

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
I Mitteilungen		
Kommission		
98/C 239/01	ECU.....	1
98/C 239/02	Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen	2
98/C 239/03	Bekanntmachung über die Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Litzen, Kabeln und Seilen aus Stahl mit Ursprung in Ungarn, Mexiko und Polen	3
98/C 239/04	Mitteilung der Kommission zur Allianz zwischen Lufthansa, SAS und United Airlines ⁽¹⁾	5
98/C 239/05	Mitteilung der Kommission zur Allianz zwischen British Airways und American Airlines ⁽¹⁾	10
98/C 239/06	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1140 — Halliburton/Dresser) ⁽¹⁾	16
98/C 239/07	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC) ⁽¹⁾	17
98/C 239/08	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1193 — AXA/Royale Belge) ⁽¹⁾	17
98/C 239/09	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave) ⁽¹⁾	18
98/C 239/10	Nichtanwendung der Verordnung auf einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke) ⁽¹⁾	18

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
98/C 239/11	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache Nr. IV/M.1263 — Nortel/ Bay) ⁽¹⁾	19
	<hr/>	
	II <i>Vorbereitende Rechtsakte</i>	
	
	<hr/>	
	III <i>Bekanntmachungen</i>	
	Kommission	
98/C 239/12	Bekanntgabe der Durchführung eines allgemeinen Auswahlverfahrens.....	20



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

ECU (*)

29. Juli 1998

(98/C 239/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	40,6120	Finnmark	5,98683
Dänische Krone	7,50654	Schwedische Krone	8,75959
Deutsche Mark	1,96935	Pfund Sterling	0,675786
Griechische Drachme	327,507	US-Dollar	1,11106
Spanische Peseta	167,181	Kanadischer Dollar	1,66526
Französischer Franken	6,60280	Japanischer Yen	157,804
Irishes Pfund	0,783374	Schweizer Franken	1,65103
Italienische Lira	1942,94	Norwegische Krone	8,36183
Holländischer Gulden	2,22056	Isländische Krone	78,7963
österreichischer Schilling	13,8560	Australischer Dollar	1,81932
Portugiesischer Escudo	201,513	Neuseelandischer Dollar	2,15949
		Südafrikanischer Rand	6,86079

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmoglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, der den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

Vermerk: Außerdem verfügt die Kommission über Fernkopierer mit Abrufmoglichkeit (unter Nr. 296 10 97 und Nr. 296 60 11), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

(*) Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. L 379 vom 30.12.1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. L 189 vom 4.7.1989, S. 1).
Beschluf 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. L 349 vom 23.12.1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. L 349 vom 23.12.1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 345 vom 20.12.1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. L 345 vom 20.12.1980, S. 1).
Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. L 311 vom 30.10.1981, S. 1).

Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen

(98/C 239/02)

(festgesetzt am 28. Juli 1998 in Anwendung von Artikel 30 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 822/87)

Handelsplätze	ECU je % Vol/hl	% vom OP °	Handelsplätze	ECU je % Vol/hl	% vom OP °
<i>R I Orientierungspreis*</i>	3,828		<i>A I Orientierungspreis*</i>	3,828	
Heraklion	keine Notierungen		Athen	keine Notierungen	
Patras	keine Notierungen		Heraklion	keine Notierungen	
Requena	keine Notierungen (¹)		Patras	keine Notierungen	
Reus	keine Notierungen		Alcázar de San Juan	keine Notierungen	
Villafranca del Bierzo	keine Notierungen (¹)		Almendralejo	keine Notierungen	
Bastia	keine Notierungen		Medina del Campo	keine Notierungen (¹)	
Béziers	3,989	104 %	Ribadavia	keine Notierungen	
Montpellier	3,977	104 %	Villafranca del Penedés	keine Notierungen	
Narbonne	4,097	107 %	Villar del Arzobispo	keine Notierungen (¹)	
Nîmes	4,022	105 %	Villarrobledo	keine Notierungen (¹)	
Perpignan	3,472	91 %	Bordeaux	keine Notierungen	
Asti	keine Notierungen		Nantes	keine Notierungen	
Firenze	keine Notierungen		Bari	keine Notierungen (¹)	
Lecce	keine Notierungen		Cagliari	keine Notierungen	
Pescara	keine Notierungen		Chieti	keine Notierungen	
Reggio Emilia	4,686	122 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	2,786	73 %
Treviso	3,673	96 %	Trapani (Alcamo)	keine Notierungen	
Verona (für die dort erzeugten Weine)	4,813	126 %	Treviso	3,420	89 %
Repräsentativpreis	4,035	105 %	Repräsentativpreis	2,896	76 %
<i>R II Orientierungspreis*</i>	3,828			ECU/hl	
Heraklion	keine Notierungen		<i>A II Orientierungspreis*</i>	82,810	
Patras	keine Notierungen		Rheinpfalz (Oberhaardt)	60,487	73 %
Calatayud	keine Notierungen		Rheinhessen (Hügelland)	60,487	73 %
Falset	keine Notierungen		Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen	
Jumilla	keine Notierungen (¹)		Repräsentativpreis	60,487	73 %
Navalcarnero	keine Notierungen (¹)				
Requena	keine Notierungen		<i>A III Orientierungspreis*</i>	94,570	
Toro	keine Notierungen		Mosel-Rheingau	keine Notierungen	
Villena	keine Notierungen (¹)		Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen	
Bastia	keine Notierungen		Repräsentativpreis	keine Notierungen	
Brignoles	keine Notierungen				
Bari	3,546	93 %			
Barletta	3,293	86 %			
Cagliari	keine Notierungen				
Lecce	keine Notierungen				
Taranto	keine Notierungen				
Repräsentativpreis	3,424	89 %			
	ECU/hl				
<i>R III Orientierungspreis*</i>	62,150				
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	keine Notierungen				

(¹) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 2682/77 nicht berücksichtigte Notierung.

* Ab 1.2.1995 anwendbar.

° OP = Orientierungspreis.

Bekanntmachung über die Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Litzen, Kabeln und Seilen aus Stahl mit Ursprung in Ungarn, Mexiko und Polen

(98/C 239/03)

Bei der Kommission wurde gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 des Rates⁽¹⁾ (nachstehend „Grundverordnung“ genannt) ein Antrag gestellt, dem zufolge die Einfuhren von Litzen, Kabeln und Seilen aus Stahl mit Ursprung in Ungarn, Mexiko und Polen gedumpte sind und dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft dadurch eine bedeutende Schädigung verursacht wird.

1. Antrag

Der Antrag wurde am 16. Juni 1998 vom Verbindungsausschuß der „Europäischen Union Wire Rope Industries“ (EWRIS) im Namen von Herstellern gestellt, auf die ein größerer Teil der Gemeinschaftsproduktion von Litzen, Kabeln und Seilen aus Stahl entfällt.

2. Ware

Bei der angeblich gedumpten Ware handelt es sich um Litzen, Kabeln und Seilen aus Stahl (einschließlich verschlossene Seile) mit einer größten Querschnittsabmessung von mehr als 3 mm.

Diese Ware wird derzeit den KN-Codes 7312 10 82, 7312 10 84, 7312 10 86, 7312 10 88 und 7312 10 99 zugewiesen. Diese KN-Codes werden nur informationshalber angegeben.

3. Hintergrund

Am 20. Mai 1998 teilte die Kommission mit⁽²⁾, daß sie eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren derselben Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China, Indien, der Republik Korea, Südafrika und der Ukraine einleitete.

4. Dumpingbehauptung

Die Dumpingbehauptung stützt sich auf einen Vergleich des anhand der Inlandspreise in diesen Ländern ermittelten Normalwertes mit den jeweiligen Preisen der fraglichen Ware bei der Ausfuhr in die Gemeinschaft. Auf dieser Grundlage ergaben sich für alle betroffenen Ausfuhrländer erhebliche Dumpingspannen.

