

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
	Kommissionen	
2002/C 181/01	Euroens vekselkurs	1
2002/C 181/02	Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem Lufthansa, SAS og United Airlines (sagerne COMP/D-2/36.201, 36.076, 36.078 — procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (tidl. artikel 89)) ⁽¹⁾	2
2002/C 181/03	Kommissionens meddelelse om alliancen mellem KLM Royal Dutch Airlines og Northwest Airlines, Inc. (sag COMP/D-2/36.111 — EF-traktatens artikel 85 (tidl. 89)) ⁽¹⁾	6
2002/C 181/04	Underretning fra Kommissionen om licenser til jernbanevirksomheder	9
2002/C 181/05	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.2829 — Vivendi Environment/Southern Water UK) — Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenklede procedure ⁽¹⁾	10
2002/C 181/06	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.2824 — Ernst & Young/Andersen Germany) ⁽¹⁾	11
2002/C 181/07	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.2920 — Outokumpu Oy/Lennox International Inc.) — Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenklede procedure ⁽¹⁾	12
2002/C 181/08	Meddelelse fra den franske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF af 30. maj 1994 om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter ⁽¹⁾	13
2002/C 181/09	Meddelelse fra Kommissionen om ændring af meddelelse om egenskaberne ved de produkter, der skal leveres som fødevarerhjælp fra Fællesskabet	14

Informationsnummer

Indhold (fortsat)

Side

II *Forberedende retsakter*

.

III *Oplysninger*

Kommissionen

2002/C 181/10	Resultater af licitationerne (Fællesskabets fødevarehjælp)	15
2002/C 181/11	Tekster, der er offentliggjort i <i>De Europæiske Fællesskabers Tidende</i> C 181 E	16

I

(Meddelelser)

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

29. juli 2002

(2002/C 181/01)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	amerikanske dollar	0,9821	LVL	lettiske lats	0,5915
JPY	japanske yen	117,42	MTL	maltesiske lira	0,4135
DKK	danske kroner	7,4328	PLN	polske zloty	4,0655
GBP	pund sterling	0,6285	ROL	rumænske leu	32227
SEK	svenske kroner	9,262	SIT	slovenske tolar	226,8919
CHF	schweiziske franc	1,4529	SKK	slovakiske koruna	44,42
ISK	islandske kroner	83,77	TRL	tyrkiske lira	1667000
NOK	norske kroner	7,505	AUD	australske dollar	1,8213
BGN	bulgarske lev	1,9462	CAD	canadiske dollar	1,5527
CYP	cypriotiske pund	0,57524	HKD	hongkongske dollar	7,6602
CZK	tjekkiske koruna	30,425	NZD	newzealandske dollar	2,107
EEK	estiske kroon	15,6466	SGD	singaporeanske dollar	1,7324
HUF	ungarske forint	244,45	KRW	sydkoreanske won	1168,7
LTL	litauiske litas	3,4525	ZAR	sydafrikanske rand	9,9968

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

Meddelelse fra Kommissionen om alliancen mellem Lufthansa, SAS og United Airlines (sagerne COMP/D-2/36.201, 36.076, 36.078 — procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (tidl. artikel 89))

(2002/C 181/02)

(EØS-relevant tekst)

1. SAGSFORLØB

1. Den 3. juli 1996 indledte Kommissionen en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85 (tidl. artikel 89) med det formål at undersøge, om koordineringsaftalerne indgået mellem Lufthansa og United Airlines og mellem SAS og United Airlines var forenelige med EF's konkurrenceregler⁽¹⁾. Den 18. september 1996 gjorde Kommissionen det samme med hensyn til trepartsaftalen indgået mellem Lufthansa, SAS og United Airlines⁽²⁾.
2. Kommissionens procedure beskæftiger sig med den del af samarbejdsaftalerne mellem Lufthansa, SAS og United Airlines (i det følgende benævnt »parterne«), der har relation til flytransport af passagerer mellem Fællesskabet og USA. Den beskæftiger sig ikke med den del af aftalerne, der vedrører resten af verden eller fragtttransport.
3. Den 2. oktober 1996 offentliggjorde Kommissionen et resumé af aftalerne i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*⁽³⁾ og opfordrede i den forbindelse medlemsstaterne og andre interesserede parter til at fremsætte eventuelle bemærkninger til sagen.
4. Den 28. juli 1998 fremsendte Kommissionen et »udkast til forslag« i henhold til EF-traktatens artikel 85, stk. 1, til parterne. Af dette udkast fremgik det, at Kommissionen var af den foreløbige opfattelse, at de pågældende aftaler (i det følgende benævnt »alliancen«) stred mod EF-traktatens artikel 81, stk. 1. Med henvisning til principperne i artikel 81 som helhed blev det i udkastet påpeget, at det for at bringe overtrædelsen til ophør var nødvendigt at træffe passende foranstaltninger inden for nogle lovgivningsmæssige rammer, der kunne sikre en tilstrækkelig grad af konkurrence på de relevante markeder. Udkastet til forslag indeholdt en beskrivelse af de foranstaltninger, som Kommissionen forestillede sig på det tidspunkt, og parterne blev opfordret til at kommentere Kommissionens foreløbige analyse og de foreslåede foranstaltninger.
5. For at indhente bemærkninger fra medlemsstaterne og andre interesserede parter offentliggjorde Kommissionen den 30. juli 1998 en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*⁽⁴⁾, hvori den redegjorde for de påtænkte foranstaltninger og udtrykkeligt tilkendegav, at fremsendelsen af udkastet til forslag til parterne og offentliggø-

relsen af meddelelsen blot var Kommissionens foreløbige skridt i sagen og ikke foregreb dens endelige standpunkt med hensyn til alliancens forenelighed med EF's konkurrenceregler.

6. Såvel parterne selv som andre interesserede parter indsendte skriftlige bemærkninger til Kommissionen. Der blev afholdt en mundtlig høring den 14. og 15. december 1998. Efter at have modtaget de pågældende bemærkninger indledte Kommissionen en grundig analyse af de forskellige problemer, og den indledte forhandlinger med parterne og drøftelser med de regulerende myndigheder.

2. PARTERNE

Lufthansa

7. Lufthansa AG (i de følgende benævnt »Lufthansa«), der er holdingselskab for Lufthansa Group, ejes for 90 procent af private aktionærer og for 10 procent af vedkommende af MGL (Gesellschaft für Luftverkehrswerte). Selskabet havde i 2000 en omsætning på 15,2 mia. EUR. Lufthansas hovedlufthavne er Frankfurt/Main og München. I 2000 transporterede Lufthansa omkring 47 millioner passagerer. Beregnet ud fra luftfartsselskabernes samlede trafik på verdensplan er Lufthansa det næststørste luftfartsselskab i EU efter British Airways.

SAS

8. Scandinavian Airline Systems (i de følgende benævnt »SAS«) er et konsortium ejet af SAS Sverige AB (3/7), SAS Danmark A/S (2/7) og SAS Norge ASA (2/7). Staten og private aktionærer ejer hver især 50 % af hvert af disse tre selskaber. SAS havde i 2000 en omsætning på 4,9 mia. EUR. Dets hovedlufthavne er Stockholm, København og Oslo. I 1999 transporterede SAS omkring 22,2 millioner passagerer.

United Airlines

9. United Airlines (i de følgende benævnt »United«) er et helejet datterselskab af UAL Inc. Selskabets ansatte og to fagforeninger ejer 55 % af selskabet. United er et af verdens førende luftfartsselskaber med indtægter, der i 1999 beløb sig omkring 18 mia. USD. United har hubs i Chicago O'Hare, Denver, Los Angeles, San Francisco og Washington Dulles. I 1999 transporterede United omkring 82,8 millioner passagerer.

10. Alle tre parter er medlemmer af Star Alliance⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Henholdsvis sag COMP/D-2/36.076/LH/UA og sag COMP/D-2/36.078/SAS/UA.

⁽²⁾ Sag COMP/D-2/36.201.

⁽³⁾ EFT C 289 af 2.10.1996, s. 8.

⁽⁴⁾ EFT C 239 af 30.7.1998, s. 5.

⁽⁵⁾ Sammen med Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways (ANA), Ansett Australia, Austrian Airlines, British Midland, Lauda Air, Mexicana Airlines, Singapore Airlines, Thai Airways International, Tyrolean og Varig Brazilian Airlines.

3. ALLIANCEAFTALERNE

11. Denne sag drejer sig om følgende aftaler ⁽⁶⁾:

- i) En »Alliance Expansion Agreement«, der blev indgået mellem Lufthansa og United den 9. januar 1996. Denne aftale medførte en udvidelse og styrkelse af en eksisterende allianceaftale indgået mellem Lufthansa og United den 3. oktober 1993.
- ii) En »Alliance Expansion Agreement« der blev indgået mellem SAS og United den 28. juni 1996. Denne aftale medførte en udvidelse og styrkelse af en eksisterende allianceaftale indgået mellem SAS og United den 1. september 1995.
- iii) En »Lufthansa/SAS/United Coordination Agreement«, der blev indgået den 9. august 1996, og hvormed selskaberne lagde rammerne for deres drøftelser og koordinering af allerede iværksatte eller planlagte aktiviteter som led i etableringen og den praktiske gennemførelse af deres alliancer.

12. Aftalerne har til formål og til følge at etablere en langsigtet alliance mellem de tre parter med henblik på samordning af deres kommercielle aktiviteter, markedsføring og operationelle aktiviteter, men dog således at de hver især fastholder deres egen særskilte identitet. Parterne vil navnlig samordne deres aktiviteter på følgende områder: ruteplanlægning og planlægning af afgang, markedsføring, reklamevirksomhed, salgsnet, provisioner til rejsebureauer m.v., branding/co-branding, inkl. logoer og corporate marking, codesharing, prissætning, inventory control og yield management, overskudsdeling, samkøring og udvikling af informationssystemer, informationsteknologi og distributionskanaler, bonusprogrammer, lufthavnsfaciliteter og lufthavnstjenester.

4. DE RELEVANTE RUTER

13. Alle tre parter udbyder transport af passagerer med ruten mellem EØS og USA. Alliancen kan især få indflydelse på konkurrencen på parternes hub-til-hub O&D-passagereruter mellem Frankfurt og Chicago, mellem Frankfurt og Washington, mellem Frankfurt og Los Angeles, mellem Frankfurt og San Francisco og mellem København og Chicago, hvor parterne forud for alliancen var faktiske eller potentielle konkurrenter.
14. På ruterne Frankfurt–Chicago og Frankfurt–Washington overlappede parterne faktisk hinanden forud for alliancen, idet både Lufthansa og United havde en direkte forbindelse på disse ruter. Kun et enkelt andet luftfartsselskab tilbyder

en direkte forbindelse på ruten mellem Frankfurt og Chicago, og parternes kombinerede markedsandel på dette marked ligger over 70 %. Ingen andre luftfartsselskaber tilbyder en direkte forbindelse på ruten mellem Frankfurt og Washington, hvor parternes kombinerede markedsandel ligger over 95 %.

15. På ruterne mellem Frankfurt og Los Angeles og mellem Frankfurt og San Francisco havde Lufthansa en direkte forbindelse forud for alliancen, og SAS havde en direkte forbindelse på ruten mellem København og Chicago forud for alliancen. Ingen andre luftfartsselskaber tilbyder direkte forbindelser på disse ruter, og parternes kombinerede markedsandele på disse markeder varierer mellem 55 % og 80 %.
16. Ifølge parterne kan antallet af O&D-passagerer på disse ruter opgøres til: 306 869 (Frankfurt–Chicago), 225 152 (Frankfurt–Washington), 212 245 (Frankfurt–Los Angeles), 208 871 (Frankfurt–San Francisco) og 54 665 (København–Chicago) ⁽⁷⁾.

5. PARTERNES ARGUMENTER

17. Ifølge parterne forholder det sig således, at for så vidt som bypar kan betragtes som meningsfulde markeder i denne sag, begrænser alliancen kun konkurrencen, hvis det kan påvises, at der forud for dannelsen af alliancen optrådte faktisk eller potentiel konkurrence mellem alliancens medlemmer. På dette punkt gør parterne gældende, at på ingen af ruterne mellem de tre hub-til-hub bypar, hvor enten Lufthansa (Frankfurt–Los Angeles og Frankfurt–San Francisco) eller SAS (København–Chicago) havde en direkte forbindelse, ville United have været en potentiel ny konkurrent ⁽⁸⁾. Ifølge parterne er det forhold, at United har en hovedlufthavn i den ene ende af ruten, ikke i sig selv tilstrækkeligt til, at United kan betragtes som en potentiel ny konkurrent på ruten forud for alliancen.
18. United har i denne forbindelse indsendt data baseret på selskabets QSI-model ⁽⁹⁾, der benyttes til at forudberegne, om en ny direkte rute mellem to givne byer vil tiltrække et tilstrækkeligt stort antal passagerer til at gøre ruten rentabel for United. Efter Uniteds opfattelse kan alliancen ikke anses at udelukke United som en potentiel konkurrent på ruterne mellem Chicago og København, mellem Frankfurt og Los Angeles eller mellem Frankfurt og San Francisco, og enhver foranstaltning, der måtte have til formål at hindre den påståede udelukkelse af konkurrencen, vil være ubegrundet.

⁽⁶⁾ Som nævnt i fodnote 1 er der allerede blev offentliggjort et resumé af disse aftaler i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

⁽⁷⁾ Tal baseret på MIDT-data for 2000.

⁽⁸⁾ Det samme gælder på de øvrige potentielle overlappende ruter, der er nævnt i meddelelsen fra 1998 (se fodnote 4).

⁽⁹⁾ Quality of Service Index.

19. Såfremt Kommissionen ikke desto mindre måtte konkludere, at alliancen rammes af forbuddet i EF-traktatens artikel 81, stk. 1, har parterne fremført følgende argumenter til støtte for deres synspunkt, nemlig at betingelserne i EF-traktatens artikel 81, stk. 3, er opfyldt ⁽¹⁰⁾:
- i) *Forbedring af udbuddet og fordelingen af luftfartstjenester og fremme af den økonomiske udvikling*
20. Parterne mener, at alliancen mellem dem vil sætte dem i stand til at udbyde et mere konkurrencedygtigt rutenet, navnlig til fordel for passagerer, der rejser mellem Europa og USA, takket være spillover-effekten af kombinationen af tre rutenet. De vil blive i stand til at tilbyde et større antal direkte og indirekte ruter, et større antal afgang på disse ruter, større kapacitet og bedre forbindelser.
21. Siden indgåelsen af allianceaftalen har parterne faktisk allerede indledt nye direkte flyvninger på mindst fire ruter, forøget antallet af afgang på andre direkte ruter og været i stand til at tilbyde deres kunder et langt større antal indirekte rejseruter. På de indirekte ruter er tilslutningsmulighederne blevet forbedret takket være en bedre synkronisering af selskabernes fartplaner, transittiden er blevet afkortet, og den ekstra tilslutningstrafik fra alliancepartnerne har sat de deltagende luftfartsselskaber i stand til at starte nye tilslutningsruter.
22. Desuden giver alliancen mulighed for besparelser på bl.a. følgende områder: ground handling, markedsføring og salg, indkøb af brændstof, udstyr, catering osv.
- ii) *Forbrugerne får andel i fordelene ved alliancen*
23. Ifølge parterne vil passagererne få direkte fordel af forbedringen af de tjenester, som parterne udbyder. Desuden vil der blive lanceret nye former for kundeservice, f.eks. automatisk check-in af passagerer og deres bagage til deres endelige rejsemål i afrejselufthavnen, ensartet in-flight service og centraliserede oplysninger om de tre luftfartsselskabers flyvninger, hvilket vil sætte passagererne i stand til at udnytte alle tre selskabers lufthavnsfaciliteter og ikke blot dem, der tilhører »deres eget« selskab.
24. Ifølge parterne vil passagererne opleve et fald i billetpriserne, takket være dels selskabernes besparelser, dels konkurrencen med andre luftfartsselskaber.
- iii) *Alliancen pålægger ikke Lufthansa, SAS og United begrænsninger, som ikke er nødvendige for at opnå de fordele, alliancen tilbyder*
25. Da det er parternes mål at operere som et enkelt integreret netværk, vil det ifølge parterne ikke være muligt for dem at opbygge deres alliance på en sådan måde, at de hver især bevarer deres individuelle evne til at konkurrere om trafikken på et givet marked.
- iv) *Alliancen giver ikke parterne mulighed for at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af markederne for lufttransport*
26. Parterne mener ikke, at alliancen udelukker konkurrencen på en væsentlig del af noget marked for lufttransport. For imidlertid at fjerne de bekymringer, som Kommissionen nærer for konkurrencen, har de foreslået at afgive et antal tilsagn, jf. nedenfor.
27. Disse tilsagn har relation til alle ovennævnte ruter med undtagelse af ruten mellem København og Chicago. Ifølge parterne er O&D-trafikken på denne rute forholdsvis beskeden med blot 58 049 passagerer/år i 2001, og ruten er for tynd til, at UA kan betragtes som en potentiel ny markedsdeltager. Denne rute er endvidere kendetegnet ved, at der optræder effektiv konkurrence fra indirekte forbindelser. Med hensyn til ruten mellem København og Chicago forholder det sig ifølge parterne endvidere således, at udbyderne af indirekte forbindelser ikke er underlagt lovgivningsmæssige begrænsninger, da de danske myndigheder ikke fører priskontrol med trafik omfattet af den sjette frihedsrettighed, og lufthavnene vil ikke mangle slots. Derfor mener parterne, at alliancen ikke vil føre til udelukkelse af konkurrence, hvorfor der heller ikke vil være behov for at træffe modforanstaltninger.

6. TILSAGN FRA PARTERNE

28. Parterne har givet tilsagn om at frigøre slots i lufthavnen i Frankfurt for at give en eller flere potentielle nye konkurrenter mulighed for at udbyde nye eller supplerende konkurrencedygtige direkte eller indirekte ⁽¹¹⁾ passagerflyvninger. Navnlig har parterne tilbudt at frigøre et tilstrækkeligt antal slots til at muliggøre en ekstra daglig konkurrerende afgang på ruterne Frankfurt-Chicago, Frankfurt-Los Angeles og Frankfurt-San Francisco og to ekstra afgang på ruten Frankfurt-Washington. De pågældende slots vil kun blive stillet til rådighed, hvis den potentielle nye konkurrent kan påvise, at alle rimelige bestræbelser på at indhente de fornødne slots til beflyvning af de pågældende ruter via de normale slottildelingsprocedurer er mislykkedes.

⁽¹⁰⁾ Inden for rammerne af EF-traktatens artikel 86 er Kommissionen ikke beføjet til at indrømme fritagelser efter traktatens artikel 81, stk. 3. For imidlertid at afgøre, om der foreligger en overtrædelse af EF's konkurrenceregler, og hvad der skal til for at bringe den til ophør, skal Kommissionen anvende principperne i traktatens artikel 81 som helhed.

⁽¹¹⁾ Dvs. en indirekte rute med en transittid på maks. 150 minutter.

29. Parterne har desuden tilbudt, at et nyt selskab, der benytter de pågældende slots til etablering af en direkte forbindelse, vil få adgang til parternes bonusprogrammer og få mulighed for at indgå en interlining-aftale med parterne. Parterne har også tilbudt at undlade at deltage i den del af IATA-priskonferencen, der vedrører de pågældende ruter.
30. I henhold til de foreslåede tilsagn betragtes ethvert luftfartsselskab, der har ret til at flyve med passagerer mellem mindst en eller flere EU-medlemsstater og USA som et »berettiget luftfartsselskab«, forudsat at det ikke er under parternes selskabsretlige kontrol og ikke er franchi-sehaver eller alliancepartner i forhold til parterne.

7. FORSLAG TIL LOVGIVNINGSMÆSSIGE ÆNDRINGER

31. De tyske luftfartsmyndigheder forlanger, at offentliggjorte takster på indirekte flyvninger registreres hos dem, hvorefter de kan forbyde takster, der underbyder taksterne på tyske eller amerikanske luftfartsselskabers direkte flyvninger på samme rute i henhold til tredje/fjerde frihedsrettighed⁽¹²⁾. Nogle potentielle konkurrenter har tilkendegivet, at denne mulighed for at regulere priserne på indirekte ruter (sjette frihedsrettighedsruter)⁽¹³⁾ udgør en hindring for markedsadgang.
32. For at løse dette konkurrenceproblem har den tyske regering udtalt, at den ikke vil blande sig i taksterne på indirekte flyvninger mellem Tyskland og USA på førnævnte fire ruter fra Frankfurt. Den tyske regering har gjort dette løfte betinget af, at hvis Kommissionen indleder undersøgelser af tilsvarende sager om transatlantiske alliancer og opdager, at det samme problem gør sig gældende

dér, da skal tyske luftfartsselskaber behandles tilsvarende med hensyn til priskontrollen på sjette frihedsrettighedsruter under sammenlignelige vilkår på andre EØS-markeder.

8. KOMMISSIONENS HENSIGT

33. Kommissionen agter at indtage en positiv holdning til LH/SAS/UA-alliancen og afslutte proceduren efter artikel 85.
34. Kommissionens holdning i denne sag har ingen indflydelse på dens holdning i den open skies-sag, der verserer ved Domstolen mod forskellige medlemsstater, navnlig dens holdning med hensyn til, om de bilaterale open skies-aftaler indgået mellem disse medlemsstater (bl.a. Tyskland) og USA er forenelige med fællesskabsretten.
35. Før den afslutter artikel 85-proceduren, opfordrer den imidlertid interesserede tredjeparter til at indsende eventuelle bemærkninger til sagen senest en måned efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Med angivelse af sag COMP/D-2/36.201 — LH/SAS/UA indsendes bemærkningerne til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Kontor D2 (Transport)
Kontor J 70 2/237
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 98 12
E-post: Monique.Negenman@cec.eu.int

⁽¹²⁾ Den tredje frihedsrettighed er retten til at transportere passagerer fra luftfartsselskabets hjemland til et andet land, og den fjerde frihedsrettighed er retten til at transportere passagerer til hjemlandet.

⁽¹³⁾ Den sjette frihedsrettighed består i en kombination af den fjerde og tredje frihedsrettighed, således at luftfartsselskaberne har ret til at transportere passagerer fra et land via deres hjemland til et tredje land.

Kommissionens meddelelse om alliancen mellem KLM Royal Dutch Airlines og Northwest Airlines, Inc. (sag COMP/D-2/36.111 — EF-traktatens artikel 85 (tidl. 89))

(2002/C 181/03)

(EØS-relevant tekst)

1. SAGSFORLØB

1. KLM Royal Dutch Airlines (KLM) og Northwest Airlines inc. (NW) har siden begyndelsen af 1990'erne indgået en række forskellige samarbejdsaftaler. I januar 1993 fik deres samarbejde form af en »allianceaftale«, ifølge hvilken KLM og NW de facto optrådte som én samlet enhed, samtidig med at de bevarede hver deres identitet⁽¹⁾. Allianceaftalen mellem KLM og NW er ikke blevet anmeldt til Kommissionen.
2. Den 3. juli 1996 indledte Kommissionen en procedure efter EF-traktatens artikel 85 (dengang artikel 89)⁽²⁾ for at undersøge, om allianceaftalen mellem KLM og NW (»parterne«) er forenelig med EF-traktatens artikel 81 (sag COMP/D-2/36.111). Denne procedure drejer sig udelukkende om de transatlantiske flyvninger, der indgår i allianceaftalen mellem KLM og NW.

3. I 1997 og 1998 blev der indrykket meddelelser i EF-Tidende med en beskrivelse af de forskellige samarbejdsaftaler mellem KLM og NW og en opfordring til tredjeparter til at fremsætte deres bemærkninger⁽³⁾. I årene mellem 1996 og 2002 fremsendte parterne på begæring yderligere oplysninger til Kommissionen angående en række spørgsmål.

2. PARTERNE

4. KLM er et flyselskab, der driver rute- og chartertrafik på indenrigs- og udenrigsruter, og er desuden aktiv på andre områder i relation til lufttrafik. 14,1 % af aktierne i KLM ejes af den nederlandske stat. Den resterende del af aktierne (84,9 %) ejes af private aktionærer. KLM's aktier noteres på flere børser. KLM har base i Amsterdam Schiphol. I 2000 havde KLM direkte ruteflyvninger til 144 destinationer, hvoraf de 66 lå uden for Europa, og transporterede 16,2 mio. passagerer, heraf 17 % i den nordatlantiske trafik. KLM havde i 2000/2001 en samlet

omsætning på 6 960 mia. EUR. Selskabet er verdens 22. største flyselskab målt efter passagerantal.

5. NW, som er et datterselskab af Northwest Airlines Corporation, er et amerikansk flyselskab, der hovedsagelig er aktiv inden for passager- og fragtrafik med direkte flyvninger til over 155 byer i 24 forskellige lande i Nordamerika, Asien og Europa. Northwest har et verdensomspændende rutenet med base i de amerikanske lufthavne i Detroit, Minneapolis/St. Paul og Memphis, ligesom selskabet har et omfattende rutesystem i Stillehavsområdet med hovedlufthavne i Tokyo og Osaka samt en global alliance med Continental Airlines, Inc., der dog ikke omfatter nogen transatlantiske ruter. Målt efter passagerantal er NW verdens fjerdestørste flyselskab.

3. ALLIANCEAFTALEN

6. Samarbejdet mellem KLM og NW startede i 1991, hvor KLM og NW indgik sædefordelingsaftaler på deres hub-to-hub ruter Amsterdam-Minneapolis (AMS-MSP) og Amsterdam-Detroit (AMS-DTW). Ifølge disse aftaler var det KLM, der fløj på ruterne, og NW købte og videresolgte pladser på KLM-flyvningerne for egen risiko.

7. Sædefordelingsaftalerne blev den 9. marts 1992 erstattet af en codesharingaftale mellem parterne. Efter den »Open Skies Agreement«, der samme år blev indgået mellem USA og Nederlandene, blev samarbejdet mellem KLM og NW udbygget yderligere den 9. september 1992, hvor KLM og NW undertegnede en »Commercial Cooperation and Integration Agreement« med ikrafttrædelse i januar 1993. Ved sidstnævnte aftale (allianceaftalen)⁽⁴⁾ lagde parterne deres flyvninger sammen og optrådte herefter, som om de var ét flyselskab, selv om de hver især bevarede deres identitet. Alliancen omfatter trafikken på de nordatlantiske ruter, ruterne mellem Nederlandene og Indien samt dertil knyttede feederruter. Hovedindholdet i alliancen kan sammenfattes således⁽⁵⁾:

⁽¹⁾ Det amerikanske transportministerium godkendte den 11. januar 1993 denne allianceaftale, som blev fritaget fra kartelforbuddet (Final Order 93-1-11).

⁽²⁾ Forordning (EØF) nr. 3975/87 (EFT L 374 af 31.12.1987) finder kun anvendelse på lufttransport mellem lufthavne i Fællesskabet.

⁽³⁾ EFT C 117 af 15.4.1997, s. 8, og EFT C 177 af 10.6.1998, s. 10.

⁽⁴⁾ Allianceaftalen blev fulgt op af en »Enhanced Alliance Implementation Agreement« mellem KLM og Northwest af 30. september 1997. Derudover indgik parterne en række tillægsaftaler. Når der i det følgende tales om »allianceaftalen«, omfatter det også denne »enhanced alliance agreement« og tillægsaftalerne.

⁽⁵⁾ For nærmere enkeltheder henvises til de meddelelser, der er nævnt i fodnote 3.

- a) code-sharing: KLM og NW har codesharing på alle flyvninger, der foregår inden for rammerne af deres joint venture, samt på alle flyvninger, hvor der består andre former for finansielt samarbejde mellem KLM og NW
- b) indtægts- og omkostningsdeling på joint venture-basis: parterne afgiver hver især forskellen mellem deres trafikindtægter og driftsudgifter og deler de samlede indtægter 50/50
- c) fælles prissætning: KLM prissætter både KLM's og NW's passagerflyvninger fra Europa, mens NW prissætter alle passagerflyvninger med afgang i Nordamerika
- d) kapacitetskoordinering: kapaciteten koordineres og fordeles af en rutenetarbejdsgruppe, der for hver sæson bestemmer, hvem af parterne der skal flyve hvor. Kapaciteten til de direkte transatlantiske ruter mellem Nordamerika og Europa leveres af KLM og NW i forholdet 50/50
- e) koordinering af rutenetudvikling, markedsføring og salg: KLM og NW søger at undgå enhver overlappning i deres salgsdækning: salgsdækningen for begge parter i Nordamerika henhører under NW. NW repræsenterer KLM ved salg i Europa uden for joint venture-rammerne
- f) koordinerede bonusprogrammer: KLM og NW bevarer hver sit bonusprogram, som dog koordineres fuldt ud. Bonuspointtildelingen foregår på samme måde på de markeder, hvor begge parter har bonusprogrammer
- g) koordinering af en række infrastrukturaktiviteter såsom groundhandling, catering, vedligeholdelse.

4. DEN BERØRTE TRAFIK

8. Begge parter er aktive inden for ruteflytransport af passagerer mellem EØS og USA. Alliancen må i særdeleshed antages at ville påvirke konkurrencen på parternes hub-to-hub O&D-ruter mellem AMS og DTW og mellem AMS og MPS, hvor både KLM og NW forud for alliancen udbød tjenester i henhold til de ovennævnte sædefordelingsaftaler.

5. PARTERNES ARGUMENTER

9. Hvad det relevante marked angår, gør parterne gældende, at der i den traditionelle markedsdefinition bør tages hensyn til, at lufttrafikken over Atlanten er præget af, at flyselskaberne konkurrerer med hinanden på rutenettet. Ifølge parterne er Schiphol desuden udsat for konkurrence fra andre lufthavne inden for Schiphols dækningsområde, specielt Zaventem og Frankfurt. Parterne fremfører endvidere, at der findes forskellige (indirekte) ruter med en enkelt mellemlanding, der udgør alternativer til AMS-DTW og AMS-MSP.
10. Med hensyn til spørgsmålet om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 1, gør parterne gældende, at alliancen ikke indebærer nogen begrænsning af den faktiske eller den potentielle konkurrence. Parterne bestrider, at de var faktiske konkurrenter til hinanden før alliancen. De fremfører, at det er situationen før sædefordelingsaftalen fra 1991, der bør tages hensyn til frem for alliancen, der trådte i kraft i 1993. Før sædefordelingsaftalerne var der ingen overlappning mellem parternes aktiviteter. Ifølge parterne skabte sædefordelingsaftalerne fra 1991 kun en »kunstig og forbigående« konkurrence mellem dem.
11. Ifølge parterne kan de heller ikke betragtes som potentielle konkurrenter til hinanden på de nævnte ruter. De bemærker, at før 1990 havde KLM ikke i henhold til luftfartsaftalen mellem USA og Nederlandene den bilaterale bemyndigelse til at gå ind på disse ruter. Parterne fremfører desuden, at før sædefordelingsaftalen fra 1991 ville hverken KLM eller NW være gået ind på ruterne hver for sig på grund af den begrænsede lokale trafik. Ifølge parterne ligger den lokale trafik (defineret som direkte og indirekte trafik mellem de to lufthavnspar) på ca. 60 000 passagerer om året på AMS-DTW ruten og ca. 36 800 passagerer om året på AMS-MPS ruten⁽⁶⁾. Efter parternes udsagn er langt størsteparten (ca. 94 %) af alle de passagerer, der flyver fra Amsterdam til USA, rejsende, der skal videre med andre fly.
12. For det tilfælde, at Kommissionen alligevel skulle finde, at allianceaftalen falder ind under EF-traktatens artikel 81, stk. 1, har parterne fremført følgende argumenter til støtte for deres opfattelse af, at betingelserne i EF-traktatens artikel 81, stk. 3, er opfyldt⁽⁷⁾. Ifølge parterne har allianceaftalen ført til vækst og forbedringer i flytrafikken over Atlanten. Parterne peger specielt på, at alliancen har ført til en betydelig ny trafik mellem Europa og USA. I årene mellem

⁽⁶⁾ Ifølge MIDT-tal (reservationer) for 2000 fremlagt af parterne.

⁽⁷⁾ Inden for rammerne af EF-traktatens artikel 85 har Kommissionen ingen beføjelse til at indrømme fritagelse efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3. Men for at afgøre, om der foreligger en overtrædelse af EU's konkurrenceregler, og hvad der i så fald må gøres for at bringe den til ophør, er Kommissionen nødt til at anvende principperne i EF-traktatens artikel 81 som helhed.

1993 og 2001 blev der startet 12 nye ruter, hvoraf nogle var relativt tynde direkte ruter. Antallet af parternes atlantflyvninger steg fra ca. 100 ugentlige afgangse i 1990 til ca. 200 afgangse i 1999. Ifølge parterne er antallet af passagerer, der flyver direkte fra Amsterdam til USA, blevet tredoblet fra ca. 680 000 i 1990 til godt 2 mio. i 1999. Parterne har peget på, at alliancen ikke alene har ført til flere atlantflyvninger fra Amsterdam til NW's hovedlufthavne, men også har ført til flere tilslutningsforbindelser, således at der nu er afgangse til destinationer, som der tidligere ikke var nogen eller kun ganske få flyvninger til i atlanttrafikken.

13. Parterne gør gældende, at alliancen har været til gavn for de passagerer, der rejser over Atlanten, ikke alene i kraft af de flere og bedre flyvninger, men også på grund af lavere priser. Parterne henviser i den forbindelse til en undersøgelse foretaget af University of Illinois i 1999, der viste en nedgang i interline-billetspriserne, og konkluderer, at fordelene ved alliancen mellem KLM og NW kan opgøres til ca. 185 mio. USD om året i kraft af lavere billetpriser.
14. Ifølge parterne sætter sammenlægningen af deres flyvninger dem i stand til at tilbyde flyvninger på markeder, som ingen af flyselskaberne kunne operere på på egen hånd. Desuden har parterne fremført, at alliancen sætter dem i stand til at operere mere effektivt. Efter deres udsagn ville et mindre omfattende samarbejde ikke være tilstrækkeligt til at opnå et effektivt og fuldt integreret rutenet, der kan konkurrere med i særdeleshed Star og OneWorld.
15. Ifølge parterne fører samarbejdet ikke til udelukkelse af konkurrencen på en væsentlig del af ruterne AMS-DTW eller AMS-MSP. Ifølge parterne råder passagererne over et rimeligt udbud af alternative indirekte flyvninger. Desuden peger parterne på, at der findes en betydelig potentiel konkurrence, både i form af konkurrenternes muligheder for at starte nye ruter og i form af tilpasninger på eksisterende ruter. Der er ifølge parterne ingen adgangsbarrierer på de her omhandlede direkte ruter mellem deres hoved-

lufthavne. Der er desuden heller ingen lovgivningsbetingede barrierer, og der er adgang til slots i begge ender af disse ruter. I den sammenhæng har parterne fremlagt oplysninger om vintersæsonen 2001/2002 og sommersæsonen 2002, som tyder på, at legitime anmodninger om slots i Schiphol-lufthavnen også blev efterkommet til sidst. Desuden er det ifølge parterne i mange tilfælde muligt at få adgang til markedet uden at starte en ny rute, idet det kun vil kræve en tilpasning af flyveplanen med bedre tilslutningstider for at gøre afgangsen til et »rimeligt alternativ« til en eksisterende direkte afgang. Parterne bemærker også, at de her omhandlede hub-to-hub ruter med henholdsvis 60 000 (AMS-DTW) og 36 800 (AMS-MSP) passagerer om året må anses for at være »tynde« ruter, der ikke med større sandsynlighed kan antages at kunne bære, at to eller flere konkurrerende udbydere flyver direkte på dem. For at det kan være rentabelt for flere indbyrdes konkurrerende flyselskaber at flyve direkte på en rute, vil det ifølge parterne kræve en lokaltrafik på mindst 63 000 passagerer om året.

6. KOMMISSIONENS INTENTIONER

16. I lyset af det ovenstående har Kommissionen til hensigt at indtage en positiv holdning til alliancen mellem KLM og NW og indstille den igangværende artikel 85-procedure i sagen. Forinden opfordrer den alle interesserede tredjeparter til senest en måned efter offentliggørelsen af denne meddelelse i EF-Tidende at fremsætte deres bemærkninger til den. Alle bemærkninger fremsendes mærket sag COMP/D-2/36.111 — KLM/NW til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Kontor D2 (Transport) — J 70 2/237
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 98 12
E-post: Monique.Negenman@cec.eu.int.

Underretning fra Kommissionen om licenser til jernbanevirksomheder

(2002/C 181/04)

Ifølge artikel 11, stk. 8, i Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder er Kommissionen forpligtet til at underrette medlemsstaterne om situationen med hensyn til udstedte licenser. Nedenfor er angivet de væsentligste oplysninger vedrørende en licens udstedt af den under punkt 2 nævnte myndighed.

1. Jernbanevirksomhedens navn og adresse:

Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
34, rue du Commandant Mouchotte
F-75699 Paris Cedex 14.

2. Udstedende myndighed i jernbanevirksomhedens hjemland:

Ministère de l'équipement, des transports et du logement
Direction des transports terrestres (DTT)
Sous-direction des transports ferroviaires (DTT/TF).

3. Beslutningsdato:

5. juli 2001.

Udstedelse Suspension Tilbagekaldelse Ændring **4. Licensnr.:**

Arrêté ministériel n° EQU 0100918A offentliggjort i Journal officiel de la République française den 12. juli 2001.

5. Betingelser og forpligtelser:

Gyldig i fire år.

6. Bemærkninger om udstedelse, suspension, tilbagekaldelse eller ændring:

Ingen.

7. Andre bemærkninger:

Ingen.

8. Kontaktperson hos den udstedende myndighed:

(navn, telefon- og faxnummer samt e-post-adresse)

Thierry Carriol, chargé du bureau »organisation des transports ferroviaires« (DTT/TF2),
tlf. 01 40 81 17 49, fax 01 40 81 16 61,
e-post: thierry.carriol@equipement.gouv.fr

Philippe Lamy, adjoint au chargé du bureau »organisation des transports ferroviaires« (DTT/TF2),
tlf. 01 40 81 87 25, fax 01 40 81 16 61,
e-post: philippe.lamy@equipement.gouv.fr

Anmeldelse af en planlagt fusion**(Sag COMP/M.2829 — Vivendi Environment/Southern Water UK)****Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenkede procedure**

(2002/C 181/05)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 19. juli 2002 modtog Kommissionen i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 ⁽²⁾ en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved virksomheden Vivendi Water UK, der tilhører koncernen Vivendi Universal, erhverver kontrollen, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i nævnte forordning, med hele virksomhederne JVCo og Southern Water ved køb af aktier.

2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:

— Vivendi Water UK: levering og distribution af drikkevand og behandling af spildevand

— JVCo: moderselskab for Southern Water

— Southern Water: levering af tjenester indenfor vand og kloakker.

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. I henhold til Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure for behandling af bestemte fusioner efter Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽³⁾ skal det bemærkes, at det overvejes at behandle denne sag i henhold til proceduren beskrevet i denne meddelelse.

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 COMP/M.2829 — Vivendi Environment/Southern Water UK, 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
Direktorat B — Merger Taskforce
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

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

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

⁽³⁾ EFT C 217 af 29.7.2000, s. 32.

Anmeldelse af en planlagt fusion**(Sag COMP/M.2824 — Ernst & Young/Andersen Germany)**

(2002/C 181/06)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 23. juli 2002 modtog Kommissionen en anmeldelse i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 ⁽²⁾, af en planlagt fusion, hvorved de tyske virksomheder Ernst & Young Deutsche Allgemeine Treuhand AG, Treuhand Süd GmbH, Ernst & Young Stiftung (»Ernst & Young Germany«), der tilhører Ernst & Young globale netværk (»Ernst & Young International«), og Arthur Andersen WPG/StBG GmbH, Andersen Luther, Arthur Andersen Corporate Finance GmbH og Arthur Andersen Real Estate GmbH (»Andersen Germany«), som indgik i Andersens globale netværk, og den tyske virksomhed Menold Aulinger sammensmeltes til én virksomhed, jf. artikel 3, stk. 1, litra a), i nævnte forordning.
2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:
 - Ernst & Young Germany: revision og beslægtede tjenester, skatterådgivning, erhvervsfinans og omorganisering af virksomheder
 - Ernst & Young International: internationalt netværk af revisionsfirmaer
 - Andersen Germany: revision og beslægtede tjenester, skatterådgivning, erhvervsfinans, erhvervsrådgivning og juridisk rådgivning
 - Menold Aulinger: juridisk rådgivning.
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 COMP/M.2824 — Ernst & Young/Andersen Germany, 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
Direktorat B — Merger Taskforce
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

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

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

Anmeldelse af en planlagt fusion**(Sag COMP/M.2920 — Outokumpu Oy/Lennox International Inc.)****Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenklede procedure**

(2002/C 181/07)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 19. juli 2002 modtog Kommissionen i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 ⁽²⁾ en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved den finske virksomhed Outokumpu Oy, (Outokumpu) og den amerikanske virksomhed Lennox International Inc. (Lennox) erhverver fælles kontrol, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i nævnte forordning, med virksomheden Heatcraft, et joint venture bestående af Outokumpu Heatcraft LLC (USA) og Outokumpu Heatcraft BV (Holland) ved køb af aktier i de to nyoprettede selskaber, som udgør joint venturet.

2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:

- Outokumpu: kobberprodukter, metallurgi, rustfrit stål samt andre aktiviteter, herunder minedrift
- Lennox: klimakontrolløsninger, opvarmning, ventilation, klimaanlæg, nedkøling og varmeoverførsel
- Heatcraft: varmeoverførselskomponenter, trykbeholdere.

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. I henhold til Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure for behandling af bestemte fusioner efter Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽³⁾ skal det bemærkes, at det overvejes at behandle denne sag i henhold til proceduren beskrevet i denne meddelelse.

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 COMP/M.2920 — Outokumpu Oy/Lennox International Inc., 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
Direktorat B — Merger Taskforce
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

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

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

⁽³⁾ EFT C 217 af 29.7.2000, s. 32.

Meddelelse fra den franske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF af 30. maj 1994 om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter ⁽¹⁾

(2002/C 181/08)

(EØS-relevant tekst)

Meddelelse om ansøgning om eksklusiv tilladelse til efterforskning efter flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Parentis Maritime-tilladelsen«

Ved ansøgning af 13. juni 2002 har selskabet Hund Overseas Oil Company med hovedsæde på adressen 1445 Ross at Field, Dallas, Texas 75202-2785 (USA), anmodet om eksklusiv tilladelse til i en periode på fem år at efterforske flydende eller gasformige kulbrinter, benævnt »Parentis Maritime-tilladelsen« på et areal af 8 110 km² af havbunden ud for departementerne Gironde og Landes.

Tilladelsen gælder et område, der afgrænses af længde- og breddegradsudsnit, som mødes i de hjørner, der i nedenstående tabel er anført ved geografiske koordinater med nulmeridian gennem Paris (til orientering anføres ligeledes Greenwich-koordinaterne):

Hjørne	Længde	Bredde
1	5,70° HØ (002 47 34 W)	50,20° HN (045 10 48 N)
2	4,70° HØ (001 53 34 W)	50,20° HN (045 10 48 N)
3	4,70° HØ (001 53 34 W)	50,00° HN (045 00 00 N)
4	5,10° HØ (002 15 10 W)	50,00° HN (045 00 00 N)
5	5,10° HØ (002 15 10 W)	49,80° HN (044 49 12 N)
6	5,00° HØ (002 09 46 W)	49,80° HN (044 49 12 N)
7	5,00° HØ (002 09 46 W)	49,50° HN (044 33 00 N)
8	4,40° HØ (001 37 22 W)	49,50° HN (044 33 00 N)
9	4,40° HØ (001 37 22 W)	49,60° HN (044 38 24 N)
10	4,50° HØ (001 42 46 W)	49,60° HN (044 38 24 N)
11	4,50° HØ (001 42 46 W)	49,70° HN (044 43 48 N)
12	4,20° HØ (001 26 34 W)	49,70° HN (044 43 48 N)
13	4,20° HØ (001 26 34 W)	49,60° HN (044 38 24 N)
14	4,10° HØ (001 21 10 W)	49,60° HN (044 38 24 N)
15	4,10° HØ (001 21 10 W)	49,50° HN (044 33 00 N)

Hjørne 16 = skæringspunktet mellem 49,50° nordlig bredde (044 33 00 N) og Atlanterhavskysten.

Hjørne 17 = skæringspunktet mellem 49,00° nordlig bredde (044 06 00 N) og Atlanterhavskysten.

Hjørne 18 = skæringspunktet mellem 49,00° nordlig bredde (044 06 00 N) og grænsen mellem den franske og spanske kontinentalsokkel.

Hjørne 19 = skæringspunktet mellem 49,50° nordlig bredde (044 33 00 N) og grænsen mellem den franske og spanske kontinentalsokkel.

⁽¹⁾ EFT L 164 af 30.6.1994, s. 3.

Hjørne	Længde	Bredde
20	5,40° HØ (002 31 22 W)	49,50° HN (044 33 00 N)
21	5,40° HØ (002 31 22 W)	50,00° HN (045 00 00 N)
22	5,70° HØ (002 47 34 W)	50,00° HN (045 00 00 N)

16 til 17 = Atlanterhavskysten.

18 til 19 = Grænsen mellem den franske og spanske kontinentalsokkel.

Interesserede virksomheder kan indsende en ansøgning i konkurrence hermed inden for en tidsfrist på 90 dage regnet fra offentliggørelsen af denne meddelelse efter den fremgangsmåde, der er angivet i »Meddelelse om opnåelse af udvindingsrettigheder for kulbrinter i Frankrig«, der er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 374 af 30. december 1994, s. 11, og fastsat ved dekret 95-427 af 19. april 1995 om udvindingsrettigheder (den franske statstidende *Journal officiel de la République française*) af 22. april 1995).

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til: Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (Direction générale de l'énergie et des matières premières, Direction des ressources énergétiques et minérales, Bureau de la législation minière), 61, Boulevard Vincent Auriol, Télédocus 133, F-75703 Paris Cedex 13 (tlf. (33-1) 44 97 09 06, fax (33-1) 44 97 05 70).

Meddelelse fra Kommissionen om ændring af meddelelse om egenskaberne ved de produkter, der skal leveres som fødevarerhjælp fra Fællesskabet

(2002/C 181/09)

I meddelelse 2000/C 312/01 om egenskaberne ved de produkter, der skal leveres som fødevarerhjælp fra Fællesskabet ⁽¹⁾, ændret ved meddelelse 2001/C 174/03 ⁽²⁾, foretages følgende ændringer:

1) I del A foretages følgende ændringer:

a) I punkt 1, 2, 3 og 5, affattes andet led, første underled, således:

»— knækkede kerner: højst 3 %«.

b) Punkt 10, sjette led, affattes således:

»— fedtsyreindhold: højst 120 mg KOH/100 mg tørstof«.

2) I del B affattes punkt 4, andet led, således:

»— kernernes størrelse: mindst 7,5 mm (målt med en rundthulssigte)«.

⁽¹⁾ EFT C 312 af 31.10.2000, s. 1.

⁽²⁾ EFT C 174 af 19.6.2001, s. 3.

III

(Oplysninger)

KOMMISSIONEN

Resultater af licitationerne (Fællesskabets fødevarerhjælp)

(2002/C 181/10)

I overensstemmelse med artikel 9, stk. 7, i Kommissionens forordning (EF) nr. 2519/97 af 16. december 1997 om almindelige bestemmelser for tilvejebringelse af produkter, der i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1292/96 skal leveres som led i Fællesskabets fødevarerhjælp

(EFT L 346 af 17.12.1997, s. 23)

16. juli 2002

Forordning (EF) nr./ afgørelse af	Parti	Aktion nr.	Modtager/ Bestemmelsesland	Produkt	Mængde (t)	Leve- rings- stadium	Tilslagsmodtager	Tilslætpri (EUR/t)
9.7.2002	A	281/01	EuronAid/Haiti	CM	106	EXW	IRISH FISH CANNERS — COUNTY DONEGAL (IR)	1 630,00
	A	302/01	WFP/Sierra Leone	SUB	100	EMB	AUGUST TÖPFER & CO. — HAMBURG (D)	283,00
	A	285/01	EuronAid/Haiti	PISUM	636	EMB	KFK KONSUM — ROSLEV (DK)	219,67
	B	303/01	EuronAid/Haiti	CM	176	EXW	IRISH FISH CANNERS — COUNTY DONEGAL (IR)	1 690,00
1179/2002	A	274/01	WFP/Liberia	SMAI	3 000	DEB	CER. FAR. SRL — PORDENONE (I)	267,70
	B	293/01	EuronAid/Eritrea	BLT	13 500	DEB	KORN- OG FODERSTOF KOMPAGNIET A/S — VIBY (DK)	154,89
	C	289+290/01	EuronAid/Angola	MAI	8 811	DEB	UNION INVIVO — PARIS CEDEX 16 (F)	176,49

BLT:	Blød hvide	FABA:	Valske bønner (<i>Vicia faba major</i>)	WSB:	Hvede/soja-blanding
DUR:	Hård hvide	FEQ:	Hestebønner (<i>Vicia faba equina</i>)	Lsub1:	Modernmælksertatning
ORG:	Byg	PISUM:	Flækærter	Lsub2:	Tilskudsblanding
MAI:	Majs	SUB:	Hvidt sukker	LHE:	Højenergimælk
SEG:	Rug	HCOLZ:	Rapsolie	AC:	Sammensat næringsmiddel
SOR:	Sorghum	HTOUR:	Solsikkeolie	PAL:	Pastaprodukter
CBR/M/L:	Sleben ris, rundkornet, middel- kornet eller langkornet	HOLI:	Olivenolie	SAR:	Sardinkonserver
RPR/M/L:	Parboiled ris, rundkornet, middel- kornet eller langkornet	HMAI:	Majsolie	CM:	Makrelkonserver
BRI:	Brudris	HSOJA:	Sojaolie	CB:	Corned beef
FBLT:	Mel af blød hvide	LEP:	Skummetmælkspulver	BPJ:	Oksekødkonserver
FMAI:	Majsmel	LEPv:	Vitaminiseret skummetmælkspulver	PFB:	Okseleverpostej
FSEG:	Rugmel	LDEP:	Letmælkspulver	CP:	Svinekødkonserver
SDUR:	Gryn af hård hvide	LENP:	Sødmælkspulver	PFP:	Svineleverpostej
SMAI:	Majsgryn	B:	Smør	CV:	Fjerkrækonserver
FHAF:	Havregryn	BO:	Butteroil	DEST:	Frit bestemmelsessted
CT:	Tomatkoncentrat	FETA:	Fetaost	DEB:	Frit lossehavn — losset
PT:	Tomat i pulverform	FROF:	Smelteost	DEN:	Frit lossehavn — ikke losset
COR:	Korender	BABYF:	Overgangskost på basis af korn	EMB:	Frit afskibningshavn
		BISC:	Kiks	EXW:	Ab fabrik

Tekster, der er offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende C 181 E

(2002/C 181/11)

Teksterne er tilgængelige i:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

Informationsnummer	Indhold	Side
Kommissionen		
2002/C 181 E/01	Ændret forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration: »Integration og styrkelse af det europæiske forskningsrum« (2002-2006) (KOM(2002) 43 endelig udg. — 2001/0122(CNS)) ⁽¹⁾	1
2002/C 181 E/02	Ændret forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration: »Strukturering af det europæiske forskningsrum« (2002-2006) (KOM(2002) 43 endelig udg. — 2001/0123(CNS)) ⁽¹⁾	72
2002/C 181 E/03	Ændret forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration, som ved hjælp af direkte aktioner skal gennemføres af Det Fælles Forskningscenter (2002-2006) (KOM(2002) 43 endelig udg. — 2001/0124(CNS)) ⁽¹⁾	94
2002/C 181 E/04	Ændret forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram (Euratom) for forskning og uddannelse på området kerneenergi (2002-2006) (KOM(2002) 43 endelig udg. — 2001/0125(CNS)) ⁽¹⁾	112
2002/C 181 E/05	Ændret forslag til Rådets beslutning om vedtagelse af et særprogram 2002-2006 for forskning og uddannelse, som gennemføres af Det Fælles Forskningscenter ved hjælp af direkte aktioner for Det Europæiske Atomenergifællesskab (KOM(2002) 43 endelig udg. — 2001/0126(CNS)) ⁽¹⁾	132
2002/C 181 E/06	Forslag til Rådets direktiv om specifikke bestemmelser for bekæmpelse af afrikansk svinepest og om ændring af direktiv 92/119/EØF for så vidt angår Teschener syge og afrikansk svinepest (KOM(2002) 51 endelig udg.) ⁽¹⁾	142
2002/C 181 E/07	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådet direktiv om markedsadgang for havnetjenester (KOM(2002) 101 endelig udg. — 2001/0047(COD)) ⁽¹⁾	160
2002/C 181 E/08	Forslag til Rådets afgørelse om indgåelse af aftalen om søtransport mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Folkerepublikken Kina på den anden side (KOM(2002) 97 endelig udg. — 2002/0048(CNS))	176
2002/C 181 E/09	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (KOM(2002) 119 endelig udg. — 2002/0061(COD)) ⁽¹⁾	183

2002/C 181 E/10	Forslag til Rådets afgørelse om indgåelse på Fællesskabets vegne af Cartagena-protokollen om biosikkerhed (KOM(2002) 127 endelig udg. — 2002/0062(CNS))	258
2002/C 181 E/11	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 2081/92 om beskyttelse af geografiske betegnelser og oprindelsesbetegnelser for landbrugsprodukter og levnedsmidler (KOM(2002) 139 endelig udg. — 2002/0066(CNS))	275
2002/C 181 E/12	Forslag til Rådets beslutning om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til i medfør af artikel 8, stk. 4, i direktiv 92/81/EØF at anvende en differentieret punktafgiftssats for brændstoffer indeholdende biodiesel (KOM(2002) 144 endelig udg.)	280
2002/C 181 E/13	Forslag til Rådets forordning om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af ammoniumnitrat med oprindelse i Rusland (KOM(2002) 148 endelig udg.)	282
2002/C 181 E/14	Forslag til Rådets forordning om midlertidig suspension af de autonome satser i den fælles toldtarif ved indførelse af visse varer med luftdygtighedscertifikater (KOM(2002) 147 endelig udg.)	293
2002/C 181 E/15	Forslag til Rådets afgørelse om underskrivelse af aftalen om videnskabeligt og teknologisk samarbejde mellem Det Europæiske Fællesskab og Chile (KOM(2002) 151 endelig udg.)	295
2002/C 181 E/16	Ændret forslag til Rådets forordning om særlige foranstaltninger for tjenestemænds endelige udtræden af tjenesten i Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber som følge af reformen af Kommissionen (KOM(2002) 136 endelig udg. — 2001/0027(CNS))	303
2002/C 181 E/17	Forslag til Rådets forordning om særlige foranstaltninger for tjenestemænds endelige udtræden af tjenesten i Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union (KOM(2002) 136 endelig udg. — 2002/0069(CNS))	306
2002/C 181 E/18	Forslag til Rådets forordning om særlige foranstaltninger vedrørende endelig udtræden af tjenesten for tjenestemænd og midlertidigt ansatte i de politiske grupper i Europa-Parlamentet (KOM(2002) 136 endelig udg. — 2002/0070(CNS))	309
2002/C 181 E/19	Ændret forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EØF, Euratom, EKSF) nr. 260/68 om fastlæggelse af betingelserne for fremgangsmåden ved opkrævning af skat til De Europæiske Fællesskaber (KOM(2002) 136 endelig udg.)	312
2002/C 181 E/20	Ændret forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (Euratom, EKSF, EØF) nr. 549/69 om fastsættelse af de grupper af De Europæiske Fællesskabers tjenestemænd og øvrige ansatte på hvilke bestemmelserne i artikel 12, artikel 13, stk. 2, og artikel 14 i protokollen vedrørende Fællesskabernes privilegier og immuniteter skal finde anvendelse (KOM(2002) 136 endelig udg. — 2001/0028(CNS))	313
2002/C 181 E/21	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 517/94 om den fælles ordning for indførelse af tekstilvarer fra en række tredjelande, som ikke er omfattet af bilaterale aftaler, protokoller eller andre arrangementer eller af andre specifikke fællesskabsregler for indførelse (KOM(2002) 167 endelig udg. — 2002/0081(ACC))	314

(¹) EØS-relevant tekst