

Dansk udgave

## Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	<i>I Meddelelser</i>	
	<b>Kommissionen</b>	
98/C 239/01	Ecu.....	1
98/C 239/02	Gennemsnitspriser og repræsentative priser for bordvinstyper på de forskellige afsætningscentre .....	2
98/C 239/03	Meddelelse om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af snoet tråd, kabler og tovværk af stål med oprindelse i Ungarn, Mexico og Polen ...	3
98/C 239/04	Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem Lufthansa, SAS og United Airlines <sup>(1)</sup> .....	5
98/C 239/05	Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem British Airways og American Airlines <sup>(1)</sup> .....	10
98/C 239/06	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.1140 — Halliburton/Dresser) <sup>(1)</sup> .....	16
98/C 239/07	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC) <sup>(1)</sup> .....	17
98/C 239/08	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.1193 — AXA/Royale Belge) <sup>(1)</sup> .....	17
98/C 239/09	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave) <sup>(1)</sup> .....	18
98/C 239/10	En anmeldt transaktion, der fælder uden for fusionsforordningen (Sag IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke) <sup>(1)</sup> .....	18

<u>Informationsnummer</u>	Indhold (fortsat)	Side
98/C 239/11	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag IV/M.1263 — Nortel/Bay) <sup>(1)</sup> .....	19
<hr/>		
	II <i>Forberedende retsakter</i>	
	.....	
<hr/>		
	III <i>Oplysninger</i>	
	<b>Kommissionen</b>	
98/C 239/12	Meddelelse om afholdelse af almindelige udvælgelsesprøver .....	20



---

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst

## I

(Meddelelser)

## KOMMISSIONEN

ECU (\*)

29. juli 1998

(98/C 239/01)

Modværdien i national valuta:

Belgiske og luxembourgske francs	40,6120	Finske mark	5,98683
Danske kroner	7,50654	Svenske kroner	8,75959
Tyske mark	1,96935	Pund sterling	0,675786
Græske drakmer	327,507	US-dollars	1,11106
Spanske pesetas	167,181	Canadiske dollars	1,66526
Franske francs	6,60280	Yen	157,804
Irske pund	0,783374	Schweizerfrancs	1,65103
Italienske lire	1942,94	Norske kroner	8,36183
Nederlandske gylden	2,22056	Islandske kroner	78,7963
Østrigske schilling	13,8560	Australske dollars	1,81932
Portugisiske escudos	201,513	Newzealandske dollars	2,15949
		Sydafrikanske rand	6,86079

Kommissionen har oprettet en fjernskriver med automatisk svar, som på ethvert fjernskriveropkald videregiver omregningskursen i de vigtigste valutaer. Denne fjernskriver er i funktion dagligt fra kl. 15.30 til kl. 13.00 den følgende dag.

Brugeren bør anvende følgende fremgangsmåde:

- kald fjernskriver nr. 23789 i Bruxelles
- angiv eget kendeord
- skriv koden »cccc«, som udløser det automatiske svar og medfører en udskrift af omregningskurserne for ecu over fjernskriveren
- afbryd ikke forbindelsen, inden meddelelsen er afsluttet, angivet ved tegnene »ffff«.

*Note:* Kommissionen har desuden en telefax (kaldnr. 296 10 97 og 296 60 11) med automatisk svarfunktion, der giver dagsaktuelle oplysninger om de gældende omregningskurser inden for den fælles landbrugspolitik.

(\*) Rådets forordning (EØF) nr. 3180/78 af 18. december 1978 (EFT L 379 af 30.12.1978, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1971/89 (EFT L 189 af 4.7.1989, s. 1).

Rådets afgørelse 80/1184/EØF af 18. december 1980 (Lomé-konventionen) (EFT L 349 af 23.12.1980, s. 34).

Kommissionens beslutning nr. 3334/80/EKSF af 19. december 1980 (EFT L 349 af 23.12.1980, s. 27).

Finansforordningen af 16. december 1980 vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT L 345 af 20.12.1980, s. 23).

Rådets forordning (EØF) nr. 3308/80 af 16. december 1980 (EFT L 345 af 20.12.1980, s. 1).

Beslutning truffet af Den Europæiske Investeringsbanks Styrelsesråd den 13. maj 1981 (EFT L 311 af 30.10.1981, s. 1).

## Gennemsnitspriser og repræsentative priser for bordvinstyper på de forskellige afsætningscentre

(98/C 239/02)

(Fastsat den 28. juli 1998 i henhold til artikel 30, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 822/87)

Afsætningscentre	ECU pr. % vol/hl	% af OP °	Afsætningscentre	ECU pr. % vol/hl	% af OP °
<i>R I Orienteringspris *</i>	3,828		<i>A I Orienteringspris *</i>	3,828	
Heraklion	ingen noteringer		Athènes	ingen noteringer	
Patras	ingen noteringer		Heraklion	ingen noteringer	
Requena	ingen noteringer (¹)		Patras	ingen noteringer	
Reus	ingen noteringer		Alcázar de San Juan	ingen noteringer	
Villafranca del Bierzo	ingen noteringer (¹)		Almendralejo	ingen noteringer	
Bastia	ingen noteringer		Medina del Campo	ingen noteringer (¹)	
Béziers	3,989	104 %	Ribadavia	ingen noteringer	
Montpellier	3,977	104 %	Vilafranca del Penedés	ingen noteringer	
Narbonne	4,097	107 %	Villar del Arzobispo	ingen noteringer (¹)	
Nîmes	4,022	105 %	Villarrobledo	ingen noteringer (¹)	
Perpignan	3,472	91 %	Bordeaux	ingen noteringer	
Asti	ingen noteringer		Nantes	ingen noteringer	
Firenze	ingen noteringer		Bari	ingen noteringer (¹)	
Lecce	ingen noteringer		Cagliari	ingen noteringer	
Pescara	ingen noteringer		Chieti	ingen noteringer	
Reggio Emilia	4,686	122 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	2,786	73 %
Treviso	3,673	96 %	Trapani (Alcamo)	ingen noteringer	
Verona (for de lokale vine)	4,813	126 %	Treviso	3,420	89 %
Repræsentativ pris	4,035	105 %	Repræsentativ pris	2,896	76 %
<i>R II Orienteringspris *</i>	3,828			ECU/hl	
Heraklion	ingen noteringer		<i>A II Orienteringspris *</i>	82,810	
Patras	ingen noteringer		Rheinfalz (Oberhaardt)	60,487	73 %
Calatayud	ingen noteringer		Rheinhessen (Hügelland)	60,487	73 %
Falset	ingen noteringer		Vindyrkningsområdet ved		
Jumilla	ingen noteringer (¹)		Mosel i Luxembourg	ingen noteringer	
Navalcarnero	ingen noteringer (¹)		Repræsentativ pris	60,487	73 %
Requena	ingen noteringer				
Toro	ingen noteringer		<i>A III Orienteringspris *</i>	94,570	
Villena	ingen noteringer (¹)		Mosel-Rheingau	ingen noteringer	
Bastia	ingen noteringer		Vindyrkningsområdet ved		
Brignoles	ingen noteringer		Mosel i Luxembourg	ingen noteringer	
Bari	3,546	93 %	Repræsentativ pris	ingen noteringer	
Barletta	3,293	86 %			
Cagliari	ingen noteringer				
Lecce	ingen noteringer				
Taranto	ingen noteringer				
Repræsentativ pris	3,424	89 %			
	ECU/hl				
<i>R III Orienteringspris *</i>	62,150				
Rheinfalz-Rheinhessen (Hügelland)	ingen noteringer				

(¹) Notering, som lades ude af betragtning i henhold til artikel 10 i forordning (EØF) nr. 2682/77.

\* Anvendes fra den 1. februar 1995.

° OP = Orienteringspris.

**Meddelelse om indledning af en antidumpingprocedure vedrørende importen af snoet tråd, kabler og tovværk af stål med oprindelse i Ungarn, Mexico og Polen**

(98/C 239/03)

Kommissionen har modtaget en klage i henhold til artikel 5 i Rådets forordning (EF) nr. 384/96<sup>(1)</sup> (i det følgende benævnt »grundforordningen«), hvori det gøres gældende, at snoet tråd, kabler og tovværk af stål med oprindelse i Ungarn, Mexico og Polen indføres til dumpingpriser, hvorved den pågældende erhvervsgræn i Fællesskabet påføres væsentlig skade.

### 1. Klage

Klagen blev indgivet den 16. juni 1998 af forbindelsesudvalget for European Union Wire Rope Industries (EWRIS) på vegne af producenter, som tegner sig for størstedelen af den samlede produktion i Fællesskabet af snoet tråd, kabler og tovværk af stål.

### 2. Vare

Den vare, der angiveligt indføres til dumpingpriser, er snoet tråd, kabler og tovværk af stål (herunder lukkede tove), med største tværmål over 3 mm.

Varerne tariferes i øjeblikket under KN-kode 7312 10 82, 7312 10 84, 7312 10 86, 7312 10 88 og 7312 10 99. Disse KN-kode anføres blot til orientering.

### 3. Baggrund

Den 20. maj 1998 meddelte Kommissionen<sup>(2)</sup>, at den havde indledt en antidumpingundersøgelse vedrørende importen af samme vare med oprindelse i Folkerepublikken Kina, Indien, Republikken Korea, Sydafrika og Ukraine.

### 4. Påstand om dumping

Påstanden er baseret på en sammenligning af den normale værdi fastlagt på grundlag af hjemmemarkedspriserne i disse lande og de respektive eksportpriser for den pågældende vare ved salg til Fællesskabet. På dette grundlag er de beregnede dumpingmargener betydelige for alle berørte eksportlande.

### 5. Påstand om skade

Klageren hævder og har fremlagt beviser for, at importen fra Ungarn, Mexico og Polen er steget betydeligt beregnet i absolutte tal og markedsandele.

Det gøres endvidere gældende, at omfanget af og priserne på de importerede varer bl.a. har haft en negativ indvirkning på EF-producenternes salgsmængde, markedsandele og priser, og at dette har haft betydelige negative virkninger for EF-erhvervsgrænsens finansielle situation.

### 6. Procedure for fastlæggelse af dumping og skade

Kommissionen har efter høring af Det Rådgivende Udvalg fastslået, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at begrunde indledningen af en procedure vedrørende importen med oprindelse i Ungarn, Mexico og Polen; den har derfor iværksat en yderligere analyse i overensstemmelse med artikel 5 i grundforordningen.

#### a) Stikprøve

I betragtning af det store antal EF-producenter, der er involveret i denne procedure, vil Kommissionen til undersøgelsen af, om der påføres EF-erhvervsgræns skade, anvende en fremgangsmåde med stikprøve i overensstemmelse med artikel 17 i grundforordningen. Der vil blive udvalgt selskaber til stikprøven på grundlag af den største repræsentative produktions- og salgsmængde inden for EF-erhvervsgræns, som med rimelighed kan undersøges inden for den tid, der er til rådighed.

For at indhente de oplysninger som Kommissionen anser for nødvendige for at udvælge EF-producenter til stikprøven, vil den kontakte sammenslutninger af EF-producenter og/eller individuelle EF-producenter.

Kommissionen kan også beslutte at udvælge selskaber til en stikprøve af eksportører og/eller importører, hvis det er nødvendigt.

#### b) Endelig udvælgelse til stikprøven

Interesserede parter, som ønsker at fremsætte bemærkninger til ovenstående fremgangsmåde eller at blive hørt angående den endelige udvælgelse til stikprøven, anmodes om at give sig til kende over for Kommissionen

<sup>(1)</sup> EFT L 56 af 6.3.1996, s. 1, senest ændret ved forordning (EF) nr. 905/98 (EFT L 128 af 30.4.1998, s. 18).

<sup>(2)</sup> EFT C 155 af 20.5.1998, s. 11.

og fremlægge alle relevante oplysninger inden for den særlige frist for udvælgelse til stikprøve, der er angivet i stk. 8, litra b), i den meddelelse.

Kommissionen agter at foretage den endelige udvælgelse til stikprøve efter at have hørt de berørte parter, som har erklæret sig rede til at indgå i stikprøven.

Selskaber, der indgår i stikprøven, skal besvare et spørgeskema og samarbejde i forbindelse med alle kontrolbesøg.

Udviser de parter, der udtages til stikprøven, ikke tilstrækkelig samarbejdsvilje, kan bestemmelserne i artikel 17, stk. 4, i grundforordningen bringes i anvendelse.

#### c) Spørgeskemaer

For at indhente de oplysninger, som Kommissionen anser de nødvendige for at gennemføre undersøgelsen, vil den sende spørgeskemaer til de eksportører og importører, der er nævnt i klagen, og til de EF-producenter, der indgår i stikprøven. Samtidig sendes en genpart af spørgeskemaet til alle repræsentative sammenslutninger af eksportører eller importører, som Kommissionen har kendskab til. Myndighederne i eksportlandene vil blive underrettet om, hvilke eksportører der er nævnt i klagen, og få tilsendt en genpart af det spørgeskema, der er blevet tilsendt disse.

Eksportører, importører og andre interesserede parter opfordres til omgående at kontakte Kommissionen for at finde ud af, om de er opført i klagen. Er dette ikke tilfældet, bør de hurtigst muligt og senest 15 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, anmode Kommissionen om at få tilsendt en genpart af spørgeskemaet, da alle spørgeskemaer skal være udfyldt inden for den almindelige frist, der er fastsat i stk. 8, litra a), i denne meddelelse. Anmodninger om spørgeskemaer indgives skriftligt til nedenstående adresse med angivelse af den interesserede parts navn, adresse, telefon-, telefax- og/eller telexnummer.

#### d) Indsamling af oplysninger samt høringer

Alle interesserede parter, som kan godtgøre, at de sandsynligvis vil blive berørt af resultatet af undersøgelsen, opfordres til at tilkendegive deres synspunkter skriftligt og til at fremlægge dokumentation herfor.

Kommissionen kan endvidere høre interesserede parter, forudsat at de fremsætter skriftlig anmodning herom og godtgør, at der er særlige grunde til, at de bør høres.

### 7. Fællesskabets interesse

For at sikre, at der med kendskab til alle oplysninger kan træffes beslutning om, hvorvidt der er i Fællesskabets interesse at træffe antidumpingforanstaltninger, hvis det godtgøres, at der finder dumping sted med deraf følgende skade, kan EF-producenterne, importørerne og deres repræsentative sammenslutninger såvel som repræsentative brugere inden for den almindelige frist, der er fastsat i stk. 8, litra a), i denne meddelelse, give sig til kende og indgive oplysninger til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 21 i grundforordningen. Det skal bemærkes, at der kun tages hensyn til oplysninger, der indgives i henhold til nævnte artikel, hvis sådanne oplysninger er behørigt dokumenterede ved indgivelsen heraf.

### 8. Frist

#### a) Almindelig frist

Interesserede parter skal give sig til kende, fremføre deres synspunkter skriftligt og indgive oplysninger inden for en frist på 40 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse, hvis der i undersøgelsen skal tages hensyn til sådanne synspunkter og oplysninger. Interesserede parter kan også inden for samme frist anmode om at blive hørt af Kommissionen. Denne frist gælder også for alle andre interesserede parter, herunder parter som ikke er angivet i klagen, og det er følgelig i disse parters interesse at kontakte Kommissionen omgående på nedennævnte adresse.

#### b) Særlig frist med hensyn til stikprøven

Alle oplysninger vedrørende udvælgelsen til stikprøven skal indgives til Kommissionen inden for en frist på 21 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse.

#### c) Kommissionens adresse er følgende:

Europa-Kommissionen  
Generaldirektorat I — Eksterne Forbindelser: Handelspolitik og forbindelser med Nordamerika, Det Fjerne Østen, Australien og New Zealand  
Direktorat C og E  
(DM 24 8/38)  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel  
Fax (32-2) 295 65 05  
Telex 21877 COMEU B

### 9. Manglende samarbejdsvilje

I tilfælde, hvor en af de interesserede parter nægter at give adgang til nødvendige oplysninger eller undlader at meddele dem inden for de fastsatte frister eller lægger væsentlige hindringer i vejen for undersøgelsen, kan der i henhold til artikel 18 i grundforordningen træffes foreløbige eller endelige afgørelser, positive eller negative, på grundlag af de foreliggende faktiske oplysninger.

## Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem Lufthansa, SAS og United Airlines

(98/C 239/04)

(EØS-relevant tekst)

Den 9. august 1996 indgik Lufthansa (LH), SAS og United Airlines (UA) en koordineringsaftale om dannelse af en global alliance. Denne aftale lå i forlængelse af to bilaterale aftaler indgået den 9. januar 1996 mellem LH og UA og den 26. juni 1996 mellem SAS og UA. Den 3. juli 1996 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter traktatens artikel 89 med hensyn til sidstnævnte to aftaler i den omfang, de vedrører lufttransport mellem Europa og USA. Den 18. september 1996 besluttede Kommissionen at gøre det samme med hensyn til koordineringsaftalen mellem LH, SAS og UA.

Kommissionens analyse vedrører kun passagerbefordring og foregriber ikke dens holdning med hensyn til fragtransport.

Denne analyse foregriber ikke Kommissionens stillingtagen med hensyn til de eventuelle følger for den transatlantiske trafik af de nye aftaler, der er bebudet mellem amerikanske luftfartsselskaber, eller af de nye alliancer mellem europæiske luftfartsselskaber.

Den 2. oktober 1996 offentliggjorde Kommissionen et resumé af aftalerne i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* <sup>(1)</sup>, og den opfordrede medlemsstaterne og

andre interesserede tredjeparter til at fremsætte eventuelle bemærkninger til aftalerne.

Det er Kommissionens foreløbige opfattelse, at de pågældende aftaler er i strid med bestemmelserne i traktatens artikel 85.

Kommissionen vil herefter kunne forelægge et forslag i henhold til traktatens artikel 89, stk. 1, hvori den redegør for hovedpunkterne i sin analyse og angiver passende foranstaltninger til at bringe ovennævnte overtrædelse til ophør.

Der kan blive tale om følgende foranstaltninger:

### A. Nedsættelse af antallet af afgang

#### A.1. De berørte ruter og det maksimale antal afgang, der skal indstilles

- På de to hub-ti-hub-ruter, der årligt benyttes af i alt 120 000 passagerer eller flere, og på hvilke alliancen har over 12 afgang om ugen (Frankfurt-Chicago og Frankfurt-Washington), skal parterne efter anmodning fra en konkurrent reducere deres samlede antal ugentlige afgang for at give konkurrenterne adgang til op til 55 % af afgangene på de pågældende ruter i overensstemmelse med følgende beregning:

	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)=(3)×0,45 eller 12, dvs.:	(5)=(1)−(4)
Ruter	Antal ugentlige afgang for LH/SAS/UA (Gennemsnit 1997)	Antal ugentlige afgang for andre selskaber (Gennemsnit 1997)	Samlet antal ugentlige afgang	45 % af det samlede antal afgang med et minimum på 12	Antal ugentlige afgang, som LH/SAS/UA skal afgive
Frankfurt-Chicago	19	8	27	12	7
Frankfurt-Washington	17	2	19	12	5

<sup>(1)</sup> EFT C 289 af 2.10.1996, s. 8.

- Den hub til hub-rute, der årligt benyttes af i alt 120 000 passagerer eller flere, men på hvilken alliancen har færre end 12 afgang om ugen (Frankfurt-San Francisco), behandles i afsnit B.

## A.2. Generelle principper

- LH/SAS/UA skal udelukkende indstille disse afgang, hvis og i det omfang konkurrenterne anmoder om det, og kun hvis disse konkurrenter agter at forøge deres beflyvning af disse ruter eller udvikle nye tjenester på ruterne.

— Allianceparternes indstilling af afgang må ikke bevirke, at et enkelt konkurrerende selskab eller en enkelt transatlantisk alliance får flere afgang på en given rute end alliancen.

— Indstillingen af afgang må heller ikke bevirke, at alliancens samlede antal afgang på en given rute reduceres til færre end 12 afgang, dvs. to afgang om dagen, seks dage om ugen.

- Det er tanken, at alliancens indstilling af afgang kun skal finde sted i en periode på seks måneder regnet fra den første dag i den første IATA-sæson efter den pågældende nationale myndigheds vedtagelse af beslutningen. Når en konkurrent til alliancen anmoder om at få overdraget afgang, må alliancen ikke — i en periode på seks måneder efter overdragelsen — forøge antallet af afgang i et omfang, der overskrider forholdet 55/45 (konkurrenterne skal råde over 55 % af det samlede antal afgang på den pågældende rute eller 50 %, hvis der kun er én konkurrent).
- Alliancen skal uden kompensation af finansiel eller anden karakter afgive et antal slots svarende til antallet af afgang, den indstiller. Alliancen er imidlertid ikke forpligtet til at afgive disse slots, hvis der findes andre ledige slots i de pågældende lufthavne, som konkurrenterne kan få tildelt efter de sædvanlige procedurer. Alliancen skal ligeledes, alt efter behov, frigive de lufthavnsfaciliteter, der er nødvendige for at udnytte de afgang, der afgives.
- Hvis de selskaber, der modtager slots i Frankfurt i overensstemmelse med denne foranstaltning, ikke kan få adgang til de korresponderende slots i lufthavnene i USA efter de sædvanlige procedurer, stiller alliancen disse slots og de fornødne lufthavnsfaciliteter til rådighed efter samme regler som i Frankfurt.

- Ved udgangen af perioden på seks måneder, regnet fra den første dag i den første IATA-sæson efter den pågældende nationale myndigheds vedtagelse af beslutningen, ophører foranstaltningen vedrørende indstillingen af afgang. De slots, der er knyttet til afgang, som alliancen ikke har indstillet i løbet af denne periode på seks måneder, forbliver som alliancens. Det er ikke berettiget at overføre disse slots til markedet for befordring af non time sensitive-passagerer, da konkurrencen mellem de forskellige medlemsstaters hovedlufthavne om disse passagerer allerede er tilstrækkelig.

- Hvis en af alliancens konkurrenter, som har opnået afgang og slots i overensstemmelse med denne foranstaltning, ophører med at beflyve den pågældende rute, tilbagegives de af alliancen afgivne slots til denne og står til rådighed for andre konkurrenter i overensstemmelse med vilkårene i nærværende afsnit A.2.

- Alliancen må ikke afgive afgang eller slots til selskaber, som LH/SAS/UA har kapitalinteresser i, eller med hvilke LH/SAS/UA har indgået en franchise-aftale på de berørte markeder.

## B. Slots og lufthavnsfaciliteter (eksklusive hub til hub-ruter)

- Når et luftfartsselskab, der har tilladelse til at flyve mellem Frankfurt eller København og USA, ønsker at tilbyde nye ruter eller at udvide beflyvningen af eksisterende ruter, men ikke kan opnå de fornødne slots inden for rammerne af tildelingsprocedurerne i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 <sup>(1)</sup> og Kommissionens forordning (EØF) nr. 1617/93 <sup>(2)</sup>, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1523/96 <sup>(3)</sup>, stiller medlemmerne af LH/SAS/UA-alliancen slots til rådighed for ansøgeren i Frankfurt eller København på en sådan måde, at alliancens konkurrenter kommer til at råde over indtil 55 % af det samlede antal slots, der benyttes af alle de luftfartsselskaber, der beflyver en given rute. Der skal i denne forbindelse tages hensyn til de slots, som de luftfartsselskaber, der beflyver disse ruter, allerede er i besiddelse af, i overensstemmelse med følgende beregning:

<sup>(1)</sup> EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 155 af 26.6.1993, s. 18.

<sup>(3)</sup> EFT L 190 af 31.7.1996, s. 11.



Ruter	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45) × 0,55 - (2)
	LH/SAS/UA's brug af slots på ruten (Gennemsnit 1997)	Konkurrenternes brug af slots på ruten (Gennemsnit 1997)	Antal slots, som LH/SAS/UA skal afgive, og som kun kan benyttes til den pågældende rute
Frankfurt-San Francisco	14	0	17
Frankfurt-Boston	24	10	19
Frankfurt-Dallas	14	14	3
Frankfurt-Los Angeles	20	10	14
Frankfurt-Miami	16	4	16
København-New York	22	12	15
I alt			84
Heraf Frankfurt			69
Heraf København			15

11. Alliancen skal afgive sine slots uden kompensation af finansiell eller anden karakter.

Det præcise antal slots, som alliancen vil skulle opgive, vil blive beregnet på grundlag af de oplysninger, der foreligger på det tidspunkt, hvor Kommissionen vedtager et forslag i henhold til artikel 89, stk. 1.

12. Alliancen afgiver alle de lufthavnsfaciliteter, der er nødvendige for en effektiv udnyttelse af de afgivne slots. De tekniske forhold vedrørende overdragelsen af slots vil blive drøftet med koordinatoren og lufthavnsmyndighederne. Eventuelle vanskeligheder i forbindelse med overdragelsen skal løses på en måde, der ikke indebærer nogen forskelsbehandling.

13. Hvis de selskaber, der modtager slots i Frankfurt eller København i overensstemmelse med denne foranstaltning, ikke kan få adgang til de korresponderende slots i lufthavnene i USA efter de sædvanlige procedurer, stiller alliancen disse slots og de fornødne lufthavnsfaciliteter til rådighed efter samme regler som i Frankfurt og København.

14. De slots, som LH/SAS/UA afgiver, må kun benyttes til at beflyve ruter på de markeder, som LH/SAS/UA har benyttet dem til, dvs. udelukkende til den pågældende rute.

15. Slots skal afgives inden for et tidsinterval på 60 minutter før eller efter det tidspunkt, som alliancens konkurrent anmoder om.

16. LH, SAS og UA er ikke forpligtet til at afgive mere end seks slots til én og samme konkurrent pr. tidsinterval på 60 minutter i hver lufthavn. LH/SAS/UA's afgivelse af slots må ikke bevirke, at en enkelt konkurrent eller en enkelt transatlantisk alliance kommer til at råde over mere end 50 % af det samlede antal slots, der anvendes på ruten. Alliancens afgivelse af slots må heller ikke bevirke, at alliancen forhindres i at tilbyde et antal afgang pr. tidsinterval, der er tilstrækkeligt til at forblive en rentabel konkurrent på de relevante markeder.

17. En slot, der overtages som led i LH/SAS/UA's afgivelse af slots, kan af modtageren ombyttes med en slot til en anden rute eller med en slot, der benyttes af et andet selskab, jf. forordning (EØF) nr. 95/93 og forordning (EØF) nr. 1617/93 og under overholdelse af betingelsen i punkt 14.

18. Alliancen må ikke afgive slots til selskaber, som LH/SAS/UA har kapitalinteresser i eller med hvilke LH/SAS/UA har indgået en franchise-aftale på de berørte markeder. Kommissionen forbeholder sig ret til at undersøge, i hvilket omfang selskaber, der har forbindelser til alliancens medlemmer gennem bl.a.

codesharing-aftaler, kan tilgodeses af alliancens indstilling af afgang og opgivelse af slots.

19. Slots tildeles alliancens konkurrerende selskaber af den myndighed, der er ansvarlig for fordelingen af slots i lufthavnen, i samarbejde med lufthavnsledelsen i Frankfurt og København, der står for tildelingen af lufthavnsfaciliteter. Fordelingen af slots skal foregå på grundlag af forordning (EØF) nr. 95/93 og kriterier, der kan medvirke til at fremme konkurrencen på de pågældende markeder. De kriterier, der skal tages i betragtning, kan bl.a. omfatte følgende elementer med henblik på fastlæggelsen af prioriteringen i forbindelse med tildeling af slots:

- hvorvidt et selskab, der ikke råder over et stort rutenet, vil være i stand til at udbygge konkurrencen rute for rute
- hvorvidt en slot er knyttet til reduktionen i antallet af afgang på denne rute
- hvorvidt et selskab allerede beflyver en rute og ønsker at forøge antallet af afgang på denne rute
- hvorvidt et selskab allerede har slots i Frankfurt eller København, der gør det muligt for det at tilbyde et stort antal afgang med de ekstra slots, som alliancen afgiver
- hvorvidt et selskab alene eller sammen med et andet selskab råder over en hovedlufthavn i begge ender eller i den ene ende af den rute, det ønsker at trænge ind på.

Denne liste er ikke udtømmende, og interesserede tredjeparter opfordres til at fremsætte bemærkninger/forslag til disse kriterier og til deres rækkefølge.

20. Hvis den nye Gardemoen-lufthavn i Oslo ikke åbner til tiden, således at det bliver nødvendigt at ansøge om slots i Oslos Fornebu-lufthavn, eller hvis den ledige kapacitet i Gardemoen-lufthavnen viser sig at være utilstrækkelig på anvendelsesdatoen for de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør, skal alliancen, alt efter behov, afgive indtil 17 slots på ruten Oslo-New York.
21. Det præcise antal slots og afgang, som alliancen eventuelt vil skulle opgive, vil afhænge af alliancens reelle antal afgang på de berørte ruter mellem den 1. januar og den 31. december 1997.

Det maksimale antal slots, som LH/SAS/UA kan blive tvunget til at afgive:

	Antal slots
Hub til hub-ruter	24
Andre ruter	84

Dvs. 108 slots i alt.

22. Dette antal på 108 slots kan stige til 125 slots, hvis Gardemoen-lufthavnen i Oslo ikke åbner til tiden (se punkt 20).

### C. Forbindelser til andre alliancer

23. Lufthansa skal ophæve sin codesharing-aftale med Lauda Air på ruten Wien-München-Miami senest tre måneder efter anvendelsesdatoen for de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør.

### D. Bonusprogrammer

24. Det vil kunne pålægges LH/SAS/UA at vælge mellem en af følgende to optioner:
- at selskaberne enten afholder sig fra at sammenlægge deres bonusprogrammer for persontransport mellem Tyskland og Skandinavien på den ene side og USA på den anden side og undlader at give mulighed for at overføre point mellem selskabernes programmer
  - eller accepterer, at andre luftfartsselskaber, der ikke råder over tilsvarende bonusprogrammer, får mulighed for at deltage i LH/SAS/UA's fælles bonusprogram på de ruter, der er omfattet af alliancen, idet de udvekslede oplysninger skal behandles som fortrolige i overensstemmelse med regler, der skal fastlægges nærmere.

### E. Fælles display i edb-reservationssystemer

25. Kommissionen vil undersøge, om dobbelt display af flyvninger, der effektueres på de berørte markeder i henhold til samarbejdsaftalen mellem LH, SAS og UA eller eventuelt sammen med selskaber, som LH, SAS eller UA har forbindelser til, kan resultere i en overmætning af det første skærbillede, når der er tale om ruter med et stort antal afgang. Kommis-

sionen vil identificere disse flyvninger, som således kun må optræde én gang. De tekniske aspekter desangående og eventuelle problemer vil blive drøftet med repræsentanterne for edb-reservationssystemerne.

Passagererne skal modtage præcise oplysninger om forekomsten af codesharing, når de bestiller deres billetter.

#### F. Forbindelser til rejsebureauer og store kunder

26. LH/SAS/UA's fælles politik over for rejsebureauer, der er etableret i eller leverer tjenesteydelser i Tyskland, må ikke omfatte et provisionssystem, der har til formål eller til følge at knytte rejsebureauerne til alliancens medlemmer på de relevante markeder. Den provision, alliancen betaler rejsebureauerne, må navnlig ikke være baseret på omsætningstrin.

Takstvilkårene for store kunder, der er etableret i Tyskland, eller som køber rejser, der udgår fra Tyskland, skal stå i relation til årsomsætningen på de relevante markeder uden trindeling og uden nogen form for direkte eller indirekte loyalitetsfremmende incitamenter. Luftfartsselskaberne og deres store kunder kan ikke desto mindre frit forhandle om takstvilkårene — navnlig prisniveauet — med de begrænsninger, som følger af traktatens artikel 86.

Inden Kommissionen vedtager det endelige forslag i henhold til artikel 89, stk. 1, vil den diskutere disse aspekter med de berørte parter, navnlig repræsentanter for rejsebureauerne.

#### G. Interlining

27. For at kunne trænge effektivt ind på de relevante markeder er det vigtigt for et nyt selskab at have mulighed for at indgå interlining-aftaler med alliancens medlemmer.

Ethvert selskab, der er etableret i et EØS-land eller i USA, og som beflyver en eller flere af de relevante ruter, kan anmode om at indgå en interlining-aftale med alliancens medlemmer på den eller de pågældende ruter. Alliancens medlemmer skal undertegne en sådan aftale i overensstemmelse med de normale regler inden for luftfartsindustrien. Disse aftaler skal

i det mindste gælde for de såkaldte »fully-flexible«-takster.

#### H. Forpligtelser for de berørte medlemsstater og Norge

28. I betragtning af de lovgivningsmæssige barrierer og efter drøftelser med de amerikanske myndigheder mener Kommissionen, at følgende tilsagn vil kunne yde et væsentligt bidrag til at øge konkurrencemulighederne på de berørte markeder ved at udvide trafikrettighederne for EF-luftfartsselskaber som defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92<sup>(1)</sup>, ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse (hvis anvendelsesområde nu omfatter helle EØS), som ikke ejes eller kontrolleres af tyske, danske, svenske eller norske statsborgere. Dette er nødvendigt for at sikre en tilstrækkelig grad af potentiel konkurrence.

29. De berørte medlemsstater og Norge skal give ethvert EF-luftfartsselskab, der er etableret inden for EØS tilladelse til at beflyve direkte og indirekte ruter mellem enhver lufthavn på deres territorium og USA og til frit at fastsætte egne billetpriser.

30. I en periode på tre måneder efter offentliggørelsen af nærværende meddelelse vil Kommissionen — på grundlag af amerikanske myndigheders holdning — vurdere, om disse myndigheder giver tilladelse til sådanne flyvninger i et omfang, der er tilstrækkeligt til at sikre, at alliancen ikke får mulighed for at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af de berørte markeder.

- I. Varighed og gennemførelse af de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør

31. I betragtning af den hastige udvikling af markedsvilkårene agter Kommissionen at tage aftalen op til ny vurdering fem år efter gennemførelsen af de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør.

#### Konklusion

Udkastet til forslag i henhold til artikel 89, stk. 1, meddeles parterne, således at de kan fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens foreløbige analyse og til udkastet til foranstaltninger. Inden den vedtager et

<sup>(1)</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.

forslag, ønsker Kommissionen også at kende tredjeparters reaktioner med hensyn til udkastet til foranstaltninger. Denne meddelelse foregriber således ikke Kommissionens endelige vurdering af, om der foreligger en overtrædelse af traktatens konkurrenceregler. Der kan blive offentliggjort en ny meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, hvis Kommissionen ændrer sin analyse og sit udkast til foranstaltninger på væsentlige punkter.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og interesserede tredjeparter til at fremsætte deres bemærkninger til denne sag. Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest 30 dage efter offentliggørelsen af denne

meddelelse, og de indsendes med angivelse af referencenummeret IV/36.201 til følgende adresse:

Europa-Kommissionen  
GD IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Tredjeparter, der kan godtgøre en tilstrækkelig interesse i sagen, kan i løbet af ovennævnte periode på 30 dage anmode Kommissionen om en ikke-fortrolig kopi af udkastet til forslag efter artikel 89, stk. 1, således at de kan fremsætte deres bemærkninger med fuldt kendskab til sagens omstændigheder.

#### Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem British Airways og American Airlines

(98/C 239/05)

(EØS-relevant tekst)

Den 11. juni 1996 indgik British Airways plc (BA) og American Airlines Inc. (AA) en aftale om at danne en global alliance. Den 3. juli 1996 besluttede Kommissionen at indlede proceduren efter traktatens artikel 89 med hensyn til denne aftale, i det omfang den vedrører lufttransport mellem Europa og USA.

Kommissionens analyse vedrører kun passagerbefordring og foregriber ikke dens holdning med hensyn til fragtransport.

Denne analyse foregriber ikke Kommissionens stillingtagen med hensyn til de eventuelle følger for den transatlantiske trafik af de nye aftaler, der er bebudet mellem amerikanske luftfartsselskaber, eller af de nye alliancer mellem europæiske luftfartsselskaber.

Den 2. oktober 1996 offentliggjorde Kommissionen et resumé af aftalen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*<sup>(1)</sup>, og den opfordrede medlemsstaterne og interesserede tredjeparter til at fremsætte eventuelle bemærkninger til aftalen.

Det er Kommissionens foreløbige opfattelse, at den pågældende aftale i sin helhed er i strid med bestemmelserne i traktatens artikel 85, samt at den for så vidt angår hub til hub-ruterne er i strid med bestemmelserne i traktatens artikel 86, hvis selskaberne fører aftalen ud i livet uden de af Kommissionen foreslåede foranstaltninger.

Kommissionen vil herefter kunne forelægge et forslag i henhold til traktatens artikel 89, stk. 1, hvori den redegør for hovedpunkterne i sin analyse og angiver passende foranstaltninger til at bringe ovennævnte overtrædelse til ophør. Der kan blive tale om følgende foranstaltninger:

#### A. Nedsættelse af antallet af afgang

##### A.1. De berørte ruter og det maksimale antal afgang, der skal indstilles

På de tre hub til hub-ruter, der årligt benyttes af i alt 120 000 passagerer eller flere, og på hvilke alliancen har

<sup>(1)</sup> EFT C 289 af 2.10.1996, s. 4.

over tolv afgang om ugen (London-Dallas, London-Miami og London-Chicago), skal parterne efter anmodning fra en konkurrent reducere deres samlede antal

ugentlige afgang om ugen for at give konkurrenterne adgang til op til 55 % af afgangene på de pågældende ruter i overensstemmelse med følgende beregning:

Ruter	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4) = (3) × 0,45 eller 12, dvs.	(5) = (1) - (4)
	Antal ugentlige afgang om ugen for BA/AA (Gennemsnit 1997)	Antal ugentlige afgang om ugen for andre selskaber (Gennemsnit 1997)	Samlet antal ugentlige afgang om ugen i alt	45 % af det samlede antal afgang om ugen med et minimum på tolv	Antal ugentlige afgang om ugen, som BA/AA skal afgive
London-Heathrow-Chicago	33	13	46	21	12
London-Gatwick-Dallas	20	0	20	12	8
London-Miami	21	14	35	16	5

## A.2. Generelle principper

1. BA/AA skal udelukkende indstille disse afgang om ugen, hvis og i det omfang konkurrenterne anmoder om det, og kun hvis disse konkurrenter agter at forøge deres beflyvning af disse ruter eller udvikle nye tjenester på ruterne.

— Allianceparternes indstilling af afgang om ugen må ikke bevirke, at et enkelt konkurrerende selskab eller en enkelt transatlantisk alliance får flere afgang om ugen på en given rute end BA/AA.

— Indstillingen af afgang om ugen må heller ikke bevirke, at alliancens samlede antal afgang om ugen på en given rute reduceres til færre end tolv afgang om ugen, dvs. to afgang om dagen, seks dage om ugen.

2. Det er tanken, at alliancens indstilling af afgang om ugen kun skal finde sted i en periode på seks måneder regnet fra den første dag i den IATA-sæson, der følger efter den pågældende nationale myndigheds vedtagelse af beslutningen. Når en konkurrent til alliancen anmoder om at få overdraget afgang om ugen, må alliancen ikke — i en periode på seks måneder efter overdragelsen — forøge antallet af afgang om ugen i et omfang, der overskrider forholdet 55:45 (konkurrenterne skal råde over 55 % af det samlede antal afgang om ugen på den pågældende rute eller 50 %, hvis der kun er én konkurrent).

3. Mellem forslagets vedtagelsesdato og datoen for påbegyndelsen af alliancens aktiviteter må alliancen ikke forøge antallet af ugentlige afgang om ugen på de tre hub til hub-ruter med mere, end hvad stigningen i passagertallet på hver enkelt rute måtte berettige.

4. Afgangene indstilles af BA/AA i den London-lufthavn, hvorfra alliancen beflyver de pågældende ruter, dvs. Gatwick for ruterne London-Dallas og London-Miami og Heathrow for ruterne London-Chicago og London-Miami.

Hvis alliancen imidlertid beslutter at lade ruten mellem London og Dallas afgå fra Heathrow og ikke fra Gatwick, finder foranstaltningen vedrørende indskrænkningen af antallet af afgang om ugen og vedrørende overdragelsen af de dertil hørende slots anvendelse på Heathrow. Selskaber, der har opnået afgang om ugen fra og slots i Gatwick, kan anmode alliancen om at få dem ombyttet med afgang om ugen fra og slots i Heathrow. Alliancen er forpligtet til at acceptere denne ombytning.

5. Alliancen skal uden kompensation af finansiel eller anden karakter afgive samme antal slots, som den har benyttet til de afgang om ugen, den indstiller. Alliancen er imidlertid ikke forpligtet til at afgive disse slots, hvis der findes andre ledige slots i de pågældende lufthavne, som konkurrenterne kan få tildelt efter de sædvanlige procedurer. Alliancen skal ligeledes, alt efter behov, frigive de lufthavnsfaciliteter, der er nødvendige for at udnytte de afgang om ugen, der afgives.

6. Hvis de selskaber, der modtager slots i London i overensstemmelse med denne foranstaltning, ikke kan få adgang til de korresponderende slots i lufthavnene i USA efter de sædvanlige procedurer, stiller alliancen disse slots og de fornødne lufthavnsfaciliteter til rådighed efter samme regler som i London.

Ved udgangen af perioden på seks måneder regnet fra den første dag i den første IATA-sæson efter den pågældende nationale myndigheds vedtagelse af beslutningen, ophører foranstaltningen vedrørende

indstilling af afgang. De slots, der er knyttet til afgang, som alliancen ikke har indstillet i løbet af denne periode på seks måneder, stilles til rådighed for ruter mellem London og lufthavnene i USA. Dette vedrører kun den andel af slots, der svarer til antallet af non time sensitive-passagerer. Denne overførsel af slots er berettiget som følge af de mærkbare konkurrencebegrænsninger, der også optræder på markedet for befording af non time sensitive-passagerer. Denne foranstaltning tjener til at løse konkurrenceproblemerne på begge markeder (markedet for time sensitive-passagerer og markedet for non time sensitive-passagerer).

Ruter	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Antal ugentlige afgang, som BA/AA skal afgive	Antal slots, som BA/AA skal afgive	% non time sensitive-passagerer	Antal ugentlige slots til beflyvning af ruter mellem London og USA
London-Chicago	12	24	— (*)	15-19 (*)
London-Dallas	8	16	— (*)	10-14 (*)
London-Miami	5	10	— (*)	7-11 (*)
		50		38

(\*) Forretningshemmelighed.

BA/AA kan anmodes om at afgive disse slots i overensstemmelse med den fremgangsmåde, der er beskrevet i afsnit B.

7. Hvis en af alliancens konkurrenter, som har opnået afgang og slots i overensstemmelse med denne foranstaltning, ophører med at beflyve den pågældende rute, tilbagegives de af alliancen afgivne slots igen til denne og står til rådighed for andre konkurrenter i overensstemmelse med vilkårene i nærværende afsnit A samt afsnit B.

men ikke kan opnå de fornødne slots inden for rammerne af tildelingsprocedurerne i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 <sup>(1)</sup> og Kommissionens forordning (EØF) nr. 1617/93 <sup>(2)</sup>, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1523/96 <sup>(3)</sup>, stiller medlemmerne af BA/AA-alliancen slots til rådighed for ansøgeren i London på en sådan måde, at alliancens konkurrenter kommer til at råde over gennemsnitligt 55 % af det samlede antal slots, der benyttes af alle de luftfartsselskaber, der beflyver en given rute. Der skal i denne forbindelse tages hensyn til de slots, som de luftfartsselskaber, der beflyver disse ruter, allerede er i besiddelse af i overensstemmelse med følgende beregning:

#### B. Slots og lufthavnsfaciliteter (eksklusive hub til hub-ruter)

8. Når et luftfartsselskab, der har tilladelse til at flyve mellem London og USA, ønsker at tilbyde nye ruter eller at udvide beflyvningen af eksisterende ruter,

<sup>(1)</sup> EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 155 af 26.6.1993, s. 18.

<sup>(3)</sup> EFT L 190 af 31.7.1996, s. 11.

Ruter	(1) BA/AA's brug af slots på ruten (Gennemsnit 1997)	(2) Konkurrenternes brug af slots på ruten (Gennemsnit 1997)	(3) = $\frac{((1)/0,45) \times 0,55 - (2)}{}$	(4) % time sensitive-passagerer	(5) = (4) × (3) Ugentlige slots, der kun kan benytte til ruten	(6) = (3) - (5) Ugentlige slots, der kan benyttes til hele UK/USA-trafikken
London-Heathrow-Boston	66	24	57	15-25 (*)	14-18 (*)	39-43 (*)
London-Heathrow-Los Angeles	48	52	7	10-25 (*)	1	6
London-Heathrow-New York (JFK og Newark)	204	162	87	20-30 (*)	25-32 (*)	55-62 (*)
London-Heathrow-Philadelphia	26	0	32	30-40 (*)	10-15 (*)	17-22 (*)
London-Heathrow-Seattle	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
London-Gatwick-Charlotte	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
I alt			217		69	148
heraf Heathrow			200		65	135
heraf Gatwick			17		4	13

(\*) Forretningshemmelighed.

9. Alliancen skal uden kompensation af finansiel eller anden karakter afgive sine slots i den London-lufthavn, hvorfra den driver sine ruter, dvs. Heathrow eller Gatwick. Hvis alliancen imidlertid flytter sine ruter fra Gatwick til Heathrow, finder foranstaltningen vedrørende afgivelse af slots anvendelse på Heathrow. Selskaber, der allerede har opnået slots i Gatwick i overensstemmelse med denne betingelse, kan anmode alliancen om at få ombyttet disse slots med slots i Heathrow. Alliancen er forpligtet til at foretage denne ombygning.

Det præcise antal slots, som alliancen vil skulle opgive i Heathrow og Gatwick, vil blive beregnet på grundlag af de oplysninger, der foreligger på det tidspunkt, hvor Kommissionen vedtager et forslag i henhold til artikel 89, stk. 1.

10. Alliancen afgiver alle de lufthavnsfaciliteter, der er nødvendige for en effektiv udnyttelse af de afgivne slots i lufthavnene i London og USA. (De tekniske forhold vedrørende overdragelsen af slots blive drøftet med lufthavnsmyndighederne og de myndigheder, der er ansvarlige for tildelingen af slots. Even-

tuelle vanskeligheder i forbindelse hermed skal løses på en måde, der ikke indebærer nogen forskelsbehandling).

11. Hvis de selskaber, der modtager slots i London i overensstemmelse med denne foranstaltning, ikke kan få adgang til de korresponderende slots i lufthavnene i USA efter de sædvanlige procedurer, stiller alliancen disse slots og de fornødne lufthavnsfaciliteter til rådighed efter samme regler som i London.
12. De slots, som BA/AA afgiver, må kun benyttes til at beflyve ruter på de markeder, som BA/AA har benyttet dem til, dvs. enten udelukkende til den pågældende rute eller til den direkte eller indirekte trafik mellem UK og USA.
13. Slots skal afgives inden for et tidsinterval på 60 minutter før eller efter det tidspunkt, som alliancens konkurrent anmoder om.

14. BA og AA er ikke forpligtet til at afgive mere end seks slots til én og samme konkurrent pr. tidsinterval på 60 minutter i hver lufthavn. Alliancens afgivelse af slots må ikke bevirke, at en konkurrent eller en anden transatlantisk alliance kommer til at råde over mere end 50 % af det samlede antal slots, der anvendes på ruten. Alliancens afgivelse af slots må heller ikke bevirke, at alliancen forhindres i at tilbyde et antal afgangne pr. tidsinterval, der er tilstrækkeligt til at forblive en rentabel konkurrent på de relevante markeder.

15. En slot, der overtages som led i BA/AA's afgivelse af slots, kan af modtageren ombyttes med en slot til en anden rute eller med en slot, der benyttes af et andet selskab, jf. forordning (EØF) nr. 95/93 og forordning (EØF) nr. 1617/93 og under overholdelse af betingelsen i punkt 12.

16. Alliancen må ikke afgive afgangne eller slots til selskaber, som BA/AA har kapitalinteresser i, eller med hvilke BA/AA har indgået en franchise-aftale på de berørte markeder. Kommissionen forbeholder sig ret til at undersøge, i hvilket omfang selskaber, der har forbindelser til alliancens medlemmer gennem bl.a. codesharing-aftaler, kan tilgodeses af alliancens indstilling af afgangne og opgivelse af slots.

17. Slots tildeles alliancens konkurrerende selskaber af den myndighed, der er ansvarlig for fordelingen af slots i lufthavnen, i samarbejde med British Airport Authority, der står for tildelingen af lufthavnsfaciliteter. Fordelingen af slots skal foregå på grundlag af forordning (EØF) nr. 95/93 og kriterier, der kan medvirke til at fremme konkurrencen på de pågældende markeder. De kriterier, der skal tages i betragtning, kan bl.a. omfatte følgende elementer med henblik på fastlæggelsen af prioriteringen i forbindelse med tildelingen af slots:

— hvorvidt et selskab, der ikke råder over et stort rutenet, vil være i stand til at udbygge konkurrencen rute for rute

— hvorvidt et slot er knyttet til reduktionen i antallet af afgangne

— hvorvidt et selskab allerede beflyver en rute og ønsker at forøge antallet af afgangne på denne rute

— hvorvidt et selskab allerede har slots i London, der gør det muligt for det at tilbyde et stort antal afgangne med de ekstra slots, som alliancen afgiver

— hvorvidt et selskab alene eller sammen med et andet selskab råder over en hovedlufthavn i begge ender eller i den ene ende af den rute, det ønsker at trænge ind på.

Denne liste er ikke udtømmende, og interesserede tredjeparter opfordres til at fremsætte bemærkninger/forslag til disse kriterier og til deres rækkefølge.

18. Det præcise antal slots og afgangne, som alliancen eventuelt vil skulle opgive, vil afhænge af alliancens reelle antal afgangne på de berørte ruter mellem den 1. januar og den 31. december 1997.

Det maksimale antal slots, som BA/AA kan blive tvunget til at afgive:

	Antal slots
Hub til hub-ruter	50
Andre ruter	217

Hvis BA/AA forlader bestemte ruter, som selskaberne befløj i 1997, og dernæst beslutter sig for at beflyve disse ruter igen, tages der hensyn hertil ved beregningen af det antal slots, som alliancen skal afgive. I det pågældende tilfælde bliver disse slots tilgængelige for konkurrerende selskaber.

### C. Bonusprogrammer

19. Det vil kunne pålægges BA/AA at vælge mellem en af følgende to optioner:

— at selskaberne enten afholder sig fra at sammenlægge deres bonusprogrammer for persontransport mellem Det Forenede Kongerige og USA og undlader at give mulighed for at overføre point mellem selskabernes programmer



- eller accepterer, at andre luftfartsselskaber, der ikke råder over tilsvarende bonusprogrammer, får mulighed for at deltage i BA/AA's fælles bonusprogram på de ruter, der er omfattet af alliancen, idet de udvekslede oplysninger skal behandles som fortrolige i overensstemmelse med regler, der skal fastlægges nærmere.

#### D. Fælles display i edb-reservationssystemer

20. Kommissionen vil undersøge, om dobbelt display af flyvninger, der effektueres på de berørte markeder i henhold til samarbejdsaftalen mellem BA og AA, eller eventuelt sammen med selskaber, som BA eller AA har forbindelser til, kan resultere i en overmætning af det første skærbillede, når der er tale om ruter med et stort antal afgang. Kommissionen vil identificere disse flyvninger, som således kun må optræde én gang. De tekniske aspekter desangående og eventuelle problemer vil blive drøftet med repræsentanterne for edb-reservationssystemerne.

Passagererne skal modtage præcise oplysninger om forekomsten af codesharing, når de bestiller deres billetter.

#### E. Forbindelser til rejsebureauer og store kunder

21. BA/AA's fælles politik over for rejsebureauer, der er etableret i eller leverer tjenesteydelser i Det Forenede Kongerige, må ikke omfatte et provisions-system, der har til formål eller til følge at knytte rejsebureauerne til alliances medlemmer på de relevante markeder. Den provision, alliancen betaler rejsebureauerne, må navnlig ikke være baseret på omsætningstrin.

Takstvilkårene for store kunder, der er etableret i Det Forenede Kongerige, eller som køber rejser, der udgår fra Det Forenede Kongerige, skal stå i relation til årsomsætningen på de relevante markeder uden trindeling og uden nogen form for direkte eller indirekte loyalitetsfremmende incitamenter. Luftfartsselskaberne og deres store kunder kan ikke desto mindre frit forhandle om takstvilkårene — navnlig prisniveauet — og de kan eventuelt variere inden for de grænser, som følger af traktatens artikel 86.

Inden Kommissionen vedtager det endelige forslag i henhold til artikel 89, stk. 1, vil den diskutere disse aspekter med de berørte parter, navnlig repræsentanter for rejsebureauerne.

#### F. Interlining

22. For at kunne trænge effektivt ind på de relevante markeder er det vigtigt for et nyt selskab at have mulighed for at indgå interlining-aftaler med alliancens medlemmer.

Ethvert selskab, der er etableret i et EØS-land eller i USA, og som beflyver en eller flere af de relevante ruter, kan anmode om at indgå en interlining-aftale med alliancens medlemmer på den eller de pågældende ruter. Alliancens medlemmer skal undertegne en sådan aftale i overensstemmelse med de normale regler inden for luftfartsindustrien. Disse aftaler skal i det mindste gælde for de såkaldte »fully flexible«—takster.

#### G. Forpligtelser for den berørte medlemstat

23. I betragtning af de lovgivningsmæssige barrierer og efter drøftelser med de amerikanske myndigheder mener Kommissionen, at følgende tilsagn vil kunne yde et væsentligt bidrag til at øge konkurrencemulighederne på de berørte markeder ved at udvide trafikrettighederne for EF-luftfartsselskaber som defineret i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92<sup>(1)</sup>, ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, (hvis anvendelsesområde nu omfatter hele EØS), som ikke ejes eller kontrolleres af britiske statsborgere. Dette er nødvendigt for at sikre en tilstrækkelig grad af potentiel konkurrence.
24. Det Forenede Kongerige skal give ethvert EF-luftfartsselskab, der er etableret inden for EØS, tilladelse til at beflyve direkte og indirekte ruter mellem lufthavne på sit territorium og USA og til frit at fastsætte egne billetpriser.

I en periode på tre måneder efter offentliggørelsen af nærværende meddelelse vil Kommissionen — på grundlag af de amerikanske myndigheders holdning — vurdere, om disse myndigheder giver tilladelse til sådanne flyvninger i et omfang, der er tilstrækkeligt til at sikre, at alliancen ikke får mulighed for at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af de berørte markeder.

<sup>(1)</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8.

**H. Varighed og gennemførelse af de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør**

25. I betragtning af den hastige udvikling af markedsvilkårene agter Kommissionen at tage aftalen op til ny vurdering fem år efter gennemførelsen af de foranstaltninger, der skal bringe overtrædelsen til ophør.

**Konklusion**

Udkastet til forslag i henhold til artikel 89, stk. 1, meddeles parterne, således at de kan fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens foreløbige analyse og til udkastet til foranstaltninger. Inden den vedtager sit forslag, ønsker Kommissionen at kende tredjeparters reaktion med hensyn til udkastet til foranstaltninger. Denne meddelelse foregriber således ikke Kommissionens endelige vurdering af, om der foreligger en overtrædelse af traktatens konkurrenceregler. Der kan blive offentliggjort en ny meddelelse i Tidende, hvis Kommissio-

sionen ændrer sin analyse og sit udkast til foranstaltninger på væsentlige punkter.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og interesserede tredjeparter til at fremsætte deres bemærkninger til denne sag. Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest 30 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse, og de indsendes med angivelse af referencenummer IV/36.089 til følgende adresse:

Europa-Kommissionen  
GD IV/D2  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

Tredjeparter, der kan godtgøre en tilstrækkelig interesse i sagen, kan i løbet af ovennævnte periode på 30 dage anmode Kommissionen om en ikke-fortrolig kopi af udkastet til beslutning efter artikel 89, stk. 1, således at de kan fremsætte deres bemærkninger med fuldt kendskab til sagens omstændigheder.

---

**Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**

(Sag IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)

(98/C 239/06)

(EØS-relevant tekst)

Den 6. juli 1998 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CEN«-versionen af CELEX-databasen under dokumentnummer 398M1140. CELEX er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret. For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tlf. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

---

**Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**  
**(Sag IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC)**

(98/C 239/07)

(EØS-relevant tekst)

Den 19. juni 1998 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CEN«-versionen af CELEX-databasen under dokumentnummer 398M1206. CELEX er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret. For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tlf. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

---

**Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**  
**(Sag IV/M.1193 — AXA/Royale Belge)**

(98/C 239/08)

(EØS-relevant tekst)

Den 12. juni 1998 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på fransk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CFR«-versionen af CELEX-databasen under dokumentnummer 398M1193. CELEX er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret. For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tlf. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

---

**Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion****(Sag IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave)**

(98/C 239/09)

(EØS-relevant tekst)

Den 18. juni 1998 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på tysk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CDE«-versionen af CELEX-databasen under dokumentnummer 398M1004. CELEX er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret. For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tlf. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

**En anmeldt transaktion, der fælder uden for fusionsforordningen****(Sag IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke)**

(98/C 239/10)

(EØS-relevant tekst)

Den 2. april 1998 besluttede Kommissionen at den anmeldte transaktion i ovennævnte sag falder uden for fusionsforordningen, fordi den ikke er en fusion som defineret i forordningens artikel 3. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra a), i nævnte forordning. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på tysk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CDE«-versionen af CELEX-databasen under dokumentnummer 398M1079. CELEX er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret. For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tlf. (352) 29 29-42455; fax (352) 29 29-42763.

**Anmeldelse af en planlagt fusion****(Sag IV/M.1263 — Nortel/Bay)**

(98/C 239/11)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 22. juli 1998 modtog Kommissionen i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 <sup>(1)</sup>, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 <sup>(2)</sup>, en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved virksomheden Northern Telecom Limited (Nortel), Canada, der kontrolleres af BCE Inc., Canada, erhverver kontrollen, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i nævnte forordning, med hele virksomheden Bay Networks Inc. (Bay), USA, ved køb af aktier.

2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:

- Nortel: produktion og distribution af produkter og tjenester inden for telekommunikation og datanetværk
- Bay: produktion og distribution af datanetværksprodukter og tjenester.

3. På grundlag af en foreløbig undersøgelse finder Kommissionen, at den anmeldte fusion kan falde ind under forordning (EØF) nr. 4064/89. Den forbeholder sig dog sin endelige stilling til dette punkt.

4. Kommissionen opfordrer andre interesserede parter til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. Bemærkningerne med angivelse af sag IV/M.1263 — Nortel/Bay kan sendes til Kommissionen med telefax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller med posten til følgende adresse:

Europa-Kommissionen  
Generaldirektoratet for Konkurrence (GD IV)  
Direktorat B — Merger Task Force  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

---

<sup>(1)</sup> EFT L 395 af 30.12.1989. Berigtigelse i EFT L 257 af 21.9.1990, s. 13.

<sup>(2)</sup> EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1. Berigtigelse i EFT L 40 af 13.2.1998, s. 17.

## III

*(Oplysninger)*

## KOMMISSIONEN

**Meddelelse om afholdelse af almindelige udvælgelsesprøver**

(98/C 239/12)

Europa-Kommissionen afholder en almindelig udvælgelsesprøve, KOM/A/20/98, med henblik på at besætte en stilling for en svensk statsborger som kontorchef (A 3) <sup>(1)</sup>.

---

---

<sup>(1)</sup> EFT C 239 A af 30.7.1998 (svensk udgave).