5. Schadensbehauptung

Der Antragsteller hat unter Vorlage von Beweisen geltend gemacht, daß sich die Einfuhren aus Ungarn, Mexiko und Polen sowohl absolut als auch gemessen am Marktanteil beträchtlich erhöht hätten.

Die Menge und die Preise der gedumpten Waren haben sich angeblich unter anderem negativ auf das Absatzvolumen, den Marktanteil und die Preise des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft ausgewirkt und dadurch seine finanzielle Lage sehr nachteilig beeinflusst.

6. Verfahren für die Dumping- und die Schadensermittlung

Die Kommission kam nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß zu dem Schluß, daß genügend Beweise vorliegen, um die Einleitung eines Verfahrens betreffend die Einfuhren mit Ursprung in Ungarn, Mexiko und Polen zu rechtfertigen, und leitet gemäß Artikel 5 der Grundverordnung eine weitere Untersuchung ein.

a) Auswahl einer Stichprobe

Die Kommission beabsichtigt gemäß Artikel 17 der Grundverordnung angesichts der großen Anzahl der in die Untersuchung einbezogenen Gemeinschaftshersteller, bei der Schadensuntersuchung mit einer Stichprobe zu arbeiten. Die Stichprobe soll auf der Grundlage des größten repräsentativen Produktions- und Verkaufsvolumens des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft gebildet werden, das in angemessener Weise in der zur Verfügung stehenden Zeit untersucht werden kann.

Die Kommission wird Kontakt mit Herstellerverbänden in der Gemeinschaft und/oder einzelnen Gemeinschaftsherstellern aufnehmen, um die Informationen einzuholen, die sie für die Auswahl der Stichprobe von Gemeinschaftsherstellern als notwendig erachtet.

Die Kommission kann beschließen, auch unter den Ausfuhrern und/oder unter den Einführern eine Stichprobe auszuwählen.

b) Endgültige Auswahl der Stichprobe

Die interessierten Parteien, die zu diesem Vorgang Stellung nehmen oder zur endgültigen Auswahl der Stichprobe konsultiert werden wollen, werden aufgefordert, innerhalb der unter Nummer 8 Buchstabe b) genannten

⁽¹⁾ ABl. L 56 vom 6.3.1996, S. 1, Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 905/98 (ABl. L 128 vom 30.4.1998, S. 18).

⁽²⁾ ABl. C 155 vom 20.5.1998, S. 11.

Frist mit der Kommission Kontakt aufzunehmen und alle sachdienlichen Informationen zu übermitteln.

Die Kommission beabsichtigt, die endgültige Auswahl der Stichproben zu treffen, nachdem sie diejenigen betroffenen Parteien konsultiert hat, die sich bereit erklären, in die Stichproben einbezogen zu werden.

Die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen müssen einen Fragebogen beantworten und einen Kontrollbesuch ermöglichen.

Bei mangelnder Bereitschaft zur Mitarbeit seitens in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen kann die Kommission die Bestimmungen von Artikel 17 Absatz 4 der Grundverordnung anwenden.

c) *Fragebogen*

Die Kommission wird den im Antrag genannten Ausführern und Einführern und den für die Stichprobe ausgewählten Gemeinschaftsherstellern Fragebogen zusenden, um die Informationen einzuholen, die sie für ihre Untersuchung als notwendig erachtet. Gleichzeitig wird sie allen bekannten repräsentativen Verbänden von Ausführern und Einführern Exemplare dieses Fragebogens zuschicken. Den Behörden der Ausfuhrländer wird eine Liste der im Antrag genannten Ausführer und ein Exemplar des Fragebogens übermittelt.

Ausführer und Einführer sowie andere interessierte Parteien werden aufgefordert, umgehend bei der Kommission nachzufragen, ob sie im Antrag genannt sind. Ist dies nicht der Fall, sollten sie umgehend und nicht später als 15 Tage nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ein Exemplar des Fragebogens anfordern, da für sie ebenfalls die unter Nummer 8 Buchstabe a) gesetzte Frist gilt. Die Fragebogen sind schriftlich unter Angabe des Namens, der Anschrift, der Telefon-, der Fax- und/oder der Telexnummer der interessierten Partei bei der unten aufgeführten Dienststelle anzufordern.

d) *Einholung von Informationen und Anhörungen*

Alle interessierten Parteien, die nachweisen können, daß sie wahrscheinlich vom Ergebnis der Untersuchung betroffen sein werden, werden aufgefordert, ihren Standpunkt unter Vorlage sachdienlicher Beweise schriftlich darzulegen.

Die Kommission kann interessierte Parteien ferner anhören, sofern die Parteien dies schriftlich beantragen und nachweisen, daß besondere Gründe für ihre Anhörung sprechen.

7. **Interesse der Gemeinschaft**

Damit in dem Fall, in dem sich die Dumping- und die Schadensbehauptung als zutreffend erweisen sollten, in Kenntnis der Sachlage entschieden werden kann, ob die Einführung von Antidumpingmaßnahmen im Interesse der Gemeinschaft liegt, können sich die Gemeinschaftshersteller, Einführer und ihre repräsentativen Verbände sowie repräsentative Abnehmerorganisationen gemäß Artikel 21 der Grundverordnung innerhalb der unter Nummer 8 Buchstabe a) dieser Bekanntmachung gesetzten Frist selbst melden und der Kommission Informationen übermitteln. Solche Informationen werden nur berücksichtigt, wenn sie zum Zeitpunkt ihrer Übermittlung durch sachdienliche Beweise belegt sind.

8. **Fristen**

a) *Allgemeine Frist*

Interessierte Parteien müssen sich binnen 40 Tagen nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung bei der Kommission selbst melden, ihren Standpunkt schriftlich darlegen sowie Informationen übermitteln, wenn diese Standpunkte und Informationen während der Untersuchung berücksichtigt werden sollen. Innerhalb derselben Frist können die interessierten Parteien auch einen Antrag auf Anhörung durch die Kommission stellen. Diese Frist gilt für alle interessierten Parteien, einschließlich der nicht im Antrag genannten Parteien, so daß es im Interesse aller Parteien liegt, umgehend mit der Kommission Kontakt aufzunehmen.

b) *Besondere Frist für die Stichprobenauswahl*

Alle für die Auswahl der Stichprobe relevanten Informationen sollten der Kommission binnen 21 Tagen nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung übermittelt werden.

c) *Anschrift der Kommission*

Europäische Kommission,
Generaldirektion I — „Außenbeziehungen: Handelspolitik und Beziehungen zu Nordamerika, den Ländern des Fernen Ostens, Australien und Neuseeland“
Direktionen C und E
(DM 24 8/38)
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brüssel
Fax: (32-2) 295 65 05
Telex: COMEU B 21877

9. **Mangelnde Bereitschaft zur Mitarbeit**

Verweigert eine interessierte Partei den Zugang zu den erforderlichen Informationen oder übermittelt sie sie nicht fristgerecht und behindert sie erheblich die Untersuchung, so können gemäß Artikel 18 der Grundverordnung vorläufige oder endgültige positive oder negative Feststellungen auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffen werden.

Mitteilung der Kommission zur Allianz zwischen Lufthansa, SAS und United Airlines

(98/C 239/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 9. August 1996 schlossen Lufthansa (LH), SAS und United Airlines (UA) eine Koordinierungsvereinbarung, auf deren Grundlage eine weltweite Allianz errichtet werden soll. Dieser Vereinbarung gingen zwei bilaterale Vereinbarungen vom 9. Januar 1996 zwischen LH und UA bzw. vom 28. Juni 1996 zwischen SAS und UA voraus. Am 3. Juli 1996 beschloß die Kommission, wegen dieser beiden Vereinbarungen, soweit sie sich auf Luftverkehrsdienste zwischen Europa und den USA beziehen, das Verfahren nach Artikel 89 EG-Vertrag einzuleiten. Am 18. September 1996 wurde dasselbe Verfahren auch gegen die Koordinierungsvereinbarung zwischen LH, SAS und UA eingeleitet.

