor). Det er et af de mål, der lovligt kan forfølges i henhold til artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008. Kommissionen har i tidligere afgørelser baseret på artikel 8, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 ⁽²¹⁾, dvs. Kommissionens beslutning 95/259/EF ⁽²²⁾, 98/710/EF ⁽²³⁾ og 2001/163/EF ⁽²⁴⁾ samt i sin meddelelse »EU's luftfartspolitik over for tredjelande — indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer« ⁽²⁵⁾ anerkendt legitimiteten af en aktiv politik for lufthavnsplanlægning, så længe den er i overensstemmelse med EU-rettens generelle principper. En sådan planlægningspolitik kan vedrøre en bred vifte af faktorer, som efter de kompetente myndigheders mening har høj prioritet. De konkrete foranstaltninger, der skal træffes med henblik på at gennemføre lufthavnsplanlægningspolitikken, kan også variere fra lufthavn til lufthavn. En medlemsstat kan med rette ønske at fremme udviklingen af en lufthavn på sit område på bekostning af de øvrige lufthavne i medlemsstaten. I et sådant tilfælde kan indførelsen af begrænsninger i adgangen til disse andre lufthavne alene udgøre et rimeligt middel til at nå dette mål. Principperne om proportionalitet, gennemskuelighed og ikkeforskelsbehandling i artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 skal dog overholdes, når det drejer sig om de præcise regler, der har til formål at fremme et sådant lovligt formål.

⁽²⁰⁾ En lignende situation findes i Kommissionens beslutning 95/259/EF af 14. marts 1995 om en procedure i forbindelse med anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 (sag VII/AMA/9/94 — Franske trafikfordelingsregler for det parisiske lufthavnsystem) (EFT L 162 af 13.7.1995, s. 25), afsnit VI.

⁽²¹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8).

⁽²²⁾ Jf. fodnote 22.

⁽²³⁾ Kommissionens beslutning 98/710/EF af 16. september 1998 om en procedure vedrørende anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 (sag VII/AMA/11/98 — italienske trafikfordelingsregler for Milanos lufthavnsystem) (EFT L 337 af 12.12.1998, s. 42), betragtning 45.

⁽²⁴⁾ Kommissionens beslutning 2001/163/EF af 21. december 2000 om en procedure vedrørende anvendelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 (sag TREN/AMA/12/00 — italienske trafikfordelingsregler for Milanos lufthavnsystem) (EFT L 58 af 28.2.2001, s. 29), betragtning 45.

⁽²⁵⁾ EU's luftfartspolitik over for tredjelande — indsats i forbindelse med fremtidige udfordringer (COM(2012) 556 final af 27.9.2012).

5.2.2.2. Proportionalitet, gennemskuelighed og objektive kriterier

- (78) Formålet med de regler, som de nederlandske myndigheder har indberettet, er at skabe muligheder for at erstatte visse flyvninger i Schiphol lufthavn med andre flyvninger, der er bedre egnede til at styrke Schiphol's rolle som hovedlufthavn. I denne henseende sonder myndighederne mellem »transferflyvninger« og »punkt-til-punkt-flyvninger«. Ifølge udkastet til trafikfordelingsregler anføres en destination som en »transferflyvning«, hvis gennemsnitligt mindst 10 % af de passagerer, der i løbet af de femårige referenceperioder, der henvises til, er fløjet fra Schiphol lufthavn til den pågældende destination, tidligere er landet i Schiphol lufthavn, forudsat at der er gennemført mere end 10 flyvninger om året i de tre år forud for offentliggørelsen af klassificeringen.
- (79) Omvendt er »punkt-til-punkt-flyvninger« kendetegnet ved, at alle flyvninger fra Schiphol lufthavn til destinationen i den periode på fem kalenderår, der henvises til, har haft en gennemsnitlig transferandel på under 10 %, og betinget af, at der er gennemført mere end 10 flyvninger om året i de tre år forud for offentliggørelsen af klassificeringen.
- (80) Artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 udelukker ikke, at der fastsættes sådanne tærskelværdier med henblik på at fordele trafikken mellem lufthavne. Den tærskelværdi, der vælges med henblik på at afgøre, om en destination omfatter et tilstrækkeligt antal passagerer, der bruger lufthavnen som transferlufthavn, kan i princippet anvendes til at lede den relevante trafik til den pågældende lufthavn og går ikke nødvendigvis ud over, hvad der er krævet til dette formål.
- (81) For at sikre, at sådanne tærskelværdier fører til forholdsmæssige resultater i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, andet afsnit, i forordning (EF) nr. 1008/2008, skal de imidlertid baseres på en objektiv vurdering af, om og hvordan de bidrager til at nå det tilstræbte mål, som i dette tilfælde er at bevare og udvikle Schiphol lufthavn som et knudepunkt. I denne henseende har medlemsstaterne en vis skønsmargen. Da forskellige tærskelværdier kan medføre forskellige virkninger, skal den berørte medlemsstat nøje undersøge disse virkninger, inden der vedtages en bestemt tærskelværdi.
- (82) I den undersøgelse, der blev foretaget af SEO Amsterdam Economics ⁽²⁶⁾, konkluderes det, at »en lav transfertærskelværdi medfører en begrænset markedsforvridning, mens højere tærskelværdier medfører et mere selektivt og mere effektivt resultat«. Undersøgelsen tager udgangspunkt i en tærskelværdi på 10 % og sammenligner virkningerne af alternative tærskelværdier. Hvis trafikfordelingsreglerne henviser til denne tærskelværdi, vil en betydelig del af KLM's flyvninger udgøre punkt-til-punkt-flyvninger, nemlig op til næsten [...] flybevægelser ([...] ruter) hvert år. En meget lav tærskelværdi (4 % eller derunder) ville ikke gøre nogen større forskel for KLM [...], selv om især luftfartsselskaber med fokus på pakkerejser ville blive påvirket i væsentlig grad. Sammenlignet med en tærskelværdi på 10 % ville de miste muligheder for at opnå fortrinsret i Lelystad lufthavn med henblik på at flytte trafik dertil. Med en tærskelværdi på 8 % eller lavere påvirkes KLM kun moderat i forhold til 10 %-scenariet, dvs. [...]. Hvis tærskelværdien blev fastsat til 15 %, ville KLM være omfattet af trafikfordelingsregler i betydeligt større omfang (mere end [...] yderligere flybevægelser), dvs. i absolutte tal mere end alle andre luftfartsselskaber, som har hjemmebase i Schiphol lufthavn. Med en tærskelværdi på 15 % kan ca. [...] % af Transavias flyvninger fra Schiphol lufthavn betragtes som transferflyvninger, mens dette ved en meget lav tærskelværdi på 2 % vil gælde over [...] % af Transavias flyvninger fra Schiphol lufthavn, hvilket betyder, at luftfartsselskabet betjener et relativt stort antal destinationer, men at det kun er få destinationer, der giver anledning til transferflyvninger. For så vidt angår konkurrenter viser undersøgelsen, at næsten [...] % af den trafik, der skabes af Easyjet i Schiphol lufthavn, når tærskelværdien på 15 %. Med en tærskelværdi på dette niveau vil Tuifly og Corendon have de dårligste muligheder blandt alle de luftfartsselskaber, der benytter Schiphol lufthavn som hjemmebase, for at opnå fortrinsret i Lelystad lufthavn med henblik på at flytte trafik dertil.
- (83) På baggrund af denne analyse kunne de nederlandske myndigheder konkludere, at en tærskelværdi på 10 % skaber en passende balance. Den giver for 2 % af de nuværende bevægelser i Schiphol lufthavn mulighed for at flytte »punkt-til-punkt-flyvninger« til Lelystad lufthavn og derefter erstatte denne trafik med »transferflyvninger« i Schiphol lufthavn. En række luftfartsselskaber vil helt sikkert kunne drage fordel af disse forhold ⁽²⁷⁾.
- (84) I denne forbindelse kan det anses for muligt at nå det fastsatte mål ved hjælp af tærskelværdien, og dette går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

⁽²⁶⁾ Se betragtning 41 ovenfor.

⁽²⁷⁾ Resultaterne af undersøgelsen er baseret på kendte destinationer og tager ikke hensyn til luftfartsselskabernes muligheder for at godtgøre, at andre destinationer også opfylder kriterierne for at blive betragtet som transferdestinationer. Jf. betragtning 90 nedenfor.

- (85) Med hensyn til de øvrige elementer i udkastet til trafikfordelingsregler mindes der for det første om, at enhver overførsel af flyvninger fra Schiphol lufthavn til Lelystad lufthavn er frivillig. For det andet er den fortrinsret, som tildeles de berørte luftfartsselskaber i Lelystad lufthavn, og som har til formål at øge muligheden for, at en sådan overførsel finder sted, begrænset til 10 000 slots. En eventuel udvidelse til 25 000 slots vil blive besluttet særskilt efter en evaluering og vil kun finde anvendelse efter fornyet godkendelse fra Kommissionen. For det tredje sikrer artikel 3 i udkastet til dekret, at den således tildelte fortrinsret kun er tilgængelig for luftfartsselskaber, der via omlægningen af slots med henblik på udelukkende at anvende dem til transferflyvninger bidrager til at forbedre Schiphol lufthavns funktion som hovedlufthavn, hvilket er det endelige formål med udkastet til trafikfordelingsregler. Artikel 3, stk. 2 til 4, sikrer navnlig, at trafikfordelingsreglerne opfylder deres formål uafhængigt af slotmobiliteten (som er tilgængelig i henhold til forordningen om tildeling af slots) og uafhængigt af ændringer i det samlede antal slots, som indehaves af det pågældende luftfartsselskab eller den pågældende gruppe af luftfartsselskaber.
- (86) Alle kriterier i udkastet til trafikfordelingsregler er objektive og gennemskuelige.

5.2.2.3. Ikkeforskelsbehandling

- (87) I henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 skal enhver trafikfordelingsregel være fri for forskelsbehandling mellem destinationer i Unionen og forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet. Disse to forbud er udtryk for det almindelige lighedsprincip. Ifølge Domstolens ⁽²⁸⁾ faste retspraksis kræver dette princip, at sammenlignelige situationer ikke behandles forskelligt, og at forskellige situationer ikke behandles ens, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet.

— Ingen forskelsbehandling mellem destinationer i Unionen

- (88) I udkastet til trafikfordelingsregler skelnes der kun mellem »punkt-til-punkt-flyvninger« og »transferflyvninger«, for så vidt som det vedrører muligheden for at flytte bevægelser fra Schiphol lufthavn til Lelystad lufthavn og samtidig nyde godt af en grad af fortrinsret i den sidstnævnte lufthavn. Ud over »risikoflyvninger«, som af sikkerhedshensyn kun kan håndteres i Schiphol lufthavn, hænger denne sondring uløseligt sammen med det legitime mål om at konsolidere Schiphol lufthavn som en hovedlufthavn. Som forklaret ovenfor kan udkastet til trafikfordelingsregler bidrage til at nå dette mål og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt med henblik herpå, og de deraf følgende kriterier er som sådan af objektiv karakter. Sondringen kan derfor anses for objektivt begrundet og kan ikke i sig selv anses for at udgøre forskelsbehandling.
- (89) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at de kriterier, som de nederlandske myndigheder har opstillet med henblik på at skelne mellem de to forskellige typer af destinationer, sikrer, at alle destinationer, der har samme virkning på Schiphol lufthavns funktion som hovedlufthavn, behandles ens.
- (90) Dette gælder også destinationer, der ikke er omfattet af bilag 1 i udkastet til bekendtgørelse, fordi de på grundlag af de oplysninger, som de nederlandske myndigheder har til rådighed ikke når op på tærskelværdien for transferpassagerer på 10 %. Luftfartsselskaber kan ganske vist få tilladelse til at behandle en eller flere af disse destinationer som transferdestinationer på grundlag af relevante data, herunder passende prognoser og data vedrørende andre europæiske lufthavne (jf. artikel 1, stk. 3 og 4, og artikel 3 i udkastet til dekret) ⁽²⁹⁾. Vilkårene i disse regler er af en sådan art, at de giver selskaberne de mest omfattende muligheder for at underbygge deres krav i denne henseende, herunder f.eks. ved hjælp af data om selvbookede tilslutningsforbindelser ⁽³⁰⁾ eller data indsamlet af lufthavnen.
- (91) Som følge heraf kan det konkluderes, at udkastet til trafikfordelingsregler ikke medfører forskelsbehandling mellem destinationer i Unionen.

— Ingen forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabers nationalitet eller identitet

- (92) De kriterier, der er opstillet med henblik på at sondre mellem destinationer, og som er af objektiv karakter, sikrer under hensyntagen til formålet med foranstaltningen, at der ikke sker forskelsbehandling på grundlag af luftfartsselskabets nationalitet eller identitet. Alle luftfartsselskaber behandles lige og på grundlag af de samme kriterier.

⁽²⁸⁾ F.eks. dom af 30. september 2010, Uzonyi, C-133/09, ECLI:EU:C:2010:563, præmis 31.

⁽²⁹⁾ Jf. betragtning 15 og 16 ovenfor.

⁽³⁰⁾ Ved hjælp af sådanne værktøjer kan en passager booke to på hinanden følgende flyvninger og være dækket af en forsikring, hvor der er behov for det, dvs. med henblik på en erstatningsflyvning eller et hotel, hvis det kræves som følge af forsinkelser, aflysning eller omorganisering af flyvninger. »Dohop« (<https://www.dohop.com/>) og »Kiwi« (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>) er generelt kendte leverandører.

- (93) Som forklaret i detaljer ovenfor sikrer artikel 3 i udkastet til dekret, at den fortrinsret, der gives i Lelystad lufthavn, kun er tilgængelig for luftfartsselskaber, der via omlægningen af slots med henblik på udelukkende at anvende dem til transferflyvninger bidrager til at forbedre Schiphol lufthavns funktion som hovedlufthavn, hvilket er det endelige formål med udkastet til trafikfordelingsregler.

5.2.3. Overholdelse af EU-reglerne om tildeling af slots

- (94) Ifølge artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008 er udøvelse af trafikrettigheder underkastet gældende EU-regler, navnlig vedrørende tildeling af slots. Dette spørgsmål behandles i øjeblikket i forordningen om tildeling af slots.
- (95) Ifølge de nederlandske myndigheder fremgår det af den analyse, der er foretaget i henhold til artikel 3 i forordningen om tildeling af slots, at der vil mangle kapacitet i Lelystad lufthavn fra det tidspunkt, hvor den kommercielle drift indledes i den pågældende lufthavn. Lelystad lufthavn vil derfor blive udpeget som en koordineret lufthavn i overensstemmelse med nævnte bestemmelse.
- (96) Tildelingen af slots i koordinerede lufthavne skal ske i overensstemmelse med forordningens øvrige bestemmelser, navnlig artikel 8 til 10.
- (97) I artikel 2, stk. 2, i udkastet til dekret præciseres det, at den heri fastsatte fortrinsret er »med forbehold af forordningen om tildeling af slots«. Som der gøres rede for i den forklarende note til udkastet til dekret finder fortrinsretten derfor kun anvendelse i tilfælde af, at flere anmodninger efter anvendelse af de generelt gældende kriterier, der er fastsat i nævnte forordning, fortsat strider mod hinanden.
- (98) Der henvises i den forbindelse til artikel 10, stk. 6, i forordningen om tildeling af slots. Ifølge nævnte bestemmelse håndhæves den deri fastsatte fortrinsret til fordel for nytilkomne luftfartsselskaber i en koordineret lufthavn »med forbehold af artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92«. Artikel 8, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 2408/92 er blevet erstattet af artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008, som er det nuværende retsgrundlag for fastsættelse (og Kommissionens vurdering) af trafikfordelingsreglerne. Som følge heraf kan en fortrinsret i henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008 tilpasses i forbindelse med trafikfordelingen, forudsat at tilpasningen begrænses til det, der er strengt nødvendigt for at nå målet med de pågældende trafikfordelingsregler.
- (99) I den foreliggende sag finder reglen om fortrinsret i artikel 2, stk. 2, i udkastet til dekret først anvendelse efter kriterierne for fortrinsret i forordningen om tildeling af slots og er begrænset til de slots, der hidtil har været omfattet af reglerne, svarende til 10 000 bevægelser ⁽³¹⁾. Denne tilpasning af fortrinsretten går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå målet med udkastet til trafikfordelingsregler, og er derfor forenelig med forordningen om tildeling af slots.
- (100) Tilsvarende er reglen i artikel 3 i udkastet til dekret om, at slots, der er omfattet af artikel 2, stk. 2, i Schiphol lufthavn, kun kan anvendes til transferflyvninger, uløseligt forbundet med trafikfordelingen og en typisk egenskab ved en sådan fordeling. Den skal derfor ligeledes betragtes som forenelig med forordningen om tildeling af slots.

5.2.4. Overholdelse af andre EU-bestemmelser

- (101) Kommissionen bemærker, at den eneste genstand for den vurdering, der skal foretages i henhold til artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008, er den nationale bestemmelse, der »regulerer fordelingen af lufttrafikken« (artikel 19, stk. 3, første afsnit). For så vidt angår overholdelsen af nævnte artikels stk. 1, er den omstændighed, at Lelystad lufthavn er åben for kommerciel drift på et bestemt tidspunkt, samt omfanget af denne åbning hvad angår mulig drift, nødvendige forudsætninger for denne trafikfordeling. Disse elementer indgår ikke i selve fordelingen. Vilkårene for selve trafikfordelingen må ikke have negativ indvirkning på overholdelsen af EU-bestemmelserne om »sikkerhed«, »sikring« og »miljøbeskyttelse« som omhandlet i artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008. Som følge heraf er der ingen anledning til bekymring for, at disse elementer er uforenelige med denne bestemmelse.

6. KONKLUSION

- (102) På grundlag af en vurdering af de faktiske omstændigheder og antagelser indeholdt i de nederlandske myndigheders anmeldelse mener Kommissionen, at de påtænkte trafikfordelingsregler er forenelige med artikel 19 i forordning (EF) nr. 1008/2008 —

⁽³¹⁾ Som forklaret ovenfor (betragtning 12 og 85) vil en udvidelse af antallet af berørte slots i Lelystad lufthavn først ske efter en evaluering af ordningen og kun efter en særskilt godkendelse fra Kommissionen. Den ordning, der overvejes i denne afgørelse, er begrænset til ovennævnte 10 000 slots.

VEDTAGET FØLGENDE AFGØRELSE:

Eneste artikel

De foranstaltninger, der er fastsat i udkastet til ministerielt dekret og i udkastet til bekendtgørelse fra ministeren for infrastruktur og vand om fordeling af lufttrafikken i Lelystad og Schiphol lufthavn som meddelt Kommissionen den 29. marts 2019 og ændret ved skrivelser af 3. juli 2019 og 11. juli 2019, godkendes hermed.

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. september 2019..

På Kommissionens vegne

Violeta BULC

Medlem af Kommissionen

BERIGTIGELSER

Berigtigelse til Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/1922 af 10. oktober 2018 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 428/2009 om en fællesskabsordning for kontrol med udførsel, overførsel, mæglervirksomhed og transit i forbindelse med produkter med dobbelt anvendelse

(Den Europæiske Unions Tidende L 319 af 14. december 2018)

Side 163, bilag I om ændring af bilag I til Rådets forordning (EF) nr. 428/2009, Kategori 6, afsnit 6A, underafsnit 6A003, litra a, nr. 2:

I stedet for: »2. Ikke anvendt«

læses: »2. Ikke anvendt

3. Elektroniske streakkameraer med en tidsopløsning bedre end 50 ns«.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA