

Amtsblatt der Europäischen Union

L 246



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

62. Jahrgang

26. September 2019

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2019/1582 der Kommission vom 25. September 2019 zur Änderung der Anhänge II und III der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Höchstgehalte an Rückständen von Imazalil in oder auf bestimmten Erzeugnissen** ⁽¹⁾ 1
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2019/1583 der Kommission vom 25. September 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit in Bezug auf Cybersicherheitsmaßnahmen** ⁽¹⁾ 15
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2019/1584 der Kommission vom 25. September 2019 zur Einleitung einer Untersuchung betreffend eine mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1343/2013 des Rates eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten) mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur zollamtlichen Erfassung dieser Einfuhren** 19

BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1585 der Kommission vom 24. September 2019 über die Festlegung von Verkehrsaufteilungsregeln gemäß Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Flughäfen Amsterdam Schiphol und Amsterdam Lelystad** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019)6816) ⁽¹⁾ 24

Berichtigungen

- ★ **Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2018/1922 der Kommission vom 10. Oktober 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 428/2009 des Rates über eine Gemeinschaftsregelung für die Kontrolle der Ausfuhr, der Verbringung, der Vermittlung und der Durchfuhr von Gütern mit doppeltem Verwendungszweck** (ABl. L 319 vom 14.12.2018) 38

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

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

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

- ★ **Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/227 der Kommission vom 28. November 2018 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1062/2014 betreffend bestimmte Kombinationen von Wirkstoff und Produktart, für welche die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs als bewertende zuständige Behörde benannt wurde** (ABl. L 37 vom 8.2.2019) 39

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2019/1582 DER KOMMISSION

vom 25. September 2019

zur Änderung der Anhänge II und III der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Höchstgehalte an Rückständen von Imazalil in oder auf bestimmten Erzeugnissen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Februar 2005 über Höchstgehalte an Pestizidrückständen in oder auf Lebens- und Futtermitteln pflanzlichen und tierischen Ursprungs und zur Änderung der Richtlinie 91/414/EWG des Rates⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 49 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Für Imazalil wurden in Anhang II und in Anhang III Teil B der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 Rückstandshöchstgehalte (im Folgenden „RHG“) festgelegt.
- (2) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (im Folgenden die „Behörde“) legte gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 eine mit Gründen versehene Stellungnahme zu den geltenden RHG für Imazalil vor⁽²⁾. Sie empfahl, die RHG in Bezug auf Kartoffeln, Tomaten, Gerstenkörner, Haferkörner, Roggenkörner und Weizenkörner zu senken. Für bestimmte andere Erzeugnisse empfahl die Behörde eine Anhebung der geltenden RHG.
- (3) Die Behörde zog den Schluss, dass bezüglich bestimmter RHG nicht alle Informationen vorliegen und dass eine weitere Prüfung durch Risikomanager erforderlich ist. Unter dem Gesichtspunkt des Risikomanagements ist es angezeigt, die RHG in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 in Bezug auf Zitrusfrüchte, Erdbeeren, Brombeeren, Himbeeren, Zucchini, Melonen und Muskel, Fettgewebe, Leber und Nieren von Schweinen, Rindern und Einhufern sowie Milch von Rindern und Pferden auf ihren bisherigen Wert oder den von der Behörde ermittelten Wert festzusetzen, da für diese Erzeugnisse nur begrenzte Informationen vorlagen und die Behörde RHG abgeleitet hat, die im Hinblick auf den Verbraucherschutz unbedenklich sind. Diese RHG werden überprüft; die Überprüfung erfolgt unter Berücksichtigung der Angaben, die innerhalb von zwei Jahren nach Veröffentlichung der vorliegenden Verordnung zur Verfügung stehen. Unter dem Gesichtspunkt des Risikomanagements ist es angezeigt, die RHG in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 in Bezug auf Kernobst, Persimonen, Bananen und Paprika auf die spezifische Bestimmungsgrenze oder auf den Standardwert gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 festzusetzen, da für diese Erzeugnisse keine Daten vorlagen, von denen die Behörde RHG ableiten könnte, die im Hinblick auf den Verbraucherschutz unbedenklich sind.
- (4) Die Behörde wies darauf hin, dass die abgeleiteten RHG für Imazalil in Bezug auf Grapefruits, Orangen, Äpfel, Birnen, Bananen, Kartoffeln und Rinderleber sowie der Codex-Rückstandshöchstgehalt (CXL), der dem EU-RHG für Mispeln zugrunde liegt, im Hinblick auf den Verbraucherschutz bedenklich sein könnten. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Informationen für Grapefruits, Orangen und Kartoffeln leitete sie alternative RHG für Grapefruits, Orangen, Kartoffeln und Rinderleber ab, die keinen Anlass zu solchen Bedenken geben. In Bezug auf Äpfel, Birnen, Mispeln und Bananen gab die Behörde an, dass die Risikomanager erwägen können, die RHG auf die spezifische Bestimmungsgrenze oder auf den Standardwert gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 festzusetzen.

⁽¹⁾ ABl. L 70 vom 16.3.2005, S. 1.

⁽²⁾ Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit; Review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005. EFSA Journal 2017;15(9):4977.

- (5) Die Behörde schlug überarbeitete Rückstandsdefinitionen vor. Es ist daher angezeigt, die Rückstandsdefinitionen entsprechend zu ändern.
- (6) Unabhängig von der Überprüfung der RHG gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 wurde ein Antrag nach Artikel 6 der genannten Verordnung auf Änderung der geltenden RHG für Imazalil in Bezug auf Zitrusfrüchte, Äpfel, Birnen, Bananen und Kartoffeln sowie Erzeugnisse tierischen Ursprungs gestellt.
- (7) Dieser Antrag wurde gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 von dem betreffenden Mitgliedstaat bewertet, und der Bewertungsbericht wurde an die Kommission weitergeleitet.
- (8) Die Behörde hat den Antrag und den Bewertungsbericht im Einklang mit Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 geprüft, insbesondere im Hinblick auf die Risiken für die Verbraucher und gegebenenfalls für Tiere, und eine mit Gründen versehene Stellungnahme ⁽³⁾ zu den vorgeschlagenen RHG abgegeben. Sie hat diese Stellungnahme den Antragstellern, der Kommission und den Mitgliedstaaten übermittelt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.
- (9) Die Behörde zog in ihrer mit Gründen versehenen Stellungnahme nach Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 den Schluss, dass die RHG für die beabsichtigten Verwendungen erst geändert werden können, wenn die Risikobewertung für die Pflanzenmetaboliten R014821, FK-772 und FK-284 in Bezug auf die Genotoxizität und die Toxizität allgemein abgeschlossen wurde. Sie schloss ferner, dass bestimmte Informationen, deren Fehlen bei der Überprüfung der RHG gemäß Artikel 12 Absatz 1 der genannten Verordnung festgestellt worden war, mit dem Antrag nach Artikel 6 der genannten Verordnung vorgelegt wurden.
- (10) Infolge der Annahme der mit Gründen versehenen Stellungnahme gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 nach Annahme der mit Gründen versehenen Stellungnahme gemäß Artikel 12 Absatz 1 der genannten Verordnung und da die hinsichtlich der Toxizität der Imazalil-Metaboliten R014821, FK-772 und FK-284 geäußerten Bedenken horizontaler Natur sind, hat die Kommission die Behörde ersucht, ihre mit Gründen versehene Stellungnahme zu den geltenden RHG für Imazalil gemäß Artikel 43 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 zu aktualisieren.
- (11) Die Behörde hat eine mit Gründen versehene Stellungnahme ⁽⁴⁾ vorgelegt, in der die Überprüfung der geltenden RHG für Imazalil auf der Grundlage der neuen toxikologischen Informationen aktualisiert wurde.
- (12) In der genannten mit Gründen versehenen Stellungnahme hat die Behörde die gleichen RHG abgeleitet wie in ihrer mit Gründen versehenen Stellungnahme nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005, außer in Bezug auf Zitrusfrüchte, Melonen und Waren tierischen Ursprungs. Sie schlug keine RHG für die genannten Waren vor, weil sie die Bewertung der toxikologischen Eigenschaften des Metaboliten R014821 nicht abschließen konnte.
- (13) Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 705/2011 der Kommission ⁽⁵⁾ wurde die Genehmigung für Imazalil gemäß Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ erneuert. Bei der Risikobewertung vor Annahme der genannten Verordnung hatte die Behörde Unsicherheiten bezüglich der toxikologischen Eigenschaften des Metaboliten R014821 festgestellt ⁽⁷⁾, aber auf der Stufe des Risikomanagements wurden die Bedingungen der Genehmigung diesbezüglich nicht eingeschränkt. Die mit dem Antrag gemäß Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 vorgelegten zusätzlichen Informationen zu den toxikologischen Eigenschaften des Metaboliten R014821 konnten diese Unsicherheiten nicht vollständig ausräumen, verstärkten aber auch nicht die Bedenken. Unter dem Gesichtspunkt des Risikomanagements ist es folgerichtig und angezeigt, in Bezug auf diese Erzeugnisse, für die die Behörde in ihrer mit Gründen versehenen Stellungnahme nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 RHG abgeleitet hat, die im Hinblick auf den Verbraucherschutz unbedenklich sind, die RHG in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 auf ihren bisherigen Wert oder auf den von der Behörde ermittelten Wert festzusetzen.
- (14) Die Behörde hat in ihren mit Gründen versehenen Stellungnahmen den geltenden CXL Rechnung getragen. Bei der Festsetzung der RHG wurden CXL berücksichtigt, die für die Verbraucher sicher sind.
- (15) Für Erzeugnisse, bei denen die Anwendung des betreffenden Pflanzenschutzmittels nicht zugelassen ist und für die keine Einfuhrtoleranzen oder CXL gelten, sollten die RHG auf die spezifische Bestimmungsgrenze oder auf den Standardwert gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 festgesetzt werden.

⁽³⁾ Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit; Modification of the existing maximum residue levels for imazalil in various commodities. EFSA Journal 2018;16(6):5329.

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

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 705/2011 der Kommission vom 20. Juli 2011 zur Genehmigung des Wirkstoffs Imazalil gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Änderung des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 540/2011 (ABl. L 190 vom 21.7.2011, S. 43).

⁽⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Aufhebung der Richtlinien 79/117/EWG und 91/414/EWG des Rates (ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 1).

⁽⁷⁾ Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit; Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance imazalil. EFSA Journal 2010, 8(3):1526.

- (16) Die Kommission hat die EU-Referenzlaboratorien für Pestizidrückstände zur Frage konsultiert, ob bestimmte Bestimmungsgrenzen angepasst werden müssen. Die Laboratorien kamen zu dem Schluss, dass aufgrund technischer Entwicklungen für bestimmte Waren spezifische Bestimmungsgrenzen festzulegen sind.
- (17) Die mit Gründen versehenen Stellungnahmen der Behörde und die Prüfung der relevanten Faktoren haben ergeben, dass die betreffenden Änderungen der RHG die Anforderungen von Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 erfüllen.
- (18) Die Handelspartner der Union wurden über die Welthandelsorganisation zu den neuen RHG konsultiert, und ihre Anmerkungen wurden berücksichtigt.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 396/2005 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (20) Die vorliegende Verordnung sollte eine Übergangsregelung für Erzeugnisse enthalten, die vor der Änderung der RHG hergestellt wurden und für die den verfügbaren Informationen zufolge ein hohes Verbraucherschutzniveau gewährleistet ist, damit diese normal vermarktet, verarbeitet und verbraucht werden können.
- (21) Vor dem Geltungsbeginn der geänderten RHG sollte eine angemessene Frist eingeräumt werden, damit sich die Mitgliedstaaten, Drittländer und Lebensmittelunternehmer auf die daraus entstehenden neuen Anforderungen vorbereiten können.
- (22) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge II und III der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 396/2005 in der vor der Änderung durch die vorliegende Verordnung geltenden Fassung gilt weiterhin für Erzeugnisse, die vor dem 16. April 2020 in der Union hergestellt oder in die Union eingeführt wurden, außer für Grapefruits, Orangen, Äpfel, Birnen, Mispeln, Bananen, Kartoffeln und Rinderleber.

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem 16. April 2020.

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

Brüssel, den 25. September 2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Die Anhänge II und III der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang II erhält die Spalte für Imazalil folgende Fassung:

„Rückstände von Schädlingsbekämpfungsmitteln und Rückstandshöchstgehalte (mg/kg)

Code- Nummer	Gruppen und Beispiele von Einzelerzeugnissen, für die die Rückstandshöchstgehalte gelten ^(a)	Imazalil (jedes Verhältnis der Isomerbestandteile) (R)
(1)	(2)	(3)
0100000	FRÜCHTE, FRISCH ODER GEFROREN; SCHALENFRÜCHTE	
0110000	Zitrusfrüchte	
0110010	Grapefruits	4 (+)
0110020	Orangen	4 (+)
0110030	Zitronen	5 (+)
0110040	Limetten	5 (+)
0110050	Mandarinen	5 (+)
0110990	Sonstige (2)	0,01 (*)
0120000	Schalenfrüchte	0,01 (*)
0120010	Mandeln	
0120020	Paranüsse	
0120030	Kaschunüsse	
0120040	Esskastanien	
0120050	Kokosnüsse	
0120060	Haselnüsse	
0120070	Macadamia-Nüsse	
0120080	Pekannüsse	
0120090	Pinienkerne	
0120100	Pistazien	
0120110	Walnüsse	
0120990	Sonstige (2)	
0130000	Kernobst	0,01 (*)
0130010	Äpfel	
0130020	Birnen	
0130030	Quitten	
0130040	Mispeln	
0130050	Japanische Wollmispeln	
0130990	Sonstige (2)	
0140000	Steinobst	0,01 (*)
0140010	Aprikosen	
0140020	Kirschen (süß)	
0140030	Pfirsiche	

(1)	(2)	(3)
0140040	Pflaumen	
0140990	Sonstige (2)	
0150000	Beeren und Kleinobst	
0151000	a) <i>Trauben</i>	0,01 (*)
0151010	Tafeltrauben	
0151020	Keltertrauben	
0152000	b) <i>Erdbeeren</i>	2
0153000	c) <i>Strauchbeerenobst</i>	
0153010	Brombeeren	2
0153020	Kratzbeeren	0,01 (*)
0153030	Himbeeren (rot und gelb)	2
0153990	Sonstige (2)	0,01 (*)
0154000	d) <i>Anderes Kleinobst und Beeren</i>	0,01 (*)
0154010	Heidelbeeren	
0154020	Cranbeeren/Großfrüchtige Moosbeeren	
0154030	Johannisbeeren (schwarz, rot und weiß)	
0154040	Stachelbeeren (grün, rot und gelb)	
0154050	Hagebutten	
0154060	Maulbeeren (schwarz und weiß)	
0154070	Azarole/Mittelmeermispel	
0154080	Holunderbeeren	
0154990	Sonstige (2)	
0160000	Sonstige Früchte mit	0,01 (*)
0161000	a) <i>genießbarer Schale</i>	
0161010	Datteln	
0161020	Feigen	
0161030	Tafeloliven	
0161040	Kumquats	
0161050	Karambolen	
0161060	Kakis/Japanische Persimonen	
0161070	Jambolans	
0161990	Sonstige (2)	
0162000	b) <i>nicht genießbarer Schale, klein</i>	
0162010	Kiwis (grün, rot, gelb)	
0162020	Lychees (Litschis)	
0162030	Passionsfrüchte/Maracujas	
0162040	Stachelfeigen/Kaktusfeigen	
0162050	Sternäpfel	
0162060	Amerikanische Persimonen/Virginia-Kakis	
0162990	Sonstige (2)	
0163000	c) <i>nicht genießbarer Schale, groß</i>	
0163010	Avocadofrüchte	
0163020	Bananen	

(1)	(2)	(3)
0163030	Mangos	
0163040	Papayas	
0163050	Granatäpfel	
0163060	Cherimoyas	
0163070	Guaven	
0163080	Ananas	
0163090	Brotfrüchte	
0163100	Durianfrüchte	
0163110	Saure Annonen/Guanabanas	
0163990	Sonstige (2)	
0200000	GEMÜSE, FRISCH ODER GEFROREN	
0210000	Wurzel- und Knollengemüse	0,01 (*)
0211000	a) <i>Kartoffeln</i>	
0212000	b) <i>Tropisches Wurzel- und Knollengemüse</i>	
0212010	Kassawas/Kassaven/Manioks	
0212020	Süßkartoffeln	
0212030	Yamswurzeln	
0212040	Pfeilwurz	
0212990	Sonstige (2)	
0213000	c) <i>Sonstiges Wurzel- und Knollengemüse außer Zuckerrüben</i>	
0213010	Rote Rüben	
0213020	Karotten	
0213030	Knollensellerie	
0213040	Meerrettiche/Kren	
0213050	Erdartischocken	
0213060	Pastinaken	
0213070	Petersilienwurzeln	
0213080	Rettiche	
0213090	Haferwurz/Purpur-Bocksbart	
0213100	Kohlrüben	
0213110	Weißer Rüben	
0213990	Sonstige (2)	
0220000	Zwiebelgemüse	0,01 (*)
0220010	Knoblauch	
0220020	Zwiebeln	
0220030	Schalotten	
0220040	Frühlingszwiebeln/grüne Zwiebeln und Winterzwiebeln	
0220990	Sonstige (2)	
0230000	Fruchtgemüse	
0231000	a) <i>Solanaceae und Malvaceae</i>	
0231010	Tomaten	0,3
0231020	Paprikas	0,01 (*)
0231030	Auberginen/Eierfrüchte	0,01 (*)
0231040	Okras/Griechische Hörnchen	0,01 (*)
0231990	Sonstige (2)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)
0232000	b) Kürbisgewächse mit genießbarer Schale	
0232010	Schlangengurken	0,5
0232020	Gewürzgurken	0,5
0232030	Zucchini	0,1 (+)
0232990	Sonstige (2)	0,01 (*)
0233000	c) Kürbisgewächse mit ungenießbarer Schale	
0233010	Melonen	2 (+)
0233020	Kürbisse	0,01 (*)
0233030	Wassermelonen	0,01 (*)
0233990	Sonstige (2)	0,01 (*)
0234000	d) Zuckermais	0,01 (*)
0239000	e) Sonstiges Fruchtgemüse	0,01 (*)
0240000	Kohlgemüse (außer Kohlwurzeln und Baby-Leaf-Salaten aus Kohlgemüse)	0,01 (*)
0241000	a) Blumenkohle	
0241010	Broccoli	
0241020	Blumenkohle	
0241990	Sonstige (2)	
0242000	b) Kopfkohle	
0242010	Rosenkohle/Kohlsprossen	
0242020	Kopfkohle	
0242990	Sonstige (2)	
0243000	c) Blattkohle	
0243010	Chinakohle	
0243020	Grünkohle	
0243990	Sonstige (2)	
0244000	d) Kohlrabi	
0250000	Blattgemüse, Kräuter und essbare Blüten	
0251000	a) Kopfsalate und andere Salatarten	0,01 (*)
0251010	Feldsalate	
0251020	Grüne Salate	
0251030	Kraussalate/Breitblättrige Endivien	
0251040	Kressen und andere Sprossen und Keime	
0251050	Barbarakraut	
0251060	Salatrauken/Rucola	
0251070	Roter Senf	
0251080	Baby-Leaf-Salate (einschließlich der Brassica-Arten)	
0251990	Sonstige (2)	
0252000	b) Spinat und verwandte Arten (Blätter)	0,01 (*)
0252010	Spinat	
0252020	Portulak	

(1)	(2)	(3)
0252030	Mangold	
0252990	Sonstige (2)	
0253000	c) <i>Traubenblätter und ähnliche Arten</i>	0,01 (*)
0254000	d) <i>Brunnenkresse</i>	0,01 (*)
0255000	e) <i>Chicorée</i>	0,01 (*)
0256000	f) <i>Frische Kräuter und essbare Blüten</i>	0,02 (*)
0256010	Kerbel	
0256020	Schnittlauch	
0256030	Sellerieblätter	
0256040	Petersilie	
0256050	Salbei	
0256060	Rosmarin	
0256070	Thymian	
0256080	Basilikum und essbare Blüten	
0256090	Lorbeerblätter	
0256100	Estragon	
0256990	Sonstige (2)	
0260000	Hülsengemüse	0,01 (*)
0260010	Bohnen (mit Hülsen)	
0260020	Bohnen (ohne Hülsen)	
0260030	Erbsen (mit Hülsen)	
0260040	Erbsen (ohne Hülsen)	
0260050	Linsen	
0260990	Sonstige (2)	
0270000	Stängelgemüse	0,01 (*)
0270010	Spargel	
0270020	Kardonen	
0270030	Stangensellerie	
0270040	Fenchel	
0270050	Artischocken	
0270060	Porree	
0270070	Rhabarber	
0270080	Bambussprossen	
0270090	Palmherzen	
0270990	Sonstige (2)	
0280000	Pilze, Moose und Flechten	0,01 (*)
0280010	Kulturpilze	
0280020	Wilde Pilze	
0280990	Moose und Flechten	
0290000	Algen und Prokaryonten	0,01 (*)
0300000	HÜLSENFRÜCHTE	0,01 (*)
0300010	Bohnen	
0300020	Linsen	

(1)	(2)	(3)
0300030	Erbsen	
0300040	Lupinen	
0300990	Sonstige (2)	
0400000	ÖLSAATEN UND ÖLFRÜCHTE	0,01 (*)
0401000	Ölsaaten	
0401010	Leinsamen	
0401020	Erdnüsse	
0401030	Mohnsamen	
0401040	Sesamsamen	
0401050	Sonnenblumenkerne	
0401060	Rapssamen	
0401070	Sojabohnen	
0401080	Senfkörner	
0401090	Baumwollsamensamen	
0401100	Kürbiskerne	
0401110	Saflorsamen	
0401120	Borretschsamen	
0401130	Leindottersamen	
0401140	Hanfsamen	
0401150	Rizinusbohnen	
0401990	Sonstige (2)	
0402000	Ölfrüchte	
0402010	Oliven für die Gewinnung von Öl	
0402020	Ölpalmenkerne	
0402030	Ölpalmenfrüchte	
0402040	Kapok	
0402990	Sonstige (2)	
0500000	GETREIDE	0,01 (*)
0500010	Gerste	
0500020	Buchweizen und anderes Pseudogetreide	
0500030	Mais	
0500040	Hirse	
0500050	Hafer	
0500060	Reis	
0500070	Roggen	
0500080	Sorghum	
0500090	Weizen	
0500990	Sonstige (2)	
0600000	TEES, KAFFEE, KRÄUTERTEES, KAKAO UND JOHANNISBROT	0,05 (*)
0610000	Tees	
0620000	Kaffeebohnen	
0630000	Kräutertees aus	
0631000	a) <i>Blüten</i>	
0631010	Kamille	
0631020	Hibiskus	

(1)	(2)	(3)
0631030	Rose	
0631040	Jasmin	
0631050	Linde	
0631990	Sonstige (2)	
0632000	b) <i>Blättern und Kräutern</i>	
0632010	Erdbeere	
0632020	Rooibos	
0632030	Mate	
0632990	Sonstige (2)	
0633000	c) <i>Wurzeln</i>	
0633010	Baldrian	
0633020	Ginseng	
0633990	Sonstige (2)	
0639000	d) <i>anderen Pflanzenteilen</i>	
0640000	Kakaobohnen	
0650000	Johannisbrote/Karuben	
0700000	HOPFEN	0,05 (*)
0800000	GEWÜRZE	
0810000	Samengewürze	0,05 (*)
0810010	Anis/Anissamen	
0810020	Schwarzkümmel	
0810030	Sellerie	
0810040	Koriander	
0810050	Kreuzkümmel	
0810060	Dill	
0810070	Fenchel	
0810080	Bockshornklee	
0810090	Muskatnuss	
0810990	Sonstige (2)	
0820000	Fruchtgewürze	0,05 (*)
0820010	Nelkenpfeffer	
0820020	Szechuanpfeffer	
0820030	Kümmel	
0820040	Kardamom	
0820050	Wacholderbeere	
0820060	Pfeffer (schwarz, grün und weiß)	
0820070	Vanille	
0820080	Tamarinde	
0820990	Sonstige (2)	
0830000	Rindengewürze	0,05 (*)
0830010	Zimt	
0830990	Sonstige (2)	

(1)	(2)	(3)
0840000	Wurzel- und Rhizomgewürze	
0840010	Süßholzwurzeln	0,05 (*)
0840020	Ingwer (10)	0,05 (*)
0840030	Kurkuma	0,05 (*)
0840040	Meerrettich/Kren (11)	
0840990	Sonstige (2)	0,05 (*)
0850000	Knospengewürze	0,05 (*)
0850010	Nelken	
0850020	Kapern	
0850990	Sonstige (2)	
0860000	Blütenstempelgewürze	0,05 (*)
0860010	Safran	
0860990	Sonstige (2)	
0870000	Samenmantelgewürze	0,05 (*)
0870010	Muskatblüte	
0870990	Sonstige (2)	
0900000	ZUCKERPFLANZEN	0,01 (*)
0900010	Zuckerrübenwurzeln	
0900020	Zuckerrohre	
0900030	Wurzeln der gewöhnlichen Wegwarte	
0900990	Sonstige (2)	
1000000	ERZEUGNISSE TIERISCHEN URSPRUNGS - LANDTIERE	
1010000	Waren von	
1011000	a) <i>Schweinen</i>	0,02 (*)
1011010	Muskel	(+)
1011020	Fett	(+)
1011030	Leber	(+)
1011040	Nieren	(+)
1011050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	
1011990	Sonstige (2)	
1012000	b) <i>Rindern</i>	
1012010	Muskel	0,02 (*) (+)
1012020	Fett	0,02 (*) (+)
1012030	Leber	0,03 (+)
1012040	Nieren	0,02 (*) (+)
1012050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	0,02 (*)
1012990	Sonstige (2)	0,02 (*)
1013000	c) <i>Schafen</i>	0,01 (*)
1013010	Muskel	
1013020	Fett	
1013030	Leber	

(1)	(2)	(3)
1013040	Nieren	
1013050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	
1013990	Sonstige (2)	
1014000	d) <i>Ziegen</i>	0,01 (*)
1014010	Muskel	
1014020	Fett	
1014030	Leber	
1014040	Nieren	
1014050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	
1014990	Sonstige (2)	
1015000	e) <i>Einhufern</i>	
1015010	Muskel	0,02 (*) (+)
1015020	Fett	0,02 (*) (+)
1015030	Leber	0,03 (+)
1015040	Nieren	0,02 (*) (+)
1015050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	0,02 (*)
1015990	Sonstige (2)	0,02 (*)
1016000	f) <i>Geflügel</i>	0,01 (*)
1016010	Muskel	
1016020	Fett	
1016030	Leber	
1016040	Nieren	
1016050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	
1016990	Sonstige (2)	
1017000	g) <i>sonstigen als Nutztiere gehaltenen Landtieren</i>	0,01 (*)
1017010	Muskel	
1017020	Fett	
1017030	Leber	
1017040	Nieren	
1017050	Genießbare Schlachtnebenerzeugnisse (außer Leber und Nieren)	
1017990	Sonstige (2)	
1020000	Milch	
1020010	Rinder	0,02 (*) (+)
1020020	Schafe	0,01 (*)
1020030	Ziegen	0,01 (*)
1020040	Pferde	0,02 (*) (+)
1020990	Sonstige (2)	0,01 (*)
1030000	Vogeleier	0,01 (*)
1030010	Huhn	
1030020	Ente	
1030030	Gans	
1030040	Wachtel	
1030990	Sonstige (2)	

(1)	(2)	(3)
1040000	Honig und sonstige Imkereierzeugnisse (7)	0,05 (*)
1050000	Amphibien und Reptilien	0,01 (*)
1060000	Wirbellose Landtiere	0,01 (*)
1070000	Wildlebende Landwirbeltiere	0,01 (*)
1100000	ERZEUGNISSE TIERISCHEN URSPRUNGS – FISCH, FISCHEREIERZEUGNISSE UND SONSTIGE VON MEERES- ODER SÜSSWASSERTIEREN GEWONNENE LEBENSMITTEL (8)	
1200000	AUSSCHLIESSLICH ZUR FUTTERMITTELHERSTELLUNG VERWENDETE ERZEUGNISSE ODER TEILE VON ERZEUGNISSEN (8)	
1300000	VERARBEITETE LEBENSMITTEL (9)	

(*) Untere analytische Bestimmungsgrenze

(**) Kombination von Schädlingsbekämpfungsmittel und Code-Nummer, für die der Rückstandshöchstgehalt gemäß Anhang III Teil B gilt.

(^a) Für die vollständige Liste der Erzeugnisse pflanzlichen und tierischen Ursprungs, für die Rückstandshöchstgehalte gelten, sollte auf Anhang I verwiesen werden.

Imazalil (jedes Verhältnis der Isomerbestandteile) (R)

(R) = Die Rückstandsdefinition unterscheidet sich für die folgenden Kombinationen von Schädlingsbekämpfungsmittel und Code-Nummer: Imazalil – Code-Nummer 1000000, ausgenommen 1040000: Summe aus Imazalil und dem Metaboliten FK-772 (jedes Verhältnis der Isomerbestandteile), ausgedrückt als Imazalil

(+) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit hat festgestellt, dass einige Angaben zur Toxizität der Metaboliten nicht vorliegen. Bei der Überarbeitung des Rückstandshöchstgehalts berücksichtigt die Kommission die im ersten Satz genannten Angaben, falls diese bis zum 26. September 2021 vorgelegt werden, oder, falls sie nicht bis zu diesem Datum vorliegen, ihr Fehlen.

0110010 Grapefruits

0110020 Orangen

0110030 Zitronen

0110040 Limetten

0110050 Mandarinen

(+) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit hat festgestellt, dass einige Angaben zu den Rückstandsuntersuchungen nicht vorliegen. Bei der Überarbeitung des Rückstandshöchstgehalts berücksichtigt die Kommission die im ersten Satz genannten Angaben, falls diese bis zum 26. September 2021 vorgelegt werden, oder, falls sie nicht bis zu diesem Datum vorliegen, ihr Fehlen.

0232030 Zucchini

(+) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit hat festgestellt, dass einige Angaben zur Toxizität der Metaboliten nicht vorliegen. Bei der Überarbeitung des Rückstandshöchstgehalts berücksichtigt die Kommission die im ersten Satz genannten Angaben, falls diese bis zum 26. September 2021 vorgelegt werden, oder, falls sie nicht bis zu diesem Datum vorliegen, ihr Fehlen.

0233010 Melonen

(+) Die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit hat festgestellt, dass einige Angaben zur Toxizität der Metaboliten und zur Lagerstabilität nicht vorliegen. Bei der Überarbeitung des Rückstandshöchstgehalts berücksichtigt die Kommission die im ersten Satz genannten Angaben, falls diese bis zum 26. September 2021 vorgelegt werden, oder, falls sie nicht bis zu diesem Datum vorliegen, ihr Fehlen.

1011010 Muskel

1011020 Fett

1011030 Leber

1011040 Nieren

1012010 Muskel

1012020 Fett

1012030 Leber

1012040 Nieren

1015010 Muskel

1015020	Fett
1015030	Leber
1015040	Nieren
1020010	Rinder
1020040	Pferde“

2. In Anhang III Teil B wird die Spalte für Imazalil gestrichen.

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1583 DER KOMMISSION**vom 25. September 2019****zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit in Bezug auf Cybersicherheitsmaßnahmen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 1 und Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Eines der wichtigsten Ziele der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 besteht darin, die Grundlage für eine gemeinsame Auslegung des Anhangs 17 (Anhang „Security“) des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt ⁽²⁾ (10. Ausgabe 2017) zu schaffen, das alle EU-Mitgliedstaaten unterzeichnet haben.
- (2) Dies erfolgt durch a) die Festlegung gemeinsamer Vorschriften und Grundstandards für die Luftsicherheit und b) Mechanismen für die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften und Grundstandards.
- (3) Durch die Änderung des Durchführungsrechtsakts sollen die Mitgliedstaaten dabei unterstützt werden, die vollständige Einhaltung der jüngsten Änderung (Änderung 16) des Anhangs 17 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt zu gewährleisten, in deren Rahmen in Kapitel 3.1.4 neue Standards für die nationale Organisation und die zuständige Behörde sowie in Kapitel 4.9.1 neue Standards für Präventivmaßnahmen im Bereich der Cybersicherheit eingeführt wurden.
- (4) Durch Umsetzung dieser Standards in EU-weit geltende Durchführungsrechtsakte für die Luftsicherheit wird sichergestellt, dass die zuständigen Behörden Verfahren für einen angemessenen, praktikablen und rechtzeitigen Austausch relevanter Informationen festlegen und umsetzen, um andere nationale Behörden und Agenturen, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und andere beteiligte Akteure zu unterstützen, wirksame Sicherheitsrisikobewertungen in Bezug auf ihre Tätigkeiten durchzuführen, und ihnen somit unter anderem bei der Durchführung wirksamer Sicherheitsrisikobewertungen im Bereich der Cybersicherheit und bei der Umsetzung von Maßnahmen gegen Cyberbedrohungen Unterstützung zu leisten.
- (5) In der Richtlinie (EU) 2016/1148 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union (im Folgenden „NIS-Richtlinie“) sind Maßnahmen festgelegt, mit denen ein hohes gemeinsames Sicherheitsniveau von Netz- und Informationssystemen in der Union erreicht werden soll, um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern. Maßnahmen, die auf der NIS-Richtlinie und der vorliegenden Verordnung basieren, sollten auf nationaler Ebene koordiniert werden, um Lücken oder eine doppelte Übertragung von Verpflichtungen zu vermeiden.
- (6) Die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission ⁽⁴⁾ sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 eingerichteten Ausschusses für Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72.⁽²⁾ <https://icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>⁽³⁾ Richtlinie (EU) 2016/1148 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2016 über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union (ABl. L 194 vom 19.7.2016, S. 1).⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit (ABl. L 299 vom 14.11.2015, S. 1).

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 31. Dezember 2020 in Kraft.

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

Brüssel, den 25. September 2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Der Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 wird wie folgt geändert:

1. Die folgende Nummer 1.0.6 wird angefügt:

„1.0.6. Die zuständige Behörde legt Verfahren für einen angemessenen, praktikablen und rechtzeitigen Austausch relevanter Informationen fest und setzt sie um, um andere nationale Behörden und Agenturen, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und andere beteiligte Akteure zu unterstützen, wirksame Sicherheitsrisikobewertungen in Bezug auf ihre Tätigkeiten durchzuführen.“

2. Folgende Nummer 1.7 wird angefügt:

„1.7 ERMITTLUNG KRITISCHER INFORMATIONS- UND KOMMUNIKATIONSTECHNISCHER SYSTEME UND DATEN IM BEREICH DER ZIVILLUFTFAHRT UND SCHUTZ DIESER SYSTEME UND DATEN VOR CYBERBEDROHUNGEN

1.7.1. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und im nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt genannte Stellen ihre für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systeme und Daten ermitteln und vor Cyberangriffen, die sich auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt auswirken könnten, schützen.

1.7.2. Die Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und Stellen bestimmen in ihrem Sicherheitsprogramm oder in einem im Sicherheitsprogramm genannten relevanten Dokument die unter Nummer 1.7.1 genannten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systeme und Daten.

Das Sicherheitsprogramm oder ein im Sicherheitsprogramm genanntes relevantes Dokument muss detaillierte Maßnahmen enthalten, mit denen der Schutz vor den unter Nummer 1.7.1 genannten Cyberangriffen sowie die Erkennung solcher Cyberangriffe, die Reaktionen darauf und ihre Bewältigung sichergestellt sind.

1.7.3. Die detaillierten Maßnahmen zum Schutz dieser Systeme und Daten vor rechtswidrigen Eingriffen werden im Einklang mit einer vom Flughafenbetreiber, dem Luftfahrtunternehmen oder der Stelle vorgenommenen Risikobewertung ermittelt, entwickelt und umgesetzt.

1.7.4. Ist innerhalb eines einzelnen Mitgliedstaats eine bestimmte Behörde oder Agentur für Maßnahmen in Bezug auf Cyberbedrohungen zuständig, so kann diese Behörde oder Agentur als zuständig benannt werden, die Maßnahmen gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung in Bezug auf Cyberbedrohungen zu koordinieren und/oder zu überwachen.

1.7.5. Unterliegen Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und im nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt genannte Stellen gesonderten Cybersicherheitsanforderungen, die sich aus anderen EU- oder nationalen Rechtsvorschriften ergeben, so kann die zuständige Behörde entscheiden, dass die Einhaltung der Anforderungen der vorliegenden Verordnung durch die Einhaltung der Elemente anderer EU- oder nationaler Rechtsvorschriften ersetzt wird. Die zuständige Behörde stimmt sich mit allen anderen einschlägigen zuständigen Behörden ab, um eine koordinierte oder kompatible Aufsicht sicherzustellen.“

3. Nummer 11.1.2 erhält folgende Fassung:

„11.1.2 Die folgenden Personen müssen eine erweiterte oder eine normale Zuverlässigkeitsüberprüfung erfolgreich durchlaufen haben:

- a) Personen, die eingestellt werden, um Kontrollen, Zugangskontrollen oder andere Sicherheitskontrollen in anderen Bereichen als Sicherheitsbereichen durchzuführen;
- b) Personen, die unbegleiteten Zugang zu Luftfracht und Luftpost, Post und Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten und Flughafenlieferungen haben, die den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterzogen wurden;
- c) Personen, die gemäß dem nationalen Programm für die Sicherheit der Zivilluftfahrt Administrator-Rechte oder unbeaufsichtigten und unbeschränkten Zugang zu den unter Nummer 1.7.1 genannten, für Zivilluftfahrtzwecke genutzten kritischen informations- und kommunikationstechnischen Systemen und Daten haben oder die in der Risikobewertung gemäß Nummer 1.7.3 anderweitig ermittelt wurden.

Wenn in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, entscheidet die zuständige Behörde nach Maßgabe der anwendbaren nationalen Vorschriften, ob eine erweiterte oder eine normale Zuverlässigkeitsüberprüfung durchzuführen ist.“

4. Die folgende Nummer 11.2.8 wird angefügt:

„11.2.8. Schulung von Personen mit Funktionen und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Cyberbedrohungen

- 11.2.8.1. Personen, die die unter Nummer 1.7.2 genannten Maßnahmen durchführen, müssen über die erforderlichen Fähigkeiten und Eignungen zur wirksamen Wahrnehmung der ihnen zugewiesenen Aufgaben verfügen. Sie werden über relevante Cyberrisiken nach dem Grundsatz 'Kenntnis nur wenn nötig' informiert.
 - 11.2.8.2. Personen, die Zugang zu Daten oder Systemen haben, müssen geeignete und spezifische aufgabenbezogene Schulungen absolvieren, die ihren Funktionen und Verantwortlichkeiten entsprechen, wobei sie auch über relevante Risiken informiert werden, wenn dies aufgrund ihrer beruflichen Funktion erforderlich ist. Die zuständige Behörde oder die unter Nummer 1.7.4 genannte Behörde oder Agentur bestimmt oder genehmigt den Inhalt der Schulung.“
-

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/1584 DER KOMMISSION**vom 25. September 2019****zur Einleitung einer Untersuchung betreffend eine mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1343/2013 des Rates eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten) mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur zollamtlichen Erfassung dieser Einfuhren**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ⁽¹⁾ (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5,

nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. UNTERSUCHUNG VON AMTS WEGEN

- (1) Die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) hat aus eigener Initiative beschlossen, nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung die mutmaßliche Umgehung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten) mit Ursprung in der Volksrepublik China zu untersuchen und diese Einfuhren zollamtlich erfassen zu lassen.

B. WARE

- (2) Bei der von der mutmaßlichen Umgehung betroffenen Ware handelt es sich um Peroxosulfate (Persulfate), einschließlich Kalium-Peroxymonosulfat, die derzeit unter den KN-Codes 2833 40 00 und ex 2842 90 80 (TARIC-Code 2842 90 80 20) eingereiht werden und ihren Ursprung in der Volksrepublik China haben (im Folgenden „betroffene Ware“).
- (3) Bei der wegen mutmaßlicher Umgehung zu untersuchenden Ware handelt es sich um die im vorhergehenden Erwägungsgrund definierte und derzeit unter denselben Codes wie die betroffene Ware eingereihte Ware, die unter dem TARIC-Zusatzcode A820 eingeführt wird (im Folgenden „zu untersuchende Ware“).

C. GELTENDE MAßNAHMEN

- (4) Bei den derzeit geltenden und mutmaßlich umgangenen Maßnahmen handelt es sich um Antidumpingmaßnahmen, die mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1343/2013 des Rates ⁽²⁾ eingeführt wurden. Am 17. Dezember 2018 wurde eine Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens dieser Maßnahmen eingeleitet, die noch nicht abgeschlossen ist ⁽³⁾.

D. BEGRÜNDUNG

- (5) Die jetzige Untersuchung einer mutmaßlichen Umgehung der geltenden Maßnahmen stützt sich auf ausreichende Beweise dafür, dass die geltenden Antidumpingmaßnahmen durch eine Reorganisation der Vertriebsstrukturen und -kanäle im Zusammenhang mit der betroffenen Ware umgangen werden.
- (6) Bei den geltenden Maßnahmen handelt es sich um Zölle in Höhe von 24,5 % bis 71,8 %. Für einen der ausführenden Hersteller, nämlich ABC Chemicals Co. Ltd Shanghai (im Folgenden „ABC“), gilt ein Zollsatz von 0 %. Die Einfuhrstatistiken lassen eine Veränderung des Handelsgefüges nach Einführung des endgültigen Antidumpingzolls auf die betroffene Ware erkennen. Die entsprechenden Statistiken zeigen auch, dass die Einfuhren aus der VR China mittlerweile hauptsächlich über ABC in die Union gelangen. Aus den der Kommission vorliegenden Beweisen geht jedoch hervor, dass ABC die betroffene Ware nicht mehr herstellt. Außerdem wurde ABC offenbar im Juli 2017 die Herstellerlizenz entzogen und in der Zwischenzeit auch keine neue Lizenz erteilt; das Unternehmen wird als Vertriebsunternehmen eingestuft, und nicht als Hersteller.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1343/2013 des Rates vom 12. Dezember 2013 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten) mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (AbL. L 338 vom 17.12.2013, S. 11).

⁽³⁾ Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten) mit Ursprung in der Volksrepublik China (2018/C 454/06) (AbL. C 454 vom 17.12.2018, S. 7).

- (7) Für die Umlenkung der Ausfuhren scheint es keine andere hinreichende Erklärung oder wirtschaftliche Rechtfertigung zu geben als den ABC zugestandenen Zollsatz von 0 %.
- (8) Überdies liegen der Kommission ausreichende Beweise dafür vor, dass die Abhilfewirkung der für die betroffene Ware geltenden Antidumpingmaßnahmen sowohl hinsichtlich der Mengen als auch hinsichtlich der Preise untergraben wird. Dem Anschein nach werden anstelle der betroffenen Ware erhebliche Mengen der zu untersuchenden Ware eingeführt. Des Weiteren liegen der Kommission ausreichende Beweise dafür vor, dass die Preise der Einfuhren der zu untersuchenden Ware unter dem nicht schädigenden Preis liegen, der in der Untersuchung ermittelt wurde, die zu den geltenden Maßnahmen führte.
- (9) Schließlich liegen der Kommission ausreichende Beweise dafür vor, dass die Preise der zu untersuchenden Ware im Vergleich zum ursprünglich ermittelten Normalwert gedummt sind.
- (10) Sollten im Verlauf der Untersuchung neben der genannten noch weitere Umgehungspraktiken im Sinne des Artikels 13 der Grundverordnung festgestellt werden, kann sich die Untersuchung auch auf diese Praktiken erstrecken.

E. VERFAHREN

- (11) Aus den vorstehenden Gründen ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass ausreichende Beweise vorliegen, um die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 13 Absatz 3 der Grundverordnung zu rechtfertigen und die Einfuhren der zu untersuchenden Ware nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung zollamtlich erfassen zu lassen.
- (12) Die Behörden der Volksrepublik China werden von der Einleitung der Untersuchung in Kenntnis gesetzt.

a) Fristen

- (13) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung sollten Fristen festgesetzt werden, innerhalb deren
 - Parteien mit der Kommission Kontakt aufnehmen, schriftlich Stellung nehmen und Fragebogenantworten oder sonstige Informationen übermitteln können, die bei der Untersuchung berücksichtigt werden sollen,
 - Parteien einen schriftlichen Antrag auf Anhörung durch die Kommission stellen können.
- (14) Es wird darauf hingewiesen, dass die Wahrnehmung der in der Grundverordnung verankerten Verfahrensrechte voraussetzt, dass sich die betreffenden Parteien innerhalb der in Artikel 3 dieser Verordnung gesetzten Fristen melden.

b) Fragebogen

- (15) Um die für die Untersuchung benötigten Informationen einzuholen, wird die Kommission ABC einen Fragebogen übermitteln und um dessen Beantwortung innerhalb der in Artikel 3 Absatz 2 dieser Verordnung festgesetzten Frist bitten.

c) Einholung von Informationen und Anhörungen

- (16) Interessierte Parteien müssen sich innerhalb der in Artikel 3 Absatz 1 dieser Verordnung genannten Frist bei der Kommission melden.
- (17) Alle Parteien, darunter der Wirtschaftszweig der Union, die Einführer und alle einschlägigen Verbände, werden gebeten, unter Vorlage sachdienlicher Beweise schriftlich Stellung zu nehmen; entsprechende Beiträge sind innerhalb der in Artikel 3 Absatz 2 genannten Frist zu übermitteln. Die Kommission kann die Parteien außerdem anhören, sofern die Parteien dies schriftlich beantragen und nachweisen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprechen.

F. ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG

- (18) Die Einfuhren der zu untersuchenden Ware sind nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung zollamtlich zu erfassen, damit auf diese Einfuhren vom Zeitpunkt der zollamtlichen Erfassung an Antidumpingzölle in angemessener Höhe erhoben werden können, falls bei der Untersuchung eine Umgehung festgestellt wird.

- (19) Aus den Feststellungen der Untersuchung kann sich eine etwaige zukünftige Zollschuld ergeben. Angesichts der in diesem Stadium verfügbaren Informationen, insbesondere der Hinweise darauf, dass bestimmte Unternehmen, für die derzeit der residuale Zollsatz von 71,8 % gilt (TARIC-Zusatzcode A999), oder Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Zollsatz gilt, ihre Waren über das Unternehmen ABC (für das ein Zollsatz von 0 % gilt) verkaufen, wird der Betrag der möglichen zukünftigen Zollschuld in Höhe des residualen Zollsatzes festgesetzt, also auf 71,8 % *ad valorem* des CIF-Einfuhrwertes der zu untersuchenden Ware, die unter dem TARIC-Zusatzcode A820 eingeführt wird.

G. MANGELNDE BEREITSCHAFT ZUR MITARBEIT

- (20) Verweigern interessierte Parteien den Zugang zu den erforderlichen Informationen, erteilen sie die Auskünfte nicht fristgerecht oder behindern sie die Untersuchung erheblich, so können nach Artikel 18 der Grundverordnung positive oder negative Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.
- (21) Wird festgestellt, dass eine interessierte Partei unwahre oder irreführende Informationen vorgelegt hat, so werden diese Informationen nicht berücksichtigt; stattdessen können nach Artikel 18 der Grundverordnung die verfügbaren Informationen zugrunde gelegt werden.
- (22) Arbeitet eine interessierte Partei nicht oder nur eingeschränkt mit und stützen sich die Feststellungen daher nach Artikel 18 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen, so kann dies zu einem Ergebnis führen, das für diese Partei ungünstiger ist, als wenn sie mitgearbeitet hätte.

H. ZEITPLAN FÜR DIE UNTERSUCHUNG

- (23) Nach Artikel 13 Absatz 3 der Grundverordnung wird die Untersuchung innerhalb von neun Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossen.

I. VERARBEITUNG PERSONENBEZOGENER DATEN

- (24) Alle im Rahmen dieser Untersuchung erhobenen personenbezogenen Daten werden nach der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union und zum freien Datenverkehr verarbeitet.
- (25) Ein Vermerk zum Datenschutz, mit dem alle natürlichen Personen über die Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der handelspolitischen Schutzmaßnahmen der Kommission unterrichtet werden, ist auf der Website der GD Handel abrufbar: <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>.

J. ANHÖRUNGSBEAUFTRAGTER

- (26) Die Parteien können sich an den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren wenden. Er befasst sich mit Anträgen auf Zugang zum Dossier, Streitigkeiten über die Vertraulichkeit von Unterlagen, Anträgen auf Fristverlängerung und sonstigen Anträgen in Bezug auf die Verteidigungsrechte der Parteien oder von Dritten, die sich während des Verfahrens ergeben.
- (27) Der Anhörungsbeauftragte kann Anhörungen ansetzen und als Vermittler zwischen Parteien und den Dienststellen der Kommission tätig werden, um zu gewährleisten, dass die Parteien ihre Verteidigungsrechte umfassend wahrnehmen können.
- (28) Eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten ist schriftlich zu beantragen und zu begründen. Der Anhörungsbeauftragte prüft die Gründe, aus denen der jeweilige Antrag gestellt wird. Solche Anhörungen sollten nur stattfinden, wenn die Fragen nicht zeitnah mit den Dienststellen der Kommission geklärt wurden.
- (29) Alle Anträge sind frühzeitig zu stellen, um die geordnete Abwicklung des Verfahrens nicht zu gefährden. Zu diesem Zweck sollten die Parteien den Anhörungsbeauftragten zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Eintritt des Ereignisses, das ein Tätigwerden seinerseits rechtfertigt, um eine Anhörung ersuchen. Grundsätzlich gilt der in Artikel 3 vorgesehene Zeitrahmen für die Beantragung von Anhörungen durch die Kommissionsdienststellen entsprechend auch für Anträge auf Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten. Bei nicht fristgerecht eingereichten Anträgen auf Anhörung prüft der Anhörungsbeauftragte auch die Gründe für die Verspätung, die Art der aufgeworfenen Probleme und die Auswirkungen dieser Probleme auf die Verteidigungsrechte, wobei den Interessen einer guten Verwaltung und dem fristgerechten Abschluss der Untersuchung gebührend Rechnung getragen wird.

(*) Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union und zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (Abl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

- (30) Weiterführende Informationen und Kontaktdaten können die Parteien den Webseiten des Anhörungsbeauftragten im Internet-Auftritt der Generaldirektion Handel entnehmen: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>—

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Es wird eine Untersuchung nach Artikel 13 Absatz 3 der Grundverordnung eingeleitet, um festzustellen, ob durch in die Union getätigte Einfuhren von Peroxosulfaten (Persulfaten), einschließlich Kalium-Peroxymonosulfat, die derzeit unter den KN-Codes 2833 40 00 und ex 2842 90 80 (TARIC-Code 2842 90 80 20) eingereicht werden, ihren Ursprung in der Volksrepublik China haben und unter dem TARIC-Zusatzcode A820 eingeführt werden, die mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1343/2013 eingeführten Maßnahmen umgangen werden.

Artikel 2

(1) Die Zollbehörden der Mitgliedstaaten haben nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung geeignete Schritte zu unternehmen, um die in Artikel 1 genannten Einfuhren in die Union zollamtlich zu erfassen.

(2) Die zollamtliche Erfassung endet neun Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

Artikel 3

(1) Interessierte Parteien müssen innerhalb von 15 Tagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung mit der Kommission Kontakt aufnehmen.

(2) Sofern nichts anderes bestimmt ist, müssen die Parteien innerhalb von 37 Tagen nach der Veröffentlichung dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihren Standpunkt schriftlich darlegen und etwaige sonstige Informationen übermitteln, wenn diese bei der Untersuchung berücksichtigt werden sollen.

(3) Innerhalb derselben Frist von 37 Tagen können die Parteien ferner einen Antrag auf Anhörung durch die Kommission stellen.

(4) Der Kommission für die Zwecke von Handelsschutzuntersuchungen vorgelegte Angaben müssen frei von Urheberrechten sein. Bevor die Parteien der Kommission Angaben und/oder Daten vorlegen, für die Urheberrechte Dritter gelten, müssen sie vom Urheberrechtsinhaber eine Sondergenehmigung einholen, die es der Kommission ausdrücklich gestattet, a) die Angaben und Daten für die Zwecke dieses Handelsschutzverfahrens zu verwenden und b) den an dieser Untersuchung interessierten Parteien die Angaben und/oder Daten so vorzulegen, dass sie ihre Verteidigungsrechte wahrnehmen können.

(5) Alle von den Parteien übermittelten schriftlichen Beiträge, die vertraulich behandelt werden sollen, müssen den Vermerk „Limited“⁽⁵⁾ (zur eingeschränkten Verwendung) tragen; dies gilt auch für entsprechende mit dieser Verordnung angeforderte Informationen, ausgefüllte Fragebogen und sonstigen Schriftwechsel. Parteien, die im Laufe der Untersuchung Informationen vorlegen, werden gebeten, ihren Antrag auf vertrauliche Behandlung zu begründen.

(6) Parteien, die Informationen mit dem Vermerk „Limited“ übermitteln, müssen nach Artikel 19 Absatz 2 der Grundverordnung eine nichtvertrauliche Zusammenfassung vorlegen, die den Vermerk „For inspection by interested parties“ (zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien) trägt. Diese Zusammenfassung sollte so ausführlich sein, dass sie ein angemessenes Verständnis des wesentlichen Inhalts der vertraulichen Informationen ermöglicht.

(7) Kann eine Partei, die vertrauliche Informationen vorlegt, ihren Antrag auf vertrauliche Behandlung nicht triftig begründen oder legt sie keine nichtvertrauliche Zusammenfassung der Informationen im vorgeschriebenen Format und in der vorgeschriebenen Qualität vor, so kann die Kommission solche Informationen unberücksichtigt lassen, sofern nicht anhand geeigneter Quellen in zufriedenstellender Weise nachgewiesen wird, dass die Informationen richtig sind.

(8) Interessierte Parteien werden gebeten, alle Beiträge und Anträge, darunter auch gescannte Vollmachten und Bescheinigungen, über TRON.tdi (<https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>) zu übermitteln; ausgenommen sind umfangreiche Antworten; diese sind auf CD-R oder DVD zu speichern und persönlich abzugeben oder per Einschreiben zu übermitteln.

Um auf TRON.tdi zugreifen zu können, benötigen interessierte Parteien ein EU-Login-Konto. Eine ausführliche Anleitung für die Registrierung und Verwendung von TRON.tdi ist abrufbar unter <https://webgate.ec.europa.eu/tron/resources/documents/gettingStarted.pdf>.

⁽⁵⁾ Eine Unterlage mit dem Vermerk „Limited“ gilt als vertraulich im Sinne des Artikels 19 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21) und des Artikels 6 des WTO-Übereinkommens zur Durchführung des Artikels VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 (Antidumping-Übereinkommen). Sie ist ferner nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43) geschützt.

Mit der Verwendung von TRON.tdi oder E-Mail erklären sich die interessierten Parteien mit den Regeln für die elektronische Übermittlung von Unterlagen im Leitfaden zum „Schriftwechsel mit der Europäischen Kommission bei Handelsschutzuntersuchungen“ einverstanden, der auf der Website der Generaldirektion Handel veröffentlicht ist: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc_152566.pdf. Die interessierten Parteien müssen ihren Namen sowie ihre Anschrift, Telefonnummer und eine gültige E-Mail-Adresse angeben und sollten sicherstellen, dass die genannte E-Mail-Adresse zu einer aktiven offiziellen Mailbox führt, die täglich eingesehen wird. Hat die Kommission die Kontaktdaten erhalten, so kommuniziert sie ausschließlich per E-Mail mit den interessierten Parteien, es sei denn, diese wünschen ausdrücklich, alle Unterlagen von der Kommission auf einem anderen Kommunikationsweg zu erhalten, oder die Art der Unterlage macht den Versand per Einschreiben erforderlich. Weitere Regeln und Informationen bezüglich des Schriftverkehrs mit der Kommission, einschließlich der Grundsätze für Übermittlungen per E-Mail, können dem genannten Leitfaden für interessierte Parteien entnommen werden.

Anschrift der Kommission:

Europäische Kommission

Generaldirektion Handel

Direktion H

Büro: CHAR 04/039

1049 Brüssel

BELGIEN

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

E-Mail-Adresse: TRADE-R707@ec.europa.eu

Artikel 4

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

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

Brüssel, den 25. September 2019

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2019/1585 DER KOMMISSION

vom 24. September 2019

über die Festlegung von Verkehrsaufteilungsregeln gemäß Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates für die Flughäfen Amsterdam Schiphol und Amsterdam Lelystad

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019)6816)

(Nur der niederländische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ⁽¹⁾ (Neufassung), insbesondere auf Artikel 19 Absatz 3,

nach Anhörung des gemäß Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 eingesetzten Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Nachdem eine frühere Notifizierung zurückgezogen worden war ⁽²⁾, teilten die niederländischen Behörden der Kommission mit E-Mail vom 25. März 2019 ⁽³⁾ gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ihre Absicht mit, durch Annahme des Entwurfs des Ministerialdekrets und des Entwurfs einer Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser bestimmte Verkehrsaufteilungsregeln für die Flughäfen Amsterdam Schiphol und Amsterdam Lelystad in den Niederlanden (im Folgenden „Flughafen Schiphol“ oder „Schiphol“ bzw. „Flughafen Lelystad“ oder „Lelystad“) festzulegen. Mit E-Mail vom 29. März 2019 ⁽⁴⁾ übermittelten die niederländischen Behörden eine geänderte Fassung des Entwurfs des Ministerialdekrets und der Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser ⁽⁵⁾ zusammen mit den anderen Angaben, die bereits in der Notifizierung vom 25. März 2019 enthalten waren.
- (2) Den von den niederländischen Behörden übermittelten Informationen waren als Anhang vier Studien beigefügt: 1. Kapazitätsnachfrage in Schiphol im Jahr 2023; 2. Kapazitätsnachfrage in Schiphol im Jahr 2030; 3. Sekundärhandel in Schiphol ⁽⁶⁾ und 4. aufgeteilte Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen.
- (3) Die Kommission veröffentlichte am 12. April 2019 eine Zusammenfassung der geplanten Verkehrsaufteilungsregeln im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁷⁾ und forderte interessierte Parteien zur Stellungnahme auf.
- (4) Mit Schreiben vom 3. Juli 2019 ⁽⁸⁾ und 11. Juli 2019 ⁽⁹⁾ übermittelten die niederländischen Behörden eine Änderung der Notifizierung, mit der den Bedenken der Kommissionsdienststellen Rechnung getragen werden sollte. Mit demselben Schreiben vom 11. Juli 2019 sowie mit E-Mail vom 16. Juli 2019 ⁽¹⁰⁾ teilten die niederländischen Behörden weitere für die Notifizierung relevante Sachverhaltelemente betreffend die Zugänglichkeit der Flughäfen sowie die Absichten dieser Behörden hinsichtlich des Zeitrahmens, innerhalb dessen der Flughafen Lelystad für gewerbliche Flüge geöffnet werden soll, mit.

⁽¹⁾ ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

⁽²⁾ Am 12. Juli 2018 notifizierten die niederländischen Behörden der Kommission erstmals eine Reihe von Verkehrsaufteilungsregeln für die Flughäfen Schiphol und Lelystad. Diese Notifizierung wurde von den niederländischen Behörden am 4. Dezember 2018 zurückgezogen.

⁽³⁾ Registriert unter Ares (2019)2057632.

⁽⁴⁾ Registriert unter Ares (2019)2256246.

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

⁽⁶⁾ Die drei Studien wurden von der Beratungsfirma Seo Amsterdam Economics durchgeführt.

⁽⁷⁾ ABl. C 136 vom 12.4.2019, S. 26.

⁽⁸⁾ Registriert unter Ares (2019)4236859.

⁽⁹⁾ Registriert unter Ares (2019)4595066.

⁽¹⁰⁾ Registriert unter Ares (2019)4595552.

2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME UND ZIELSETZUNG DER NIEDERLÄNDISCHEN BEHÖRDEN

2.1. Beschreibung der Maßnahme

- (5) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln zwischen den Flughäfen Schiphol und Lelystad umfasst folgende Elemente:
- a) Der Flughafen Lelystad, den die niederländische Regierung vor Ende 2020 für den gewerblichen Betrieb zu öffnen beabsichtigt, wird ab Inkrafttreten des einschlägigen Ministerialdekrets zu einem für koordiniert erklärten Flughafen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates ⁽¹⁾ (im Folgenden die „Zeitnischenverordnung“).
 - b) Unbeschadet der Zeitnischenverordnung erhalten Luftfahrtunternehmen bei der Beantragung von Zeitnischen für Start oder Landung am Flughafen Lelystad Vorrang, sofern sie
 - bestehende Zeitnischen am Flughafen Schiphol auf ein anderes Luftfahrtunternehmen übertragen oder an den Zeitnischenkoordinator zurückgegeben haben oder
 - sich verpflichten, bestehende Zeitnischen am Flughafen Schiphol künftig für Umsteigeverbindungen zu nutzen.
 - c) Die Regel nach Buchstabe b gilt nur für Zeitnischen am Flughafen Schiphol, die in der vorausgegangenen entsprechenden Flugplanperiode oder in mindestens drei der vier vorausgegangenen entsprechenden Flugplanperioden für Direktverbindungen genutzt wurden.
- (6) „Umsteigeverbindungen“ und „Direktverbindungen“ sind durch eine Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser zu definieren. Darüber hinaus sollten Regeln für die von diesen Flügen zu erfüllenden Kriterien festgelegt werden. Die Flüge sollten alle zwei Jahre anhand dieser Kriterien klassifiziert werden, und jede neue Klassifizierung sollte mindestens ein Jahr vor ihrem Inkrafttreten bekannt gegeben werden. Ein Entwurf einer Anweisung auf der Grundlage dieser Ermächtigung ist Teil der notifizierten Maßnahme (vgl. nachstehende Erwägungsgründe 13 bis 21).
- (7) Gemäß dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln müssen die Tage und Zeiten der am Flughafen Lelystad genutzten Kapazität einerseits und die relevanten Zeitnischen am Flughafen Schiphol, die gemäß der unter Erwägungsgrund 5 Buchstabe b beschriebenen Regel übertragen, zurückgegeben oder anderweitig genutzt werden, andererseits, einander nicht entsprechen.
- (8) Ein Luftfahrtunternehmen, das sich auf Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets (d. h. die unter Erwägungsgrund 5 Buchstabe b beschriebene Regel) stützt, muss den Minister, den Zeitnischenkoordinator und gegebenenfalls das begünstigte Luftfahrtunternehmen darüber unterrichten, welche Zeitnischen am Flughafen Schiphol betroffen sind. Bei der Unterrichtung des Ministers muss das Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass die Anforderungen nach Artikel 2 Absatz 5 des Entwurfs des Dekrets (Erwägungsgrund 5 Buchstabe c) erfüllt sind.
- (9) Gemäß Artikel 3 Absatz 1 des Entwurfs des Dekrets dürfen bestehende Zeitnischen, die unter dessen Artikel 2 Absatz 2 (in Erwägungsgrund 5 Buchstabe b beschrieben) fallen, ausschließlich für Umsteigeverbindungen genutzt werden.
- (10) Artikel 3 Absätze 2, 3 und 4 des Entwurfs des Ministerialdekrets enthält folgende weitere Bestimmungen:
- „(2) Während der Geltungsdauer dieses Dekrets muss ein Luftfahrtunternehmen, das über bestehende Zeitnischen im Sinne von Absatz 1 verfügt, mindestens die gleiche Anzahl von Umsteigeverbindungen wie in der entsprechenden Flugplanperiode vor Erlangung dieser Zeitnischen bedienen, je nach Einzelfall nach ihrer Übertragung gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a oder vor Anwendung des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe b auf diese Zeitnischen, erhöht um eine Anzahl, die der Anzahl dieser Zeitnischen entspricht.
- Abweichend von Unterabsatz 1 und unter den in Absatz 3 genannten Bedingungen kann ein solches Luftfahrtunternehmen die Zahl der Umsteigeverbindungen verringern, wenn sich die Gesamtzahl seiner Zeitnischen verringert.
- (3) Ein Luftfahrtunternehmen, das über bestehende Zeitnischen im Sinne von Absatz 1 verfügt, darf unbeschadet des genannten Absatzes zu keinem Zeitpunkt den Anteil der Umsteigeverbindungen an allen Flügen, die dank anderer Zeitnischen am Flughafen Schiphol durchgeführt werden, gegenüber dem Anteil verringern, der bereits vor der Erlangung der betreffenden bestehenden Zeitnischen durch das Unternehmen, je nach Einzelfall nach ihrer Übertragung gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a oder vor der Anwendung von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b auf diese Zeitnischen, bestand.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1).

- (4) Verfügt mehr als eine Gesellschaft, bestehend aus
- einer Muttergesellschaft und allen ihren Tochtergesellschaften oder ansonsten
 - allen Tochtergesellschaften derselben Muttergesellschaft,
- über Zeitnischen am Flughafen Schiphol, so gilt für die Zwecke der Absätze 2 und 3 jede dieser Gesellschaften als ein einziges Luftfahrtunternehmen.“
- (11) Gemäß Artikel 2 Absätze 3 und 4 des Entwurfs des Ministerialdekrets gilt der Vorrang nach Artikel 2 Absatz 2 des Dekrets (Erwägungsgrund 5 Buchstabe b oben) für zwei Tranchen von Zeitnischen am Flughafen Lelystad, d. h. bis einschließlich 10 000 Zeitnischen und von 10 001 bis 25 000 Zeitnischen.
- (12) Gemäß Artikel 7 tritt das Dekret zu einem Zeitpunkt in Kraft, der durch einen Königlichen Beschluss festzulegen ist, mit Ausnahme des Artikels 2 Absatz 4, der mit Wirkung ab dem Tag gilt, an dem die Europäische Kommission diesen Absatz aufgrund einer gesonderten Vorlage nach Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 genehmigt und ihren Beschluss im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht hat.
- (13) Im Entwurf der Anweisung des Ministers werden Umsteigeverbindungen anhand der einzelnen Flugziele definiert. Dabei werden folgende Kriterien zugrunde gelegt:
- eine durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol von mindestens 10 %, gemessen über fünf Kalenderjahre vor der Veröffentlichung der Klassifizierung und mehr als zehn Flüge pro Jahr in den drei Jahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung, oder
 - Ziele in Gebieten nach Artikel 1 Absatz 1 der „Aanwijzingsregeling risicovluchten“, der die sogenannten „Risikoflüge“ ausweist, die Zollkontrollen erfordern.
- (14) In Anhang 1 des Entwurfs der Anweisung sind die Ziele aufgeführt, die diesen Kriterien entsprechen.
- (15) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Entwurfs der Anweisung gilt ein nicht in Anhang 1 aufgeführtes Ziel für einen beantragten Zeitraum von höchstens fünf Jahren als „Ziel der Umsteigeverbindung“, wenn ein Luftfahrtunternehmen gegenüber dem Minister im Voraus nachweisen kann, dass es das Ziel für die beantragte Anzahl von Flugsaisonen mit einer durchschnittlichen Umsteigerate von mindestens 10 % bedienen wird.
- (16) Gemäß Artikel 1 Absatz 4 des Entwurfs der Anweisung kann ein Luftfahrtunternehmen die Anforderung nach Absatz 3 in jedem Fall erfüllen, indem es nachweist, dass ein Ziel von seinen Flügen mit einer durchschnittlichen Umsteigerate von mindestens 10 %, gemessen in den dem in Absatz 3 genannten Antrag vorangegangenen fünf Kalenderjahren, an einem Flughafen in der Europäischen Union bedient wird.
- (17) Die Ziele, die gemäß Absatz 3 als Ziele von Umsteigeverbindungen gelten, werden im Staatsanzeiger veröffentlicht.
- (18) In Anhang 2 des Entwurfs der Anweisung des Ministers sind außerdem die als „Direktverbindungen“ ausgewiesenen Ziele auf der Grundlage folgender Kriterien aufgeführt:
- eine durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol unter 10 %, gemessen in den fünf Kalenderjahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung;
 - mehr als zehn Flüge pro Jahr in den drei Jahren vor der Veröffentlichung der Klassifizierung.
- (19) Artikel 3 des Entwurfs der Anweisung betrifft Regeln für die Bewertung der Nachweise im Zusammenhang mit dem für die Anwendung der Anweisung relevanten Umsteigerate.
- (20) Nach Artikel 3 Absatz 1 können dem Minister überprüfbare Daten zur Umsteigerate der Flüge und Ziele vorgelegt werden, die bei der Ausweisung von Flügen entweder als Umsteige- oder Direktverbindungen berücksichtigt werden.
- (21) Nach Artikel 3 Absatz 2 gelten in Bezug auf die in Absatz 1 genannten Daten Fluggäste, die am Flughafen Schiphol ankommen und innerhalb von 24 Stunden nach ihrer Ankunft zu einem anderen Ziel als dem Abflugort des vorherigen Flugs abfliegen, auf jeden Fall als Umsteigefluggäste.

2.2. Ziel der von den niederländischen Behörden erlassenen Maßnahme

- (22) Den niederländischen Behörden zufolge besteht das Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln darin, Umsteigeverbindungen bei der Zuweisung von Kapazitäten am Flughafen Schiphol zu bevorzugen. Das ausgedehnte Netz interkontinentaler Ziele könnte nicht bedient werden, wenn Schiphol kein kontinentales und interkontinentales Drehkreuz wäre. Die beiden Funktionen, d. h. die Bedienung interkontinentaler Ziele und die Tätigkeit in einem europäischen Netz für Umsteigefluggäste, sind untrennbar miteinander verbunden und bilden zusammen das kontinentale und interkontinentale Flugdrehkreuz Schiphol.
- (23) Diesem Ziel liegt die bis Ende 2020 geltende Grenze von 500 000 Flugbewegungen pro Jahr am Flughafen Schiphol zugrunde, die in der „Alders-Vereinbarung“ festgelegt wurde. Diese Vereinbarung wurde 2008 zwischen den betroffenen Parteien (d. h. Luftfahrtindustrie, Behörden und Anwohner) geschlossen. Ziel ist es, ein Gleichgewicht zwischen dem Wachstum des Luftfahrtsektors und der Rentabilität, der Sicherheit der Umwelt und der Nachhaltigkeit zu erreichen.
- (24) Die Obergrenze von 500 000 Flugbewegungen am Flughafen Schiphol wurde bereits 2018 erreicht. Folglich vertreten die niederländischen Behörden die Auffassung, dass die für den Umsteigeverkehr am Flughafen Schiphol verfügbare Kapazität nur durch eine Aufteilung des Verkehrs zwischen diesem Flughafen und dem Flughafen Lelystad erhöht werden könne, da der Flughafen Lelystad in der Lage sei, den Verkehr zu bewältigen, für den keine der am Flughafen Schiphol verfügbaren Voraussetzungen und Einrichtungen benötigt werden.
- (25) Zu diesem Zweck würden am Flughafen Lelystad Direktverbindungen des Flughafens Schiphol abgewickelt und damit die Umsteigefunktion von Schiphol verbessert.
- (26) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln sieht nicht zwingend vor, dass Luftfahrtunternehmen ihre Flüge von Schiphol verlegen, sondern setzt Anreize für die Verlegung von Direktverbindungen.
- (27) Den niederländischen Behörden zufolge muss die notifizierte Maßnahme vor dem Hintergrund der hohen wirtschaftlichen und strategischen Bedeutung der Aufrechterhaltung großer Drehkreuze in der Union gesehen werden. Nach Angaben der niederländischen Behörden ist der Flughafen Schiphol eines der größten Drehkreuze im nordwestlichen Teil der Union und ein wichtiger Pfeiler für Wirtschaft und Anbindung der Niederlande. Im Jahr 2017 reisten 48,6 Mio. Fluggäste aus europäischen Städten vom/zum Flughafen Schiphol, 31 % von ihnen stiegen in Schiphol auf einen anderen Flug um. Weitere 19,7 Mio. nichteuropäische Fluggäste reisten von/nach Schiphol, von denen etwa 60 % Umsteigefluggäste waren. Die niederländischen Behörden verweisen auf die Bedeutung großer Drehkreuze auf dem Gebiet der EU, die die Europäische Kommission in ihrer Luftfahrtpolitik⁽¹²⁾ anerkennt.
- (28) Nach Ansicht der niederländischen Behörden ist ein europäisches Streckennetz, das von Schiphol aus kontinentale und interkontinentale Ziele bedient, für Erhaltung und Ausbau dieses wichtigen EU-Drehkreuzes unerlässlich. Sie vertreten die Auffassung, dass die Drehkreuzfunktion von Schiphol von wesentlichem öffentlichen Interesse ist und somit aufrechterhalten und gestärkt werden muss.⁽¹³⁾ Dies ist wichtig, da die Gefahr besteht, dass das Drehkreuz im kontinentalen und interkontinentalen Streckennetz an Bedeutung verliert.
- (29) Nach Angaben der niederländischen Behörden ist diese Gefährdung insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Inlandsmarkt, gemessen an den in den Niederlanden ansässigen Fluggästen, für den Interkontinentalverkehr und den Umsteigeverkehr klein ist. Zweitens ist für Luftfahrtunternehmen, die Interkontinental- und Umsteigeverkehr durchführen, eine spezielle Infrastruktur erforderlich, zu der es in bestimmten Situationen, z. B. bei Risikoflügen, keine vernünftige Alternative auf einem anderen Flughafen in den Niederlanden gibt. Drittens machen die niederländischen Behörden geltend, dass es auf Jahre hinaus an Sitzplatzkapazität und Frequenzen mangeln würde, wenn der Flughafen seine Drehkreuzfunktion verlöre.
- (30) Die niederländischen Behörden verweisen ferner auf das umfassende Maßnahmenpaket, das zur Umsetzung des mit der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ eingeführten „ausgewogenen Ansatzes“ angenommen wurde. Diese Maßnahmen, die die niederländischen Behörden erläutern, spiegeln sich in der oben genannten „Alders-Vereinbarung“ von 2008 wider und wurden im Weißbuch zur niederländischen Luftfahrt (2009), in der Schiphol Action Agenda (2016) und in der Koalitionsvereinbarung (2017) bekräftigt.
- (31) Wie bereits erwähnt, wurde die Schwelle von 500 000 Flugbewegungen in Schiphol bereits 2018 erreicht. Darüber hinaus wurden nach Angaben der niederländischen Behörde die am Flughafen Eindhoven verfügbaren Kapazitäten rasch von zusätzlichen, nicht vom Flughafen Schiphol übertragenen Verkehrsströmen absorbiert. Es gab keine ausreichenden Anreize für Luftfahrtunternehmen, die nach Eindhoven umgezogen sind, auf eigene Initiative ihre Zeitnischen am Flughafen Schiphol an den Zeitnischenkoordinator zurückzugeben.

⁽¹²⁾ Die Luftfahrtpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen — (COM(2012) 556 final vom 27. September 2012).

⁽¹³⁾ Schiphol Action Agenda (2016).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG (ABl. L 173 vom 12.6.2014, S. 65).

- (32) Vor diesem Hintergrund halten die niederländischen Behörden es für erforderlich, das Maßnahmenpaket weiterzuentwickeln und umzusetzen. Dabei werden eine Reihe von Elementen berücksichtigt: a) das langfristige Luftverkehrskonzept b) Sicherheitsfunktionen c) lufttraumbezogene Maßnahmen d) betriebliche Maßnahmen e) Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung f) Nachhaltigkeitsmaßnahmen und g) Selektivitätsmaßnahmen.
- (33) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln ist Teil eines umfassenderen Plans für die Entwicklung des Flughafens Lelystad bis zu einer maximalen Kapazität von 45 000 Flugbewegungen pro Jahr. Diese Kapazität wird in zwei Phasen erreicht: Phase 1 mit jährlich 25 000 Flugbewegungen soll etwa 2033 erreicht werden. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Flughafens Lelystad im Jahr 2020 werden jährlich höchstens 4 000 Starts und Landungen erfolgen. Diese Zahl dürfte 2021 auf höchstens 7 000 und 2022 auf 10 000 ansteigen. Phase 2 wird bis 2043 ein Wachstum auf bis zu 45 000 Flugbewegungen jährlich ermöglichen.

2.3. Bemerkungen der niederländischen Behörden zur Vereinbarkeit des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und der Zeitnischenverordnung

- (34) Die niederländischen Behörden sind der Auffassung, dass die Anforderungen des Artikels 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt sind.
- (35) Die niederländischen Behörden haben vom 16. Januar bis zum 6. Februar 2019 eine internetgestützte Konsultation zum Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln durchgeführt. Zum Nutzen der Interessenträger wurden auch die Begründung und die einschlägigen Studien veröffentlicht. In Bezug auf den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln ergaben sich aus der Konsultation hauptsächlich folgende Bedenken: a) ihre Verhältnismäßigkeit in Bezug auf die begrenzte Kapazität des Flughafens Lelystad, durch die die Geschäftsmöglichkeiten der Luftfahrtunternehmen eingeschränkt werden, b) ihre möglichen diskriminierenden Auswirkungen in Bezug auf die Verkehrsart und die Identität der Luftfahrtunternehmen und c) die Verteilung der Marktkräfte.
- (36) Die niederländischen Behörden betonen, dass sie im Anschluss an die Konsultation der Interessenträger den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in einer Reihe von Bereichen überarbeitet haben: a) Einführung einer „Bestimmung zur Verhinderung von Missbrauch“, um sicherzustellen, dass das Ziel einer stärkeren internationalen Anbindung erreicht wird, b) die besondere Behandlung von „Risikoflügen“, d. h. von Flügen aus bestimmten Herkunftsorten, die bei ihrer Ankunft in den Niederlanden eine vollständige Zollkontrolle erfordern und daher über den Flughafen Schiphol abgewickelt werden müssen und c) Klarstellungen in Bezug auf die Informationen, die erforderlich sind, um die Umsteigerate bei einem neuen Ziel zu untermauern.
- (37) Was die Zugänglichkeit und die Infrastruktur anbelangt, so verweisen die niederländischen Behörden darauf, dass beide Flughäfen Amsterdam und den Ballungsraum Randstad bedienen und die Entfernung zwischen den beiden Flughäfen (57 km) auf der Autobahn A6 in 90 Minuten zurückgelegt werden kann. Die beiden Flughäfen sind auch an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Zugfahrt zwischen Lelystad Hauptbahnhof und Amsterdam Hauptbahnhof dauert 38 Minuten, die Zugfahrt zwischen Lelystad Hauptbahnhof und Schiphol 42 Minuten. Mit dem Bus dauert die Fahrt von Lelystad Hauptbahnhof zum Flughafen Lelystad 15 Minuten. Ab der Eröffnung des Flughafens Lelystad wird ein Pendelbus zwischen Lelystad Hauptbahnhof und Flughafen Lelystad mit einer Fahrzeit von 10 Minuten eingesetzt. Je nach den Flugplänen des Flughafens wird der Pendelbus in Abständen von 30 Minuten fahren. Zudem wurde bereits beschlossen, die Autobahn A6 zum Flughafen Lelystad von zwei auf drei Spuren zu erweitern und ab 2021 eine Ausfahrt zum Flughafen zu bauen.
- (38) Die niederländischen Behörden weisen darauf hin, dass der Flughafen Lelystad die notwendigen Dienste anbietet und für die Abwicklung von Verkehr nach ICAO/EASA CAT C ⁽¹⁵⁾-geeignet ist. Darüber hinaus stehen vier Parkpositionen zur Verfügung. Die Flugsicherung erfolgt durch die LVNL. Der Flughafen wird Boden- und Fluggastabfertigungsdienste anbieten. Am Flughafen werden keine Nachtflüge durchgeführt und es sind keine Einrichtungen für Luftfrachtflüge und interkontinentale Flüge mit Großraumflugzeugen geplant.
- (39) Die niederländischen Behörden sind der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln die Geschäftsmöglichkeiten nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt, da insbesondere Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet sind, ihren Betrieb von Schiphol nach Lelystad zu verlegen. Darüber hinaus können vom Flughafen Lelystad aus alle Ziele bedient werden, und die Betriebszeiten von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr (Ortszeit) ermöglichen eine flexible Nutzung des gesamten Zeitraums.

⁽¹⁵⁾ Da die Start- und Landebahn 45 Meter breit sein wird, wird der Flughafen für Spezialflugzeuge wie Boeing 737 und Airbus A320 und A321 geeignet sein.

- (40) Nach Angaben der niederländischen Behörden sieht der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln für Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit vor, neue Strecken zu entwickeln. Kann ein Luftfahrtunternehmen nachweisen, dass es vom Flughafen Schiphol aus ein neues Ziel mit Flügen bedienen wird, die einen Anteil von mindestens 10 % Umsteigepassagieren haben, so gilt ein solches Ziel als Teil der Liste von Umsteigeverbindungen.
- (41) Die niederländischen Behörden legen die Studie der Beratungsfirma Seo Amsterdam Economics vor. Die Studie soll die niederländischen Behörden dabei unterstützen, den am besten geeigneten Schwellenwert für die Definition eines Fluges als Umsteigeverbindung festzulegen, um ein Gleichgewicht zwischen dem Ziel der Minimierung der Auswirkungen auf den Markt und der Maximierung der Wirksamkeit der Regelung zu erreichen. Die Analyse berücksichtigt die Gesamtzahl der Ziele und Flugbewegungen, die betroffenen Flugbewegungen und Strecken in Bezug auf jede Fluggesellschaft, die derzeit vom Flughafen Schiphol aus operieren. In der Studie werden die Auswirkungen untersucht, die unterschiedliche Schwellenwerte auf das Erreichen des Ziels der Maßnahme sowie auf die Möglichkeit für die einzelnen Luftfahrtunternehmen haben, die Maßnahme zu nutzen, um am Flughafen Lelystad Vorrang zu erhalten.
- (42) In Bezug auf neue Marktteilnehmer gelten die Kriterien der Zeitnischenverordnung ab der Öffnung des Flughafens Lelystad für den gewerblichen Verkehr, wobei der Flughafen Lelystad ab diesem Zeitpunkt ein koordinierter Flughafen sein wird. Unbeschadet der Anwendung dieser Kriterien ist im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln festgelegt, dass Luftfahrtunternehmen, die Artikel 2 Absatz 2 des Dekrets angewandt haben, Vorrang bei der Zuweisung von Zeitnischen auf dem Flughafen Lelystad haben.
- (43) Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln bewirkt keine unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen aus Gründen der Staatsangehörigkeit und Identität oder zwischen Zielen. Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln stützt sich auf objektive Kriterien, und alle Luftfahrtunternehmen, die ein bestimmtes Ziel bedienen, werden diskriminierungsfrei gleich behandelt. Der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln verpflichtet die Luftfahrtunternehmen nicht dazu, Flüge vom Flughafen Schiphol an den Flughafen Lelystad zu verlegen.
- (44) Die niederländischen Behörden weisen darauf hin, dass die Unterscheidung zwischen Flugzielen an sich keine Diskriminierung darstellt. Der Unterschied kann objektiv gerechtfertigt sein, und zwar auf der Grundlage der legitimen Ziele der Netzqualität und der Förderung der Funktionen von Schiphol.
- (45) Nach Auffassung der niederländischen Behörden ist der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln verhältnismäßig. Der Flughafen Lelystad wird ab seiner Öffnung für den gewerblichen Verkehr ein koordinierter Flughafen sein und der in den Verkehrsaufteilungsregeln festgelegte Vorrang wird nach Anwendung der Vorrangkriterien der Zeitnischenverordnung angewandt. Sobald der Flughafen Lelystad jährlich 10 000 Flugbewegungen erreicht hat, wird eine Bewertung der Verkehrsaufteilungsregeln durchgeführt, um deren Auswirkungen zu untersuchen. Die Vorrangregelung würde nur vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission um weitere 15 000 Flugbewegungen (und somit auf insgesamt 25 000 Flugbewegungen pro Jahr) ausgeweitet.
- (46) Nach Ansicht der niederländischen Behörden enthalten die notifizierten Vorschriften Garantien, durch die sichergestellt wird, dass die Ziele der Verkehrsaufteilungsregeln in Zukunft erreicht werden.
- (47) Nach Angaben der niederländischen Behörden geht die Maßnahme nicht über das zur Erreichung des angestrebten Ziels erforderliche Maß hinaus, da die Regelung nur für die Kapazität von Schiphol gilt, die durch diese Maßnahme erlangt wird, und nicht für andere neue/seit Kurzem verfügbare Kapazitäten am Flughafen Schiphol.
- (48) Nach Angaben der niederländischen Behörden wird die Transparenz des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln durch die gewählte Rechtsform gewährleistet, d. h. durch ein Ministerialdekret und eine Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser.
- (49) Schließlich kommen die niederländischen Behörden zu dem Schluss, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln den Verordnungen (EWG) Nr. 95/93 und (EG) Nr. 1008/2008 nicht widerspricht. Die Zeitnischenverordnung würde in vollem Umfang eingehalten. Dass Verkehrsaufteilungsregeln in die Art und Weise eingreifen können, in der Zeitnischen genutzt werden, ergibt sich aus früheren Beschlüssen der Kommission.

3. BEOBACHTUNGEN, DIE DER KOMMISSION VON BETROFFENEN PARTEIEN ÜBERMITTELT WURDEN

- (50) Als Reaktion auf die Veröffentlichung einer Zusammenfassung der geplanten Änderungen im *Amtsblatt der Europäischen Union* gingen bei der Kommission Stellungnahmen von 10 Bürgern, 5 Luftfahrtunternehmen und einem Flughafen als betroffene Parteien ein, von denen die meisten anonym bleiben möchten.

- (51) Die meisten betroffenen Parteien machten geltend, dass die Maßnahme diskriminierend sei: der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln beruht auf einer grundlegenden Unterscheidung zwischen „Umsteigeverbindungen“ und „Direktverbindungen“. Der Schwellenwert von 10 % Umsteigefluggästen beruht nicht auf objektiven Kriterien und berücksichtigt nur die vom Flughafen bereitgestellten Angaben zu Umsteigefluggästen. Die betroffenen Parteien wiesen darauf hin, dass es schwierig sei, Daten vorzulegen, die den Prozentsatz der Umsteigefluggäste belegen. Außerdem sei die Maßnahme nicht anwendbar, da von den niederländischen Behörden keine Kriterien dafür zur Verfügung gestellt werden, wie der Nachweis dieses Prozentsatzes zu führen ist.
- (52) Darüber hinaus machen die Beteiligten geltend, dass sich der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in Bezug auf Luftfahrtunternehmen diskriminierend auswirke, da aufgrund der Unterscheidung zwischen Zielen lediglich die KLM-Gruppe ⁽¹⁶⁾, ihre SkyTeam-Airline-Allianz ⁽¹⁷⁾ und ihre Code-Sharing-Partner von dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln profitieren würden. Die Definition einer „Umsteigeverbindung“ entspricht zu fast 86 % den Zielen der KLM-Gruppe. Durch die Festlegung dieser Regeln würden die Wachstumsmöglichkeiten bestimmter Geschäftsmodelle, wie das Billigflug- und das Ferienflugmodell, eingeschränkt. Die betroffenen Parteien sind daher der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln nicht objektiv und verhältnismäßig ist und über das zur Erreichung eines potenziell legitimen Ziels erforderliche Maß hinausgeht.
- (53) Die betroffenen Parteien machen ferner geltend, dass sich der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in Bezug auf Ziele diskriminierend auswirke, da er Ziele der KLM-Gruppe bevorzuge, die vom Flughafen Schiphol und vom Flughafen Lelystad aus wachsen könne. Da jedoch fast 86 % ⁽¹⁸⁾ der Ziele der KLM-Gruppe als „Umsteigeverbindungen“ bezeichnet werden, kann sie auf diesen Strecken weiter wachsen und neue Strecken eröffnen. Darüber hinaus führe der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln in der Praxis dazu, dass Luftfahrtunternehmen mit der KLM-Gruppe/Sky Team in Bezug auf diejenigen Ziele im Wettbewerb stehen, bei denen die Position der KLM Gruppe/SkyTeam wegen des Zubringerverkehrs am Flughafen Schiphol am stärksten ist.
- (54) Die betroffenen Parteien sind ferner der Auffassung, dass die Bedingungen des Artikels 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht erfüllt sind. Die durch den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln regulierten Flughäfen bedienen nach Angaben der betroffenen Parteien nicht dasselbe Ballungsgebiet, da „i) es zwischen Amsterdam und Lelystad große offene landwirtschaftliche Flächen und Naturgebiete (Natura 2000) gibt, sodass es sich nicht um ein zusammenhängendes bebautes Gebiet handelt; ii) Lelystad mit fast 80 000 Einwohnern zu groß ist, um Teil eines Ballungsgebiets zu sein.“ Auf Verwaltungsebene unterstehen beide Städte lediglich derselben nationalen Regierung.
- (55) Darüber hinaus wird argumentiert, dass der Flughafen Lelystad derzeit nicht die Anforderungen in Bezug auf eine angemessene Verkehrsinfrastruktur und öffentliche Verkehrsverbindungen erfülle, insbesondere zu bestimmten Tageszeiten (6:00 Uhr und 23:00 Uhr), zu denen keine ausreichenden öffentlichen Verkehrsverbindungen bestehen. Außerdem werden zu den Hauptverkehrszeiten mehr als 90 Minuten benötigt, um von einem Flughafen zum anderen zu kommen. Durch die Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Lelystad (4 000 im Jahr 2020) und die Tatsache, dass der Flughafen nicht offen für Luftfahrtunternehmen sei, die auf Direktverbindungen spezialisiert sind und derzeit nicht über Zeitnischen am Flughafen Schiphol verfügen, würden deren Geschäftsmöglichkeiten beeinträchtigt.
- (56) Einige betroffene Parteien machen geltend, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln gegen die Zeitnischenverordnung verstoße, da es gemäß dieser Verordnung nur gestattet sei, durch örtliche Vorschriften Vorrang bei der Zuweisung von Zeitnischen zu gewähren, und durch Verkehrsaufteilungsregeln kein Vorrang eingeräumt werden könne. Darüber hinaus gestatte die Zeitnischenverordnung keine Verknüpfung von Zeitnischen mit Zielen.
- (57) Die meisten betroffenen Parteien verweisen auf die Lärmbelastung, die der weitere Ausbau des Flughafens Lelystad zur Folge haben werde, da der Luftraum der Niederlande voll sei und es zu vermeiden gelte, dass es zu Konflikten zwischen dem Flugverkehr der beiden Flughäfen kommt. Die betroffenen Parteien führen diese Situation auf die Verzögerung zurück, mit der die niederländischen Behörden den Luftraum neu klassiert haben. Es gibt daher Einschränkungen bei Flügen zum Flughafen Lelystad, die unterflogen werden müssen, wodurch der Geräuschpegel steigt. Zudem wird die wirtschaftliche Bedeutung der Drehkreuzfunktion des Flughafens Schiphol durch Verweis auf den Bericht des Rates für Umwelt und Infrastruktur infrage gestellt.
- (58) Darüber hinaus verweisen die betroffenen Parteien auf die Auswirkungen großer Flugzeuge auf Schutzgebiete (wildlebende Arten, insbesondere Vögel) und auf die Verantwortung der niederländischen Behörden für die Vermeidung von Maßnahmen, durch die sich die Bedingungen in natürlichen Lebensräumen verschlechtern.

⁽¹⁶⁾ Die KLM-Gruppe umfasst die 100 %igen Tochtergesellschaften Transavia und Martinair. Im Jahr 2004 fusionierte KLM mit Air France.

⁽¹⁷⁾ SkyTeam ist eine Allianz von Luftfahrtunternehmen mit derzeit 20 Mitgliedern, die weltweit Zugang zu 1 074 Zielen haben.

⁽¹⁸⁾ Die KLM-Gruppe verfügt über mehr als 55 % aller jährlichen Zeitnischen in Schiphol. Zahlen der Flughafenkoordinierungsstelle Niederlande (Zeitnischenkoordinator).

- (59) Die meisten Beteiligten sind der Auffassung, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln erhebliche Auswirkungen im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit hat. Auf der Grundlage einer 2014 durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erteilten die niederländischen Behörden eine Genehmigung für den Bau und anschließenden Betrieb des Flughafens Lelystad. Einige Daten, die für die Berechnung der möglichen Auswirkungen erforderlich waren, waren jedoch falsch (z. B. Luftfahrzeugtyp und damit verbundene Geräuschpegel).
- (60) Die Kommission hat keine Stellungnahmen von betroffenen Parteien erhalten, die den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln befürworten.

4. ANFORDERUNGEN VON ARTIKEL 19 DER VERORDNUNG (EG) Nr. 1008/2008

- (61) Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt die Ausübung von Verkehrsrechten den veröffentlichten Unionsvorschriften sowie nationalen, regionalen und örtlichen Vorschriften in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umweltschutz und Zuweisung von Start- und Landezeiten (Zeitnischen).
- (62) Artikel 19 Absatz 2 sieht vor, dass ein Mitgliedstaat nach Anhörung der interessierten Parteien ohne Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union oder aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens die Aufteilung des Flugverkehrs auf Flughäfen regeln kann, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:
- a) die Flughäfen bedienen dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet;
 - b) die Flughäfen sind durch eine angemessene Verkehrsinfrastruktur angebunden, sodass sie — nach Möglichkeit auf direktem, ggf. auch grenzüberschreitendem Wege — innerhalb von 90 Minuten erreichbar sind;
 - c) die Flughäfen sind miteinander und mit dem Stadt- oder Ballungsgebiet, das sie bedienen, über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen verbunden, und
 - d) die Flughäfen bieten den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Dienstleistungen und beeinträchtigen nicht in unangemessener Weise deren Geschäftsmöglichkeiten.
- (63) Die Regelung zur Aufteilung des Flugverkehrs zwischen den betroffenen Flughäfen muss den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Transparenz entsprechen und auf objektiven Kriterien beruhen.
- (64) Gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterrichtet der betroffene Mitgliedstaat die Kommission über seine Absicht, die Aufteilung des Flugverkehrs zu regeln oder bestehende Verkehrsaufteilungsregeln zu ändern. Die Kommission prüft die Anwendung der Absätze 1 und 2 dieses Artikels und entscheidet innerhalb von sechs Monaten ab Eingang der Informationen aus dem Mitgliedstaat und nach Konsultation des in Artikel 25 der Verordnung genannten Ausschusses, ob der Mitgliedstaat die Maßnahmen anwenden darf. Gemäß derselben Bestimmung veröffentlicht die Kommission ihre Entscheidung im *Amtsblatt der Europäischen Union*; die Maßnahmen dürfen nicht angewendet werden, bevor die Zustimmung der Kommission veröffentlicht wurde.

5. BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

5.1. Verfahrensanforderungen: Anhörung der interessierten Parteien

- (65) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bedarf es einer „Anhörung der interessierten Parteien“, bevor über eine Regelung der Flugverkehrsaufteilung entschieden wird. Die niederländischen Behörden haben den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln veröffentlicht und interessierten Parteien, einschließlich der betroffenen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen, die Möglichkeit gegeben, zwischen dem 16. Januar und 6. Februar 2019 dazu Stellung zu nehmen. Spätere Änderungen, die an dem Textentwurf vorgenommen und der Kommission mitgeteilt wurden, dienten allein dem Zweck, bestimmten Bedenken der Interessenträger Rechnung zu tragen.
- (66) Die niederländischen Behörden haben somit die Anforderung der vorherigen Anhörung der interessierten Parteien erfüllt.

5.2. Grundlegende Anforderungen

5.2.1. *Inbetracht kommen der Flughäfen Schiphol und Lelystad für eine Verkehrsaufteilung nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008*

- (67) Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 enthält eine Reihe von Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit zwischen Flughäfen eine Verkehrsaufteilung vorgenommen werden kann.

- (68) Bezüglich Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 geben die niederländischen Behörden an, dass die Flughäfen das Ballungsgebiet Randstad bedienen. Laut Artikel 2 Nummer 22 der Verordnung bezeichnet „Ballungsgebiet“ ein städtisch besiedeltes Gebiet mit mehreren Städten, die aufgrund ihres Bevölkerungs- und Flächenwachstums zu einem zusammenhängend bebauten Gebiet zusammengewachsen sind. Die Randstad liegt im zentralen westlichen Teil der Niederlande und besteht im Wesentlichen aus den vier größten Städten (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht) und ihrem Umland. Es handelt sich um ein Ballungsgebiet im obigen Sinne und wird von den beiden Flughäfen bedient. Dass sich zwischen dem bebauten Gebiet und dem Flughafen Lelystad landwirtschaftliche Nutzflächen befinden, ist für die Zwecke der Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unerheblich.
- (69) Zu Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 stellt die Kommission fest, dass die Flughäfen durch angemessene Verkehrsinfrastrukturen angebunden sind, sodass sie — nach Möglichkeit auf direktem, ggf. auch grenzüberschreitendem Wege — innerhalb von 90 Minuten erreichbar sind. Sowohl Schiphol als auch der Flughafen Lelystad können von allen vier Großstädten des Ballungsgebiets per Straße und fast ausschließlich über Autobahnen erreicht werden. Den niederländischen Behörden zufolge beträgt die Fahrtzeit von diesen vier Großstädten aus nicht mehr als 90 Minuten. Angesichts der Größe des Ballungsgebiets ist je nach Ausgangspunkt des Reisenden entweder der eine oder der andere Flughafen günstiger gelegen, was aber keinen Einfluss auf die Erfüllung der Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 hat. Zwar ist unter Umständen der eine oder andere Flughafen unter bestimmten Verkehrsbedingungen nicht innerhalb von 90 Minuten erreichbar, doch sind solche Unwägbarkeiten in diesem Zusammenhang unvermeidlich und stehen der Erfüllung der Anforderung, wonach die Verbindung „nach Möglichkeit“ bestehen muss, nicht im Wege ⁽¹⁹⁾.
- (70) Zudem verfügt der Flughafen Schiphol über eine Bahnanbindung, und auch ab dem Bahnhof Lelystad wird zu gegebener Zeit ein Bustransfer zum Flughafen Lelystad eingerichtet (siehe folgender Erwägungsgrund dieses Beschlusses). Als Beispiel führen die niederländischen Behörden an, dass der Flughafen Schiphol per Zug vom Hauptbahnhof Lelystad aus in 42 Minuten und vom Hauptbahnhof Amsterdam in 38 Minuten erreichbar sei, während die Busfahrt zwischen Hauptbahnhof Lelystad und dem Flughafen Lelystad 10 Minuten dauern werde.
- (71) Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Anforderungen von Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfüllt sind.
- (72) Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sieht vor, dass die betreffenden Flughäfen miteinander sowie mit Amsterdam und seinem Ballungsgebiet über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen verbunden sein müssen. Die bestehenden Bahnverbindungen ermöglichen es den Reisenden, den Flughafen Schiphol und den Hauptbahnhof Lelystad über häufige und zuverlässige Eisenbahnverkehrsdienste zu erreichen. Damit diese Anforderung für den Flughafen Lelystad erfüllt ist, muss daher nur eine geeignete Busverbindung zwischen dem Hauptbahnhof Lelystad und dem Flughafen Lelystad eingerichtet werden. Nach Angaben der niederländischen Behörden wird dieser Verkehrsdienst (Busse im 30-Minuten-Takt) zum Zeitpunkt der Öffnung des Flughafens Lelystad für den gewerblichen Betrieb eingerichtet sein. Die Anforderung in Artikel 19 Absatz 2 Buchstabe c ist somit als erfüllt anzusehen.
- (73) Im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bieten die Flughäfen den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Dienstleistungen. Insbesondere ist der Flughafen Lelystad für den Flugverkehr nach ICAO/EASA-Kategorie C mit Luftfahrzeugen der Muster Boeing 737 und Airbus A320/321 geeignet. Er wird zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr für den Flugverkehr geöffnet sein und die für diese Art von Flughäfen üblichen Boden- und Fluggastabfertigungsdienste anbieten.

⁽¹⁹⁾ Darüber hinaus haben die niederländischen Behörden bereits beschlossen, die Autobahn A6 zum Flughafen Lelystad von zwei auf drei Fahrspuren zu erweitern und 2021 eine eigene Ausfahrt zu bauen, wodurch die Flughafenanbindung noch weiter verbessert wird.

- (74) Auch die Geschäftsmöglichkeiten der Luftfahrtunternehmen werden durch den Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln — im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 — nicht in unangemessener Weise beeinträchtigt. Neben den in Erwägungsgrund 73 genannten Fakten stellt die Kommission fest, dass jede Verkehrsverlagerung auf den Flughafen Lelystad freiwillig erfolgt, da der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln diesbezüglich keinerlei Verpflichtung vorsieht. Die auf dem Flughafen Schiphol aufgegebenen Zeitnischen dürfen weiterhin von demselben Luftfahrtunternehmen oder derselben Gruppe von Luftfahrtunternehmen — bzw. von einem anderen Luftfahrtunternehmen, wenn sie an den Zeitnischenpool zurückgegeben werden — für einen Flug zum Zielort einer Umsteige Verbindung von diesem Flughafen aus verwendet werden. Die Tatsache, dass der Flughafen Lelystad vorrangig für spezifischen, vom Flughafen Schiphol verlagerten Verkehr vorgesehen ist, stellt keine unangemessene Beeinträchtigung der Geschäftsmöglichkeiten von Luftfahrtunternehmen dar, die den Flughafen Lelystad ohne eine solche Verlagerung zu nutzen beabsichtigen. Diese Einschränkung liegt in der Natur des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln begründet, deren Ziel es ist, Kapazitätsengpässe am Flughafen Schiphol durch die freiwillige Verkehrsverlagerung nach Lelystad zu verringern⁽²⁰⁾. Die Frage, ob diese Situation insbesondere mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit vereinbar ist, wird weiter unten untersucht (siehe Abschnitt 5.2.2).

5.2.2. Verhältnismäßigkeit, Transparenz, objektive Kriterien und Nichtdiskriminierung

5.2.2.1. Vorbemerkungen

- (75) Die Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 bezüglich Verhältnismäßigkeit, Transparenz, Objektivität der angewandten Kriterien sowie Nichtdiskriminierung implizieren, dass der Verkehr nur auf der Grundlage legitimer Ziele zwischen den Flughäfen aufgeteilt werden kann, ohne die Mitgliedstaaten jedoch in ihrer Möglichkeit einzuschränken, weitere spezifische Ziele festzulegen.
- (76) Unter Berücksichtigung von Artikel 7 des Entwurfs des Dekrets geht die im vorliegenden Beschluss betrachtete Verkehrsaufteilung nicht über 10 000 vorrangige Zeitnischen am Flughafen Lelystad gemäß Artikel 2 Absätze 2 und 3 des Entwurfs hinaus.
- (77) Das von den niederländischen Behörden zur Stützung ihres Maßnahmenentwurfs angeführte Ziel besteht darin, die Rolle des Flughafens Schiphol als eines der wichtigsten Drehkreuze in der Union zu stärken in einer Situation, in der dieser Flughafen die in der „Alders-Vereinbarung“ festgelegte Kapazitätsgrenze von 500 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht hat (siehe Erwägungsgrund 24). Dies ist den Zielen zuzurechnen, die mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 legitimerweise verfolgt werden können. In ihren früheren, auf Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates⁽²¹⁾ gestützten Entscheidungen 95/259/EG⁽²²⁾, 98/710/EG⁽²³⁾ und 2001/163/EG der Kommission⁽²⁴⁾ sowie in ihrer Mitteilung „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen“⁽²⁵⁾ hat die Kommission die Rechtmäßigkeit einer aktiven Flughafen-Planungspolitik anerkannt, soweit diese die allgemeinen Prinzipien des EU-Rechts respektiert. Eine solche Planungspolitik kann eine große Anzahl verschiedener Faktoren berücksichtigen, die in den Augen der zuständigen Behörden prioritär sind. Auch die konkreten Maßnahmen, die im Rahmen der Flughafen-Planungspolitik zu beschließen sind, können sich von einem Flughafen zum anderen unterscheiden. Ein Mitgliedstaat kann sich legitimerweise dafür entscheiden, die Entwicklung eines einzelnen Flughafens in seinem Gebiet zu Lasten der anderen Flughäfen in dem Gebiet zu begünstigen. In einem solchen Fall kann die Errichtung von Zugangsbeschränkungen allein zu diesen anderen Flughäfen ein vernünftiges Mittel zum Erreichen des angestrebten Zieles darstellen. Die speziellen Regeln jedoch, mit denen das legitime Ziel erreicht werden soll, müssen mit den in Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegten Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung im Einklang stehen.

⁽²⁰⁾ Ein ähnlicher Fall ist Gegenstand der Entscheidung 95/259/EG der Kommission vom 14. März 1995 in einem Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache VII/AMA/9/94 — Französische Verkehrsaufteilungsregeln für das Pariser Flughafensystem) (ABl. L 162 vom 13.7.1995, S. 25), Abschnitt VI).

⁽²¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8).

⁽²²⁾ Siehe Fußnote 20.

⁽²³⁾ Entscheidung 98/710/EG der Kommission vom 16. September 1998 in einem Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache VII/AMA/11/98 — Italienische Verkehrsaufteilungsregeln für das Mailänder Flughafensystem) (ABl. L 337 vom 12.12.1998, S. 42, Erwägungsgrund 45).

⁽²⁴⁾ Entscheidung 2001/163/EG der Kommission vom 21. Dezember 2000 in einem Verfahren nach der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates (Sache TREN/AMA/12/00 — Italienische Verkehrsaufteilungsregeln für das Mailänder Flughafensystem) (ABl. L 58 vom 28.2.2001, S. 29, Erwägungsgrund 45).

⁽²⁵⁾ Die Luftfahrtaußenpolitik der EU — Bewältigung der künftigen Herausforderungen, (COM(2012) 556 final vom 27. September 2012).

5.2.2.2. Verhältnismäßigkeit, Transparenz und objektive Kriterien

- (78) Mit den von den niederländischen Behörden mitgeteilten Regeln sollen Möglichkeiten geschaffen werden, um bestimmte Flüge am Flughafen Schiphol durch andere Flüge zu ersetzen, die besser geeignet sind, die Rolle von Schiphol als Drehkreuzflughafen zu stärken. Zu diesem Zweck unterscheiden die Behörden zwischen „Umsteigeverbindungen“ und „Direktverbindungen“. Gemäß dem Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln wird ein Ziel als „Umsteigeverbindung“ eingestuft, wenn während des Bezugszeitraums von fünf Jahren durchschnittlich mindestens 10 % der Fluggäste, die vom Flughafen Schiphol aus zu diesem Ziel fliegen, zuvor auch am Flughafen Schiphol gelandet sind und in den drei Jahren vor Veröffentlichung der Einstufung mehr als zehn Flüge pro Jahr durchgeführt wurden.
- (79) Im Unterschied dazu sind „Direktverbindungen“ dadurch gekennzeichnet, dass während des Bezugszeitraums von fünf Kalenderjahren die durchschnittliche Umsteigerate aller Flüge vom Flughafen Schiphol zu dem betreffenden Ziel weniger als 10 % beträgt unter der Bedingung, dass in den drei Jahren vor Veröffentlichung der Einstufung mehr als zehn Flüge pro Jahr durchgeführt wurden.
- (80) Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 steht der Festlegung solcher Schwellenwerte für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen nicht entgegen. Die gewählte Höhe des Schwellenwerts, der ein Flugziel mit einer bestimmten Anzahl von Umsteigefluggästen an dem Flughafen in Beziehung setzt, ist grundsätzlich geeignet, den betreffenden Verkehr zum jeweiligen Flughafen zu lenken, und geht nicht unbedingt über das hinaus, was zu diesem Zweck erforderlich ist.
- (81) Um allerdings sicherzustellen, dass solche Schwellenwerte zu verhältnismäßigen Ergebnissen im Einklang mit Artikel 19 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 führen, müssen sie auf einer objektiven Bewertung beruhen, bei der festgestellt wird, ob und wie das verfolgte Ziel — d. h. im vorliegenden Fall den Flughafen Schiphol als Drehkreuz zu erhalten und auszubauen — damit erreicht wird. Dabei verfügen die Mitgliedstaaten über einen gewissen Ermessensspielraum. Da unterschiedliche Schwellenwerte unterschiedliche Auswirkungen haben können, muss der betreffende Mitgliedstaat diese Auswirkungen sorgfältig prüfen, bevor er einen bestimmten Schwellenwert beschließt.
- (82) Die Studie von SEO Amsterdam Economics ⁽²⁶⁾ gelangt zu dem Schluss, dass eine niedrig angesetzte Umsteigerate eine begrenzte Marktverzerrung zur Folge hat, während höhere Schwellenwerte zu einem gezielteren und wirksameren Ergebnis führen. Ausgangspunkt der Studie ist eine Umsteigerate von 10 %, deren Auswirkungen dann mit anderen Schwellenwerten verglichen werden. Würde den Verkehrsaufteilungsregeln dieser Schwellenwert zugrunde gelegt, so wären ein großer Teil der KLM-Flüge Direktverbindungen, nämlich fast [...] Flugbewegungen (auf [...] Strecken verteilt) pro Jahr. Eine sehr niedrige Schwelle (4 % oder darunter) würde für KLM keinen großen Unterschied bedeuten [...]; Freizeitfluggesellschaften hingegen wären in erheblichem Maße betroffen. Anders als bei einem Schwellenwert von 10 % würden sie dann ihre Ansprüche verlieren, am Flughafen Lelystad Vorrang für die Zwecke einer Verkehrsverlagerung zu erhalten. Bei einem Schwellenwert von 8 % wären die Auswirkungen für KLM im Vergleich zum 10 %-Szenario nur gering, d. h. [...]. Würde der Wert dagegen auf 15 % festgesetzt, so würde KLM in erheblich stärkerem Maße unter die Verkehrsaufteilungsregeln fallen (mehr als [...] zusätzliche Flugbewegungen) und damit in absoluten Zahlen alle anderen Fluggesellschaften, die am Flughafen Schiphol ihre Heimatbasis haben, übertreffen. Bei einem Schwellenwert von 15 % würden ca. [...] % der von Schiphol abgehenden Transavia-Flüge als Umsteigeverbindungen eingestuft, während bei einem sehr niedrigen Schwellenwert (2 % oder niedriger) mehr als [...] % darunter fielen. Die Fluggesellschaft bedient also eine relativ große Zahl von Reisezielen, davon aber nur wenige über Umsteigeverbindungen. Laut Studie zeigt ein Blick auf die Wettbewerber, dass fast [...] % des auf das Konto von Easyjet gehenden Flugverkehrs in Schiphol die Schwelle von 15 % erreicht. Bei einem Schwellenwert dieser Höhe hätten TUIfly und Corendon von allen Luftfahrtunternehmen mit Schiphol als Heimatbasis die geringsten Aussichten, am Flughafen Lelystad Vorrang für die Zwecke einer Verkehrsverlagerung zu erhalten.
- (83) Aufgrund dieser Analyse konnten die niederländischen Behörden zu Recht zu dem Schluss kommen, dass mit einem Schwellenwert von 10 % ein ausgewogenes Verhältnis hergestellt wird. Für 2 % der Flugbewegungen am Flughafen Schiphol ergibt sich derzeit so die Möglichkeit, „Direktverbindungen“ nach Lelystad zu verlagern, die anschließend durch „Umsteigeverbindungen“ am Flughafen Schiphol ersetzt werden können. Mehrere Luftfahrtunternehmen würden diese Regelung mit Sicherheit in Anspruch nehmen können ⁽²⁷⁾.
- (84) In dieser Hinsicht lässt sich feststellen, dass der Schwellenwert für die Erreichung des beabsichtigten Ziels geeignet ist und nicht über das für diesen Zweck erforderliche Maß hinausgeht.

⁽²⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 41.

⁽²⁷⁾ Die Ergebnisse der Studie stützen sich auf die bekannten Flugziele und lassen außer Acht, dass die Fluggesellschaften Gründe anführen können, wonach auch andere Ziele als Umsteigeverbindungen gelten können. Siehe Erwägungsgrund 90.

- (85) In Bezug auf die übrigen Elemente des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln wird erstens daran erinnert, dass jede Verlagerung von Flügen vom Flughafen Schiphol nach Lelystad freiwillig geschieht. Zweitens ist der den betreffenden Luftfahrtunternehmen am Flughafen Lelystad gewährte Vorrang, der mehr Möglichkeiten für eine solche Verlagerung schaffen soll, auf 10 000 Zeitzischen begrenzt. Eine eventuelle Erhöhung auf 25 000 Zeitzischen ist — nach einer entsprechenden Bewertung — Gegenstand einer separaten Entscheidung und wird erst nach erneuter Zustimmung der Kommission wirksam. Drittens wird durch Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets sichergestellt, dass diesen Vorrang nur diejenigen Luftfahrtunternehmen erhalten, die zum Ausbau des Flughafens Schiphol als Drehkreuzflughafen — dem obersten Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln — beitragen, indem Zeitzischen zu ihrer ausschließlichen Nutzung für Umsteigeverbindungen umgewandelt werden. Insbesondere wird durch Artikel 3 Absätze 2 bis 4 sichergestellt, dass die Verkehrsaufteilungsregeln ihren Zweck unabhängig von der Zeitzischenmobilität (gemäß der Zeitzischenverordnung) und unabhängig von Änderungen der Gesamtzahl der Zeitzischen, über die die betreffenden Luftfahrtunternehmen oder die betreffende Gruppe von Luftfahrtunternehmen verfügen, erfüllen.
- (86) Alle im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln festgelegten Kriterien sind objektiv und transparent.

5.2.2.3. Nichtdiskriminierung

- (87) Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sieht vor, dass Verkehrsaufteilungsregeln keinerlei Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union oder aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens beinhalten dürfen. Diese beiden Gebote sind Ausdruck des allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatzes. Nach ständiger Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs⁽²⁸⁾ besagt dieser Grundsatz 'dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, es sei denn, dass eine Differenzierung objektiv gerechtfertigt wäre.

— Keine Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union

- (88) Im Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln wird zwischen „Direktverbindungen“ und „Umsteigeverbindungen“ nur insoweit unterschieden, als es um die Möglichkeit geht, Flugbewegungen vom Flughafen Schiphol nach Lelystad zu verlagern, die dann dort einen gewissen Vorrang genießen. Abgesehen von „Risikoflügen“, die aus Sicherheitsgründen nur am Flughafen Schiphol abgefertigt werden können, ist diese Unterscheidung untrennbar mit dem legitimen Ziel verbunden, den Flughafen Schiphol als Drehkreuzflughafen zu konsolidieren. Wie oben erläutert, können die vorgesehenen Verkehrsaufteilungsregeln zu diesem Ziel beitragen. Sie gehen nicht über das für diesen Zweck erforderliche Maß hinaus, und die damit verbundenen Kriterien sind ihrem Wesen nach objektiv. Die Unterscheidung kann somit als objektiv gerechtfertigt und nicht per se als diskriminierend angesehen werden.
- (89) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Kriterien für die Unterscheidung zwischen den beiden Flugzielkategorien von den niederländischen Behörden so festgelegt wurden, dass alle Ziele, die den gleichen Effekt auf den Flughafen Schiphol als Drehkreuzflughafen haben, gleich behandelt werden.
- (90) Dies gilt auch für Ziele, die nicht in Anhang 1 des Entwurfs der Anweisung aufgeführt sind, da sie nach den Informationen, die den niederländischen Behörden bislang vorliegen, nicht den Schwellenwert von 10 % Umsteigeflüggästen erreichen. Auf der Grundlage relevanter Daten, einschließlich geeigneter Prognosen sowie Daten über andere europäische Flughäfen, können die Luftfahrtunternehmen durchaus erreichen, dass ein oder mehrere dieser Ziele als Umsteigeverbindungen eingestuft werden (siehe Artikel 1 Absätze 3 und 4 und Artikel 3 des Entwurfs der Anweisung)⁽²⁹⁾. Die Regeln sind so gestaltet, dass sie den Luftfahrtunternehmen eine Vielzahl von Möglichkeiten bieten, um ihre Ansprüche in dieser Hinsicht zu belegen, etwa anhand von Daten über selbst gebuchte Anschlussflüge⁽³⁰⁾ oder Daten, die vom Flughafen erhoben werden.
- (91) Daraus lässt sich schließen, dass der Entwurf der Verkehrsaufteilungsregeln nicht zu Diskriminierung zwischen Zielen innerhalb der Union führt.

— Keine Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität der Luftfahrtunternehmen

- (92) Die Kriterien für die Unterscheidung der Flugziele haben einen objektiven Charakter und beziehen sich auf das mit der Maßnahme verfolgte Ziel, sodass keine Diskriminierung aus Gründen der Staatszugehörigkeit oder der Identität des Luftfahrtunternehmens vorliegt. Alle Luftfahrtunternehmen werden auf der Grundlage identischer Kriterien gleich behandelt.

⁽²⁸⁾ Siehe u. a. Urteil vom 30. September 2010, *Uzonyi*, C-133/09, ECLI EU:C:2010:563, Rn. 31.

⁽²⁹⁾ Siehe Erwägungsgründe 15 und 16.

⁽³⁰⁾ Mit Hilfe solcher Instrumente können Fluggäste zwei aufeinanderfolgende Flüge buchen und bei Bedarf eine Versicherung in Anspruch nehmen, beispielsweise für einen Ersatzflug oder Hotelunterbringung bei Verspätung, Annullierung oder geänderten Abflugzeiten. Bekannte Anbieter sind „Dohop“ (<https://www.dohop.com/>) und „Kiwi“ (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>).

- (93) Wie oben im Detail erläutert, wird durch Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets sichergestellt, dass nur diejenigen Luftfahrtunternehmen den am Flughafen Lelystad gewährten Vorrang erhalten, die zum Ausbau des Flughafens Schiphol als Drehkreuzflughafen — dem obersten Ziel des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln — beitragen, indem Zeitnischen umgewandelt werden, um ausschließlich für Umsteigeverbindungen genutzt zu werden.

5.2.3. Einhaltung der EU-Vorschriften über die Zuweisung von Start- und Landezeiten

- (94) Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt die Ausübung von Verkehrsrechten den geltenden Unionsvorschriften, insbesondere jenen über die Zuweisung von Start- und Landezeiten, die gegenwärtig in der Zeitnischenverordnung geregelt werden.
- (95) Den niederländischen Behörden zufolge ergibt sich aus der nach Artikel 3 der Zeitnischenverordnung durchgeführten Analyse, dass am Flughafen Lelystad ab Aufnahme des gewerblichen Betriebs Unterkapazitäten bestehen werden. Gemäß jener Bestimmung wird der Flughafen folglich für koordiniert erklärt.
- (96) Die Zuweisung von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen muss mit den übrigen Bestimmungen der Verordnung, insbesondere den Artikeln 8 bis 10, im Einklang stehen.
- (97) In Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets ist festgelegt, dass der darin vorgesehene Vorrang „unbeschadet der Zeitnischenverordnung“ gilt. Wie in der Erläuterung zum Entwurf des Dekrets ausgeführt, gilt dieser Vorrang somit nur für Anträge, bei denen auch nach Anwendung der allgemein anwendbaren Kriterien der Verordnung weiterhin Konflikte bestehen.
- (98) In diesem Zusammenhang wird auf Artikel 10 Absatz 6 der Zeitnischenverordnung verwiesen. Demnach gilt der darin bestimmte Vorrang für Neubewerber auf einem koordinierten Flughafen „unbeschadet des Artikels 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92“. Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 wurde durch Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ersetzt, der die aktuelle Rechtsgrundlage für die Festlegung von Verkehrsaufteilungsregeln (und deren Bewertung durch die Kommission) ist. Somit kann der Vorrang im Zusammenhang mit einer Verkehrsaufteilung nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 angepasst werden, sofern sich die Anpassung auf das zur Erreichung des Ziels der betreffenden Verkehrsaufteilungsregeln unbedingt erforderliche Maß beschränkt.
- (99) Im vorliegenden Fall kommt die in Artikel 2 Absatz 2 des Entwurfs des Dekrets vorgesehene Vorrangregelung erst nach Anwendung der Vorrangskriterien der Zeitnischenverordnung zum Tragen und beschränkt sich auf die von der Regelung bisher erfassten Zeitnischen (10 000 Bewegungen)⁽³¹⁾. Diese Anpassung des Vorrangs geht nicht über das zur Erreichung des Ziels des Entwurfs der Verkehrsaufteilungsregeln erforderliche Maß hinaus und ist somit mit der Zeitnischenverordnung vereinbar.
- (100) Auch die Regelung nach Artikel 3 des Entwurfs des Dekrets, nach der dem Artikel 2 Absatz 2 unterliegende Zeitnischen am Flughafen Schiphol nur für Umsteigeverbindungen verwendet werden dürfen, ist inhärenter Bestandteil der Regelung und im Übrigen auch charakteristisch für eine solche Verkehrsaufteilung. Auch diese Regelung ist daher als mit der Zeitnischenverordnung vereinbar anzusehen.

5.2.4. Einhaltung anderer EU-Vorschriften

- (101) Die Kommission stellt fest, dass der einzige Gegenstand der nach Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durchzuführenden Bewertung die nationale Regelung über die „Aufteilung des Flugverkehrs“ ist (Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 1). Hinsichtlich der Erfüllung von Absatz 1 jenes Artikels sind der Umstand, dass der Flughafen Lelystad zu einem bestimmten Zeitpunkt für den gewerblichen Betrieb geöffnet wird, sowie das auf den möglichen Flugbetrieb bezogene Ausmaß dieser Öffnung notwendige Voraussetzungen für diese Verkehrsaufteilung. Mit der Verkehrsaufteilung selbst haben diese Faktoren allerdings nichts zu tun. Die Einhaltung der Unionsvorschriften in den Bereichen „Flugsicherheit“, „Luftsicherheit“ und „Umweltschutz“ gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 wird durch die Bedingungen der Verkehrsaufteilung nicht beeinträchtigt, sodass keine Bedenken über eine mögliche Unvereinbarkeit in dieser Hinsicht bestehen.

6. SCHLUSSFOLGERUNG

- (102) Nach einer Bewertung der in der Notifizierung der niederländischen Behörden enthaltenen Fakten und Annahmen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die geplanten Verkehrsaufteilungsregeln mit Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vereinbar sind —

⁽³¹⁾ Wie oben erläutert (siehe Erwägungsgründe 12 und 85), wird die Zahl der betroffenen Zeitnischen am Flughafen Lelystad erst nach einer Bewertung der Regelung und einer gesonderten Zustimmung der Kommission erhöht. Die in diesem Beschluss untersuchte Regelung ist auf die oben genannte Anzahl von 10 000 Zeitnischen beschränkt.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Einziges Artikel

Die vorgesehenen Maßnahmen des Entwurfs des Ministerialdekrets und des Entwurfs der Anweisung des Ministers für Infrastruktur und Wasser über die Flugverkehrsaufteilung zwischen dem Flughafen Lelystad und dem Flughafen Schiphol, die der Kommission am 29. März 2019 übermittelt und mit Schreiben vom 3. Juli 2019 und 11. Juli 2019 geändert wurden, werden genehmigt.

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Brüssel, den 24. September 2019

Für die Kommission
Violeta BULC
Mitglied der Kommission

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2018/1922 der Kommission vom 10. Oktober 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 428/2009 des Rates über eine Gemeinschaftsregelung für die Kontrolle der Ausfuhr, der Verbringung, der Vermittlung und der Durchführung von Gütern mit doppeltem Verwendungszweck

(Amtsblatt der Europäischen Union L 319 vom 14. Dezember 2018)

Seite 21, Anhang I zur Ersetzung von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 428/2009, der Text mit den Begriffsbestimmungen „Substratrohlinge“ und „Superplastisches Umformen“:

Anstatt: „Substratrohlinge‘ (3 6) (substrate blanks): monolithisches Material mit Abmessungen, die geeignet sind zur Herstellung optischer Bauteile wie Spiegel oder Linsen.

„Superplastisches Umformen‘ (1 2) (superplastic forming): ein Warmumformverfahren für Metalle, deren im herkömmlichen Zugversuch bei Raumtemperatur ermittelte Bruchdehnung weniger als 20 % beträgt; durch Wärmezufuhr werden Dehnungen erzielt, die mindestens das Zweifache des vorgenannten Wertes betragen.“

muss es heißen: „Substratrohlinge‘ (3 6) (substrate blanks): monolithisches Material mit Abmessungen, die geeignet sind zur Herstellung optischer Bauteile wie Spiegel oder Linsen.

„Superlegierungen‘ (2 9) (superalloys): Legierungen auf der Basis von Nickel, Kobalt oder Eisen mit höheren Festigkeiten als denen in der AISI-300-Serie bei Temperaturen über 922 K (649 °C) unter schweren Umwelt- und Betriebsbedingungen.

„Superplastisches Umformen‘ (1 2) (superplastic forming): ein Warmumformverfahren für Metalle, deren im herkömmlichen Zugversuch bei Raumtemperatur ermittelte Bruchdehnung weniger als 20 % beträgt; durch Wärmezufuhr werden Dehnungen erzielt, die mindestens das Zweifache des vorgenannten Wertes betragen.“

Seite 85, Anhang I zur Ersetzung von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 428/2009, Kategorie 2 Nummer 2B206 Buchstabe c, Technische Anmerkung:

Anstatt: „Im Sinne der Unternummer 2B206c bedeutet ‚Längsverschiebung‘ die Änderung des Abstandes zwischen der Messeinrichtung und dem zu messenden Objekt.“

muss es heißen: „Im Sinne der Unternummer 2B206c bedeutet ‚Längenmessung‘ die Änderung des Abstandes zwischen der Messeinrichtung und dem zu messenden Objekt.“

Seite 125, Anhang I zur Ersetzung von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 428/2009, Kategorie 3 Nummer 3A225 Anmerkung Nummer 3:

Anstatt: „sie benötigen für die Leistungssteigerung oder die Aufhebung der Beschränkung die von Nummer 3A225 erfasste ‚Technologie‘ in Form von Lizenzschlüsseln oder Produkt-Keys, um den Eigenschaften der Nummer 3A225 zu entsprechen.“

muss es heißen: „sie benötigen für die Leistungssteigerung oder die Aufhebung der Beschränkung die von Nummer 3E225 erfasste ‚Technologie‘ in Form von Lizenzschlüsseln oder Produkt-Keys, um den Eigenschaften der Nummer 3A225 zu entsprechen.“

Seite 242, Anhang II zur Änderung von Anhang II a bis II g, Anhang II f Teil 1 Unternummer 1C450.a Nummer 5:

Anstatt: „Cyanogenchlorid (506-77-4),“

muss es heißen: „Chlorcyan (506-77-4),“.

Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2019/227 der Kommission vom 28. November 2018 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1062/2014 betreffend bestimmte Kombinationen von Wirkstoff und Produktart, für welche die zuständige Behörde des Vereinigten Königreichs als bewertende zuständige Behörde benannt wurde

(Amtsblatt der Europäischen Union L 37 vom 8. Februar 2019)

Seite 12, Anhang zur Änderung der Tabelle in Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1062/2014, Tabelle, Eintrag 1045, Spalte 2:

Anstatt: „Zitroneneukalyptusöl, hydriert, cyclisiert“

muss es heißen: „Zitroneneukalyptusöl, hydratisiert, cyclisiert“.

Seite 12, Anhang zur Änderung der Tabelle in Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1062/2014, Tabelle, Eintrag 1046, Spalte 2:

Anstatt: „Cymbopogon winterianus-Öl, fraktioniert, hydriert, cyclisiert“

muss es heißen: „Cymbopogon winterianus-Öl, fraktioniert, hydratisiert, cyclisiert“.

Seite 12, Anhang zur Änderung der Tabelle in Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 1062/2014, Tabelle, Eintrag 1047, Spalte 2:

Anstatt: „Zitroneneukalyptusöl und Citronellal, hydriert, cyclisiert“

muss es heißen: „Zitroneneukalyptusöl und Citronellal, hydratisiert, cyclisiert“.

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



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE