

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

### Inhalt

#### I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- Verordnung (EG) Nr. 1248/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 1
- Verordnung (EG) Nr. 1249/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Einfuhrzölle für Melasse im Zuckersktor ..... 3
- Verordnung (EG) Nr. 1250/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand ..... 5
- Verordnung (EG) Nr. 1251/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung des Höchstbetrags der Ausfuhrerstattung für Weißzucker für die im Rahmen der Dauerausschreibung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1408/97 durchgeführte 43. Teilausschreibung ..... 7
- \* Verordnung (EG) Nr. 1252/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 mit der Bedarfsvorausschätzung für die Kanarischen Inseln für die Getreideerzeugnisse, die unter die Sonderregelung gemäß den Artikeln 2 bis 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1601/92 des Rates fallen ..... 8**
- \* Verordnung (EG) Nr. 1253/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Bedarfsvorausschätzung für die Azoren und Madeira für die Getreideerzeugnisse, die unter die Sonderregelung gemäß den Artikeln 2 bis 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1600/92 des Rates fallen ..... 10**
- Verordnung (EG) Nr. 1254/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin geltenden repräsentativen Einfuhrpreise und Zusatzzölle sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 ..... 12
- \* Verordnung (EG) Nr. 1255/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Berichtigung der Verordnung (EWG) Nr. 536/93 mit Durchführungsbestimmungen zur Zusatzabgabe im Milchsektor ..... 14**



★ <b>Verordnung (EG) Nr. 1256/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der tatsächlichen Erzeugung nicht entkörneter Baumwolle sowie der Verringerung des Zielpreises für das Wirtschaftsjahr 1997/98</b> .....	15
Verordnung (EG) Nr. 1257/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Einstellung einer Ausschreibung betreffend die Lieferung von Reis im Rahmen der Nahrungsmittelhilfe .....	17
Verordnung (EG) Nr. 1258/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl .....	18
Verordnung (EG) Nr. 1259/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die 14. Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 eröffneten Dauerausschreibung .....	20
★ <b>Verordnung (EG) Nr. 1260/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der Mindestverkaufspreise für Rindfleisch für den Verkauf im Rahmen der Ausschreibung nach der Verordnung (EG) Nr. 1161/98</b> .....	22
Verordnung (EG) Nr. 1261/98 der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Änderung der bei der Erstattung für Getreide anzuwendenden Berichtigung .....	24

## II Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

### Rat und Kommission

98/386/EG, EGKS:

★ <b>Beschluß des Rates und der Kommission vom 29. Mai 1998 über den Abschluß des Abkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der „Positive Comity“-Grundsätze bei der Durchsetzung ihrer Wettbewerbsregeln</b> .....	26
Abkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der „Positive Comity“-Grundsätze bei der Durchsetzung ihrer Wettbewerbsregeln .....	28

### Kommission

98/387/EG:

★ <b>Entscheidung der Kommission vom 14. Januar 1998 über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Frankfurter Flughafen (Flughafen Frankfurt/Main AG) <sup>(1)</sup> (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 67)</b> .....	32
---	----

98/388/EG:

★ <b>Entscheidung der Kommission vom 14. Januar 1998 über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) <sup>(1)</sup> (Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 71)</b> .....	45
--	----

### Berichtigungen

★ <b>Berichtigung des Internen Abkommens zwischen den im Rat vereinigten Vertretern der Mitgliedstaaten über die Finanzierung und Verwaltung der Hilfen der Gemeinschaft im Rahmen des zweiten Finanzprotokolls des Vierten AKP-EG-Abkommens (ABl. L 156 vom 29. 5. 1998)</b> .....	54
---	----

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1248/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zu der Regelung der Einfuhr von Obst und Gemüse <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2375/96 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des Rates vom 28. Dezember 1992 über die Rechnungseinheit und die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anzuwendenden Umrechnungskurse <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 150/95 <sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der

pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 337 vom 24. 12. 1994, S. 66.

<sup>(2)</sup> ABl. L 325 vom 14. 12. 1996, S. 5.

<sup>(3)</sup> ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

## ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(ECU/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code <sup>(1)</sup>	Pauschaler Einfuhrpreis	
0707 00 05	052	86,9	
	999	86,9	
0709 90 70	052	51,0	
	999	51,0	
0805 30 10	378	60,7	
	382	60,9	
	388	60,9	
	528	57,3	
	999	60,0	
	0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	71,6
400		91,3	
404		91,1	
508		79,1	
512		75,3	
524		95,1	
528		68,0	
800		188,8	
804		117,5	
999		97,5	
0809 10 00		052	169,7
		999	169,7
0809 20 95		052	285,0
	064	173,0	
	068	210,8	
	400	267,5	
	616	204,4	
	999	228,1	
0809 40 05	624	221,1	
	999	221,1	

(<sup>1</sup>) Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2317/97 der Kommission (ABl. L 321 vom 22. 11. 1997, S. 19). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1249/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Einfuhrzölle für  
Melasse im Zuckersektor**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates  
vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorgani-  
sation für Zucker<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 1599/96<sup>(2)</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1422/95 der  
Kommission vom 23. Juni 1995 mit Durchführungs-  
bestimmungen für die Einfuhr von Melasse im Zucker-  
sektor und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr.  
785/68<sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 1 Absatz 2 und  
Artikel 3 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 wird der cif-  
Preis bei der Einfuhr von Melasse, im folgenden „reprä-  
sentativer Preis“ genannt, nach Maßgabe der Verordnung  
(EWG) Nr. 785/68 der Kommission<sup>(4)</sup> bestimmt. Dieser  
Preis gilt für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der  
genannten Verordnung.

Der repräsentative Preis für Melasse wird für einen Grenz-  
übergangsort der Gemeinschaft, in diesem Fall  
Amsterdam, festgesetzt. Der Preis muß auf der Grundlage  
der günstigsten Einkaufsmöglichkeiten auf dem Welt-  
markt unter Berücksichtigung der nach Maßgabe der  
etwaigen Qualitätsunterschiede gegenüber der Standard-  
qualität berichtigten Notierungen oder Preises dieses  
Marktes berechnet werden. Die Standardqualität für  
Melasse ist in der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 festge-  
legt.

Zur Feststellung der günstigsten Einkaufsmöglichkeiten  
auf dem Weltmarkt müssen alle Informationen betreffend  
die Angebote auf dem Weltmarkt, die auf den wichtigen  
Märkten in Drittländern festgestellten Preise und die  
Verkaufsabschlüsse im Rahmen des internationalen  
Handels berücksichtigt werden, die die Kommission von  
den Mitgliedstaaten erhält bzw. die ihr aus eigenen  
Quellen vorliegen. Bei dieser Feststellung gemäß Artikel  
7 der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 ist es möglich, den  
Durchschnitt mehrerer Preise zugrunde zu legen, soweit  
dieser Durchschnitt für die tatsächliche Markttendenz als  
repräsentativ gelten kann.

Nicht berücksichtigt werden die Informationen, wenn die  
Ware nicht gesund und von handelsüblicher Qualität ist  
oder wenn der Angebotspreis nur eine geringe, für den  
Markt nicht repräsentative Menge betrifft. Außerdem sind  
Angebotspreise auszuschließen, die als für die tatsächliche  
Markttendenz nicht repräsentativ gelten.

Um vergleichbare Angaben für Melasse der Standardqua-  
lität zu erhalten, müssen die Preise je nach Qualität der  
angebotenen Melasse nach Maßgabe der in Anwendung  
von Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 785/68 erzielten  
Ergebnisse erhöht oder verringert werden.

Ein repräsentativer Preis kann ausnahmsweise während  
eines begrenzten Zeitraums auf unveränderter Höhe  
beibehalten werden, wenn der Angebotspreis, der als  
Grundlage für die vorangegangene Festsetzung des reprä-  
sentativen Preises gedient hat, der Kommission nicht zur  
Kenntnis gelangt ist und die vorliegenden, offenbar für  
die effektive Markttendenz nicht repräsentativen Ange-  
botspreise zu plötzlichen und erheblichen Änderungen  
des repräsentativen Preises führen würden.

Besteht zwischen dem Auslösungspreis für das fragliche  
Erzeugnis und dem repräsentativen Preis ein Unterschied,  
so sind nach Maßgabe von Artikel 3 der Verordnung (EG)  
Nr. 1422/95 zusätzliche Einfuhrzölle festzusetzen. Bei  
Aussetzung der Einfuhrzölle gemäß Artikel 5 der Verord-  
nung (EG) Nr. 1422/95 sind für diese Zölle besondere  
Beträge festzusetzen.

Aus der Anwendung dieser Bestimmungen ergibt sich,  
daß die repräsentativen Preise und die zusätzlichen Zölle  
bei der Einfuhr der betreffenden Erzeugnisse nach  
Maßgabe des Anhangs dieser Verordnung festzusetzen  
sind.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen  
entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsaus-  
schusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die repräsentativen Preise und die zusätzlichen Zölle bei  
der Einfuhr der Erzeugnisse des Artikels 1 der Verord-  
nung (EG) Nr. 1422/95 werden entsprechend dem  
Anhang festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 43.

<sup>(3)</sup> ABl. L 141 vom 24. 6. 1995, S. 12.

<sup>(4)</sup> ABl. L 145 vom 27. 6. 1968, S. 12.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*  
 Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

ANHANG

**zur Festsetzung der repräsentativen Preise und der zusätzlichen Zölle bei der Einfuhr von Melasse im Zuckersektor**

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses	Bei der Einfuhr je 100 kg Eigengewicht des Erzeugnisses wegen der Aussetzung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 anzuwendender Betrag <sup>(2)</sup>
1703 10 00 <sup>(1)</sup>	7,02	0,03	—
1703 90 00 <sup>(1)</sup>	8,35	—	0,00

<sup>(1)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 785/68.

<sup>(2)</sup> Dieser Betrag ersetzt gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1422/95 den für diese Erzeugnisse festgesetzten Zollsatz des Gemeinsamen Zolltarifs.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1250/98 DER KOMMISSION**  
**vom 17. Juni 1998**  
**zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unver-**  
**ändertem Zustand**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates  
vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorgani-  
sation für Zucker<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 1599/96<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 19  
Absatz 4 zweiter Unterabsatz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Erstattungen, die bei der Ausfuhr von Weiß- und  
Rohzucker anzuwenden sind, wurden durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 1201/98 der Kommission<sup>(3)</sup> festgesetzt.

Die Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 1201/98  
enthaltenen Modalitäten auf die Angaben, über die die  
Kommission gegenwärtig verfügt, führt dazu, daß die

derzeit geltenden Ausfuhrerstattungen entsprechend dem  
Anhang zu dieser Verordnung zu ändern sind —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Erstattungen bei der Ausfuhr in unverändertem  
Zustand der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) der  
Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 genannten und nicht  
denaturierten Erzeugnisse, die im Anhang der Verord-  
nung (EG) Nr. 1201/98 festgesetzt wurden, werden wie im  
Anhang angegeben geändert.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*  
Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 43.

<sup>(3)</sup> ABl. L 166 vom 11. 6. 1998, S. 8.

## ANHANG

## zur Verordnung der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Änderung der Ausfuhrerstattungen für Weißzucker und Rohzucker in unverändertem Zustand

Erzeugniscode	Betrag der Erstattung
	— in ECU/100 kg —
1701 11 90 9100	40,92 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9910	40,70 <sup>(1)</sup>
1701 11 90 9950	<sup>(2)</sup>
1701 12 90 9100	40,92 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9910	40,70 <sup>(1)</sup>
1701 12 90 9950	<sup>(2)</sup>
	— in ECU/1 % Saccharose × 100 kg —
1701 91 00 9000	0,4448
	— in ECU/100 kg —
1701 99 10 9100	44,48
1701 99 10 9910	44,24
1701 99 10 9950	44,24
	— in ECU/1 % Saccharose × 100 kg —
1701 99 90 9100	0,4448

<sup>(1)</sup> Dieser Betrag gilt für Rohzucker mit einem Rendementwert von 92 v. H. Wenn der Rendementwert des ausgeführten Rohzuckers von 92 v. H. abweicht, wird der anwendbare Erstattungsbetrag gemäß den Bestimmungen von Artikel 17a Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 errechnet.

<sup>(2)</sup> Diese Festsetzung wurde ausgesetzt durch die Verordnung (EWG) Nr. 2689/85 der Kommission (ABl. L 255 vom 26. 9. 1985, S. 12), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3251/85 (ABl. L 309 vom 21. 11. 1985, S. 14).

## VERORDNUNG (EG) Nr. 1251/98 DER KOMMISSION

vom 17. Juni 1998

zur Festsetzung des Höchstbetrags der Ausfuhrerstattung für Weißzucker für die im Rahmen der Dauerausschreibung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1408/97 durchgeführte 43. Teilausschreibung

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorganisation für Zucker<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1599/96<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 5 zweiter Unterabsatz Buchstabe b),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1408/97 der Kommission vom 22. Juli 1997 betreffend eine Dauerausschreibung für die Festsetzung von Abschöpfungen und/oder Erstattungen bei der Ausfuhr von Weißzucker<sup>(3)</sup> werden Teilausschreibungen für die Ausfuhr dieses Zuckers durchgeführt.

Gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1408/97 ist gegebenenfalls ein Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung für die betreffende Teilausschreibung insbesondere unter Berücksichtigung der Lage und der voraussichtli-

chen Entwicklung des Zuckermarktes in der Gemeinschaft sowie des Weltmarktes festzusetzen.

Nach Prüfung der Angebote sind für die 43. Teilausschreibung die in Artikel 1 genannten Bestimmungen festzulegen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Zucker —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Für die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1408/97 durchgeführte 43. Teilausschreibung für Weißzucker wird eine Ausfuhrerstattung von höchstens 42,272 ECU je 100 kg festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.

<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 43.

<sup>(3)</sup> ABl. L 194 vom 23. 7. 1997, S. 16.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1252/98 DER KOMMISSION****vom 17. Juni 1998****mit der Bedarfsvorausschätzung für die Kanarischen Inseln für die Getreideerzeugnisse, die unter die Sonderregelung gemäß den Artikeln 2 bis 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1601/92 des Rates fallen**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1601/92 des Rates  
vom 15. Juni 1992 zur Einführung von Sondermaß-  
nahmen für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse  
zugunsten der Kanarischen Inseln<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert  
durch die Verordnung (EG) Nr. 2348/96 der Kom-  
mission<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die geographische Lage der Kanarischen Inseln erschwert  
ihre Versorgung mit bestimmten Getreideerzeugnissen.  
Zu den mit der Verordnung (EWG) Nr. 1601/92 einge-  
führten Maßnahmen, die diese Situation verbessern sollen,  
gehören Vergünstigungen in Form einer Befreiung von  
den Einfuhrabgaben und Beihilfen für den Versand von  
Getreideerzeugnissen aus der Gemeinschaft.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1601/92  
decken diese Maßnahmen den Bedarf der Inselgruppe an  
den im Anhang der vorgenannten Verordnung aufge-  
führten landwirtschaftlichen Erzeugnissen zum mensch-  
lichen Verbrauch und zur Verarbeitung. Dieser Bedarf  
wird jedes Jahr im Rahmen einer Vorausschätzung veran-  
schlagt, die während dieses Zeitraums entsprechend der  
Bedarfsentwicklung geändert werden kann. Für den  
Bedarf der Verarbeitungs- und Verpackungsindustrie an  
Erzeugnissen, die für den örtlichen Markt bestimmt sind

oder auf traditionellem Wege in die übrige Gemeinschaft  
ausgeführt werden, kann eine getrennte Vorausschätzung  
erfolgen.

Um die Verwaltung dieser Vorausschätzungen zu erleich-  
tern, ist bis zu einem gewissen Maße eine Änderung der  
Aufteilung der festgesetzten Mengen zu erlauben.

Es ist eine Vorausschätzung für die betreffenden Erzeug-  
nisse festzulegen, die den gesamten Jahreszeitraum vom  
1. Juli 1998 bis zum 30. Juni 1999 abdeckt.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen  
entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsaus-  
schusses für Getreide —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Für die Anwendung der Artikel 2 und 3 der Verordnung  
(EWG) Nr. 1601/92 werden die Mengen der Bedarfsvor-  
ausschätzung, für die bei Drittlandserzeugnissen die  
Einfuhrabgabe nicht erhoben und bei Erzeugnissen vom  
Gemeinschaftsmarkt die Gemeinschaftsbeihilfe gewährt  
wird, in den Anhängen festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 173 vom 27. 6. 1992, S. 13.

<sup>(2)</sup> ABl. L 320 vom 11. 12. 1996, S. 1.

## ANHANG

## BEDARFSVORAUSSCHÄTZUNG FÜR DIE KANARISCHEN INSELN FÜR GETREIDEERZEUGNISSE UND GLUCOSE FÜR DAS WIRTSCHAFTSJAHR 1998/99

*(in Tonnen)*

KN-Code	Erzeugnis	Menge
1001 90 <sup>(1)</sup>	Weichweizen	155 000
1001 10 <sup>(1)</sup>	Hartweizen	0
1003 <sup>(1)</sup>	Gerste	30 000
1004 <sup>(1)</sup>	Hafer	3 000
1005 <sup>(1)</sup>	Mais	180 000
1103 11 50	Hartweizengrieß	4 900
1103 13	Maisgrieß	3 000
1103 19	Grieß von anderen Getreiden	0
1103 21 bis 1103 29	Pellets	0
1107	Malz	15 000
ex 1702 <sup>(2)</sup>	Glucose	1 800

<sup>(1)</sup> Die festgesetzten Mengen können bis zu 25 % überschritten werden, sofern die für diese Erzeugnisse festgesetzte Gesamtmenge eingehalten wird.

<sup>(2)</sup> Andere als die Erzeugnisse der KN-Codes 1702 30 10, 1702 40 10, 1702 60 10, 1702 90 30.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1253/98 DER KOMMISSION****vom 17. Juni 1998****zur Bedarfsvorausschätzung für die Azoren und Madeira für die Getreideerzeugnisse, die unter die Sonderregelung gemäß den Artikeln 2 bis 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1600/92 des Rates fallen**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1600/92 des Rates vom 15. Juni 1992 zum Erlaß von Sondermaßnahmen für bestimmte landwirtschaftliche Erzeugnisse zugunsten der Azoren und Madeiras<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 562/98 der Kommission<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 10,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Erzeugnismengen, für die die besondere Versorgungsregelung gilt, werden im Rahmen einer vorläufigen, in regelmäßigen Zeitabständen nach Maßgabe des wesentlichen Bedarfs unter Berücksichtigung der örtlichen Erzeugung und der bisher gehandelten Mengen zu erstellenden Bedarfsschätzung festgelegt.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1600/92 decken diese Maßnahmen den Bedarf dieser Inselgruppen an den im Anhang der vorgenannten Verordnung aufgeführten landwirtschaftlichen Erzeugnissen zum menschlichen Verbrauch und zur Verarbeitung. Dieser Bedarf wird jedes Jahr im Rahmen einer Vorausschätzung veranschlagt, die während dieses Zeitraums entsprechend der Bedarfsentwicklung geändert werden kann. Für den

Bedarf der Verarbeitungs- und Verpackungsindustrie an Erzeugnissen, die für den örtlichen Markt bestimmt sind oder auf traditionellem Wege in die übrige Gemeinschaft ausgeführt werden, kann eine getrennte Vorausschätzung erfolgen.

Es ist eine Vorausschätzung für die betreffenden Erzeugnisse festzulegen, die den gesamten Jahreszeitraum vom 1. Juli 1998 bis zum 30. Juni 1999 abdeckt.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Getreide —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Für die Anwendung des Artikels 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1600/92 werden die Mengen der Bedarfsvorausschätzung, für die bei Drittlandserzeugnissen die Einfuhrabgabe nicht erhoben und bei Erzeugnissen vom Gemeinschaftsmarkt die Gemeinschaftsbeihilfe gewährt wird, in den Anhängen festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 173 vom 27. 6. 1992, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 76 vom 13. 3. 1998, S. 6.

## ANHANG

**Bedarfsvorausschätzung zur Belieferung der Azoren und von Madeira mit Getreideerzeugnissen  
im Wirtschaftsjahr 1998/99**

Gebiet	Backfähiger Weichweizen	Futterweich- weizen	Hartweizen	Gerste	Mais	Malz	Insgesamt
Azoren	34 000	—	500	20 500	90 000	1 000	146 000
Madeira	25 000	—	5 000	2 500	35 000	2 200	69 700
Insgesamt	59 000	—	5 500	23 000	125 000	3 200	215 700

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1254/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Festsetzung der in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin geltenden repräsentativen Einfuhrpreise und Zusatzzölle sowie zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1484/95**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2771/75 des Rates vom 29. Oktober 1975 über die gemeinsame Marktorganisation für Eier <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1516/96 der Kommission <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2777/75 des Rates vom 29. Oktober 1975 über die gemeinsame Marktorganisation für Geflügelfleisch <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2916/95 der Kommission <sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2783/75 des Rates vom 29. Oktober 1975 über die gemeinsame Handelsregelung für Eialbumin und Milchalbumin <sup>(5)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2916/95 der Kommission, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 1484/95 der Kommission <sup>(6)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1014/98 <sup>(7)</sup>, regelt die Anwendung der bei der Einfuhr in den

Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin zu erhebenden Zusatzzölle.

Die regelmäßig durchgeführte Kontrolle der Angaben, auf welche sich die Festsetzung der repräsentativen Einfuhrpreise in den Sektoren Geflügelfleisch und Eier sowie für Eialbumin stützt, hat ihre Änderung und die Änderung der Zusatzzölle zur Folge, die bei der Einfuhr bestimmter Erzeugnisse unter Berücksichtigung der von ihrem Ursprung abhängigen Preisschwankungen zu erheben sind.

Angesichts der Marktlage sollte diese Änderung schnellstmöglich angewendet werden.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Eier und Geflügelfleisch —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1484/95 wird durch den Anhang zur vorliegenden Verordnung ersetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 282 vom 1. 11. 1975, S. 49.

<sup>(2)</sup> ABl. L 189 vom 30. 7. 1996, S. 99.

<sup>(3)</sup> ABl. L 282 vom 1. 11. 1975, S. 77.

<sup>(4)</sup> ABl. L 305 vom 19. 12. 1995, S. 49.

<sup>(5)</sup> ABl. L 282 vom 1. 11. 1975, S. 104.

<sup>(6)</sup> ABl. L 145 vom 29. 6. 1995, S. 47.

<sup>(7)</sup> ABl. L 145 vom 15. 5. 1998, S. 20.

## ANHANG

## „ANHANG I

KN-Code	Warenbezeichnung	Repräsen- tativer Preis (ECU/100 kg)	Zusatz- zoll (ECU/100 kg)	Ursprung ( <sup>1)</sup> )
0207 14 10	Entbeinte Teile von Hühnern, gefroren	216,6	25	01
		249,9	15	02
		247,3	16	03
		265,7	10	04
		265,7	10	05
1602 32 11	Nicht gegarte Zubereitungen von Hühnern	221,6	20	01
		250,2	11	02
		237,2	16	03
1602 39 21	Nicht gegarte Zubereitungen, andere als von Truthühnern oder Hühnern	221,6	20	01

(<sup>1</sup>) Ursprung der Einfuhr:

- 01 China,
- 02 Brasilien,
- 03 Thailand,
- 04 Chile,
- 05 Argentinien.“

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1255/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Berichtigung der Verordnung (EWG) Nr. 536/93 mit Durchführungsbestimmungen zur Zusatzabgabe im Milchsektor**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3950/92 des Rates vom 28. Dezember 1992 über die Erhebung einer Zusatzabgabe im Milchsektor<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 903/98 der Kommission<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EWG) Nr. 536/93<sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1001/98<sup>(4)</sup>, sieht in Artikel 3 Absatz 2 Unterabsatz 1 vor, daß der Abnehmer der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats vor dem 15. Mai die Angaben über die Anlieferungen mitteilen muß. Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1 müssen die Erzeuger, die ihre Milch direkt verkaufen, ihre Aufstellung ebenfalls vor dem 15. Mai der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats übermitteln. In der italienischen Fassung der Verordnung heißt es irrtümlich, daß die

Mitteilungen bis (spätestens) zum 15. Mai zu erfolgen haben. Die italienische Fassung muß daher berichtigt werden.

Diese Verordnung entspricht der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Milch und Milcherzeugnisse —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Artikel 3 Absatz 2 Unterabsatz 1 und Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 536/93 werden wie folgt berichtigt: (betrifft nur die italienische Fassung).

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 405 vom 31. 12. 1992, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 127 vom 29. 4. 1998, S. 8.

<sup>(3)</sup> ABl. L 57 vom 10. 3. 1993, S. 12.

<sup>(4)</sup> ABl. L 142 vom 14. 5. 1998, S. 22.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1256/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Festsetzung der tatsächlichen Erzeugung nicht entkörnter Baumwolle sowie der Verringerung des Zielpreises für das Wirtschaftsjahr 1997/98**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf das Protokoll Nr. 4 über Baumwolle, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1553/95 des Rates <sup>(1)</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1964/87 des Rates vom 2. Juli 1987 zur Anpassung der durch das Protokoll Nr. 4 im Anhang zur Akte über den Beitritt Griechenlands eingeführten Beihilferegelung für Baumwolle <sup>(2)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1553/95, insbesondere auf Artikel 2 Absätze 3 und 4,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1554/95 des Rates vom 29. Juni 1995 zur Festlegung der allgemeinen Vorschriften der Beihilferegelung für Baumwolle und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2169/81 <sup>(3)</sup>, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1584/96 <sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1554/95 wird die tatsächliche Erzeugung für jedes Wirtschaftsjahr insbesondere unter Berücksichtigung der Mengen festgelegt, für welche die Beihilfe beantragt wurde. In Anwendung dieses Kriteriums wird die tatsächliche Erzeugung für das Wirtschaftsjahr 1997/98 auf die im folgenden angegebene Menge festgesetzt.

Gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1964/87 wird, falls die für Griechenland und Spanien festgesetzte tatsächliche Erzeugung die garantierte Höchstmenge überschreitet, der Zielpreis in den Mitgliedstaaten verringert, in denen die Erzeugung die garantierte nationale Menge überschreitet. Die Berechnung dieser Verringerung richtet sich danach, ob die Überschreitung der garantierten nationalen Menge sowohl in Spanien als auch in Griechenland oder lediglich in einem dieser Mitgliedstaaten festgestellt wird. Im vorliegenden Fall wird die garantierte nationale Menge sowohl in Griechenland als auch in Spanien überschritten. Gemäß Artikel 6 Buchstabe a) der Verordnung (EG) Nr. 1554/95 wird die Überschreitung der tatsächlichen Erzeugung gegenüber der garantierten nationalen Menge in jedem Mitgliedstaat als Prozentsatz der garantierten nationalen Menge dieses Mitgliedstaats berechnet, wobei der Zielpreis um die Hälfte des Prozentsatzes verringert wird,

um den die garantierte nationale Menge überschritten wird.

Gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1964/87 wird unter bestimmten Bedingungen der Beihilfebetrug in denjenigen Mitgliedstaaten erhöht, in denen die tatsächliche Erzeugung über der garantierten nationalen Menge liegt. Diese Erhöhung ist zu berechnen gemäß Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1201/89 der Kommission vom 3. Mai 1989 zur Durchführung der Beihilferegelung für Baumwolle <sup>(5)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1740/97 <sup>(6)</sup>.

Die genannten Bedingungen sind im Wirtschaftsjahr 1997/98 erfüllt. Es ist deshalb zu bestimmen, um wieviel die Beihilfe in den jeweiligen Mitgliedstaaten zu erhöhen ist. Gemäß dem genannten Artikel 6 ergeben sich die nachstehenden Beträge.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Flachs und Hanf —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) a) Für das Wirtschaftsjahr 1997/98 wird die tatsächliche Erzeugung von nicht entkörnter Baumwolle auf 1 464 840 t festgesetzt, davon 1 085 482 t für Griechenland und 379 358 t für Spanien.
  - b) Für das Wirtschaftsjahr 1997/98 wird die tatsächliche Erzeugung von nicht entkörnter Baumwolle für Portugal auf 102 t festgesetzt.
- (2) Der Betrag, um den der für das Wirtschaftsjahr 1997/98 festgesetzte Zielpreis zu verringern ist, wird festgesetzt auf
  - 20,622 ECU/100 kg für Griechenland,
  - 27,851 ECU/100 kg für Spanien.
- (3) Der Betrag, um den die für das Wirtschaftsjahr 1997/98 festgesetzte Beihilfe zu erhöhen ist, wird festgesetzt auf
  - 4,663 ECU/100 kg für Griechenland,
  - 4,663 ECU/100 kg für Spanien.

*Artikel 2*

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

<sup>(1)</sup> ABl. L 148 vom 30. 6. 1995, S. 45.

<sup>(2)</sup> ABl. L 184 vom 3. 7. 1987, S. 14.

<sup>(3)</sup> ABl. L 148 vom 30. 6. 1995, S. 48.

<sup>(4)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 16.

<sup>(5)</sup> ABl. L 123 vom 4. 5. 1989, S. 23.

<sup>(6)</sup> ABl. L 244 vom 6. 9. 1997, S. 1.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*  
Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

---

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1257/98 DER KOMMISSION**  
**vom 17. Juni 1998**  
**zur Einstellung einer Ausschreibung betreffend die Lieferung von Reis im**  
**Rahmen der Nahrungsmittelhilfe**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1292/96 des Rates  
vom 27. Juni 1996 über die Nahrungsmittelhilfepolitik  
und -verwaltung, sowie über spezifische Maßnahmen zur  
Erhöhung der Ernährungssicherheit<sup>(1)</sup>, insbesondere auf  
Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe b),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Kommission hat mit der Verordnung (EG)  
Nr. 1085/98<sup>(2)</sup> eine Ausschreibung für die Lieferung von  
Reis im Rahmen der Nahrungsmittelhilfe eröffnet. Da die  
Lieferbedingungen für die Lose B, C und D einer

erneuten Prüfung unterzogen werden sollten, ist die  
Ausschreibung für diese Lose einzustellen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Für die Lose B, C und D des Anhangs der Verordnung  
(EG) Nr. 1085/98 ist die Ausschreibung eingestellt.

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 166 vom 5. 7. 1996, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 155 vom 29. 5. 1998, S. 14.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1258/98 DER KOMMISSION**  
**vom 17. Juni 1998**  
**zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 136/66/EWG des Rates  
vom 22. September 1966 über die Errichtung einer  
gemeinsamen Marktorganisation für Fette <sup>(1)</sup>, zuletzt geän-  
dert durch die Verordnung (EG) Nr. 1581/96 <sup>(2)</sup>, insbeson-  
dere auf Artikel 3 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Liegen die Preise in der Gemeinschaft über den Welt-  
marktpreisen, so kann der Unterschied zwischen diesen  
Preisen nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 136/66/EWG  
durch eine Erstattung bei der Ausfuhr von Olivenöl nach  
dritten Ländern gedeckt werden.

Die Festsetzung und die Gewährung der Erstattung bei  
der Ausfuhr von Olivenöl sind in der Verordnung (EWG)  
Nr. 616/72 der Kommission <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die  
Verordnung (EWG) Nr. 2962/77 <sup>(4)</sup>, geregelt worden.

Nach Artikel 3 dritter Unterabsatz der Verordnung Nr.  
136/66/EWG muß die Erstattung für die gesamte  
Gemeinschaft gleich sein.

Nach Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung Nr. 136/  
66/EWG ist die Erstattung für Olivenöl unter Berücksich-  
tigung der Lage und voraussichtlichen Entwicklung der  
Olivenölpreise und der davon verfügbaren Mengen auf  
dem Gemeinschaftsmarkt sowie der Weltmarktpreise für  
Olivenöl festzusetzen. Läßt es jedoch die auf dem Welt-  
markt bestehende Lage nicht zu, die günstigsten Notie-  
rungen für Olivenöl zu bestimmen, so können der auf  
diesem Markt für die wichtigsten konkurrierenden pflanz-  
lichen Öle erzielte Preis und der in einem repräsentativen  
Zeitraum zwischen diesem Preis und dem für Olivenöl  
festgestellte Unterschied berücksichtigt werden. Die  
Erstattung darf nicht höher sein als der Betrag, der dem  
Unterschied zwischen den in der Gemeinschaft und auf  
dem Weltmarkt erzielten Preisen, gegebenenfalls um die  
Kosten für das Verbringen des Erzeugnisses auf den Welt-  
markt berichtet, entspricht.

Nach Artikel 3 Absatz 3 dritter Unterabsatz Buchstabe b)  
der Verordnung Nr. 136/66/EWG kann beschlossen  
werden, daß die Erstattung durch Ausschreibung festge-  
setzt wird. Die Ausschreibung erstreckt sich auf den

Betrag der Erstattung und kann auf bestimmte Bestim-  
mungsländer, Mengen, Qualitäten und Aufmachungen  
beschränkt werden.

Nach Artikel 3 Absatz 3 zweiter Unterabsatz der Verord-  
nung Nr. 136/66/EWG kann die Erstattung für Olivenöl  
je nach Bestimmung oder Bestimmungsgebiet in unter-  
schiedlicher Höhe festgesetzt werden, wenn die Welt-  
marktlage oder die besonderen Erfordernisse bestimmter  
Märkte dies notwendig machen.

Die Erstattung muß mindestens einmal im Monat festge-  
setzt werden; soweit erforderlich, kann die Erstattung  
zwischenzeitlich geändert werden.

Bei Anwendung dieser Modalitäten auf die gegenwärtige  
Marktlage bei Olivenöl, insbesondere auf den Olivenöl-  
preis in der Gemeinschaft sowie auf den Märkten der  
Drittländer, sind die Erstattungen in der im Anhang  
aufgeführten Höhe festzusetzen.

Die mit Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des  
Rates <sup>(5)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.  
150/95 <sup>(6)</sup>, festgelegten repräsentativen Marktkurse werden  
bei der Umrechnung der in den Drittländwährungen  
ausgedrückten Beträge berücksichtigt. Außerdem werden  
sie bei der Bestimmung der den Währungen der  
Mitgliedstaaten entsprechenden landwirtschaftlichen  
Umrechnungskurse zugrunde gelegt. Die für diese  
Umrechnungen erforderlichen Durchführungsbestim-  
mungen wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 1068/93  
der Kommission <sup>(7)</sup>, zuletzt geändert durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 961/98 <sup>(8)</sup>, erlassen.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen  
entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsaus-  
schusses für Fette —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Erstattungen bei der Ausfuhr der in Artikel 1 Absatz  
2 Buchstabe c) der Verordnung Nr. 136/66/EWG  
genannten Erzeugnisse werden im Anhang festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

<sup>(1)</sup> ABl. 172 vom 30. 9. 1966, S. 3025/66.

<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 11.

<sup>(3)</sup> ABl. L 78 vom 31. 3. 1972, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 348 vom 30. 12. 1977, S. 53.

<sup>(5)</sup> ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

<sup>(7)</sup> ABl. L 108 vom 1. 5. 1993, S. 106.

<sup>(8)</sup> ABl. L 135 vom 8. 5. 1998, S. 5.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*  
Franz FISCHLER  
*Mitglied der Kommission*

---

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Festsetzung der Ausfuhrerstattungen für Olivenöl

(ECU/100 kg)

Erzeugniscode	Erstattungsbetrag (¹)
1509 10 90 9100	0,00
1509 10 90 9900	0,00
1509 90 00 9100	0,00
1509 90 00 9900	0,00
1510 00 90 9100	0,00
1510 00 90 9900	0,00

(¹) Für die Bestimmungen, genannt in Artikel 34 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 3665/87 der Kommission (ABl. L 351 vom 14. 12. 1987, S. 1), sowie für die Ausfuhren nach Drittländern.

NB: Die die Erzeugnisse betreffenden Codes sowie die Verweisungen und Fußnoten sind durch die geänderte Verordnung (EWG) Nr. 3846/87 der Kommission bestimmt.

---

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1259/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die 14. Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 eröffneten Dauerausschreibung**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 136/66/EWG des Rates vom 22. September 1966 über die Errichtung einer gemeinsamen Marktorganisation für Fette <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1581/96 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 der Kommission <sup>(3)</sup> wurde eine Dauerausschreibung für die Festsetzung der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl eröffnet.

Gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 wird unter Berücksichtigung insbesondere der Lage und der voraussichtlichen Entwicklung des Olivenölmarkts in der Gemeinschaft sowie des Weltmarkts und auf der Grundlage der eingegangenen Angebote ein Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung festgesetzt, wobei die Bieter den

Zuschlag erhalten, deren Angebot dem Höchstbetrag der Ausfuhrerstattung entspricht oder darunter liegt.

Die Anwendung dieser Vorschriften führt zur Festsetzung der im Anhang genannten Höchstbeträge der Ausfuhrerstattung.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Fette —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die 14. Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 eröffneten Dauerausschreibung werden auf der Grundlage der im Anhang bis 9. Juni 1998 eingereichten Angebote festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*<sup>(1)</sup> ABl. 172 vom 30. 9. 1966, S. 3025/66.<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 11.<sup>(3)</sup> ABl. L 278 vom 11. 10. 1997, S. 7.

## ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 17. Juni 1998 betreffend die Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattungen bei der Ausfuhr von Olivenöl für die 14. Teilausschreibung im Rahmen der mit der Verordnung (EG) Nr. 1978/97 eröffneten Dauerausschreibung

(ECU/100 kg)

Erzeugniscode	Erstattungsbetrag
1509 10 90 9100	—
1509 10 90 9900	—
1509 90 00 9100	—
1509 90 00 9900	—
1510 00 90 9100	—
1510 00 90 9900	—

NB: Die die Erzeugnisse betreffenden Codes sowie die Verweisungen und Fußnoten sind durch die geänderte Verordnung (EWG) Nr. 3846/87 der Kommission bestimmt.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1260/98 DER KOMMISSION**

vom 17. Juni 1998

**zur Festsetzung der Mindestverkaufspreise für Rindfleisch für den Verkauf im Rahmen der Ausschreibung nach der Verordnung (EG) Nr. 1161/98**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 805/68 des Rates vom 27. Juni 1968 über die gemeinsame Marktorganisation für Rindfleisch<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2634/97<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Verordnung (EG) Nr. 1161/98 der Kommission<sup>(3)</sup> sind bestimmte Mengen Rindfleisch ausgeschrieben worden.

Nach Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2173/79 der Kommission<sup>(4)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2417/95<sup>(5)</sup>, müssen die Mindestverkaufspreise

für das ausgeschriebene Fleisch aufgrund der eingegangenen Angebote festgesetzt werden.

Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Verwaltungsausschusses für Rindfleisch —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Mindestverkaufspreise für Rindfleisch für die Ausschreibung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1161/98, deren Frist für die Einreichung der Angebote am 8. Juni 1998 abgelaufen ist, werden im Anhang zu dieser Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 148 vom 28. 6. 1968, S. 24.

<sup>(2)</sup> ABl. L 356 vom 31. 12. 1997, S. 13.

<sup>(3)</sup> ABl. L 160 vom 4. 6. 1998, S. 23.

<sup>(4)</sup> ABl. L 251 vom 5. 10. 1979, S. 12.

<sup>(5)</sup> ABl. L 248 vom 14. 10. 1995, S. 39.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO —  
BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

Estado miembro	Productos	Precio mínimo expresado en ecus por tonelada
Medlemsstat	Produkter	Mindstepriser i ECU/ton
Mitgliedstaat	Erzeugnisse	Mindestpreise, ausgedrückt in ECU/Tonne
Κράτος μέλος	Προϊόντα	Ελάχιστες πωλήσεις εκφραζόμενες σε Ecu ανά τόνο
Member State	Products	Minimum prices expressed in ECU per tonne
État membre	Produits	Prix minimaux exprimés en écus par tonne
Stato membro	Prodotti	Prezzi minimi espressi in ecu per tonnellata
Lidstaat	Producten	Minimumprijzen uitgedrukt in ECU per ton
Estado-membro	Produtos	Preço mínimo expresso em ecus por tonelada
Jäsenvaltio	Tuotteet	Vähimmäishinnat ecuina tonnia kohden ilmaistuna
Medlemsstat	Produkter	Minimipriser i ecu per ton

a) **Carne con hueso — Kød, ikke udbenet — Fleisch mit Knochen — Κρέατα με κόκαλα —  
Bone-in beef — Viande avec os — Carni non disossate — Vlees met been — Carne com osso —  
Luullinen naudanliha — Kött med ben**

DEUTSCHLAND	— Vorderviertel	500
	— Hinterviertel	600
DANMARK	— Forfjerdinger	500
	— Bagfjerdinger	1 280
ÖSTERREICH	— Vorderviertel	—
	— Hinterviertel	—
ESPAÑA	— Cuartos delanteros	505
	— Cuartos traseros	630

b) **Carne deshuesada — Udbenet kød — Fleisch ohne Knochen — Κρέατα χωρίς κόκαλα —  
Boneless beef — Viande désossée — Carni senza osso — Vlees zonder been — Carne  
desossada — Luuton naudanliha — Benfritt kött**

UNITED KINGDOM	— Intervention shank (INT 11)	—
	— Intervention thick flank (INT 12)	—
	— Intervention topside (INT 13)	—
	— Intervention silverside (INT 14)	—
	— Intervention rump (INT 16)	—
	— Intervention flank (INT 18)	—
	— Intervention forerib (INT 19)	—
	— Intervention shin (INT 21)	—
	— Intervention shoulder (INT 22)	—
	— Intervention brisket (INT 23)	—
— Intervention forequarter (INT 24)	—	

## VERORDNUNG (EG) Nr. 1261/98 DER KOMMISSION

vom 17. Juni 1998

## zur Änderung der bei der Erstattung für Getreide anzuwendenden Berichtigung

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1766/92 des Rates  
vom 30. Juni 1992 über die gemeinsame Marktorgani-  
sation für Getreide <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 923/96 der Kommission <sup>(2)</sup>, insbesondere  
auf Artikel 13 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Betrag, um den die Erstattung für Getreide berichtigt  
wird, ist durch die Verordnung (EG) Nr. 1115/98 der  
Kommission <sup>(3)</sup>, geändert durch die Verordnung (EG) Nr.  
1164/98 <sup>(4)</sup>, festgesetzt worden.

Aufgrund der heutigen cif-Preise und der heutigen cif-  
Preise für Terminkäufe und unter Berücksichtigung der  
voraussichtlichen Marktentwicklung ist es erforderlich,  
den zur Zeit geltenden Betrag, um den die Erstattung für  
Getreide berichtigt wird, abzuändern.

Die Berichtigung muß nach dem gleichen Verfahren fest-  
gesetzt werden wie die Erstattung; sie kann zwischenzeit-  
lich abgeändert werden.

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

Brüssel, den 17. Juni 1998

Die mit Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des  
Rates <sup>(5)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.  
150/95 <sup>(6)</sup>, festgelegten repräsentativen Marktkurse werden  
bei der Umrechnung der in den Drittländwährungen  
ausgedrückten Beträge berücksichtigt. Außerdem werden  
sie bei der Bestimmung der den Währungen der  
Mitgliedstaaten entsprechenden landwirtschaftlichen  
Umrechnungskurse zugrunde gelegt. Die für diese  
Umrechnungen erforderlichen Durchführungsbestim-  
mungen wurden mit der Verordnung (EWG) Nr. 1068/93  
der Kommission <sup>(7)</sup>, zuletzt geändert durch die Verord-  
nung (EG) Nr. 961/98 <sup>(8)</sup>, erlassen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Betrag, um den die nach Artikel 1 Absatz 1 Buch-  
staben a), b) und c), mit Ausnahme von Malz, der Verord-  
nung (EWG) Nr. 1766/92 im voraus festgesetzten Erstat-  
tungen für Produkte zu berichtigen sind, wird wie im  
Anhang angegeben geändert.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 18. Juni 1998 in Kraft.

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 181 vom 1. 7. 1992, S. 21.

<sup>(2)</sup> ABl. L 126 vom 24. 5. 1996, S. 37.

<sup>(3)</sup> ABl. L 157 vom 30. 5. 1998, S. 43.

<sup>(4)</sup> ABl. L 160 vom 4. 6. 1998, S. 34.

<sup>(5)</sup> ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

<sup>(7)</sup> ABl. L 108 vom 1. 5. 1993, S. 106.

<sup>(8)</sup> ABl. L 135 vom 8. 5. 1998, S. 5.

## ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 17. Juni 1998 zur Änderung der bei der Erstattung für  
Getreide anzuwendenden Berichtigung

(ECU/Tonne)

Erzeugniscode	Bestimmung (1)	Laufender Monat 6	1. Term. 7	2. Term. 8	3. Term. 9	4. Term. 10	5. Term. 11	6. Term. 12
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	+11,00	+9,00	+7,00	+8,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	01	0	+11,00	+11,00	+11,00	+11,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	-20,00	-20,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	01	0	0	0	0	0	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9130	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9150	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9170	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9180	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	-7,00	-7,00	-7,00	-7,00	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9400	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Folgende Bestimmungen sind vorgesehen:  
01 alle Drittländer.

NB: Die Zonen sind diejenigen, die in der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 2145/92 der Kommission (ABl. L 214 vom 30. 7. 1992, S. 20) bestimmt sind.

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RAT UND KOMMISSION

## BESCHLUSS DES RATES UND DER KOMMISSION

vom 29. Mai 1998

über den Abschluß des Abkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der „Positive Comity“-Grundsätze bei der Durchsetzung ihrer Wettbewerbsregeln

(98/386/EG, EGKS)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 87 in Verbindung mit Artikel 228 Absatz 3 Unterabsatz 1,

gestützt auf den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, insbesondere auf die Artikel 65 und 66,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das am 23. September 1991 zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika geschlossene Abkommen über die Anwendung ihrer Wettbewerbsregeln und der interpretative Briefwechsel vom 31. Mai und 31. Juli 1995 zu diesem Abkommen (nachstehend zusammen als „das Abkommen von 1991“ bezeichnet), die dem Beschluß 95/145/EG, EGKS des Rates und der Kommission<sup>(2)</sup> beigefügt sind, haben zur Koordinierung, Zusammenarbeit und Vermeidung von Konflikten bei der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts beigetragen.

In dem gemeinhin als „Positive Comity-Artikel“ bezeichneten Artikel V des Abkommens von 1991 werden die Parteien zur Zusammenarbeit aufgefordert, wenn es in

dem Gebiet einer Partei zu wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen kommt, die die Belange der anderen Partei beeinträchtigen.

Die weitere Vertiefung der Positive Comity-Grundsätze und deren Umsetzung würde die Wirksamkeit des Abkommens von 1991 in Bezug auf solche Verhaltensweisen erhöhen.

Die Kommission hat zu diesem Zweck ein Abkommen mit der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der Positive Comity-Grundsätze bei der Durchsetzung der Wettbewerbsregeln der Europäischen Gemeinschaften und der Vereinigten Staaten von Amerika ausgehandelt.

Das Abkommen ist zu genehmigen —

BESCHLIESSEN:

*Artikel 1*

Das Abkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der „Positive Comity“-Grundsätze bei der Durchsetzung ihrer Wettbewerbsregeln wird hiermit im Namen der Europäischen Gemeinschaft und im Namen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl genehmigt.

Der Wortlaut des in englischer Sprache abgefaßten Abkommens ist diesem Beschluß beigefügt.

<sup>(1)</sup> ABl. C 138 vom 4. 5. 1998.

<sup>(2)</sup> ABl. L 95 vom 27. 4. 1995, S. 45, und ABl. L 131 vom 15. 6. 1995, S. 38 (berichtigte Fassung).

*Artikel 2*

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen im Namen der Europäischen Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Der Präsident der Kommission wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen im Namen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl zu unterzeichnen.

Geschehen zu Brüssel am 29. Mai 1998.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. STRAW

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

J. SANTER

---

(ÜBERSETZUNG)

**ABKOMMEN**

**zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung der „Positive Comity“-Grundsätze bei der Durchsetzung ihrer Wettbewerbsregeln**

DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT UND DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT FÜR KOHLE UND STAHL (nachstehend „die Europäischen Gemeinschaften“ genannt)

einerseits und

DIE REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA

andererseits —

gestützt auf das zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika am 23. September 1991 geschlossene Abkommen über die Anwendung ihrer Wettbewerbsregeln und den interpretativen Briefwechsel vom 31. Mai und 31. Juli 1995 zu diesem Abkommen (nachstehend zusammen „das Abkommen von 1991“ genannt);

in der Erkenntnis, daß das Abkommen von 1991 zur Koordinierung, Zusammenarbeit und Vermeidung von Konflikten bei der Durchsetzung der Wettbewerbsregeln beigetragen hat;

im Hinblick insbesondere auf Artikel V des Abkommens von 1991, den sogenannten „Positive Comity“-Artikel, der bei wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen im Gebiet einer Partei, die sich auf die Belange der anderen Partei auswirken, zur Zusammenarbeit auffordert;

in der Überzeugung, daß eine Vertiefung der „Positive Comity“-Grundsätze und ihrer Anwendung die Wirksamkeit des Abkommens von 1991 im Fall wettbewerbswidriger Verhaltensweisen erhöhen würde,

und

unter Hinweis darauf, daß weder dieses Abkommen noch seine Anwendung die Standpunkte der Parteien in Fragen der wettbewerbsrechtlichen Zuständigkeit auf internationaler Ebene präjudiziert —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

*Artikel I***Geltungsbereich und Zweck des Abkommens**

(1) Das Abkommen gelangt zur Anwendung, wenn eine Partei der anderen überzeugend darlegt, daß Grund zu der Annahme besteht, daß

- a) im gesamten Gebiet einer der Parteien oder in einem wesentlichen Teil desselben wettbewerbswidrige Verhaltensweisen praktiziert werden, die die Belange der anderen Partei beeinträchtigen, und
- b) diese Verhaltensweisen aufgrund der Wettbewerbsregeln der Partei, in deren Gebiet sie praktiziert werden, unzulässig sind.

(2) Mit dem Abkommen soll dazu beigetragen werden, daß

- a) gewährleistet wird, daß die Handelsströme und Investitionsflüsse zwischen den Parteien sowie der Wettbewerb und das Wohl der Verbraucher in den Gebieten der Parteien nicht durch wettbewerbswidrige Verhaltensweisen beeinträchtigt werden, die durch die Wettbewerbsregeln einer oder beider Parteien ausgeschaltet werden können, und

- b) ein Kooperationsverfahren für eine möglichst wirksame und effiziente Durchsetzung der Wettbewerbsregeln geschaffen wird, wobei die Wettbewerbsbehörden jeder Partei es normalerweise vermeiden werden, bei wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen, die vor allem im Gebiet der anderen Partei praktiziert werden und sich vor allem gegen dieses Gebiet wenden, Durchsetzungsmittel anzuwenden, wenn die Wettbewerbsbehörden der anderen Partei in der Lage und bereit sind, diese Verhaltensweisen im Rahmen ihres eigenen Rechts zu prüfen und wirksame Sanktionen zu verhängen.

*Artikel II***Definitionen**

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten:

1. „Beeinträchtigung“ und „beeinträchtigt“, eine durch wettbewerbswidrige Verhaltensweisen verursachte Schädigung
  - a) der Möglichkeit der Unternehmen im Gebiet einer Partei, in das Gebiet der anderen Partei zu exportieren, dort zu investieren oder auf andere Weise in Wettbewerb zu treten, oder
  - b) des Wettbewerbs auf einheimischen oder Einfuhrmärkten einer Partei;
2. „ersuchende Partei“ die Partei, deren Belange durch wettbewerbswidrige Verhaltensweisen im gesamten Gebiet der anderen Partei oder in einem wesentlichen Teil desselben beeinträchtigt werden;
3. „ersuchte Partei“ die Partei, in deren Gebiet wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vermutet werden;
4. „Wettbewerbsregel(n)“
  - a) für die Europäischen Gemeinschaften: Artikel 85, 86 und 89 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG), Artikel 65 und Artikel 66 Absatz 7 des Vertrags über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) und die einschlägigen Durchführungsvorschriften, mit Ausnahme der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, und
  - b) für die Vereinigten Staaten von Amerika: der Sherman Act (15 U.S.C. §§1-7), der Clayton Act (15 U.S.C. §§12-27, mit Ausnahme der Vorschriften über Untersuchungen gemäß Titel II des Hart-Scott-Rodino Antitrust Improvements Act von 1976, 15 U.S.C. § 18a), der Wilson Tariff Act (15 U.S.C. §§8-11) und der Federal Trade Commission Act (15 U.S.C. §§41-58, mit Ausnahme der Vorschriften über den Verbraucherschutz)

sowie alle anderen Rechtsvorschriften und Bestimmungen, die von den Parteien gemeinsam in schriftlicher Form als „Wettbewerbsregeln“ im Sinne dieses Abkommens anerkannt werden;
5. „Wettbewerbsbehörden“
  - a) für die Europäischen Gemeinschaften: die Kommission der Europäischen Gemeinschaften aufgrund ihrer Befugnisse nach den Wettbewerbsregeln der Europäischen Gemeinschaften und
  - b) für die Vereinigten Staaten von Amerika: die Antitrust Division of the United States Department of Justice und die Federal Trade Commission;
6. „Durchsetzungsmaßnahmen“ die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Rahmen einer Untersuchung

oder eines Verfahrens der Wettbewerbsbehörden einer Partei;

7. „wettbewerbswidrige Verhaltensweisen“ eine Verhaltens- bzw. Vorgehensweise, die aufgrund der Wettbewerbsregeln einer Partei unzulässig ist.

*Artikel III***„Positive Comity“**

Die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei können im Fall wettbewerbswidriger Verhaltensweisen bei den Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei eine Untersuchung und gegebenenfalls Abhilfe in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsregeln der ersuchten Partei beantragen. Ein solcher Antrag kann unabhängig davon gestellt werden, ob die betreffenden Verhaltensweisen auch einen Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln der ersuchenden Partei darstellen und ob die Wettbewerbsbehörden dieser Partei aufgrund ihrer eigenen Wettbewerbsregeln Durchsetzungsmaßnahmen erlassen haben oder zu erlassen beabsichtigen.

*Artikel IV***Aufschub oder Aussetzung von Untersuchungen aufgrund der Durchsetzungsmaßnahmen der ersuchten Partei**

- (1) Die Wettbewerbsbehörden der Parteien können vereinbaren, daß die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei laufende oder in Aussicht genommene Durchsetzungsmaßnahmen für die Dauer des schwebenden Verfahrens der Durchsetzungsmaßnahmen der ersuchten Partei aufschieben oder aussetzen.
- (2) Die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei werden normalerweise die eigenen Durchsetzungsmaßnahmen zugunsten der Durchsetzungsmaßnahmen der Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei aufschieben oder aussetzen, wenn die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
  - a) Die betreffenden wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen
    - i) haben keine direkten, spürbaren und normalerweise voraussehbaren Auswirkungen für die Verbraucher im Gebiet der ersuchenden Partei, oder
    - ii) haben solche Auswirkung für die Verbraucher im Gebiet der ersuchenden Partei, werden aber vor allem im Gebiet der anderen Partei praktiziert und wenden sich vor allem gegen dieses Gebiet;
  - b) Die Beeinträchtigung der Belange der ersuchenden Partei kann, und wird voraussichtlich, in ihrer Gesamtheit in angemessener Weise untersucht und gegebenenfalls aufgrund der Regeln, Verfahren und rechtlichen Mittel der ersuchten Partei beseitigt oder in geeigneter Weise abgestellt werden. Die Parteien nehmen zur Kenntnis, daß es zweckmäßig sein kann, getrennte Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen, wenn wettbewerbswidrige Verhaltensweisen, die beide Gebiete beeinträchtigen, innerhalb der Gerichtsbarkeit beider Gebiete Sanktionen nach sich ziehen, und

c) Die Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei kommen überein, daß sie im Rahmen ihrer Durchsetzungsmaßnahmen

- i) die notwendigen Mittel aufwenden werden, um die wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen zu untersuchen und gegebenenfalls sofort angemessene Durchsetzungsmaßnahmen zu erlassen;
- ii) nach besten Kräften bemüht sein werden, alle normalerweise zugänglichen Informationsquellen, einschließlich der Informationsquellen, die von den Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei empfohlen werden, zu konsultieren;
- iii) die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei auf Antrag oder in angemessenen Abständen über den Stand ihrer Durchsetzungsmaßnahmen und -absichten informieren und ihnen gegebenenfalls einschlägige vertrauliche Informationen zur Verfügung stellen werden, sofern die Zustimmung der betreffenden Informationsquelle eingeholt wurde. Die Verwendung und Preisgabe solcher Informationen unterliegen Artikel V;
- iv) die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei über jede Änderung ihrer Absichten in bezug auf die Untersuchung oder Durchsetzung unverzüglich unterrichten werden;
- v) nach besten Kräften bemüht sein werden, innerhalb von sechs Monaten oder einer anderen von den Wettbewerbsbehörden der Parteien vereinbarten Frist nach Aufschub oder Aussetzung der Durchsetzungsmaßnahmen durch die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei ihre Untersuchung abzuschließen und Abhilfe zu erwirken oder ein Verfahren einzuleiten;
- vi) die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei über alle Ergebnisse ihrer Untersuchung unterrichten und vor einer Beilegung, der Einleitung eines Verfahrens, dem Ergreifen von Abhilfemaßnahmen oder der Einstellung der Untersuchung die Stellungnahme der Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei berücksichtigen werden und
- vii) jedem angemessenen Antrag der Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei stattgeben werden.

Sind diese Bedingungen erfüllt, so teilt die ersuchende Partei, wenn sie beschließt, ihre Durchsetzungsmaßnahmen weder aufzuschieben noch auszusetzen, den Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei ihre diesbezüglichen Gründe mit.

(3) Die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei können ihre Durchsetzungsmaßnahmen aufschieben oder aussetzen, wenn nicht alle Bedingungen des Absatzes 2 erfüllt sind.

(4) Das vorliegende Abkommen hindert die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei, die beschließt, eigene Durchsetzungsmaßnahmen aufzuschieben oder auszusetzen, nicht daran, diese Maßnahmen zu einem

späteren Zeitpunkt einzuleiten oder wiederaufzunehmen. In diesem Fall setzen die Wettbewerbsbehörden der ersuchenden Partei die Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei unverzüglich von ihren Absichten und Gründen in Kenntnis. Setzen die Wettbewerbsbehörden der ersuchten Partei ihre eigene Untersuchung fort, so koordinieren die Wettbewerbsbehörden beider Parteien gegebenenfalls ihre Untersuchungen nach den Kriterien und Verfahren des Artikels IV des Abkommens von 1991.

#### *Artikel V*

#### **Vertraulichkeit und Verwendung der Informationen**

Übermitteln die Wettbewerbsbehörden einer Partei aufgrund dieses Abkommens den Wettbewerbsbehörden der anderen Partei Informationen im Hinblick auf die Durchführung dieses Abkommens, so werden diese Informationen von letzteren nur für diesen Zweck verwendet. Die Wettbewerbsbehörden, die die Informationen übermittelt haben, können jedoch einem anderen Verwendungszweck zustimmen, sofern in den Fällen, in denen vertrauliche Informationen gemäß Artikel IV Absatz 2 Buchstabe c) Ziffer iii) mit Zustimmung der betreffenden Informationsquelle bereitgestellt wurden, diese Quelle ebenfalls dem anderen Verwendungszweck zustimmt. Die Preisgabe dieser Informationen unterliegt den Vorschriften des Artikels VIII des Abkommens von 1991 und dem interpretativen Briefwechsel vom 31. Mai und 31. Juli 1995.

#### *Artikel VI*

#### **Verhältnis zum Abkommen von 1991**

Das vorliegende Abkommen ergänzt das Abkommen von 1991, das unverändert in Kraft bleibt, und wird in Übereinstimmung mit diesem Abkommen ausgelegt.

#### *Artikel VII*

#### **Geltendes Recht**

Dieses Abkommen darf nicht in einer Weise ausgelegt werden, die mit dem geltenden Recht unvereinbar ist oder eine Änderung der Rechtsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika oder der Europäischen Gemeinschaften bzw. ihrer Bundesstaaten oder Mitgliedstaaten erforderlich macht.

#### *Artikel VIII*

#### **Inkrafttreten und Beendigung**

(1) Dieses Abkommen tritt mit seiner Unterzeichnung in Kraft.

(2) Das Abkommen endet 60 Tage, nachdem eine Partei der anderen Partei schriftlich mitgeteilt hat, daß sie die Beendigung begehrt.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Brüssel und Washington in zwei Exemplaren in englischer Sprache.

Für die Europäische Gemeinschaft und für die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Datum: 3. 6. 98 *Harqaver Beccebt*

Datum: 4-6-98 *Konrad von Meier*

Für die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika

Datum: June 4, 1998 *James A. Baker*

Datum: June 4, 1998 *Robert P. Byrd*

---

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14. Januar 1998

über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Frankfurter Flughafen (Flughafen Frankfurt/Main AG)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 67)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/387/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### I. GELTUNGSBEREICH DER VON DEUTSCHLAND MITGETEILTEN FREISTELLUNG

#### 1. Die Mitteilung der deutschen Behörden

Mit Schreiben vom 8. April 1997, das bei der Kommission am 10. April 1997 eingegangen ist, hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ihre Entscheidung vom 27. März 1997 notifiziert, mit der dem Flughafen Frankfurt (Flughafen Frankfurt/Main AG) (Flughafen Frankfurt) folgende Freistellung erteilt werden soll:

- a) Dem Flughafen wird die Möglichkeit gegeben, die Selbstabfertigung bei Diensten, die unter den Nummern 3, 5.4, 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie 96/67/EG (nachstehend „die Richtlinie“ genannt) aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von eingehender, ausgehender oder im Transit befindlicher Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug zu untersagen. Diese Freistellung wurde auf der Grundlage von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 gewährt.

- b) Der Flughafen Frankfurt hat das Monopol für die Drittabfertigung bei Diensten, die unter den Nummern 3, 5.4, 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von eingehender, ausgehender oder im Transit befindlicher Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug. Diese Freistellung wurde auf der Grundlage von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1999 gewährt.

Mit Schreiben vom 13. Juni 1997 hat die Kommission den deutschen Behörden mitgeteilt, daß diese Notifizierung nicht berücksichtigt werden konnte, da insbesondere

- a) der Umgang der gewährten Freistellung nicht näher festgelegt wurde, wodurch der Flughafen allein entscheiden kann, ob die Selbstabfertigung untersagt wird oder nicht;
- b) kein Plan zur Lösung der angeführten Probleme vorgelegt wurde.

Mit Schreiben vom 15. Oktober 1997, das bei der Kommission am 20. Oktober 1997 eingegangen ist und durch ein Schreiben vom 9. Dezember 1997 ergänzt wurde, hat Deutschland eine neue Mitteilung vom 29. September 1997 notifiziert, mit der in Ergänzung der Mitteilung vom 27. März 1997 folgende Freistellung erteilt werden soll:

- a) Die Selbstabfertigung wird mit Ausnahme der Fälle, in denen sie vor der Freistellungsentscheidung bereits erlaubt war, bei Diensten, die unter den Nummern 3, 5.4, 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von eingehender, ausgehender oder im Transit befindlicher Fracht und

<sup>(1)</sup> ABl. L 272 vom 25. 10. 1996, S. 36.

Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug untersagt. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 für einen Zeitraum von drei Jahren gewährt.

- b) Der Flughafen Frankfurt hat das Monopol für die Drittabfertigung bei Diensten, die unter den Nummern 3, 5.4, 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von eingehender, ausgehender oder im Transit befindlicher Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1999 für einen Zeitraum von zwei Jahren gewährt.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie eine Zusammenfassung dieser Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*<sup>(1)</sup> veröffentlicht und die Betroffenen aufgefordert, sich zu dieser Angelegenheit zu äußern.

Gemäß Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie hat die Kommission Deutschland am 17. Dezember 1997 zu dem Entwurf der Bewertung angehört. Am 18. Dezember und am 19. Dezember 1997 haben die deutschen Behörden mit schriftlichen Äußerungen auf diese Anhörung geantwortet.

### Grundlage der Ausnahmeregelung

Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten Bodenabfertigungsdienste fest. Was jedoch die besondere Situation und Aufgabe eines Flughafens angeht, insbesondere Sicherheits-, aber auch Platz- und Kapazitätsprobleme, die in bestimmten Bereichen der meisten Flughäfen auftreten können, schreibt die Richtlinie keine uneingeschränkte Freiheit vor, sondern verlangt eine Mindestöffnung bei Selbst- und Drittabfertigung für vier Kategorien von Diensten im Vorfeldbereich, d.h. einem besonders sensiblen Bereich des Flughafens. Dabei handelt es sich um die Vorfelddienste, Gepäckabfertigung, Betankungsdienste und bestimmte Fracht- und Postabfertigungsdienste.

Die Richtlinie berücksichtigt auch, daß in bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme eine Öffnung des Marktes in dem vorgesehenen Umfang verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Freistellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen.

Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage hat Deutschland, und zwar gemäß § 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften, mit der die

Richtlinie in das nationale Recht umgesetzt wird, die obengenannte Freistellung gewährt.

## 2. Derzeitige Situation am Flughafen Frankfurt

### 2.1. Anlage des Flughafens

Der Flughafen Frankfurt ist im Norden und Osten von Autobahnen, im Süden von Eisenbahnstrecken und im Westen von einem aus ökologischen Gründen geschützten Waldgebiet umgeben. Eine Erweiterung der Fläche des Flughafens ist infolgedessen ausgeschlossen.

Die Start- und Landeeinrichtungen des Flughafens umfassen zwei parallel verlaufende Start- und Landebahnen (Nord und Süd) sowie eine Startbahn (West), die nahezu im rechten Winkel zu den erstgenannten verläuft. Nördlich der zwei Hauptstart- und Landebahnen befinden sich die wichtigsten Flughafengebäude, während der südliche Bereich bisher von der US-Luftwaffe (USAF) in Anspruch genommen wurde. Ein Teil davon wurde jedoch kürzlich wieder an die Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) übergeben, der seinen Frachtumschlag dorthin verlagert hat.

Die Flughafengebäude erstrecken sich entlang der Start- und Landebahn Nord über eine Länge von nahezu sechs Kilometern und umfassen die Frachtgebäude, einen Bereich für die Lufthansa-Frachtabfertigung und den sonstigen Lufthansa-Betrieb, Einrichtungen für die Treibstofflagerung, die Abfertigungsgebäude (Terminal 1 und Terminal 2) und die Gebäude der Deutschen Post AG. Im Nordosten schließlich liegen der „Little League“-Bereich und der Bereich für Regionalfluggesellschaften, der kürzlich an die FAG zurückgegeben und der USAF Mail zugewiesen wurde.

Die beiden Terminals weisen grundsätzlich unterschiedliche Konfigurationen auf. Während Terminal 2 in zwei Bereiche (Flugsteige D und E) unterteilt und linear angelegt ist, wurde das größere Terminal 1 (mit den Flugsteigen A, B und C) in W-Form gebaut, wodurch sich „Sackgassen“ zwischen den Flugsteigen ergeben.

Der Flughafen verfügt gegenwärtig über 49 Flugsteigpositionen (36 in Terminal 1 und 13 in Terminal 2), 57 Vorfeldpositionen (deren Abfertigung von dem jeweils nächstgelegenen Terminal aus erfolgt), 11 Positionen für Regionalflugzeuge und 15 Frachtpositionen. Durch die Erweiterung des Flugsteigs A im Terminal 1 und die Zuweisung neuer Positionen an der Verbindung zwischen den Terminals 1 und 2 müßte bis zum Jahr 2000 eine Kapazität von insgesamt 156 Positionen erreicht werden können. Damit wird auch die von FAG für die kommenden Jahre geplante Erhöhung der Flughafenkapazität von derzeit (1997) 74 auf 80 Flugbewegungen pro Stunde im Jahr 2000 kompensiert werden können.

### 2.2. Bodenabfertigungsdienste

Vor der Umsetzung der neuen Bestimmungen der Richtlinie in deutsches Recht herrschte am Flughafen Frankfurt bei den Bodenabfertigungsdiensten folgende Situation:

<sup>(1)</sup> ABl. C 335 vom 6. 11. 1997, S. 7.

- a) im Hinblick auf den Großteil der in Artikel 6 Absatz 1 bzw. Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie genannten und in ihrem Anhang aufgeführten Dienste, für die die weitestmögliche Öffnung vorgesehen ist,
- i) war die Selbstabfertigung gestattet; bei der Dritt- abfertigung konnten die Luftverkehrsunternehmen entweder andere Fluggesellschaften beauftragen oder die Dienste des Flughafens in Anspruch nehmen;
  - ii) konnten mit Ausnahme der Fluggastabfertigung alle Dienste auch von unabhängigen Dienstleistern erbracht werden;
- b) im Hinblick auf die in Artikel 6 Absatz 2 bzw. Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie genannten Dienste, für die im allgemeinen eine Mindestöffnung für zwei Dienst- leister bzw. — bei der Selbstabfertigung— zwei Nutzer (Selbstabfertiger) vorgesehen ist,
- i) war die Selbstabfertigung, außer für einen Kurier- dienst, dem es aus historischen Gründen gestattet war, bestimmte Be- und Entladetätigkeiten selbst durchzuführen, untersagt;
  - ii) hatte der Flughafen das Monopol bei den Dritt- abfertigungsdiensten, mit Ausnahme bestimmter Dienste (Betankung, Catering, Eis- und Schnee- beiseitigung), die nicht vom Flughafen selbst, sondern von Drittanbietern erbracht werden.

Die von Deutschland gewährte Freistellung betrifft die in Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie genannten Dienste, bei denen ein Mitgliedstaat bereits die Anzahl der Dienstanbieter bzw. Selbstabfertiger auf nicht weniger als zwei beschränken kann.

Die Entscheidung Deutschlands erlaubt die Beibehaltung der vor dem Inkrafttreten der Richtlinie bestehenden Situation. Im Gegensatz zu den Zielsetzungen der Richtlinie wird allerdings die Zahl der Anbieter noch weiter beschränkt, indem einerseits die Selbstabfertigung unter- sagt und andererseits dem Flughafen allein die Dritt- abfertigung vorbehalten wird. Sowohl bei der Selbst- als auch bei der Dritt- abfertigung betrifft die Entscheidung folgende im Anhang der Richtlinie aufgeführten Dienste: die Gepäckabfertigung (Nummer 3), das Be- und Entladen der Flugzeuge (Nummer 5.4), die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke (Nummer 5.5) und beim Bewegen der Flugzeuge (Nummer 5.6) sowie die Fracht- und Postabfertigung gemäß Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 2 (Nummer 4). Mit der Entscheidung der deutschen Behörden dürfte die in der Richtlinie vorgese- hene Öffnung für mindestens einen zweiten Dienstleister bzw. zwei Selbstabfertiger nur folgende Dienste betreffen: das Lotsen der Flugzeuge, die Unterstützung beim Parken, die Kommunikation zwischen Flugzeug und Dienstleister, die Beförderung und das Laden von Nahrungsmitteln und Getränken bei den Vorfelddiensten sowie die Zoll- und Verwaltungsformalitäten bei Fracht und Post. Bei den Reinigungsdiensten ist im übrigen eine vollständige Öffnung vorgesehen.

### 2.3. Artikel 86 EG-Vertrag

Im Zusammenhang mit der Ausübung der Abfertigungs- dienste auf dem Flughafen Frankfurt ging bei der Kommission am 20. Juli 1993 eine Beschwerde der Unternehmen KLM Royal Dutch Airlines N.V., Compa- gnie Nationale Air France S.A. und British Airways plc ein, in der vorgebracht wurde, das Unternehmen FAG verstoße gegen Artikel 86 EG-Vertrag.

Die verschiedenen Studien und Stellungnahmen zu dieser Angelegenheit sind von den deutschen Behörden als Argumente für die Freistellungsentscheidung übermittelt worden; dazu gehören auch die Stellungnahmen der FAG zu der von der Universität Cranfield im Auftrag der Kommission erstellten Studie.

### II. DIE VON DEUTSCHLAND GELTEND GEMACH- TEN SACHZWÄNGE

Die deutschen Behörden berufen sich bei ihrer Freistel- lungsentscheidung vor allem einerseits auf Platzprobleme:

- a) Es ist dem Flughafen nicht möglich, die im Fall einer Marktöffnung für neues Abfertigungsgerät erforder- liche Stellfläche bereitzustellen;
- b) aufgrund derzeit laufender Arbeiten werden sich diese Platzprobleme noch verschlimmern.

Andererseits werden die mit einer Marktöffnung im Sinne der Richtlinie verbundenen Auswirkungen angeführt:

- a) Sie hätte eine Kapazitätsverringerung, insbesondere im Vorfeldbereich, zur Folge;
- b) die Zulassung eines zweiten Gepäckabfertigers wäre physisch unmöglich;
- c) es würden sich negative Auswirkungen auf die Qualität der erbrachten Dienstleistungen ergeben.

Die Freistellungsentscheidung basiert auf den von der FAG vorgelegten und der Entscheidung beigefügten Argumenten und Studien:

- Studie der „Netherlands Airport Consultant BV“ (NACO): NACO-Studie (I) „Vorfeldverkehr“ vom 10. Dezember 1993,
- NACO-Studie (II) „Vorfeldverkehr und Flughafenka- pazität“ vom 18. Juni 1994,
- NACO-Studie (III) „Eine zusätzliche Abfertigungsge- sellschaft“ vom 17. Februar 1995,
- NACO-Studie (IV) : „Eine zusätzliche Abfertigungsge- sellschaft“, aktualisiert für den Zeitraum 1997—2000, vom 27. Oktober 1995,
- NACO-Studie (IV), erneut aktualisiert vom 14. Mai 1997,
- Bemerkungen von NACO zu den auf der Anhörung vom 9. Juli 1997 im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 86 EG-Vertrag vorgestellten Schlußfolge- rungen, die der Kommission von Deutschland am 30. Oktober 1997 übermittelt wurden,
- mehrere Schreiben der FAG an die Kommission vom 25. Juli 1997,

- Studie des Fraunhofer-Instituts für Materialfluß und Logistik (Studie I): „Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen einer Zulassung zusätzlicher Abfertiger auf dem Vorfeld für den Flughafen Frankfurt/Main“ vom 1. August 1994,
- Studie des Fraunhofer-Instituts für Materialfluß und Logistik (Studie II): „Kapazitäts- und Qualitätsauswirkungen für den Flughafen Frankfurt/Main durch die Zulassung eines weiteren Abfertigers auf dem Vorfeld für die Jahre 1995/2000“ vom 16. Februar 1995.

### 1. Platzprobleme im Zusammenhang mit der für neues Gerät erforderlichen Stellfläche

Die Freistellungsentscheidung wird damit begründet, daß nur unzureichende Stellfläche für neues Abfertigungsgerät eines oder mehrerer zusätzlicher Selbstabfertiger bzw. Dienstleister zur Verfügung steht und daß die gegenwärtigen Arbeiten auf dem Flughafen bereits erhebliche Beeinträchtigungen verursachen.

#### 1.1. Die NACO- und Fraunhofer-Studien

Den NACO-Studien zufolge ergibt sich ein Flächenbestand von 148 000 m<sup>2</sup>, der sich zusammensetzt aus 102 000 m<sup>2</sup> verfügbarer Abstellfläche, 22 000 m<sup>2</sup> Startvorbereitungsfläche, 22 000 m<sup>2</sup> Parkfläche für Fahrzeuge und Abfertigungsgerät und 2 000 m<sup>2</sup> „Pufferfläche“.

Von den verfügbaren 148 000 m<sup>2</sup> nutzt die FAG, die seit der Aufgabe der Selbstabfertigung durch Delta Airlines Anfang 1997 einziger Dienstleister ist, derzeit 146 000 m<sup>2</sup> zur Deckung des eigenen Abfertigungsbedarfs<sup>(1)</sup>. Bei dieser Schätzung wurde berücksichtigt, daß der Flughafen Frankfurt nunmehr sämtliche Vorfelddienste abdeckt; dies umfaßt die Dienste sowohl für Delta als auch für die anderen Gesellschaften, die Delta nach deren spürbarer Aktivitätsverringerung 1997 im Terminal 2 „abgelöst“ haben.

NACO zufolge würde der gesamte Flächenbedarf bei Zulassung eines zusätzlichen Abfertigers insgesamt 178 000 m<sup>2</sup> und damit 32 000 m<sup>2</sup> mehr als bisher betragen; berücksichtigt man die derzeit verfügbare Fläche (148 000 m<sup>2</sup>), ergäbe dies ein Defizit von 30 000 m<sup>2</sup>.

Während in den NACO-Studien der Einstieg eines zusätzlichen Abfertigers betrachtet wird, basieren die Fraunhofer-Studien auf einer Marktöffnung für zwei weitere Abfertiger am Terminal 2. Demzufolge müßte die Gesamtfläche von etwa 150 000 m<sup>2</sup> unter Monopolbedingungen auf rund 167 000 m<sup>2</sup> erhöht werden. Im Bereich des Terminals 2 würde der Bedarf an Abstellfläche von rund 14 000 m<sup>2</sup> auf etwa 29 000 m<sup>2</sup> ansteigen — und dies bei einem Flächenbestand von rund 18 000 m<sup>2</sup>. Dies bliebe auch im Bereich des Terminals 1 nicht ohne Konsequenzen, denn das dortige strukturelle Flächendefizit wurde bislang durch die Nutzung von Flächen im

<sup>(1)</sup> Die angeführten Zahlen ergeben sich aus der Kombination der in jeder Konfiguration (Monopol oder Öffnung) für notwendig erachteten Geräte und der von jedem einzelnen Gerät eingenommenen Fläche. Darüber hinaus müssen die in der Umgebung der Geräte und Ausrüstungsgegenstände erforderlichen Freiflächen und der zur Handhabung erforderliche Raum berücksichtigt werden; dies erfolgt durch Multiplikation mit einem Korrekturkoeffizienten (1,30 bzw. 1,34, insgesamt 1,75).

Bereich des Terminal 2 kompensiert. Das wäre bei zusätzlichen Abfertigern dort folglich nicht länger möglich.

### 1.2. Arbeiten auf dem Flughafen

Ein weiterer von Deutschland angeführter Grund für die Entscheidung ist die Verschärfung der bereits prekären Lage durch die derzeit laufenden Arbeiten auf dem Flughafen.

Im internen Entwicklungsplan für den Flughafen sind zahlreiche Arbeiten vorgesehen, vor allem:

- a) der Ausbau des Terminals 1 im Zuge des Schengener Abkommens,
- b) vorfeldseitig die Erweiterung des Flugsteigs A (Ausbau des westlichen Teils).

Die FAG begründet diese Arbeiten damit, daß dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung getragen werden müsse.

Dem Unternehmen zufolge werden die Arbeiten die Betriebsabläufe in zweifacher Hinsicht beeinträchtigen:

- a) Zum einen wird sich die Abstellfläche durch die Neubauten um annähernd 20 000 m<sup>2</sup> verringern;
- b) zum anderen werden der Bedarf an Stellflächen für die verschiedenen Baugeräte sowie die aufgrund der Arbeiten notwendigen Veränderungen, insbesondere bei den Fahrzeugbewegungen in deren Umfeld, während der Arbeiten zeitweilig negative Auswirkungen haben, und zwar sowohl hinsichtlich der verfügbaren Freiflächen als auch beim Verkehr in der Umgebung des Terminals, an dem bereits jetzt erhebliche Schwierigkeiten auftreten.

### 2. Auswirkungen einer Marktöffnung

Nach Angaben Deutschlands ist eine Erweiterung der Freiflächen weder innerhalb noch außerhalb des Flughafens möglich. Aufgrund dieses Platzmangels ist die FAG gezwungen, die verfügbaren Flächen optimal auszunutzen. Eine Marktöffnung habe negative Folgen sowohl für die Nutzung der Kapazitäten als auch für die Organisation der Gepäckabfertigung und die Qualität aller auf dem Flughafen angebotenen Dienste.

#### 2.1. Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten

Die FAG kann auf dem Flughafengelände weder das aus ökologischen Gründen geschützte Waldgebiet (229 ha) noch die weiterhin von der USAF genutzte Fläche (etwa 170 ha) mit Zugang zur Start- und Landebahn nutzen.

Darüber hinaus, so die deutschen Behörden weiter, könne der Platzmangel auch nicht durch eine Erweiterung des Flughafengeländes behoben werden, da dieses im Norden durch Autobahnen (A3 und A5) sowie im Westen und Süden durch ein Waldgebiet begrenzt ist, das als natürlicher Lärmschutz dient. So habe die Flughafenfläche in den letzten 35 Jahren nur um den Faktor 2,4 erweitert werden können, während sich die Anzahl der abgefertigten Passagiere im selben Zeitraum um den Faktor 130 erhöht habe. Darüber hinaus sei weder kurz- noch langfristig eine Erweiterung über das gegenwärtige Gelände

hinaus geplant. Im Regionalentwicklungsplan sei eindeutig festgelegt, daß ein Kapazitätsausbau nur innerhalb der gegenwärtigen Grenzen des Flughafengeländes erfolgen könne.

## 2.2. Optimale Ausnutzung der vorhandenen Fläche

Die FAG führt aus, daß dieser Platzmangel — zusammen mit der gegenwärtigen Auslegung der Flughafeneinrichtungen — dazu führt, daß zwei Drittel aller Flugzeugpositionen keine Flugsteigpositionen sind, was wiederum ein hohes Verkehrsaufkommen zwischen den Abfertigungsgebäuden und den Flugzeugen sowie einen erhöhten Flächenbedarf für diesen Verkehr und das Abstellen der entsprechenden Fahrzeuge zur Folge hat.

Des weiteren können diese abgelegenen Positionen nicht völlig unabhängig voneinander verwaltet und genutzt werden. Aufgrund des Platzmangels sei es beispielsweise unmöglich, zwei Großraumflugzeuge direkt nebeneinander abzufertigen, was ebenfalls einen erhöhten Materialbedarf und ein gesteigertes Verkehrsaufkommen auf dem Vorfeld verursacht.

Abschließend machen die deutschen Behörden geltend, daß die Zahl der Flugzeugpositionen auf dem Vorfeld nicht ausreicht, um dem Verkehrsaufkommen in angemessener Weise zu begegnen. Aufgrund dieser Positionsknappheit sei der Flughafen gezwungen, nicht nur ununterbrochen sämtliche Positionen zu nutzen, sondern auch jede verfügbare Freifläche zu einer Flugzeugposition zu machen. Somit arbeite der Flughafen zwischen 6 und 22 Uhr ständig unter Vollausslastung und ohne jegliche Kapazitätsreserve.

## 2.3. Kapazitätsmanagement

Die deutschen Behörden vertreten die Auffassung, daß die FAG die Kapazitätsnachfrage zur Zeit nicht befriedigen kann und daher beabsichtigt, die Kapazität von 74 Flugbewegungen in der Stunde im Jahr 1997 auf 80 Flugbewegungen im Jahr 2000 zu erhöhen, wodurch zusätzliche Positionen erforderlich werden.

Aufgrund der zahlreichen Positionen auf dem Vorfeld geht die FAG von einer Zunahme des Abfertigungsfahrzeugverkehrs parallel zur Zunahme der Flugbewegungen aus. Der Fahrzeugverkehr auf dem Vorfeld würde um etwa 11 % bis 24 % steigen und eine Dichte von 250 Fahrzeugbewegungen in der Stunde erreichen. Ferner würde die Öffnung des Abfertigungsmarkts sie zur Schließung von drei Vorfeldflächen (mit sieben Positionen) auf der Nordseite zwingen. Die Auswirkungen der Markttöffnung würden daher den Bemühungen der FAG um eine Kapazitätserhöhung zuwiderlaufen. Die FAG ist der Auffassung, daß die Zulassung weiterer Abfertiger das reibungslose Funktionieren ihres EDV-gesteuerten Logistiksystems beeinträchtigen und negative Auswirkungen auf die Kapazität haben würde.

Die FAG weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Kapazitätserhöhung eine geschäftspolitische Entscheidung von größter Bedeutung ist, dank der der Flughafen Frankfurt seine Position unter den großen europäischen

Flughäfen wahren soll, und daß sie dieser Kapazitätserhöhung absoluten Vorrang einräumt. Laut NACO würde der Eintritt eines einzigen zusätzlichen Abfertigers zu einem zusätzlichen Platzbedarf von fast 32 000 m<sup>2</sup> führen, der durch die Schließung von Flugzeugpositionen ausgeglichen werden müßte, wodurch jährlich 18 000 Flugbewegungen weniger durchgeführt werden könnten.

## 2.4. Gepäckabfertigung

In den zur Stützung der Entscheidung Deutschlands vorgelegten Unterlagen wird auf die Qualität und Effizienz des Gepäckabfertigungssystems des Flughafens verwiesen, insbesondere bei der Abfertigung von Transitgepäck, und die Auffassung vertreten, daß dieses Niveau bei Eintritt eines weiteren Abfertigers nicht aufrechterhalten werden kann.

Es wird darauf hingewiesen, daß die amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften über die Sicherheitskontrolle der Fluggäste und die stichprobenhafte Überprüfung des Gepäcks hinaus die 100%ige Überprüfung des auf ihre Flüge zu verladenden Gepäcks verlangen. Dazu sind Tätigkeiten unter Aufsicht der Luftverkehrsgesellschaft erforderlich, die mit Zeit- und Platzbedarf verbunden sind. Der Platzmangel in den Gepäcksortierhallen lasse den Eintritt eines zweiten Abfertigers nicht zu.

## 2.5. Dienstleistungsqualität

Aufgrund der Anordnung der Flughafenanlagen, die insbesondere nur für ein Drittel der Flüge Flugsteigpositionen bieten, sind erhebliche Entfernungen auf dem Vorfeld zurückzulegen. Nach den zur Stützung der Freistellungsentscheidung vorgelegten Studien zwingt der Mangel an Platz für Abfertigungsgerät den Flughafen dazu, dieses Gerät auf bestimmten Flugzeugpositionen abzustellen. Diese Probleme können laut diesen Studien nur durch eine vollkommene gegenseitige Verflechtung der verschiedenen Beteiligten überwunden werden, und die Markttöffnung zugunsten weiterer Abfertiger hätte abträgliche Auswirkungen auf die Dienstleistungsqualität, insbesondere auf die Mindestumsteigezeit (Minimum Connecting Time, MCT) von 45 Minuten, die ein wichtiger Faktor der Geschäftspolitik des Flughafens Frankfurt ist.

## 3. Äußerungen der Betroffenen

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie wurden die Betroffenen aufgefordert, sich zu der Sache zu äußern. Mehrere Luftverkehrsgesellschaften haben die Dienstleistungsqualität am Flughafen Frankfurt anerkannt, aber auf die hohen Preise hingewiesen, die vom Flughafen in seiner Monopolstellung verlangt werden. Diese Parteien sind der Auffassung, daß die vom Flughafen Frankfurt vorgelegten Zahlen zum Platzbedarf stark überhöht sind, und führen als Beispiele Drittabfertiger an, die zahlreiche Flüge mit der Hälfte des Platzbedarfs abfertigen, den der Flughafen Frankfurt für den Eintritt eines zweiten Abfertigers zugrundelegt. Sie weisen auch darauf hin, daß Delta, als sich dieses Unternehmen selbst abfertigte, nur

über 8 000 m<sup>2</sup> verfügte und ihm zu der Zeit Gerät zur Verfügung stand, mit dem es bis zu 10 % des Verkehrs am Flughafen hätte abfertigen können. Die für die Marktöffnung erforderliche Fläche ist nach Auffassung der Luftverkehrsgesellschaften daher kleiner als die vom Flughafen Frankfurt angegebene und ließe sich ohne weiteres bereitstellen. Die Luftverkehrsgesellschaften weisen ferner darauf hin, daß ein Teil des Geräts nachts auf nicht belegten Positionen abgestellt werden kann, wie dies auf vielen Flughäfen problemlos praktiziert wird. Sie bemängeln auch die seit Jahren systematisch erfolgende Zuweisung aller verfügbaren Flächen für andere Zwecke als die Bodenabfertigung.

### III. BEWERTUNG DER FREISTELLUNG ANHAND DER BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE 96/67/EG

#### 1. Die geltenden Vorschriften für die Bodenabfertigung

##### 1.1. Die Möglichkeiten der Begrenzung des Marktzugangs

In der Richtlinie ist eine differenzierte Marktöffnung vorgesehen, bei der sowohl die Gewährleistung der Bodenabfertigung (Selbst- oder Drittabfertigung) als auch das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen maßgeblich ist. Angesichts seines Verkehrsaufkommens muß der Flughafen Frankfurt gemäß Artikel 1 der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 die Selbstabfertigung zulassen und ab dem 1. Januar 1999 den Markt für die Drittabfertigung öffnen.

Die allgemeinen Bestimmungen für den Marktzugang bei den in der Freistellung genannten Dienstleistungskategorien sind in den Artikeln 6 Absatz 2 und 7 Absatz 2 der Richtlinie festgelegt. Diese Bestimmungen wurden in § 3 Absatz 2 der deutschen Umsetzungsverordnung übernommen. Danach kann der Mitgliedstaat den Marktzugang auf ein Minimum von zwei Dienstleistern und zwei Selbstabfertigern begrenzen, die nach objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien auszuwählen sind.

Gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie muß jeder Flughafenutzer ungeachtet des ihm zugewiesenen Flughafenbereichs die Möglichkeit haben, effektiv zwischen mindestens zwei Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu wählen.

Wenn jedoch besondere Platz- oder Kapazitätsgründe, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen eine Marktöffnung für die Drittabfertigung und/oder die Selbstabfertigung nicht in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zulassen, so kann der betreffende Mitgliedstaat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) beschließen, derartige Dienstleistungen einem einzigen Dienstleister vorzubehalten und/oder auf der Grundlage von Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) die Selbstabfertigung zu untersagen

oder auf einen einzigen Nutzer zu beschränken. Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine derartige Freistellung:

- a) den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen;
- b) einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen diesen Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Außerdem darf die Freistellung nicht:

- a) die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen,
- b) zu Wettbewerbsverzerrungen führen,
- c) über das erforderliche Maß hinausgehen.

Das Hauptziel der Richtlinie besteht darin, den Zugang zu Bodenabfertigungsdiensten zu liberalisieren. Dritten auferlegte Begrenzungen führen zu Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit dieser Dritten. Analog zu staatlichen Maßnahmen, die die Dienstleistungsfreiheit beschränken; sind nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes in seinen Urteilen vom 25. Juli 1991 in der Rechtssache C-288/89 (Mediawet)<sup>(1)</sup> und in der Rechtssache C-76/90 (Säger/Dennemeyer)<sup>(2)</sup> Maßnahmen, die dazu führen, die Aktivitäten eines Dienstleisters auszuschließen oder zu verhindern, selbst wenn sie ohne Unterscheidung nach Nationalität ergehen; nur dann zulässig, wenn sie durch zwingende Erfordernisse in bezug auf das öffentliche Interesse begründet und zusätzlich in einem angemessenen Verhältnis zum Ziel, das sie verfolgen, stehen.

#### 1.2. Das Verfahren

Gemäß Artikel 9 Absatz 6 dürfen die Freistellungen bei der Selbstabfertigung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) die Dauer von drei Jahren nicht überschreiten und können verlängert werden; die Freistellungen bei der Drittabfertigung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) können höchstens für zwei Jahre gewährt und nur einmal um zwei Jahre verlängert werden.

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie hat sich Deutschland verpflichtet, das Inkrafttreten der Freistellungsentscheidung von einer positiven Entscheidung der Kommission abhängig zu machen.

Die Kommission prüft nach dem Verfahren gemäß Artikel 9 Absätze 3, 4 und 5 die vom Mitgliedstaat gewährte Freistellung und kann diese genehmigen oder ablehnen. Sie kann auch verlangen, daß der Mitgliedstaat den Umfang der Freistellung ändert oder auf die Teile des Flughafens beschränkt, wo die geltend gemachten Schwierigkeiten tatsächlich festgestellt wurden.

Die Kommission muß sich daher bei ihrer Prüfung auf die drei folgenden Punkte konzentrieren:

- a) Vorhandensein und Umfang von Platz- und Kapazitätsproblemen, die die Freistellung rechtfertigen und eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern;

<sup>(1)</sup> Slg. 1991, S. I-4007.

<sup>(2)</sup> Slg. 1991, S. I-4221.

- b) Vorlage eines glaubwürdigen und durchführungstechnisch nicht an Bedingungen geknüpften Problemlösungsplans mit den Maßnahmen, zu denen sich der Flughafen verpflichten muß, sowie einem entsprechenden Zeitplan für deren Durchführung. Bei Freistellungen, die die Beibehaltung eines vollständigen Monopols für bestimmte Dienstleistungskategorien gestatten und den verschiedenen Nutzern des Flughafens weder Wahlmöglichkeiten noch die Option der Selbstabfertigung lassen (mit Ausnahme des obengenannten „traditionellen“ Selbstnutzers), muß die Kommission die geplanten Maßnahmen besonders aufmerksam prüfen;
- c) Übereinstimmung mit den Prinzipien gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hinsichtlich der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme.

Freistellungen sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen. Sie sollen es den Flughäfen ermöglichen, die jeweiligen Sachzwänge auszuräumen, die ihnen eine Marktöffnung erschweren. Alle Freistellungen sind daher anhand der spezifischen Sachzwänge zu prüfen, die herangezogen werden, um nachzuweisen, daß eine Marktöffnung innerhalb der vorgesehenen Fristen unmöglich ist. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes in seinen Urteilen vom 20. April 1978 in den verbundenen Rechtsachen 80/77 und 81/77 (*Commissionnaires réunis/Receveur des Douanes*)<sup>(1)</sup> und vom 25. Juni 1992 in der Rechtssache C-116/91 (*British Gas*)<sup>(2)</sup> sind Ausnahmen außerdem stets eng auszulegen, und der Umfang einer Freistellung ist unter Berücksichtigung der Zielsetzung der in Frage stehenden Maßnahme zu bestimmen.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen muß die in Frage stehende Freistellung geprüft werden.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie stützte sich dabei insbesondere auf die von Deutschland vorgelegten Studien und ihre Besichtigungen des Flughafens Frankfurt sowie auf eine von ihr selbst im Zusammenhang mit der Beschwerde gemäß Artikel 86 EG-Vertrag in Auftrag gegebene Studie, mit der die Platz- und Kapazitätsprobleme festgestellt werden sollten, die eine Öffnung des Marktes der Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen verursachen könnte. Die Schlußfolgerungen dieser Studie mit dem Titel „Ground handling at Frankfurt Airport“, die von der Universität Cranfield („College of Aeronautics — Air Transport Group“) erstellt wurde, lagen der Kommission im Juni 1997 vor. Am 30. Oktober 1997 übermittelten die deutschen Behörden der Kommission die Bemerkungen des Flughafens Frankfurt zu der Cranfield-Studie. Am 4. Dezember 1997 hörte die Kommission Deutschland und am 29. Dezember

1997 die FAG im Zusammenhang mit der vorliegenden Bewertung an.

## 2. Die Platz- und Kapazitätsprobleme

Aus der Mitteilung Deutschlands geht in erster Linie hervor, daß derzeit auf dem Flughafen kein Platz für zusätzliches Abfertigungsgerät vorhanden ist, das bei Zulassung eines zweiten Dienstleisters oder Selbstabfertigers anfallen würde.

### Einleitung

Vor der Bewertung der Platz- und Kapazitätsprobleme des Flughafens ist nochmals auf einige allgemeine Grundsätze hinzuweisen.

Die verschiedenen Studien, die zur Begründung der Freistellungsentscheidung vorgelegt wurden (NACO, Fraunhofer) oder im Auftrag der Kommission entstanden (Cranfield), lassen erkennen, daß derzeit auf dem Flughafen nicht übermäßig viel Gerät vorhanden ist und daß die FAG bemüht ist, die Nutzung dieses Geräts durch Bedarfsplanung zu optimieren.

Andererseits ist davon auszugehen, daß der Bedarf eines Selbstabfertigers mit dem eines Drittabfertigers vergleichbar ist, selbst wenn im Hinblick auf die Situation des einzelnen Flughafens und insbesondere die Flotte der größten dortigen Fluggesellschaft Unterschiede bestehen können. Man kann daher in diesem Stadium allgemein von einem Dienstleister sprechen, ohne zwischen Drittabfertigern und Selbstabfertigern (die in bestimmten Fällen identisch sein können) zu unterscheiden.

Es ist anerkannt, daß sich bei Zulassung eines oder mehrerer zusätzlichen/zusätzlicher Dienstleister/s der Platzbedarf erhöht: der Gerätebedarf ist dabei an die Verkehrsdichte zur Spitzenlastzeit des Flughafens gekoppelt. Unter Monopolbedingungen ist die Spitzenlastzeit des Flughafens zugrunde zu legen. Unter Wettbewerbsbedingungen sind die Spitzenlastzeiten der einzelnen Dienstleister zu berücksichtigen, die sich nicht immer mit denen des Flughafens decken. Der gesamte Gerätebedarf auf dem Flughafen richtet sich daher nach dem Gesamtbedarf der einzelnen Dienstleister zu ihren jeweiligen Spitzenlastzeiten. Eine Wettbewerbssituation bewirkt also einen höheren Gesamtgerätebedarf und folglich einen höheren Platzbedarf für das Abstellen dieses Geräts.

Es muß jedoch auch berücksichtigt werden, daß die Öffnung für den Wettbewerb zu einer Verringerung der Marktanteile des bisherigen Monopolinhabers und folglich einem geringeren Geräte- und Platzbedarf bei diesem Anbieter führen wird. Derartige Zusammenhänge sind zu berücksichtigen, selbst wenn sich die Verringerung des Bedarfs und der Marktanteile nicht proportional verhalten und es daher schwierig ist, die Auswirkungen einer Öffnung für den Wettbewerb auf die Entwicklung der Marktanteile der einzelnen Dienstleister zu beurteilen, da diese sowohl von den Marktanteilen des einzelnen Dienstleisters als auch der entsprechenden Kundenverteilung abhängen.

<sup>(1)</sup> Slg. 1978, S. 927.

<sup>(2)</sup> Slg. 1992, S. I-4071, Rn. 12.

## 2.1. Das Platzangebot in Frankfurt

Aus den von der FAG in Auftrag gegebenen Studien ergibt sich ein Platzangebot von insgesamt 148 000 m<sup>2</sup>, von denen die FAG heute allein 146 000 m<sup>2</sup> beansprucht. Diese Angaben gelten für die derzeitige Situation in Frankfurt, d. h. Bedienung aller Flüge durch die FAG, einschließlich der wenigen Flüge, die Delta 1997 auf dem Flughafen beibehalten hat. Zur Zeit herrschen in Frankfurt daher keine größeren Platzprobleme. Nach Angaben der FAG würde das Hinzukommen eines neuen Anbieters zu einem Platzdefizit von 32 000 m<sup>2</sup> führen.

Aus den NACO-Studien geht hervor, daß unter der Annahme, daß Delta seine Flüge selbst abfertigte und auch mehr Flüge durchführte, die Vorhersage für 1997 zu einem Platzdefizit von 13 725 m<sup>2</sup> geführt hätte. Angesichts der vorhersehbaren und geplanten Steigerung der Verkehrsdichte in Frankfurt wäre dieses Defizit bis zum Jahr 2000 auf 16 300 m<sup>2</sup> gestiegen. Nach Angaben der FAG würde das Platzdefizit unter diesen Voraussetzungen durch einen zweiten Anbieter im Jahr 1997 auf 32 200 m<sup>2</sup> und im Jahr 2000 auf über 35 000 m<sup>2</sup> steigen.

Diese Studien veranlassen die Kommission zu folgenden Bemerkungen:

### a) *Zu der vorgelegten Schätzung*

Während die NACO-Studien nach Bewertung auf Ebene der Pläne ein Platzangebot von 148 000 m<sup>2</sup> ergeben, enthalten die der Kommission von der FAG am 16. Mai 1997 übermittelten Angaben eine „in situ“-Schätzung von lediglich 138 235 m<sup>2</sup> für 1997. So hat sich nach Angaben der FAG das Platzangebot für das Abstellen von Abfertigungsgerät seit 1994 verringert, da einerseits neue Flugzeugpositionen eingerichtet wurden, um dem Kapazitätsbedarf nachzukommen, und andererseits eine neue Brandwache gebaut wurde.

### b) *Zum Rückzug von Delta*

Die NACO-Zahlen ergeben ein Platzdefizit von 32 000 m<sup>2</sup> im Fall einer Öffnung für den Wettbewerb. In der Mitteilung an die Kommission ist sogar von 35 000 m<sup>2</sup> die Rede. Allerdings beruhen diese Angaben auf der Hypothese, daß ein neuer Dienstleister zusätzlich zum Selbstabfertiger Delta hinzukommt. Ausgangsbasis ist dabei also nicht das Hinzukommen eines zweiten Dienstleisters (insgesamt zwei Akteure), sondern die Anwesenheit von zwei Dienstleistern — bzw. eines Dienstleisters und eines Selbstabfertigers — neben der FAG selbst (also drei Akteure). Diese Situation entspricht nicht mehr der Realität, da Delta die Selbstabfertigung eingestellt hat.

Durch den Rückzug von Delta sowohl aus der Selbstabfertigung also auch im Hinblick auf die Verringerung der Anzahl der Flüge ist jedoch Platz frei geworden. Als das Unternehmen Delta seine Flüge noch selbst abfertigte, führte es nur 17 Flüge pro Tag durch, die es im wesentlichen mit eigenem Gerät abfertigte, das so umfangreich war, daß bis zu 13 Flüge

innerhalb eines begrenzten Tageszeitabschnittes abgefertigt werden konnten. Der verfügbar gewordene Platz ist daher beträchtlich und wurde auf 8 000 m<sup>2</sup> geschätzt.

In den Begleitdokumenten zur Freistellungsentscheidung Deutschlands wird daran erinnert, daß zumindest ein Teil dieses Platzes von der FAG selbst genutzt wurde, um heute die verbleibenden Flüge von Delta sowie bestimmter anderer Gesellschaften abzufertigen. Der Rückzug Deltas hat es also der FAG ermöglicht, die Bedingungen ihres eigenen Abfertigungsbetriebs zu verbessern, da der Flughafen mehr Platz zur eigenen Verfügung hatte. Wie jedoch die Selbstabfertigung Deltas bis Anfang 1997 zeigt, erscheint die Anwesenheit eines zweiten Dienstleisters oder Selbstabfertigers nicht unmöglich.

### c) *Zur Zulassung eines weiteren Dienstleisters*

Die NACO-Studien sollen beweisen, daß es unmöglich ist, einen neuen Dienstleister oder Selbstabfertiger zuzulassen. Sie stellen es außerdem als notwendig dar, daß der Flughafen die vollständige Koordinierung aller Abfertigungsdienste übernimmt. Dazu ist jedoch anzumerken, daß der Kurierdienst Federal Express bei einigen der in der Freistellungsentscheidung genannten Dienstleistungskategorien Selbstabfertigung praktizierte und aus historischen Gründen auch während der Geltungsdauer dieser Freistellung weiterhin praktizieren darf. Die SAS hat sich bis 1995 ebenfalls selbst abgefertigt. Man muß einräumen, daß die Aktivitäten dieser Unternehmen sehr begrenzt waren oder sind, bzw. im Fall Federal Express nur bestimmte Teile des Flughafens im Bereich der Fracht- oder Postabfertigung betreffen, die die Fluggastterminals nicht berühren. Diese Aktivitäten können als unerheblich für die Anwendung der Richtlinie betrachtet werden. Das trifft jedoch nicht auf die Gesellschaft Delta zu, die in Terminal 2 tätig war, und zeigt ganz allgemein für den Flughafen insgesamt, daß die Zulassung zumindest eines weiteren Dienstleisters neben der FAG das Funktionieren der Infrastruktur nicht behinderte.

### d) *Zu den vorgelegten Berechnungen*

Nach der Cranfield-Studie kann das Platzangebot auf 164 000 m<sup>2</sup> geschätzt werden. Dieser Schätzung liegt die Angabe der FAG zum heutigen Platzangebot (138 000 m<sup>2</sup>) zugrunde, berücksichtigt wurden aber auch die Flächen, die mit der Erweiterung bestimmter Frachtabfertigungsbereiche (51 000 m<sup>2</sup>) verfügbar werden dürften, sowie der von den Neubauten effektiv beanspruchte Platz (25 000 m<sup>2</sup>).

## 2.2. Platzbedarf

Der in den NACO-Studien zur Begründung der Freistellungsentscheidung angeführte Platzbedarf ist sowohl im Hinblick auf die Angaben als auch die Nutzung der verfügbaren Flächen zu erläutern.

### a) Die Bewertungen

Aus der NACO-Studie vom 27. Oktober 1995 ergibt sich bei Zulassung eines zweiten Dienstanbieters ein zusätzlicher Platzbedarf von 20 000 m<sup>2</sup>, und zwar auf der Grundlage von 3 Akteuren, da die Studie von der Konfiguration ausgeht, in der Delta neben der FAG als Selbstabfertiger auftrat. In der heutigen Situation nach dem Rückzug von Delta, wo die FAG nach eigenen Angaben allein 146 000 m<sup>2</sup> beansprucht, schätzt NACO den zusätzlichen Platzbedarf auf 32 000 m<sup>2</sup> (d. h. Platzbedarf von insgesamt 178 000 m<sup>2</sup>) und nicht mehr auf 20 000 m<sup>2</sup> wie zu Zeiten, als Delta noch anwesend war. Nach Schätzungen der NACO-Studien hätte der Platzbedarf bei Fortsetzung der Selbstabfertigung durch Delta, d. h. bei Hinzukommen eines zweiten Unternehmens (Selbstabfertigers) auf dem Flughafen lediglich 155 000 m<sup>2</sup> betragen.

Jedoch sollten die bereinigten zusätzlichen Platzanforderungen, die von NACO Delta zugerechnet wurden (13 778 m<sup>2</sup>), nicht mit den zusätzlichen Platzanforderungen eines weiteren Abfertigers gleichgesetzt werden, da sie nicht aus der Anwesenheit eines unabhängigen Abfertigers resultieren und weil Delta ohnehin die Selbstabfertigung beendet hat und die Erfordernisse, die der Abfertigung von Delta zuzurechnen sind, bereits in den von der FAG benutzten 146 000 m<sup>2</sup> enthalten sind. Die bereinigten zusätzlichen Platzanforderungen eines unabhängigen Abfertigers im Vergleich zu einer Monopolsituation dürften daher etwa 18 500 m<sup>2</sup> (32 000 – 13 725) betragen. In der gegenwärtigen Situation, in der die FAG der einzige Anbieter ist, dürften daher die gesamten Platzanforderungen weniger als 165 000 m<sup>2</sup> (146 000 + 18 500) und nicht wie von NACO vorgetragen 178 000 m<sup>2</sup> betragen.

Darüber hinaus führte Delta nach der Hypothese von NACO nicht nur mehr Flüge durch als 1997, sondern verfügte auch über mehr Gerät, als zur Abfertigung der durchgeführten Flüge erforderlich war. Auf seinen 8 000 m<sup>2</sup> konnte Delta nämlich das wesentliche, für eine Abfertigungskapazität von 8 bis 10 % der Flüge notwendige Gerät abstellen.

Diese Tatsache zeigt deutlich, daß der Platzbedarf für diesen Marktanteil wesentlich geringer ist als in den NACO-Studien geschätzt. Dies gilt insbesondere angesichts der Tatsache, daß Delta einen mit dem in der NACO-Studie angenommenen vergleichbaren Marktanteil hatte und daß Delta, die nachmittags keinen Betrieb durchführte, die Flächen benötigte, um die gesamte Ausrüstung zu parken, was bei einem Anbieter, der für verschiedene Kunden arbeitet, nicht der Fall sein würde, da er in der Lage wäre, die Dienstleistungen gleichmäßiger über den gesamten Tag zu verteilen.

Andererseits stützt sich NACO bei seinen Schätzungen zwar auf Bedarfsberechnungen entsprechend den Spitzenlastzeiten jedes Dienstleisters, addiert aber lediglich den Platzbedarf der einzelnen Betreiber für das Abstellen ihrer gesamten Ausrüstungen, ohne zu berücksichtigen, daß diese Ausrüstungen zum großen Teil praktisch ständig im Einsatz sind und nicht den größten Teil des Tages abgestellt werden müssen, insbesondere nicht auf einem Flughafen mit hoher Verkehrsdichte wie Frankfurt. Das Material wird nachts abgestellt, wenn keine Flüge abgefertigt

werden und freie Flächen für das Abstellen verfügbar sind, wie heute üblich.

In der Tat hängt die notwendige Fläche im Rahmen des Marktzugangs zu einem großen Teil von der Aufteilung der Kunden zwischen Anbietern und der Verteilung der betrieblichen Tätigkeiten während des Arbeitstages ab.

Auf der Grundlage der verschiedenen von NACO und Cranfield vorgenommenen Bewertungen und unter Berücksichtigung verschiedener Annahmen über die Verteilung der Kunden und der Tagesabschnitte, über die Bodenverkehrsdienste verteilt werden können, können nichtsdestoweniger folgende Schätzungen vorgenommen werden:

- i) der Flächenbedarf liegt zwischen 104 000 m<sup>2</sup> und 165 000 m<sup>2</sup>,
- ii) die verfügbare Fläche kann zwischen 148 000 m<sup>2</sup> und 164 000 m<sup>2</sup> geschätzt werden.

Selbst unter Zugrundelegung der pessimistischsten Hypothese von NACO (d. h. bei einer verfügbaren Fläche von 148 000 m<sup>2</sup> werden 165 000 m<sup>2</sup> benötigt) wäre es möglich, 90 % der gesamten benötigten Ausrüstung abzustellen. An einem Flughafen jedoch, an dem die Spitzenzeiten, wie von der FAG selbst angeführt, sehr begrenzt sind, ist mindestens 10 % der Ausrüstung nicht geparkt, sondern ständig genutzt. Außerhalb der Spitzenzeiten kann diese Ausrüstung dann auf Flächen verbleiben, die frei geblieben sind.

### b) Nutzung der verfügbaren Flächen

Wie bereits dargelegt, muß Artikel 9 unter Berücksichtigung der Ziele der betreffenden Maßnahme restriktiv ausgelegt werden. Wie aus dem Titel bereits hervorgeht, besteht das vorrangige Ziel der Richtlinie darin, Zugang zum Markt für Bodenabfertigungsdienste zu gewährleisten, und das Prinzip des freien Zugangs ist in den Artikeln 6 und 7 klar definiert, auch wenn es zutrifft, daß den Mitgliedsländern spezifische Möglichkeiten eingeräumt werden, den Zugang auf zwei Anbieter zu begrenzen.

Die Kommission ist der Auffassung, daß die Zielsetzung der Richtlinie impliziert, daß nur die in Artikel 9 genannten Engpässe, die für sich genommen Hemmnisse zur Durchführung der Richtlinie darstellen müssen, als Grundlage für eine Freistellung dienen können. Dies kann nicht Engpässe einschließen, die durch den Flughafen selbst geschaffen worden sind, wie dies bei der Zuteilung der durch Delta freigewordenen Fläche, die nach Inkrafttreten der Richtlinie erfolgte, geschehen ist. Die Unmöglichkeit der Marktöffnung muß aus einer Tatsache resultieren, die unabhängig vom Willen der Partei ist, die diese geltend macht.

Seit mehreren Jahren wurden auf dem Flughafen zusätzliche Flächen geschaffen. Die Entwicklungspläne für den Flughafen zeigen jedoch, daß diese neuen Flächen bis heute stets für andere Zwecke als die Bodenabfertigung genutzt wurden, unter anderem für Wirtschaftsaktivitäten, die für das Management des Luftverkehrs nicht unbedingt erforderlich sind.

Die Zulassung eines weiteren Abfertigers in Frankfurt wird daher nicht durch Platzmangel verhindert, sondern es ist im wesentlichen die von der FAG beschlossene Art der Nutzung der bereits oder demnächst verfügbaren Flächen, die bei Hinzukommen eines weiteren Dienstleiters zu Problemen führen könnte.

Bis 1997 wurde der reibungslose Ablauf der Bodenabfertigung auf dem Flughafen Frankfurt durch die Anwesenheit von Delta nicht behindert. Das von der FAG geltend gemachte Platzdefizit in einer Situation, wo neben der FAG eine Fluggesellschaft als Selbstabfertiger auftrat, hat weder dem guten Funktionieren des Flughafens, der Qualität der Dienstleistungen noch ganz allgemein dem guten Ruf des Flughafens Frankfurt geschadet.

Deutschland weist daher nicht nach, daß die Zulassung eines weiteren Dienstleiters auf dem gesamten Flughafen unmöglich ist.

### 2.3. Mit der Auslegung der Flughafenanlagen verbundene Probleme

Falls die Aufrechterhaltung des Monopols auf dem Flughafen insgesamt durch den Platzmangel nicht gerechtfertigt wird, ist zum einen zu prüfen, ob die Auslegung der Anlagen eine Marktöffnung in allen Teilen des Flughafens erlaubt, und zum anderen, in welchem Umfang eine Öffnung in Betracht gezogen werden kann. Daher ist es notwendig, eine genauere Untersuchung der Einrichtungen des Flughafens vorzunehmen und zwischen den beiden Terminals zu unterscheiden.

Am Terminal 2 kann die Abfertigung an 13 Flugsteigpositionen, 18 Vorfeldpositionen unmittelbar vor dem Terminal und 11 Positionen für Regionalflugzeuge erfolgen. Das Terminal 2 wird von einer größeren Zahl von Luftverkehrsgesellschaften genutzt, die im allgemeinen keine Positionen am Terminal 1 belegen. Aufgrund der linearen Auslegung des Terminals werden auch die mit dem Geräteverkehr verbundenen Probleme vermieden. Laut der Cranfield-Studie können in den Gepäcksortierhallen weitere Unternehmen tätig werden. Durch die Aufgabe der Delta-Selbstabfertigung wurde eine nicht unerhebliche Fläche frei, auch wenn ein Teil davon seither für FAG-Gerät genutzt wird. Im Terminal 2 liegen keine Platz- oder Verkehrsprobleme vor, die dem Eintritt eines anderen Dienstleiters entgegenstünden, was durch die Tatsache belegt wird, daß sich Delta in diesem Terminal mehrere Jahre lang selbst abgefertigt hat. Die Unmöglichkeit der Marktöffnung scheint daher durch nichts belegt, so daß die Aufrechterhaltung eines Monopols in diesem Teil des Flughafens nicht gerechtfertigt ist. Laut der Cranfield-Studie läßt der an diesem Terminal verfügbare Platz jedoch nicht mehr als drei Abfertiger (Drittabfertiger oder Selbstabfertiger) gleichzeitig zu.

Am Terminal 1 würde dagegen eine Erhöhung der Zahl der Dienstleister den Abfertigungsfahrzeugverkehr sehr erschweren. Aufgrund der Auslegung des Terminals 1 ergeben sich bereits Probleme beim „Push-back“ der Flugzeuge insbesondere in den „Sackgassen“ zwischen den Flugsteigen A und B sowie B und C. Die Anwesenheit mehrerer Dienstleister wäre problematisch. Eine Mehrzahl von Abfertigern dürfte daher im östlichen Teil

des Terminals wahrscheinlich sein, wo verschiedene Fluggesellschaften operieren. Der westliche Teil jedoch ist fast ausschließlich der Lufthansa und der Condor zugeteilt. Auf der Grundlage einer Flugplansimulation, die von der FAG vorgelegt wurde (Fraunhofer 27. Juni 1997, letzter Anhang) ergibt sich, daß 94 % aller Bewegungen in diesem Bereich der Lufthansa und der Condor zuzurechnen sind, wohingegen andere Fluggesellschaften nur 124 Bewegungen pro Woche durchführen (d. h. ungefähr eine Bewegung alle drei Tage pro Position in diesem Bereich). Demgegenüber sind Flüge von Lufthansa oder Condor außerhalb dieses Bereichs sehr begrenzt, mit der Ausnahme der Position B2, die fast vollständig der Lufthansa zugeteilt ist. Dies bedeutet, daß in diesem Bereich im wesentlichen ein Abfertiger tätig sein würde (die FAG oder ein unabhängiger Abfertiger oder die Lufthansa als Selbstabfertiger). Daher liegen keine technischen Zwänge vor, die verhindern, daß die Lufthansa durch einen anderen Abfertiger als diejenigen, die im östlichen Teil des Terminals 1 tätig sind, abfertigt.

Die FAG hat am 7. Januar 1998 eine Änderung dieser Zahlen angezeigt, die dahin geht, daß im August 1997 im Durchschnitt 12,2 % des Verkehrs im westlichen Teil des Terminals auf Flüge von 18 anderen Fluggesellschaften als die Lufthansa entfällt. Die Kommission ist nicht davon überzeugt, daß, auch unter der Annahme, daß diese Zahlen korrekt und repräsentativ sind, dies zu ernsthaften Stauproblemen führen würde. Darüber hinaus sollte darauf hingewiesen werden, daß die FAG für die Zuteilung der verschiedenen Positionen zuständig ist und daher im Fall, daß Stauprobleme zunehmen, Maßnahmen ergreifen kann, um das Problem zu vermindern. In diesem Zusammenhang sollte noch einmal daran erinnert werden, daß nur die in Artikel 9 der Richtlinie genannten Zwänge als Grundlage für eine Freistellung dienen können. Die Unmöglichkeit der Marktöffnung muß aus einer Tatsache resultieren, die unabhängig vom Willen der Partei ist, die dieses Verlangen vorbringt.

Die Auslegung eines Terminals stellt jedoch für sich gesehen keinen Grund für die Aufrechterhaltung eines Monopols dar. Indem in der Richtlinie zum einen die Möglichkeit des Mitgliedstaats zur Erteilung einer Freistellung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) auf einen Zeitraum von höchstens zwei Jahren mit einmaliger Verlängerungsmöglichkeit beschränkt und zum anderen vorgeschrieben wird, daß die Nutzer ungeachtet ihres Standorts am Flughafen ein tatsächliches Wahlrecht haben müssen, erlaubt es die Richtlinie einem Mitgliedstaat nicht, den Nutzern aufgrund von Schwierigkeiten, für die für die Laufzeit der Freistellung keine Abhilfe vorgesehen ist, ein solches Recht zu entziehen. Jede Freistellung muß durch Maßnahmen ergänzt werden, die auf eine Überwindung der Schwierigkeiten abzielen, mit denen die Erteilung der Freistellung begründet wird.

In der vorgelegten Freistellung wurde keine Änderung vorgestellt, die die Auslegung des Terminals 1 betrifft und auf die Überwindung der Schwierigkeiten abzielt. Daher kann die vorgetragene Sachlage als solche nicht als Begründung dafür dienen, das Monopol über das in Artikel 1 der Richtlinie für die Marktöffnung für Flughäfen der Kategorie Frankfurts festgelegte Datum (1. Januar 1999) hinaus zu verlängern.

## 2.4. Laufende Arbeiten

Die Freistellung stützt sich auf die Tatsache, daß zur Zeit Bauarbeiten im Bereich des Flugsteigs A von Terminal 1 durchgeführt werden, um neue Flugzeugpositionen zu schaffen und weniger auf abgesetzte Positionen im Westteil des Vorfelds, zurückgreifen zu müssen. Darüber hinaus werden im ganzen Terminal 1 Arbeiten durchgeführt, die aufgrund der Anpassung an die Vorschriften des Schengener Abkommens erforderlich sind. In diesem besonderen Fall handelt es sich um die Verdoppelung der Ebenen im Terminal 1, da das Terminal 2 diesen Vorschriften bereits entspricht. Diese Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2000 abgeschlossen sein. Durch die Erweiterung dürften die Zahl der Flugsteigpositionen erhöht und bestimmte Vorfeldpositionen näher an das Terminal rücken, wodurch sich sowohl die Ein- und Aussteigezeiten als auch der Fahrzeugverkehr in diesem Bereich verbessern werden.

Diese Arbeiten werden die bereits durch große Schwierigkeiten im Bodenverkehr verursachten Probleme im nördlichen Teil des Flugsteiges A und den beiden Sackgassen am Terminal 1, d. h. bis zur Position C15 von Flugsteig C nach dem von den deutschen Behörden vorgelegten Bestandsplan 1994 vom 16. Mai 1994, noch verschärfen und werden die ständige Anwesenheit von zwei gleichzeitig tätigen Abfertigern am Terminal 1 nicht zulassen. Die Beschränkung auf einen einzigen Anbieter muß daher aus dem gleichen Grund nicht nur den Betrieb auf dem Vorfeld zwischen den Flugsteigen, sondern auch Operationen umfassen, die den Transport von Fluggästen, Gepäck und Besatzungen sowie Fracht und Post zwischen dem Standort der Flugzeuge in Außenpositionen und dem Terminal 1 betreffen. Die Unmöglichkeit einer Markttöffnung wegen der Arbeiten zum einen und die außergewöhnlichen und zeitlich begrenzten Auswirkungen dieser Arbeiten zum anderen können eine Freistellung begründen.

## 2.5. Auswirkungen auf die Kapazität

Deutschland führt an, daß die Öffnung des Markts der Abfertigungsleistungen die Umwandlung von Vorfeldpositionen in Abstellflächen für Abfertigungsgerät nötig machen und auf diese Weise zu einer Verringerung der Gesamtkapazität des Flughafens führen würde.

Dieses Argument steht in direktem Zusammenhang mit dem bereits angeführten Argument des Platzmangels, da es auf der Behauptung beruht, daß nur durch eine Umwandlung von Flugzeugpositionen ausreichend Platz für den Eintritt eines zweiten Unternehmens geschaffen werden kann. Wie bereits gezeigt wurde, konnte das Vorliegen solcher beschränkenden Faktoren bisher noch nicht belegt werden.

Nachdem noch einmal angeführt wurde, daß sich die Flughafenfläche in den letzten vierzig Jahren nur um den Faktor 2,4 vergrößert hat, während die Fluggastzahl im gleichen Zeitraum um den Faktor 130 stieg, stützt sich die Entscheidung auf eine Kapazitätsnachfrage, die wesentlich größer als das jetzige Angebot ist.

Die Kapazitätsbeschränkungen sind durch die Auslegung der Einrichtungen, insbesondere deren Auslegung in Längsrichtung, bedingt, wodurch fast zwei Drittel der Positionen vom Terminal abgesetzt sind. Andererseits ist wegen des zu geringen Abstands der beiden Parallelbahnen kein unabhängiger Start- und Landebahnbetrieb

möglich, so daß zu einem Zeitpunkt immer nur eine Start- und Landebahn benutzt werden kann, was zeitraubend ist und Kapazität kostet. Diese Sachzwänge bewirken auch eine erhöhte Nutzung der Abfertigungsfahrzeuge.

Laut den Unterlagen, die die deutschen Behörden zur Untermauerung ihrer Entscheidung vorgelegt haben, fehlen bereits 11 Flugzeugpositionen, und wegen des Kapazitätsmangels müssen nicht nur alle Positionen komplett genutzt werden, sondern es müssen auch alle freiwerdenden Flächen zur Schaffung neuer Positionen herangezogen werden, so daß keine Abstellflächen für Abfertigungsfahrzeuge bereitgestellt werden können.

Nach den vorgelegten Unterlagen kann der Entwicklungsplan des Flughafens Frankfurt betreffend die Steigerung der Flugbewegungen nur umgesetzt werden, wenn mehr Flugzeugpositionen geschaffen werden, so daß die Zulassung eines zusätzlichen Abfertigers wegen der dabei belegten Flächen die zu erwartende Kapazität beeinträchtigt.

Die von Deutschland dargelegten Kapazitätsengpässe und die Auswirkungen einer Markttöffnung stellen keine Rechtfertigung für einen vollständigen Erhalt des Monopols dar.

Erstens kann bei keinem Flughafen die Fläche entsprechend der Steigerung des Verkehrsvolumens ausgedehnt werden. Die Kapazität hängt daher jeweils von den Erweiterungsentscheidungen ab. Außerdem stehen die meisten großen europäischen Flughäfen einer Nachfrage gegenüber, die die verfügbare Kapazität überschreitet, so daß der Flughafen Frankfurt keine Ausnahme darstellt. Daß der gegenwärtige Betrieb des Flughafens hinsichtlich der Dienstleistungsqualität vollkommen ordnungsgemäß abläuft, zeigt, daß die Kapazitätsprobleme bei 38,8 Mio. Fluggästen 1996 (gegenüber 300 000 im Jahr 1950) bislang bewältigt werden konnten. Die vorgelegten Zahlen belegen von sich aus nicht unmittelbar, daß ein unüberwindliches Kapazitätsproblem vorliegt. Die geplante Schließung von sieben Positionen beeinträchtigt die gegenwärtige Gesamtkapazität des Flughafens nicht. Diese Schließung hätte in jedem Fall in Betracht gezogen werden müssen, um die Errichtung neuer Anlagen zu ermöglichen. Die mit den Bauarbeiten verbundene Schaffung von neuen Positionen übersteigt den dargelegten Verlust von sieben Positionen, und bei der Gesamtzahl der Positionen — 156 einschließlich der durch die Erweiterung des Flugsteigs A und der Verbindung zwischen den beiden Terminals (Flugsteig C) geschaffenen Positionen — ergibt ein Vergleich mit anderen Flughäfen, daß es möglich sein wird, die erwartete Nachfrage von 80 Flugbewegungen in der Stunde im Jahr 2000 zu bedienen, wie dies der Flughafen vorsieht. Die Anzahl der Positionen ist daher in Frankfurt nicht der kritische kapazitätsbestimmende Faktor.

Die Argumentation der deutschen Behörden beruht auf den Auswirkungen des Eintritts eines zweiten Abfertigers auf die gemäß der Planung erwartete Kapazitätserhöhung. Die deutschen Behörden geben eindeutig an, daß der Flughafen in den kommenden Jahren vorrangig das Ziel verfolgt, seine Kapazität wesentlich zu erhöhen. Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Menge des zu einem bestimmten Zeitpunkt eingesetzten Geräts und Personals vor allem von der Zahl der abzufertigenden Flugzeuge abhängt und nicht im Zusammenhang mit der Zahl der

Abfertigungsunternehmen steht. Zum anderen handelt es sich bei dem Plan zur Kapazitätserhöhung um eine Entscheidung des Flughafens, um die Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften teilweise bedienen zu können.

Wenngleich die Entscheidung zur Erhöhung der Kapazität nicht ausschließlich auf das alleinige wirtschaftliche Interesse des Flughafens beschränkt sein mag, sondern von weitreichender wirtschaftlicher Bedeutung ist, steht es außer Zweifel, daß die Richtlinie von den Flughäfen anzuwenden ist und daß eine Freistellung nur erteilt werden kann, wenn eine Marktöffnung nicht möglich ist. Gegebenenfalls wäre eine solche Freistellung nur wegen ihrer zeitlichen Begrenzung gerechtfertigt. Andernfalls erhielte der Flughafen das Recht, selbst und solange er dies für nötig hält, Ziele zu bestimmen, die nach seiner Auffassung Vorrang vor der Anwendung von Rechtsvorschriften hätten. Das Argument der deutschen Behörden könnte ferner von jedem Flughafen, wenngleich mit unterschiedlicher Dringlichkeit, angeführt werden, weil der zusätzliche Platz für Abfertigungsdienste in jedem Fall von dem für andere Zwecke zur Verfügung stehenden Platz abgezogen werden muß. Das durch die Richtlinie angesprochene Problem ist ein anderes: Zu beantworten ist die Frage, ob die Platz- oder Kapazitätsprobleme im Sinne von Artikel 9 Absatz 4 „bestehen“ und damit die Marktöffnung nicht gestatten, nicht aber, ob die Erwartungen oder Entscheidungen zur Kapazitätserhöhung die Öffnung des Marktes unmöglich machen. Die deutschen Behörden haben den Beweis dafür, daß diese Öffnung unmöglich ist, nicht erbracht.

Wie bereits oben ausgeführt wurde, dürfte es mit den insgesamt vorgesehenen Positionen, d. h. 156, möglich sein, den sich aus einer Erhöhung der Start- und Landebahnpkapazität ergebenden Bedarf abzudecken.

Deutschland begründet die Freistellungsentscheidung mit den Auswirkungen der Öffnung auf den Betrieb der Gepäcksortieranlage sowie auf die Qualität der in Frankfurt erbrachten Dienstleistungen, insbesondere der Mindestumsteigezeit. Gemäß Artikel 9 der Richtlinie ist die Erteilung der Freistellung nur aufgrund von Platz- und Kapazitätsproblemen zulässig; die Kommission kann dieses Argument daher nicht zulassen.

### 3. *Der Maßnahmenplan*

Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie muß jede Freistellungsentscheidung einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen den angeführten Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

Deutschland begründet seine Freistellungsentscheidung mit einem Platz- und Engpaßproblem am Flughafen. Das Platzproblem wurde nicht belegt und der Engpaß ist nach Auffassung der Kommission auf den Terminal 1 begrenzt. Die Entscheidung beinhaltet jedoch keinen Plan zur vollständigen Lösung dieses Engpaßproblems.

Die Freistellung wird ferner damit begründet, daß die Engpaßprobleme im Bereich des Terminals 1 verschärft würden.

Es wurden Bauarbeiten am Flughafen vorgenommen, mit denen das Terminal 1 insbesondere an die Vorschriften des Schengener Abkommens angepaßt werden und der Flugsteig A (alpha) von Terminal 1 erweitert werden soll. Diese Erweiterung wird die Einrichtung von 12 neuen Flugsteigpositionen und auch die Annäherung bestimmter vom Terminal abgesetzter Positionen ermöglichen. Mit Beendigung der Arbeiten am Flugsteig A, d. h. Ende 2000, können die auf diese Weise freiwerdenden Flächen der Vorfeldpositionen als Abstellflächen für Abfertigungsgerät genutzt werden.

Während der Dauer der Arbeiten sind die Verkehrsprobleme, die nicht nur durch die Anpassung an die Schengen-Vorschriften, sondern auch durch die Erweiterung des Flugsteigs A hervorgerufen werden, zu umfangreich, als daß mehrere Abfertiger im Bereich des Terminals 1 und insbesondere in den beiden Sackgassen zwischen den Flugsteigen tätig sein könnten. Nach Abschluß der Arbeiten werden bestimmte Schwierigkeiten bestehenbleiben, doch der von den deutschen Behörden vorgelegte Plan sieht die Zusage des Flughafens vor, in diesem Bereich den Markt zu öffnen und zwischen Start- und Landebahn und Terminal 1 Abstellflächen für Abfertigungsgerät freizumachen, die einer Fläche von 7 Positionen entsprechen. Die Zusage bezieht sich auch auf die Durchführung des Verfahrens zur Auswahl der Abfertiger ab Anfang des Jahres 2000.

Die Zusage der FAG, zu diesem Zeitpunkt mindestens und in jedem Fall die freigewordenen Positionen als Abstellflächen für Abfertigungsgerät bereitzustellen, um die Öffnung des Markts zu ermöglichen, kann als Maßnahme im Sinne von Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie angesehen werden, mit der den Schwierigkeiten abgeholfen werden soll.

### 4. *Einhaltung der in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Kriterien*

Die Einhaltung der in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Kriterien bezüglich der Erreichung des Ziels der Richtlinie, der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme in bezug auf die vorliegenden Schwierigkeiten wird in der Entscheidung Deutschlands nicht ausdrücklich vorgebracht, und es wird kein dementsprechender Beweis vorgelegt.

Im Gegensatz zu den Schlußfolgerungen der Studie der Universität Cranfield — die dem Flughafen Frankfurt mitgeteilt wurden und den deutschen Behörden bekannt waren —, wo auf unterschiedliche Ansätze aufgrund der Auslegung der jeweiligen Terminals Bezug genommen wird, wird in der Freistellungsentscheidung nicht zwischen den Terminals unterschieden und nicht begründet, warum die Marktöffnung in keinem der

beiden Terminals möglich ist. Aufgrund Überlegungen zu den am Terminal 2 verfügbaren Flächen und zur Lage im Bereich der Flugsteige A und B des Terminals 1, die größtenteils von Luftverkehrsgesellschaften desselben Konzerns genutzt werden, ist die Kommission der Auffassung, daß die Freistellung umfangreicher ist als nötig und den in Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2 Ziffer iii) genannten Grundsatz verletzt.

#### IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Aus den obengenannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, daß die von Deutschland vorgelegten Argumente, Studien und Pläne nicht hinreichend darlegen, daß Zwänge in einem Ausmaß bestehen, das den Umfang der beantragten Freistellung rechtfertigt.

Die Kommission ist nach Anhörung der deutschen Behörden und nach deren Konsultation zum Entscheidungsentwurf der Auffassung, daß die von den deutschen Behörden getroffene und am 15. Oktober 1997 mitgeteilte Entscheidung gemäß Artikel 9 Absatz 5 der Richtlinie wie folgt geändert werden muß, um genehmigt werden zu können.

In bezug auf Terminal 1:

Die Freistellung von den Bestimmungen der Richtlinie hinsichtlich der Drittabfertigung und der Selbstabfertigung wird angesichts der Verschärfung der Engpaßsituation während der Bauarbeiten in bezug auf den Ostteil dieses Terminals (Ostteil von Flugsteig B, von Position B2 bis Position B42 sowie Flugsteig C, von Position C2 bis Position C15 nach dem von Deutschland übermittelten Bestandsplan 1994) sowie für Abfertigungen, die den Transport von Fluggästen, Gepäck und Besatzungen sowie Fracht und Post zwischen den auf Außenpositionen geparkten Flugzeugen und dem Terminal 1 einschließen, genehmigt. Aus den zuvor aufgeführten Gründen ist hingegen für die anderen Teile des Terminals die Freistellung von den Bestimmungen der Richtlinie hinsichtlich der Drittabfertigung nicht anzuwenden und hat die Freistellung von den Bestimmungen hinsichtlich der Selbstabfertigung dieses Recht auf einen einzigen Flughafenbenutzer zu beschränken.

In bezug auf Terminal 2:

Die gewährte Freistellung bezüglich der Drittabfertigung am Terminal 2 ist zurückzuziehen. Damit gewährleistet ist, daß jede Luftverkehrsgesellschaft zwischen mindestens zwei Dienstleistern wählen kann, muß der Markt für einen zweiten Dienstleister neben der FAG geöffnet werden. Da jedoch der an diesem Terminal verfügbare Platz die Anwesenheit von mehr als drei Abfertigern (Drittabfertiger und Selbstabfertiger) nicht zuläßt, hat dies zur Folge, daß, abweichend von den Bestimmungen der

Richtlinie, das Recht zur Selbstabfertigung auf einen einzigen Nutzer beschränkt werden muß —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die der Flughafen Frankfurt/Main AG gewährten und der Kommission am 10. April und 20. Oktober 1997 notifizierten Freistellungsentscheidungen werden unter der Bedingung genehmigt, daß Deutschland sie wie folgt ändert:

- a) Bezüglich des Terminals 1 dürfen die Freistellungen nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und d) der Richtlinie 96/67/EG nur für den östlichen Teil des Flugsteiges B, von Position B2 bis Position B42, und den Flugsteig C bis Position C15 sowie für den Transport von Passagieren, Gepäck, Besatzung, Fracht und Post zwischen den Flugzeugen und dem Terminal erteilt werden. Bezüglich des Flugsteigs A und des westlichen Teils des Flugsteigs B, von Position B10 bis Position B23, darf eine Freistellung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie nicht erteilt werden und ist die Freistellung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie so zu erteilen, daß ein Flughafenbenutzer das Recht auf Selbstabfertigung erhält;
- b) bezüglich des Terminals 2 darf eine Freistellung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie nicht erteilt werden und ist die Freistellung nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie so zu erteilen, daß ein Flughafenbenutzer das Recht auf Selbstabfertigung erhält.

#### *Artikel 2*

Deutschland notifiziert die gemäß Artikel 1 geänderten Freistellungsentscheidungen der Kommission vor deren Inkrafttreten.

#### *Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 14. Januar 1998

*Für die Kommission*

Neil KINNOCK

*Mitglied der Kommission*

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14. Januar 1998

### über die Anwendung von Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates auf den Flughafen Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 71)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(98/388/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen der Gemeinschaft<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 5,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

#### I. GELTUNGSBEREICH DER VON DEUTSCHLAND MITGETEILTEN FREISTELLUNG

##### A. Die Mitteilung der deutschen Behörden

- (1) Mit dem am 17. Oktober 1997 bei der Kommission eingegangenen Schreiben, das auszugsweise im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurde<sup>(2)</sup>, hat Deutschland gemäß Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG (nachstehend „die Richtlinie“ genannt) mitgeteilt, daß es dem Flughafen Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) (der Flughafen Düsseldorf) folgende Freistellung zu erteilen gedenkt:

— Die Selbstabfertigung bei den Dienstleistungen, die unter den Nummern 5.1, 5.2, 5.4 (ausgenommen die Beförderung der Besatzung), 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von Eingangs-, Ausgangs- und Transitfracht zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug wird untersagt. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 für einen Zeitraum von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2000 gewährt.

— Die Zahl der Selbstabfertiger wird bei den Dienstleistungen, die unter den Nummern 6.1, 6.2 und 6.3 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, auf zwei beschränkt. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe

c) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 für einen Zeitraum von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2000 gewährt.

— Der Flughafen Düsseldorf hat das Monopol für die Fremdbabfertigung bei den Dienstleistungen, die unter den Nummern 5.1, 5.2, 5.4 (ausgenommen die Beförderung der Besatzung), 5.5 und 5.6 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, sowie bei der Handhabung von Eingangs-, Ausgangs- und Transitfracht zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Flugzeug. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1999 für einen Zeitraum von zwei Jahren bis zum 31. Dezember 2000 gewährt.

— Die Zahl der Fremdbabfertiger wird bei den Dienstleistungen, die unter den Nummern 6.1, 6.2 und 6.3 des Anhangs der Richtlinie aufgeführt sind, auf zwei beschränkt. Diese Freistellung wird gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) der Richtlinie ab dem 1. Januar 1998 für einen Zeitraum von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2000 gewährt.

##### B. Grundlage der Ausnahmeregelung

- (2) Die allgemeinen Bestimmungen für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste sind in den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie enthalten. Sie legen eindeutig den Grundsatz der größtmöglichen Öffnung für die meisten Bodenabfertigungsdienste fest. Was jedoch die besondere Situation und Aufgabe eines Flughafens angeht, insbesondere Sicherheits-, aber auch Platz- und Kapazitätsprobleme, die in bestimmten Bereichen der meisten Flughäfen auftreten können, schreibt die Richtlinie keine uneingeschränkte Freiheit vor, sondern verlangt eine Mindestöffnung bei Selbst- und Fremdbabfertigung für vier Kategorien von Dienstleistungen im Vorfeldbereich, d.h. einem besonders sensiblen Bereich des Flughafens. Dabei handelt es sich um die Vorfelddienste, Gepäckabfertigung, Betankungsdienste und bestimmte Fracht- und Postabfertigungsdienste.

<sup>(1)</sup> ABl. L 272 vom 25. 10. 1996, S. 36.

<sup>(2)</sup> ABl. C 335 vom 6. 11. 1997, S. 6.

- (3) In der Richtlinie wurde auch berücksichtigt, daß in bestimmten Fällen akute Platz- und Kapazitätsprobleme eine Öffnung des Marktes in dem vorgesehenen Umfang verhindern können. In solchen Fällen sind befristete Freistellungen möglich, damit der Flughafen die jeweiligen Schwierigkeiten ausräumen kann. Die Freistellungen können jedoch nur in Ausnahmefällen gewährt werden, und sollen nicht dazu dienen, den Flughäfen generell eine weitere Anpassungsfrist zusätzlich zu der in Artikel 1 der Richtlinie bereits vorgesehenen zu verschaffen.
- (4) Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Auf dieser Grundlage hat Deutschland die in Randnummer 1 genannte Freistellung gewährt, und zwar gemäß § 3 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen und zur Änderung weiterer luftrechtlicher Vorschriften, mit der die Richtlinie 96/67/EG in das deutsche Recht umgesetzt wird.

#### C. Derzeitige Situation am Flughafen Düsseldorf

- (5) Zum Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung waren folgende im Anhang der Richtlinie aufgeführten Dienstleistungen für den Wettbewerb offen: Fluggastabfertigung (Nummer 2), Flugbetriebs- und Besatzungsdienste (Nummer 9), Transportdienste am Boden (Nummer 10), Bordverpflegungsdienste (Nummer 11), Stationswartungsdienste (Nummer 8), Betankungsdienste (Nummer 7) sowie einige Abläufe bei der Frachtabfertigung (Nummer 4.1).
- (6) Nach den Bestimmungen der deutschen Umsetzungsverordnung (siehe Randnummer 4) werden folgende Dienstleistungen ab dem 1. Januar 1998 für die Selbstabfertigung und ab dem 1. Januar 1999 für die Fremdbabfertigung offen stehen: die administrative Abfertigung am Boden (Nummer 1), die Postabfertigung (Nummer 4.2) und die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister (Nummer 5.3).
- (7) Die von Deutschland gewährte Freistellung gestattet eine gewisse Öffnung bei den Reinigungsdiensten und beim Flugzeugservice (Nummer 6), allerdings beschränkt auf zwei Dienstleister und zwei Selbstabfertiger.

Der Flughafen Düsseldorf untersagte jedoch zum Zeitpunkt der Freistellungsentscheidung bei den Vorfelddiensten mit Ausnahme des Ein- und Ausladens der Nahrungsmittel und Getränke (Nummern 5.1, 5.2, 5.4, 5.5 und 5.6), die für den Wettbewerb offen sind, die Selbstabfertigung, wird diese mit Hilfe der Freistellung auch weiterhin untersagen und behält sich die Möglichkeit vor, diese Dienstleistungen allein zu erbringen.

## II. DIE VON DEUTSCHLAND GELTEND GEMACHTEN SACHZWÄNGE

### A. Einleitung

- (8) Deutschland begründet die Freistellungsentscheidung vor allem mit:
- einer bereits vollständigen Nutzung der am Flughafen vorhandenen Flächen;
  - den zahlreichen Platz- und Kapazitätsproblemen des Flughafens nach dem Brand des Fluggastterminals vom 11. April 1996;
  - der Steigerung des Platzbedarfs, die eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zur Folge hätte.
- (9) Die Freistellungsentscheidung basiert auf folgenden vom Flughafen Düsseldorf vorgelegten Argumenten und Studien:
- Gründe für eine Freistellung gemäß Artikel 9 der Richtlinie 96/67/EG des Rates über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft — Flughafen Düsseldorf, September 1997;
  - Studie von Netherlands Airport Consultants B.V. (NACO): „Consequences of liberalizing ground handling to permit several service providers“, 3. Juli 1997;
  - Entwicklungsplan, der mit dem Antrag auf Freistellung vorgelegt wurde — Düsseldorf, September 1997.

### B. Strukturelle Platzprobleme des Flughafens

- (10) Nach Angaben Deutschlands hat der Flughafen Düsseldorf ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen je Hektar als andere deutsche Flughäfen. Die Anzahl der gewerblichen Flugbewegungen wurde 1994 in den sechs am stärksten belasteten Monaten des Jahres auf 91 000 begrenzt. Seit Dezember 1997 ist die Anzahl der Flugbewegungen auf 105 000 Bewegungen lärmkontingentiert. In der zweiten und dritten Stufe der Lärmkontingentierung wird sich die Anzahl der Bewegungen voraussichtlich auf 110 000 bzw. 120 000 erhöhen. Bei einer Ausdehnung von 613 Hektar registriert der Flughafen fast 300 Flugbewegungen mit 24 700 Fluggästen je Hektar, während vergleichbar große Flughäfen wie Hamburg oder Berlin-Tegel lediglich 14 500 bzw. 17 500 Fluggäste je Hektar erreichen.
- (11) Ferner machen die deutschen Behörden Kapazitätsprobleme geltend. Die Anzahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Düsseldorf wurde eingeschränkt, und die frühere Obergrenze von 91 000 gewerblichen Flugbewegungen in den sechs am stärksten belasteten Monaten des Jahres wurde bereits ab 1995 nahezu erreicht. Seither ist der Flughafen völlig ausgelastet. Die Aufrechterhaltung dieses Niveaus auch nach dem Brand von 1996 verschärft die schwierige Situation noch zusätzlich. Nach dem Unglück hatte der Flughafen sehr bald

wieder die Nutzungsintensität von 1995 erreicht. Das System der Lärmquoten, das eine Steigerung der Zahl der Flugbewegungen pro Halbjahr von 105 000 auf 120 000 ermöglichen soll, wird seit Dezember 1997 angewandt. Diese Steigerung, die von Start- und Landebahnen problemlos zu bewältigen ist, wird dazu beitragen, der starken Nachfrage der Fluggesellschaften besser zu entsprechen.

### C. Die Brandfolgen

- (12) Nach Angaben Deutschlands hat sich die Lage auf dem Flughafen durch den Brand vom 11. April 1996 wesentlich verschärft. Durch das Feuer wurde das Zentralgebäude zerstört und die drei Flugsteige A, B, und C funktionsunfähig. Flugsteig C mit dem dazugehörigen Teil des Zentralgebäudes konnte am 1. November 1996 wieder in Betrieb genommen werden. Die Arbeiten in den anderen Bereichen sind aufgenommen und werden planmäßig fortgeführt.

Während der Renovierung und Umstrukturierung

- können mehrere eigentlich über Fluggastbrücken zugängliche Positionen nur noch als Buspositionen verwendet werden. Außerdem kommen alle Fluggäste an Flugsteig C an, der als einziger mit einer Gepäckausgabeanlage ausgestattet ist. Daraus ergibt sich ein erheblicher Zusatzbedarf an Fahrzeugen für die Beförderung der Fluggäste sowie an Fluggasttreppen und folglich Abstellplätzen für diese Fahrzeuge und Ausrüstungen;
- mußten provisorische Gebäude errichtet werden. Der Bau provisorischer Büros sowie zweier Module im Osten und im Westen (Module D und F) war erforderlich, um den Boarding-Betrieb vorübergehend zu gewährleisten. Diese Module sind jedoch zu Spitzenzeiten bis an ihre Grenze ausgelastet und verringern außerdem das Platzangebot für andere Zwecke;
- mußten drei Positionen (50, 51 und 60) geschlossen werden, um den Wiederaufbau von Flugsteig B und die Zwischenlagerung von Material zu ermöglichen;
- erschwert die Zwischenlagerung von Baumaterial die Lage noch zusätzlich;
- macht das höhere Verkehrsaufkommen auf dem Gelände den Verkehr entlang der Abfertigungshalle sehr schwierig, insbesondere wegen des Bauzauns um Flugsteig B, der die Flughafenverwaltung während der Bauarbeiten zu Umleitungen zwingt und eine wichtige Passage unbenutzbar macht. Die Platzverluste in diesem Zusammenhang können nach Angaben des Flughafens auf fast 7 500 m<sup>2</sup> geschätzt werden.

- (13) Wegen des Umfangs der Arbeiten können die Einrichtungen nach Angaben des Flughafens wahrscheinlich nur sehr allmählich wieder in Betrieb genommen werden.

Flugsteig C wird seit November 1996 wieder benutzt. Er ist besonders wichtig, da er die Gepäckbänder für die Ankunft der Fluggäste beherbergt. Um die Kapazität zu erhöhen, wurde die Halle im Süden erweitert, so daß drei weitere Bänder installiert werden konnten. Dieser Anbau ging jedoch auf Kosten des Vorfeldes und insbesondere einiger Flächen für das Abstellen von Material.

Flugsteig A soll Mitte 1998 wieder eröffnet werden. Dank einer leichten Verlängerung wird er dann Platz für vier weitere Positionen bieten. Bis dahin müssen die Fluggäste, die an Positionen dieses Flugsteiges ankommen, zur Gepäckausgabe zum Flugsteig C gebracht werden.

Flugsteig B wird bis zum Jahr 2001 völlig geschlossen bleiben. Umfangreiche Umbauten sind erforderlich, insbesondere eine Vergrößerung über die gesamte Länge, um eine Trennung der Fluggäste nach „Schengen“-Ländern und „anderen“ zu ermöglichen und Platz für Büros und weitere Säle zu schaffen.

Durch zwei Module (D und E) im Osten und im Westen kann die Nachfrage provisorisch bewältigt werden. Nach Angaben des Flughafens bieten diese Module jedoch wenig Abstellfläche und verursachen lange Transportzeiten am Boden.

Nach dem globalen Umbauplan werden die Anlagen erst im Jahr 2002 wieder voll betriebsfähig sein. Der erforderliche Platz für die Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste müßte dem Plan zufolge jedoch ab Anfang 2001 zur Verfügung stehen.

### D. Die Auswirkungen der Markttöffnung

- (14) Nach der NACO-Studie herrscht zur Zeit infolge des Brandes ein Platzdefizit von über 10 000 m<sup>2</sup>. In der Analyse weist NACO einen direkten Zusammenhang zwischen der Zulassung neuer Dienstleister oder Selbstabfertiger und dem Platzbedarf nach. Die Argumentation von NACO stützt sich auf die Tatsache, daß die Anzahl der Fahrzeuge und Ausrüstungen vom Bedarf jedes Betreibers abhängt und daß der Platzbedarf für die Unterbringung dieser Ausrüstungen proportional zur Anzahl der Betreiber steigt.
- (15) Das derzeitige Platzdefizit wird durch angemietete Hallen und die Nutzung bestimmter Bereitstellungsflächen für die Unterbringung von Material ausgeglichen. Eine solche Kompensation ist mit einem zweiten Abfertiger nicht mehr möglich, da die Nutzung der Positionen sehr kurzfristig wech-

selt und damit die Abfertiger, die die jeweiligen Fluggesellschaften bedienen. Eine Nutzung dieser Bereiche zum Abstellen ist daher unmöglich.

- (16) Die Marktöffnung würde nach Angaben des Flughafens zur Schließung weiterer Positionen und zu Kapazitätsverlusten führen, obwohl der Flughafen in dieser Hinsicht schon jetzt vor Problemen steht.
- (17) Der NACO-Studie zufolge würde sich das derzeitige Platzdefizit bei einem Abfertiger mit 15 % Marktanteil von 25,4 % auf 30 % erhöhen, auf 38 %, wenn dieser Abfertiger 40 % des Marktes hält, und auf 37 %, wenn das wichtigste Transportunternehmen als Selbstabfertiger auftritt.

### E. Äußerungen der Betroffenen

- (18) Nachdem die Kommission die Mitteilung Deutschlands gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie in Auszügen veröffentlicht hatte, meldeten mehrere Fluggesellschaften und Verbände von Fluggesellschaften Zweifel an der Berechtigung einer solchen Freistellung an. Ihre Ausführungen stützen sich jedoch lediglich auf die Behauptungen, daß ausreichend Platz für neue Betreiber vorhanden ist, und daß der Betreiber den Markt nicht so rasch wie möglich öffnen will. Die meisten dieser Fluggesellschaften räumen durchaus ein, daß durch den Brand auf dem Flughafen eine Ausnahmesituation entstanden ist, einige verweisen jedoch darauf, daß der Flughafen nach dem Unglück seine große Anpassungsfähigkeit bewiesen hat und sich durch eine weitere Anstrengung auch auf die Marktöffnung einstellen könnte.

## III. BEWERTUNG DER FREISTELLUNG ANHAND DER BESTIMMUNGEN DER RICHTLINIE 96/67/EG

### A. Hintergrund

- (19) Freistellungen sind nur aufgrund besonderer Platz- oder Kapazitätsprobleme möglich. Diese müssen so schwerwiegend sein, daß eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich ist. Außerdem wird in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Freistellung die Ziele der Richtlinie nicht in unangemessener Weise beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder über das erforderliche Maß hinausgehen darf. Nach mehreren Urteilen des Gerichtshofes, insbesondere Urteil vom 20. April 1978 in den verbundenen Rechtssachen 80/77 und 81/77, (Commissionnaires réunis/

Receveur des Douanes)<sup>(1)</sup> und Urteil vom 25. Juni 1992 in der Rechtssache C-116/91 (British Gas)<sup>(2)</sup>, kann eine Freistellung nicht so ausgelegt werden, daß ihre Wirkung über das hinausgeht, was zum Schutz der Interessen, deren Wahrung sie dient, erforderlich ist. Die Kommission muß also bei der Bewertung der Freistellung strenge Maßstäbe anlegen. Bei Dienstleistungen, die ganz für den Wettbewerb offen stehen, kann der betreffende Mitgliedstaat daher gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a) und c) die Zahl der Dienstleister oder der Selbstabfertiger auf höchstens zwei beschränken. Auf dieser Grundlage soll durch die Freistellung die Zahl der Dienstleister und zugelassenen Nutzer für die Reinigungsdienste und den Flugzeugservice auf zwei begrenzt werden.

- (20) Der Mitgliedstaat kann jedoch die in Artikel 6 Absatz 2 aufgeführten Dienstleistungen auch gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) einem einzigen Dienstleister vorbehalten und/oder gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d) die Selbstabfertigung für die in Artikel 7 Absatz 2 aufgeführten Dienste untersagen oder auf einen einzigen Nutzer beschränken. Auf der Grundlage dieser Bestimmungen untersagt die Freistellung die Selbstabfertigung und behält einen Teil der Vorfelddienste dem Flughafen Düsseldorf vor.
- (21) Nach Artikel 9 Absatz 2 muß jedoch eine Freistellung
- den oder die Dienste, für die eine Freistellung gewährt wird, und die für diese Entscheidung maßgeblichen Platz- oder Kapazitätsprobleme nennen;
  - einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen diese Probleme ausgeräumt werden sollen;
  - sie darf ferner weder die Ziele der Richtlinie in unangemessener Weise beeinträchtigen noch zu Wettbewerbsverzerrungen führen noch über das erforderliche Maß hinausgehen.
- (22) Gemäß Artikel 9 Absatz 6 ist die Geltungsdauer der nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a), c) und d) gewährten Freistellungen auf drei Jahre, mit der Möglichkeit einer Verlängerung, zu befristen; die nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) gewährten Freistellungen sind auf zwei Jahre zu befristen.
- (23) Die Kommission prüft nach dem Verfahren gemäß Artikel 9 Absätze 3, 4 und 5 die vom Mitgliedstaat gewährte Freistellung und kann diese genehmigen, ablehnen oder verlangen, daß der Mitgliedstaat den Umfang der Freistellung ändert oder auf die Teile des Flughafens beschränkt, wo die geltend gemachten Schwierigkeiten tatsächlich festgestellt wurden.
- (24) Die Kommission muß daher feststellen, ob eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich ist, und hat dabei die drei folgenden Punkte zu prüfen:

<sup>(1)</sup> Slg. 1978, S. 927.

<sup>(2)</sup> Slg. 1992, S. I-4071.

- Vorhandensein der von Deutschland angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme;
- Problemlösungsplan, der sowohl im Hinblick auf die Maßnahmen des Flughafens als auch auf ihren Zeitplan akzeptabel sein muß. Die Kommission ist der Auffassung, daß sich Flughäfen oder Mitgliedstaaten in diesem Punkt besonders engagieren müssen, da Freistellungen den Marktzugang beschränken. Bei der Freistellung für den Flughafen Düsseldorf ist das der Fall für den Teil, der die Aufrechterhaltung eines vollständigen Monopols für bestimmte Vorfelddienste gestattet und bei denen die Nutzer des Flughafens weder eine Wahl zwischen mehreren Dienstleistern noch die Option der Selbstabfertigung haben;
- Übereinstimmung mit den Kriterien gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie.

Die Kommission hat gemäß Artikel 9 Absatz 4 die angeführten Platz- und Kapazitätsprobleme eingehend untersucht und hat die Angemessenheit der in diesem Zusammenhang getroffenen Entscheidung sowie die Maßnahmen zur Beseitigung dieser Probleme ausführlich geprüft. Sie hat dabei die technische Unterstützung des Unternehmens Alan Stratford and Associates in Anspruch genommen.

## B. Die Platz- und Kapazitätsprobleme

### a) Die strukturellen Platzprobleme des Flughafens

- (25) Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß bei mehreren Abfertigern mehr Ausrüstungen erforderlich sind als unter Monopolbedingungen und daß diese Ausrüstungen mehr Platz beanspruchen.

Während der Platzbedarf unter Monopolbedingungen an das Verkehrsaufkommen zu Spitzenlastzeiten des Flughafens gekoppelt ist, müssen bei mehreren Abfertigern die Spitzenlastzeiten jedes einzelnen Abfertigers berücksichtigt werden, die sich nicht immer mit denen des Flughafens decken. Eine Wettbewerbssituation bewirkt also einen Mehrbedarf an Ausrüstung und folglich an Platz für deren Abstellung. Sie könnte unter bestimmten Voraussetzungen auch Verkehrsprobleme in diesen Abstellbereichen hervorrufen.

Wenn der Flughafen Düsseldorf und die NACO-Studie sich jedoch darauf berufen, daß sich dieser Platzbedarf proportional zum Ausrüstungsbedarf verhält, bedeutet das eine Verkennung der Tatsache, daß es immer Tageszeiten gibt, zu denen die Spitzenlastzeiten der verschiedenen Betreiber mit der Spitzenlastzeit des Flughafens zusammenfallen, vor allem auf einem überlasteten Flughafen, und daß der Platzbedarf zu diesen Zeiten wegen des Einsatzes der Ausrüstungen geringer ist. In

ruhigeren Phasen und vor allem nachts, wenn die Ausrüstungen weniger im Einsatz sind, können die freien Positionen des Flughafens im Prinzip vorübergehend zum Abstellen der Ausrüstung genutzt werden. Es trifft jedoch zu, daß vor allem in Düsseldorf viele Flugzeuge über Nacht geparkt werden und damit die gesamte Abstellfläche beanspruchen. Andererseits muß berücksichtigt werden, daß der bisherige Monopolabfertiger durch die Einführung des Wettbewerbs Marktanteile verlieren und folglich einen geringeren Ausrüstungs- und Platzbedarf haben wird.

- (26) Der Flughafen Düsseldorf vergleicht seine Lage mit der auf den wichtigen deutschen Flughäfen. Natürlich hat dieser Flughafen für seine Größe eine relativ hohe Zahl von Flugbewegungen und Fluggästen. Ein Vergleich auf der Grundlage des gesamten Flughafenareals und nicht der Nutzfläche, von der die geschützten Wälder ausgenommen sind, ist jedoch nicht überzeugend. Außerdem hat eine ordnungspolitische Begrenzung der Flugbewegungen keine direkten Auswirkungen auf das Platzangebot für die Bodenabfertigung.
- (27) Ferner beziehen sich alle Angaben zu den Platzproblemen auf die Zeit nach dem Brand. Es wurde daher kein unabhängig von den Brandfolgen bestehender struktureller Platzmangel geltend gemacht.

Die Bewertung muß sich daher ausschließlich auf die derzeitige Lage beschränken, d. h. auf die vorübergehenden Probleme infolge des Brandes.

### b) Die Brandfolgen

- (28) Der Brand hat den Flughafen gezwungen, zwei neue Module für den Abflugbetrieb zu bauen und die Funktionsweise der Infrastruktur und der Beförderung der Fluggäste am Boden wesentlich zu verändern. Die meisten Positionen, die bisher über Fluggastbrücken zugänglich waren, können nur noch als Buspositionen benutzt werden, zu denen die Fluggäste gebracht und von denen sie abgeholt werden müssen. Der bestehende Fuhrpark von 35 Bussen mußte um 16 Fahrzeuge erweitert werden, ferner war die Anschaffung von 12 neuen Fluggasttreppen für den Vorfeldbereich als auch zusätzliche Ausrüstung für den Transport von Gepäck erforderlich. Diese spürbare Fuhrparkerweiterung und der gleichzeitige Parkplatzmangel erschweren den Verkehr im Vorfeldbereich. Außerdem muß die Ankunft aller Fluggäste über Flugsteig C abgewickelt werden, an dem sich zur Zeit die einzige Gepäckausgabe befindet. Der Abflugbetrieb wird über die beiden provisorischen Module Ost und West abgewickelt. In Spitzenlastzeiten sind diese Module überfüllt und ihre Beschaffenheit, einschließlich der Boarding-Ausgänge, kompli-

zieren den Busverkehr. Der durch die zahlreichen Buspositionen und die Nutzung von Flugsteig C für die Ankunft aller Fluggäste des Flughafens bereits sehr dichte Verkehr im Vorfeldbereich wird während des Wiederaufbaus von Flugsteig B noch problematischer sein. In dieser Phase, d. h. zwischen 1998 und 2001, muß aufgrund der notwendigen Absperrung dieses Flugsteigs auch die unterirdische Passage geschlossen werden, so daß alle Fahrzeuge das Gebäude vollständig umfahren müssen. In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß sich allein an diesem Flugsteig etwa ein Drittel der Fluggastbrücken befindet und daß vor dem Brand etwa die Hälfte aller Fluggäste hier abgefertigt werden konnte.

In dem genannten Zeitraum wird ein Teil der Abstellfläche um Flugsteig B von Baumaterial belegt, so daß der Platz in diesem Bereich knapper werden wird, an dem zur Zeit eine Vielzahl von Containern abgestellt sind.

Das nächtliche Abstellen zahlreicher Flugzeuge auf entfernten Positionen gegenüber der Frachtabfertigung und die Notwendigkeit der Benutzung des Enteisungsbereichs während der Winterperiode machen das Abstellen von Material in diesen Bereichen schwierig.

- (29) Die Kommission konnte jedoch feststellen, daß einige provisorische Bauten bei den Flugsteigen C und A, insbesondere für die Mitarbeiter in weniger überfüllten Bereichen des Flughafens möglich gewesen wären, wodurch sich im Bereich um den Flugsteig ein Platzgewinn ergeben hätte.

Ferner könnte der Verkehr durch weniger Fahrzeuge auf dem Vorfeld verbessert werden. Außerdem wäre es möglich, einen Teil der Parkplätze für die Angestellten des Flughafens im Bereich von Modul D im Osten in Abstellplätze für Ausrüstungen mit einem Zugang zum Vorfeld umzuwandeln. Dadurch würden allerdings die Probleme mit dem Abstellen bestimmter Fahrzeuge nur zum Teil gelöst und es würde sich nichts an der Überfüllung in der Nähe der Flugzeuge und der Ausgänge der Module D und E beim Abflug und der Halle C bei der Ankunft ändern.

- (30) Die Kommission räumt daher ein, daß die Folgen des Brandes vom April 1996 das Abstellen und den Verkehr im Vorfeldbereich erschwert haben. Die Absperrung von Flugsteig B ab Anfang 1998 wird die Probleme im zentralen Bereich des Flughafens während des Umbaus und der Vergrößerung noch vergrößern. Allerdings ist anzumerken, daß mit dem Fortschritt der Arbeiten, insbesondere nach Fertigstellung des Rohbaus, wenn nur noch die Ausbauarbeiten im Inneren durchgeführt werden müssen (d. h. etwa gegen Ende 1999) wieder ein nicht unerheblicher Platz um Flugsteig B freige-

macht und für das Abstellen von Abfertigungsausrüstungen genutzt werden kann.

Daher muß geprüft werden, ob diese Bedingungen eine Öffnung des Marktes in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang unmöglich machen.

### c) Die Marktöffnung

- (31) Der Flughafen verweist auf die voraussichtliche Steigerung des Luftverkehrs in Düsseldorf. Wenn wirklich mit einer so starken Verkehrszunahme gerechnet werden muß, so ist das auf den Willen und die Fähigkeit des Flughafens zurückzuführen, der Nachfrage zu entsprechen. Es muß jedoch daran erinnert werden, daß Düsseldorf zum einen ordnungspolitische Quoten für die Anzahl der Flüge auferlegt wurden — selbst wenn demnächst eine Lockerung der Rechtsvorschriften erfolgen sollte —, und daß zum anderen eine politische Strategieentscheidung — wie eine Kapazitätserhöhung — der Anwendung nationaler oder gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften nicht übergeordnet werden kann. Diese legislative Absicht zeigt sich insbesondere in der Befristung der Freistellung sowie in der Bestimmung, daß Monopolsituationen höchstens zweimal zwei Jahre andauern können. Die Kommission muß sich Klarheit darüber verschaffen, ob tatsächlich Platz- oder Kapazitätsprobleme oder aber Erwartungen bzw. Entscheidungen über die Kapazitätsentwicklung eine Öffnung des Marktes in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang verhindern.
- (32) Der derzeitige von NACO auf über 10 000 m<sup>2</sup> bezifferte Mangel an Abstellflächen für Ausrüstungen wird zur Zeit durch die Anmietung von Stellplätzen in den Hallen einiger Unternehmen sowie durch den infolge der Schließung von drei Positionen gewonnenen Platz kompensiert. Andererseits muß man einräumen, daß mit der Ankunft eines oder mehrerer neuer Betreiber nicht nur der Bedarf an Abstellplätzen für Ausrüstungen steigen, sondern Anfang 1998 und während des Wiederaufbaus von Flugsteig B auch ein Teil der Kompensationsmöglichkeiten wegfallen wird. Der Flugsteig wird völlig abgesperrt, und ein Teil der heute für Kompensationszwecke genutzten Flächen wird für die Vergrößerung des Flugsteigs sowie das dafür benötigte Material genutzt. Der Flughafen muß also gleichzeitig weniger Platz und eine stärkere Nachfrage verkraften.
- (33) Die Marktöffnung ist mit einem höheren Ausrüstungsbedarf verbunden, der unter Berücksichtigung der Spitzenlastzeiten des Flughafens (zu der alle Betreiber mehr oder weniger gleich intensive Aktivitäten entfalten) und der Spitzenlastzeiten jedes einzelnen Betreibers — soweit diese nicht den Spitzenlastzeiten des Flughafens entsprechen — zu bewerten ist. Die Kommission geht davon

aus, daß keine direkte Proportionalität zwischen einer höheren Zahl von Betreibern und dem Anstieg des Ausrüstungsbedarfs besteht. Andererseits hängt der Ausrüstungsbedarf zu einem bestimmten Zeitpunkt vor allem von der Anzahl der in diesem Moment abzufertigenden Flugzeuge ab. Man kann jedoch auf jeden Fall davon ausgehen, daß die Marktöffnung zu mehr Abfertigungsmaterial im Vorfeld führen wird.

- (34) Durch die von Deutschland gewährte Freistellung soll die Zahl der Betreiber im Vorfeldbereich begrenzt werden.

Sie betrifft zum einen Reinigungsdienste und Flugzeugservice, wo die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger auf zwei begrenzt werden soll. Eine Öffnung für zwei Selbstabfertiger und zwei Dienstleister wird jedoch durch die Entscheidung der deutschen Behörden gewährleistet, so daß die Nutzer über minimale Wahlmöglichkeiten verfügen, wenn diese auch während der Umbauarbeiten nicht erweitert werden können. Angesichts der räumlichen Enge auf dem Flughafen können diese Dienste in der Tat nicht völlig für den Wettbewerb geöffnet werden, ohne die bereits vorhandenen Probleme im Verkehr und beim Abstellen auf dem Vorfeld noch zu verschärfen.

Zum anderen untersagt die vorgesehene Freistellung die Beteiligung eines Selbstabfertigers oder Dienstleisters bei den Vorfelddiensten. Für die dadurch betroffenen Dienstleistungen wie Lotsen, Bewegen beim Abflug, Be- und Entladen sowie die Beförderung der Fluggäste und der Fracht auf dem Vorfeld sind zahlreiche und schwere Ausrüstungen erforderlich, die geeignete Manövrier- und Abstellbereiche benötigen.

- (35) Die für die Zulassung eines neuen Abfertigers entworfenen Szenarien sind stets mit Vorsicht zu behandeln. Die NACO-Studie enthält mehrere Hypothesen der Marktentwicklung. Nach Studien bei der Vorbereitung der Richtlinie sowie im Kontext anderer Freistellungen erscheint es übertrieben, daß der neue Abfertiger bereits in den ersten Jahren ca. 40 % der Marktanteile kontrollieren könnte. Ein hypothetischer Marktanteil von 15 % ist viel realistischer. Dieser Marktanteil entspräche unter der Voraussetzung, daß die Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr auf 90 000 beschränkt ist, durchschnittlich 37 Flugbewegungen, d. h. 18 Flügen pro Tag. Die Rentabilität hängt dabei jedoch vollständig vom bedienten Flugzeugtyp und den jeweiligen Zeitplänen ab. So wäre die Bedienung kleiner Flugzeuge bei dieser Anzahl wohl nicht rentabel. Sie wäre es ohne weiteres bei großen Flugzeugen, wobei dann aber auch der Materialaufwand größer ausfiele. Auch müßte der Dienstleister bei paralleler Abfertigung von zwei Flugzeugen gleichen Typs über eine doppelte Ausrüstung verfügen. Die Hypothesen

sind daher lediglich als Beispiele zu behandeln, es ist jedoch schwer, auf ihrer Grundlage den exakten Bedarf der einzelnen Dienstleister zu ermitteln.

Unter der Annahme einer Selbstabfertigung von LTU, einer in Düsseldorf ansässigen Gesellschaft, ergibt sich, da die Gesellschaft große Flugzeuge besitzt und die Flugpläne mehrere Flüge dieses Typs in kurzen Zeitabständen ausweisen, daß LTU seine Ausrüstung um ein Mehrfaches aufstocken müßte, um seiner Nachfrage zu entsprechen.

- (36) Generell kann man davon ausgehen, daß der Platzbedarf bei einem neuen Betreiber schon im günstigsten Fall um 3 500 m<sup>2</sup> steigen würde. Dies wäre nicht zu verkraften, da auf dem Flughafen bereits über 10 000 m<sup>2</sup> an Fläche fehlen und weitere Komplikationen durch die Schließung von Flugsteig B sowie die Notwendigkeit entstehen, alle Fluggäste bei der Ankunft und beim Abflug mit Bussen zu befördern.

### C. Der Umstrukturierungsplan

- (37) Nach Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie muß jede Freistellungsentscheidung einen Plan mit geeigneten Maßnahmen beinhalten, mit denen die geltend gemachten Schwierigkeiten ausgeräumt werden sollen.

Das Projekt „DUS 2000 Plus“ sieht den Wiederaufbau und die Entwicklung des Flughafens Düsseldorf in den kommenden Jahren vor. Dieses bereits begonnene Projekt soll es ermöglichen, dem Kapazitätsbedarf der Fluggesellschaften gerecht zu werden (soweit die neuen Rechtsvorschriften einen Kapazitätsausbau zulassen sollten) und gleichzeitig die Anforderungen der Richtlinie über die Marktöffnung zu erfüllen. Der in Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie vorgesehene Plan zur Beseitigung der Schwierigkeiten ist Teil des Projektes „DUS 2000 Plus“.

Die erste Phase des Projektes „DUS 2000 Plus“ betrifft unmittelbar die Möglichkeiten einer Erweiterung des Platzangebots für die Bodenabfertigung.

- (38) Am Ende des Wiederaufbaus von Flugsteig B sollen in diesem Bereich zusätzliche 2 000 m<sup>2</sup> für das Abstellen von Abfertigungsausrüstungen verfügbar sein, wodurch das Platzangebot von 5 700 auf 7 700 m<sup>2</sup> steigen würde. Die Arbeiten an diesem Flugsteig sollen dem Plan zufolge Ende 2000 abgeschlossen sein.

Der durch die vollständige Renovierung des Terminals verfügbar gewordene Platz wird es gestatten, provisorische Verwaltungsräume zu räumen, die sich heute gegenüber der alten Frachtabfertigung befinden, und damit 1 100 m<sup>2</sup> zu gewinnen, die für das Abstellen von Fahrzeugen und Ausrüstungen der Bodenabfertigung genutzt werden können.

(39) Der Entwicklungsplan sieht auch eine Vorfelderweiterung vor. Diese soll, Anfang 1999, zunächst am Ostende erfolgen, um als erstes einen Enteisungsbereich einzurichten. Einige Hundert Quadratmeter der neuen Fläche könnten für das Abstellen von Ausrüstungen verwendet werden. Außerhalb der Winterperiode stünden jedoch über 4 100 m<sup>2</sup> für das Abstellen von Ausrüstung zur Verfügung. In der zweiten Phase ist auch eine große Erweiterung im Westen geplant. Die gewonnene Fläche soll zur Hälfte neue Flugzeugpositionen aufnehmen, die andere Hälfte (14 000 bis 16 000 m<sup>2</sup>) sollen zur Lagerung von Material für die Bodenabfertigung dienen. Die Arbeiten in diesem Bereich sollen Ende 2000 abgeschlossen sein. Damit sieht der Plan für Anfang 2001 einen zusätzlichen Bereich von 21 000 bis 23 000 m<sup>2</sup> für das Abstellen von Material im Vorfeldbereich vor (Tabelle 2 des Entwicklungsplans).

#### D. Einhaltung der in Artikel 9 Absatz 2 definierten Kriterien

(40) Die deutschen Behörden verweisen nicht ausdrücklich darauf, daß sie mit ihrer Entscheidung den in Artikel 9 Absatz 2 definierten Kriterien folgen, insbesondere im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen gegenüber den Problemen. Diese Maßnahmen betreffen bestimmte Vorfelddienste wie das Bewegen beim Abflug, das Be- und Entladen des Flugzeugs sowie die Beförderung der Fluggäste und der Fracht auf dem Vorfeld, für die zahlreiche und schwere Ausrüstungen erforderlich sind, und zum anderen die Innen- und Außenreinigung der Flugzeuge und den Flugzeugservice, insbesondere die Beseitigung von Schnee und Eis, für deren Durchführung geeignete Strukturen benötigt werden. Bei der Innen- und Außenreinigung der Flugzeuge behält sich der Flughafen im übrigen kein Monopol vor, sondern beachtet die Grundsätze der Richtlinie und öffnet den Markt für eine Mindestanzahl von zwei Dienstleistern und zwei Selbstabfertigern. Angesichts der momentanen Bedingungen auf dem Vorfeld ist nach Auffassung der Kommission eine Öffnung des Marktes in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang nicht möglich, und die Entscheidung Deutschlands ist den Sachzwängen angemessen. Sie erscheint auch im Hinblick auf die betroffenen Dienstleistungen nicht restriktiver als nötig.

(41) Was jedoch die Dauer der Freistellung angeht, so ist die Kommission der Ansicht, daß aus den folgenden Gründen eine raschere Marktöffnung möglich ist.

Der globale Umstrukturierungsplan „DUS 2000 Plus“ räumt der Modernisierung des Flughafens und der Erweiterung seiner Kapazität Vorrang ein.

Zu dem Maßnahmenplan, der Teil des Umstrukturierungsplans ist, sind jedoch folgende Bemerkungen anzubringen:

— Auf das Ende der Arbeiten an Flugsteig A wird an keiner Stelle eingegangen. Der Flugsteig soll Mitte 1998 wieder in Betrieb genommen werden, wie aus den Unterlagen über die geltend gemachten Sachzwänge hervorgeht. Dann wären die Abflughallen, Ausgänge und Fluggastbrücken (für 7 bis 8 Flugzeugpositionen) wieder verfügbar, in erster Linie für die Deutsche Lufthansa und die angeschlossenen Gesellschaften. Damit dürfte sich die Zahl der Fluggasttreppen und der Busse für den Bodentransport der Fluggäste erheblich verringern. Gleichzeitig müßten dadurch weniger Fluggäste in den provisorischen Abflugmodulen abgefertigt werden. Folglich würden auch der Bedarf an Abstellflächen und die Überfüllung in diesem Bereich abnehmen. Die Arbeiten an diesem Flugsteig, der in seiner jetzigen Größe ein Drittel der direkt über Fluggastbrücken zugänglichen Positionen beherbergte, werden auch die Einrichtung von 4 weiteren Positionen mit den entsprechenden Flächen für Abfertigungsdienste erlauben.

— In dem Plan wird hinsichtlich der Dauer der Freistellung nicht berücksichtigt, daß direkt nach Fertigstellung des Rohbaus von Flugsteig B ein Teil der von Baumaterial beanspruchten Fläche mit dem Fortschreiten der Arbeiten allmählich freigemacht werden kann, so daß sich mindestens 7 500 m<sup>2</sup> für das Abstellen von Abfertigungsausrüstungen nutzen lassen. Auch die Passage unter Flugsteig B könnte zu diesem Zeitpunkt wieder für den Verkehr geöffnet werden. Dadurch könnte der Zeitpunkt für die Öffnung des Marktes auf das Ende der Außenarbeiten (Fertigstellung des Rohbaus) vorgezogen werden, d. h. auf Anfang des Jahres 2000.

— Wenn auch die Anpassung an die neuen Bestimmungen der Richtlinie nicht vergessen wird, im Zuge derer erhebliche Flächen für neue Dienstleister entstehen dürften, so ist die Kommission dennoch der Meinung, daß die Schaffung dieser Flächen im Zeitplan für die Durchführung der Arbeiten mehr Vorrang erhalten könnte, um den notwendigen Platz für das Abstellen neuer Ausrüstungen für die Bodenabfertigung rascher verfügbar zu machen.

Die Kombination dieser beiden Fakten (Wiedereröffnung von Flugsteig A und Ende der Rohbauarbeiten an Flugsteig B sowie die Möglichkeiten einer besseren Organisation im Vorfeldbereich veranlassen die Kommission zu der Feststellung, daß die Maßnahme Deutschlands langfristiger angelegt ist als erforderlich und damit dem Grundsatz von Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2 Ziffer iii) zuwiderläuft.

#### IV. SCHLUSSFOLGERUNG

(42) Am Flughafen Düsseldorf herrschen keine strukturellen Platz- und Kapazitätsprobleme, die eine Öffnung des Marktes für Bodenabfertigungsdienste

verhindern. Der Brand vom April 1996 hat jedoch den Flughafenbetrieb empfindlich gestört, und die Folgen für den materiellen und organisatorischen Bedarf einerseits und das Platzangebot andererseits lassen zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die in der Freistellungsentscheidung Deutschlands genannten Dienstleistungskategorien keinen weiteren Abfertiger zu. Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie hat sich der Flughafen Düsseldorf verpflichtet, in seinem Plan für Maßnahmen zur Überwindung der momentanen Probleme Anfang des Jahres 2001 eine Fläche von über 21 000 m<sup>2</sup> verfügbar zu machen, um eine Marktöffnung in dem von der Richtlinie vorgesehenen Umfang zu ermöglichen. Deutschland berücksichtigt jedoch in seinem Zeitplan nicht, daß ein Teil des nach dem Brand benötigten provisorischen Materials, insbesondere Transportfahrzeuge für den Vorfeldbereich und Fluggasttreppen, im Zuge des Fortgangs der Umstrukturierungsarbeiten schrittweise reduziert werden kann, insbesondere mit Wiedereröffnung des vergrößerten Flugsteigs A ab Mitte 1998, die sich auch positiv auf das Platzangebot und den Verkehrsfluß auf dem Flughafen auswirken wird.

Deutschland weist ebenfalls nicht nach, daß es unmöglich ist, einen Teil der Flächen um Flugsteig B frei zu machen, sobald die Rohbauten abgeschlossen sind, und daß die Arbeitsgestaltung keine raschere Schaffung der vorgesehenen Flächen für das Abstellen von Flugzeugen und Abfertigungs-ausrüstungen auf dem Vorfeld gestattet.

- (43) Die Geltungsdauer der Freistellung sollte daher zunächst auf die Zeit bis zur Fertigstellung des Rohbaus von Flugsteig B begrenzt werden, d. h. bis zum 1. Januar 2000 —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die dem Flughafen Düsseldorf (Flughafen Düsseldorf GmbH) erteilten und der Kommission am 17. Oktober 1997 notifizierten Freistellungsentscheidungen nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben b) und d) der Richtlinie 96/67/EG werden unter der Bedingung genehmigt, daß Deutschland sie auf den 31. Dezember 1999 befristet.

*Artikel 2*

Deutschland hat die gemäß Artikel 1 geänderten Freistellungsentscheidungen der Kommission vor deren Inkrafttreten zu notifizieren.

*Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 14. Januar 1998

*Für die Kommission*

Neil KINNOCK

*Mitglied der Kommission*

**BERICHTIGUNGEN****Berichtigung des Internen Abkommens zwischen den im Rat vereinigten Vertretern der Mitgliedstaaten über die Finanzierung und Verwaltung der Hilfen der Gemeinschaft im Rahmen des zweiten Finanzprotokolls des Vierten AKP-EG-Abkommens**

*(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 156 vom 29. Mai 1998)*

Auf Seite 1 der Umschlagseite wird die Angabe „98/363/EG“ vor dem Titel des Internen Abkommens eingefügt.

Auf Seite 108 wird die Angabe „98/363/EG“ nach dem Titel des Internen Abkommens eingefügt.

---