Die Analyse der Kommission bezieht sich nur auf die Personenbeförderung. Ihre Haltung zur Frachtbeförderung wird hiervon nicht berührt.

Die vorliegende Analyse greift der Haltung der Kommission zu eventuellen Auswirkungen auf die transatlantischen Luftverkehrsdienste, zu neuen angekündigten Vereinbarungen zwischen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften und zu neuen Allianzen zwischen gemeinschaftlichen Luftverkehrsgesellschaften nicht vor.

Am 2. Oktober 1996 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*⁽¹⁾ eine Zusammenfassung dieser Vereinbarungen und forderte die

⁽¹⁾ ABl. C 289 vom 2.10.1996, S. 8.

Mitgliedstaaten sowie betroffene Dritte zur Stellungnahme auf.

Die vorläufige Haltung der Kommission ist, daß die fraglichen Vereinbarungen gegen Artikel 85 EG-Vertrag verstoßen.

Die Kommission könnte anschließend einen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag vorlegen, in dem sie die Leitlinien ihrer Analyse darlegt und die geeigneten Mittel vorschlägt, um die Zuwiderhandlung abzustellen.

Dabei könnte es sich um folgende Mittel handeln:

A. Verringerung der Flughäufigkeit

A.1. Höchstzahl der auf den betroffenen Strecken einzustellenden Frequenzen

1. Auf den beiden Verbindungen zwischen Luftdrehkreuzen, auf denen jährlich insgesamt 120 000 Fluggäste oder mehr befördert werden und auf denen die Allianz wöchentlich mehr als zwölf Frequenzen anbietet (Frankfurt—Chicago und Frankfurt—Washington), müßten die Parteien auf Anforderung eines Wettbewerbers die Gesamtzahl ihrer wöchentlichen Frequenzen so verringern, daß Wettbewerber die Möglichkeit haben, auf jeder der betreffenden Strecken bis zu 55 % der Frequenzen nach folgender Berechnung zu betreiben.

	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)=(3)×0,45 oder 12	(5)=(1)–(4)
Strecken	Zahl der Frequenzen/ Woche von LH/SAS/UA (Durchschnitt 1997)	Zahl der Frequenzen/ Woche der anderen Gesellschaften (Durchschnitt 1997)	Frequenzen/ Woche insgesamt	45 % der Frequenzen insgesamt mindestens zwölf	Zahl der vom LH/SAS/UA abzutretenden Frequenzen/ Woche
Frankfurt—Chicago	19	8	27	12	7
Frankfurt—Washington	17	2	19	12	5

2. Die Luftdrehkreuzverbindung, auf der jährlich insgesamt 120 000 Fluggäste oder mehr befördert werden und auf der die Allianz weniger als zwölf Frequenzen/Woche betreibt (Frankfurt—San Francisco), wird unter B behandelt.

A.2. Allgemeine Grundsätze

3. LH/SAS/UA muß diese Frequenzen nur auf Anforderung von Wettbewerbern hin und bis zur geforderten Höhe aufgeben, die ihre Präsenz auf diesen Strecken im Wettbewerb zur Allianz verstärken oder neue Dienste anbieten wollen.

— Die Aufgabe von Frequenzen durch Mitglieder der Allianz darf nicht dazu führen, daß ein einziger Wettbewerber oder eine einzige transatlantische Allianz über mehr Frequenzen auf einer Strecke als die Allianz verfügt.

— Die Aufgabe von Frequenzen darf nicht dazu führen, daß die Anzahl der Frequenzen/Woche der Allianz auf einer Strecke unter zwölf, d. h. zwei Frequenzen pro Tag an sechs Tagen pro Woche, absinkt.

4. Die Aufgabe der Frequenzen durch die Allianz soll nur für einen Zeitraum von sechs Monaten ab dem ersten Tag des auf den Erlaß der Entscheidung der zuständigen nationalen Behörde folgenden IATA-Halbjahres erfolgen. Verlangt ein Wettbewerber der Allianz die Überlassung von Frequenzen zu seinen Gunsten, so darf die Allianz die Anzahl ihrer Frequenzen sechs Monate lang ab Überlassung der Frequenzen nur innerhalb des Verhältnisses 55:45 erhöhen (die Wettbewerber müssen über 55 % der Gesamtzahl der Frequenzen auf der betreffenden Strecke verfügen oder, wenn es nur einen Wettbewerber gibt, über 50 %).
5. Die Allianz muß die Anzahl der Zeitnischen, die den überlassenen Frequenzen entspricht, ersatzlos, insbesondere ohne finanzielle Gegenleistung, abtreten. Sie braucht diese Zeitnischen jedoch nicht abzutreten, wenn für die Wettbewerber auf den betreffenden Flughäfen Zeitnischen nach den üblichen Vergabemodalitäten zur Verfügung stehen. Die Allianz muß bei Bedarf ebenfalls die für die Nutzung der abgetretenen Frequenzen erforderlichen Flughafenanlagen überlassen.
6. Können die Gesellschaften, die aufgrund dieser Abhilfemaßnahmen in Frankfurt Zeitnischen erhalten haben, nach den üblichen Zuteilungsverfahren keine entsprechenden Zeitnischen auf amerikanischen Flughäfen erhalten, so hat die Allianz diese Zeitnischen einschließlich der erforderlichen Flughafeneinrichtungen nach denselben Modalitäten wie in Frankfurt zur Verfügung zu stellen.

7. Nach Ablauf der sechs Monate ab dem ersten Tag des auf den Erlaß der Entscheidung der zuständigen nationalen Behörde folgenden IATA-Halbjahres wird die Abhilfemaßnahme betreffend die Aufgabe der Frequenzen wirkungslos. Zeitnischen für Frequenzen, die in dieser Zeit nicht abgetreten wurden, verbleiben bei der Allianz. Eine Übertragung dieser Zeitnischen auf den Markt für die Beförderung zeitunempfindlicher Passagiere ist nicht gerechtfertigt, da zwischen den Luftdrehkreuzen der Mitgliedstaaten in dieser Fluggastkategorie ein hinreichender Wettbewerb besteht.

8. Stellt ein Wettbewerber der Allianz, der aufgrund dieser Abhilfemaßnahme Frequenzen mit den entsprechenden Zeitnischen erhalten hat, die Bedingung der betreffenden Strecke ein, so fallen die von der Allianz abgetretenen Zeitnischen an diese zurück und können anderen Wettbewerbern unter den in diesem Abschnitt A.2. genannten Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.

9. Frequenzen und Zeitnischen können nicht an Fluggesellschaften abgetreten werden, an denen LH/SAS/UA beteiligt sind oder mit denen sie auf den fraglichen Märkten eine Franchise-Vereinbarung getroffen haben.

B. Zeitnischen und Flughafeneinrichtungen (ohne Luftdrehkreuzverbindungen)

10. Will eine Fluggesellschaft, die Flugdienste zwischen Frankfurt oder Kopenhagen und den Vereinigten Staaten betreiben darf, den Betrieb dieser Dienste aufnehmen oder bestehende Dienste erweitern und kann sie die hierzu erforderlichen Slots nicht im Wege des Zuteilungsverfahrens nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates⁽¹⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 1617/93 der Kommission⁽²⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1523/96⁽³⁾, erlangen, so stellen die Mitglieder der Allianz der betreffenden Gesellschaft in Frankfurt oder Kopenhagen Zeitnischen dergestalt zur Verfügung, daß auf die Wettbewerber der Allianz bis zu 55 % der gesamten Zeitnischen entfallen, die alle auf einer Strecke vertretenen Betreiber nutzen. Hierbei sind die Zeitnischen zu berücksichtigen, über die die auf diesen Strecken vertretenen Gesellschaften bereits verfügen. Es gilt folgende Berechnung:

⁽¹⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 155 vom 26.6.1993, S. 18.

⁽³⁾ ABl. L 190 vom 31.7.1996, S. 11.

Strecken	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45) × 0,55 – (2)
	Von LH/SAS/UA auf der betreffenden Strecke genutzte Zeitnischen (Durchschnitt 1997)	Von den Wettbewerbern auf der betreffenden Strecke genutzte Zeitnischen (Durchschnitt 1997)	Von LH/SAS/UA abzutretende Zeitnischen, die nur für die betreffende Strecke genutzt werden können
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
Kopenhagen—New York	22	12	15
Insgesamt			84
davon Frankfurt			69
davon Kopenhagen			15

11. Die Allianz tritt die Zeitnischen ersatzlos, insbesondere ohne finanzielle Gegenleistung, ab.

Die genaue Anzahl der abzutretenden Zeitnischen wird auf der Grundlage der Angaben festgelegt, die zu dem Zeitpunkt vorliegen, zu dem die Kommission den Vorschlag nach Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag erläßt.

12. Die Allianz überläßt die für die Nutzung der abgetretenen Zeitnischen erforderlichen Flughafeneinrichtungen. Die mit der Übertragung der Zeitnischen verbundenen technischen Einzelheiten werden mit der Koordinierungsstelle und den Flughafenbehörden erörtert. Durch diese Übertragung verursachte Schwierigkeiten sind unter Beachtung des Gleichbehandlungsgebots zu beheben.
13. Können die Gesellschaften, die aufgrund dieser Abhilfemaßnahme Zeitnischen in Frankfurt oder Kopenhagen erhalten haben, in den US-Flughäfen im Wege der üblichen Zuteilungsverfahren keine entsprechenden Zeitnischen erhalten, so werden diese sowie die hierfür unerläßlichen Flughafeneinrichtungen von der Allianz nach denselben Modalitäten wie in Frankfurt oder Kopenhagen zur Verfügung gestellt.
14. Die von LH/SAS/UA abgetretenen Zeitnischen dürfen nur für Dienste auf den Märkten genutzt werden, für die sie überlassen wurden, d. h. nur auf der betreffenden Strecke.

15. Die abzutretenden Zeitnischen müssen innerhalb eines 60-Minuten-Zeitraums vor bzw. nach der vom Wettbewerber der Allianz verlangten Zeit liegen.

16. LH, SAS und UA sind nicht gehalten, demselben Wettbewerber mehr als sechs Zeitnischen pro 60-Minuten-Zeitraum auf jedem Flughafen zu überlassen. Die Aufgabe von Zeitnischen durch LH/SAS/UA darf nicht dazu führen, daß ein einziger Wettbewerber über mehr als 50 % der insgesamt auf dieser Strecke genutzten Zeitnischen verfügt. Die Aufgabe von Zeitnischen durch die Allianz darf diese allerdings auch nicht daran hindern, eine ausreichende Anzahl von Flügen pro Stunde zu betreiben, um auf den betreffenden Märkten weiterhin als leistungsfähiger Wettbewerber auftreten zu können.

17. Eine im Rahmen des Überlassungsverfahrens von LH, SAS und UA zur Verfügung gestellte Zeitnische kann vom Empfänger entsprechend den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 und der Verordnung (EWG) Nr. 1617/93 sowie unter Beachtung der Bedingung in Randnummer 14 gegen eine Zeitnische, die er auf einer anderen Strecke nutzt, oder gegen eine Zeitnische einer anderen Fluggesellschaft getauscht werden.

18. Zeitnischen können nicht an Fluggesellschaften abgetreten werden, an denen LH/SAS/UA beteiligt sind oder mit denen sie auf den fraglichen Märkten eine Franchise-Vereinbarung getroffen haben. Die Kommission behält sich die Möglichkeit vor zu prüfen, inwieweit die von der Allianz abgetretenen Zeitnischen oder Frequenzen den insbesondere über

Code-Sharing-Vereinbarungen mit einer Partei der Allianz verbundenen Fluggesellschaften überlassen werden können.

19. Die Zeitnischen werden an die Wettbewerber der Allianz durch die für die Vergabe der Zeitnischen auf dem Flughafen zuständige Behörde zusammen mit den Betreibern der Flughäfen Frankfurt und Kopenhagen, die für die Zuweisung der Flughafenanlagen zuständig sind, vergeben. Diese Vergabe erfolgt auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 und anhand von Kriterien, die die Entwicklung des Wettbewerbs auf den fraglichen Märkten gewährleisten sollen. Zur Bestimmung der Reihenfolge, in der die Zeitnischen vergeben werden, könnten vor allem folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Fluggesellschaften, die über kein ausgedehntes Netz verfügen, aber in der Lage sind, einen Wettbewerb auf bestimmten Strecken zu entwickeln;
- Zeitnischen die mit einer Frequenzverringerung einhergehen;
- Fluggesellschaften, die auf der Strecke bereits präsent sind und ihre Frequenzdichte erhöhen wollen;
- Fluggesellschaften, die in Frankfurt oder Kopenhagen bereits über Zeitnischen verfügen, so daß sie zusammen mit den Zeitnischen der Allianz eine erhebliche Frequenzdichte erreichen können;
- Fluggesellschaften, die allein oder zusammen mit einer anderen Gesellschaft an beiden oder einem Ende der Strecke, auf der sie tätig sein wollen, über ein Luftdrehkreuz verfügen.

Diese Aufzählung ist nicht erschöpfend. Interessierte Dritte sind aufgefordert, sich zu diesen Kriterien und ihrer Rangfolge zu äußern sowie Vorschläge zu unterbreiten.

20. Sollte der neue Flughafen Oslo-Gardemoen nicht rechtzeitig eröffnet werden, so daß Anträge auf Zeitnischen an den Flughafen Oslo-Fornebu zu richten sind, oder sollte sich die Kapazität des Flughafens Oslo-Gardemoen zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel als unzureichend erweisen, müßte die Allianz bei Bedarf bis zu 17 Zeitnischen auf der Strecke Oslo—New York zur Verfügung stellen.
21. Die genaue Anzahl der von der Allianz gegebenenfalls abzutretenden Zeitnischen und Frequenzen ist an die tatsächliche Anzahl der Frequenzen gebunden, die von dieser auf den betreffenden Strecken in

der Zeit vom 1. Januar 1997 bis zum 31. Dezember 1997 betrieben worden sind.

Höchstzahl der von LH/SAS/UA abzutretenden Zeitnischen:

	Anzahl der Zeitnischen
Drehkreuzverbindungen	24
Andere Strecken	84
Insgesamt	108

22. Diese Anzahl von insgesamt 108 Zeitnischen könnten sich auf 125 erhöhen, falls der Flughafen Oslo-Gardemoen nicht rechtzeitig eröffnet wird (Randnummer 20).

C. Verbindung zu anderen Allianzen

23. Lufthansa muß ihre Code-Sharing-Vereinbarung mit Lauda Air für die Strecke Wien—München—Miami innerhalb von drei Monaten nach Anwendbarkeit der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel beenden.

D. Vielfliegerprogramme

24. LH/SAS/UA werden sich gegebenenfalls für eine der beiden folgenden Optionen entscheiden müssen:
- Verzicht auf eine Zusammenlegung ihrer Vielfliegerprogramme für den Passagierverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien einerseits und den USA andererseits sowie auf die Übertragung der bei der einen Fluggesellschaft gesammelten Bonusmeilen auf die andere Fluggesellschaft oder
 - Beteiligung der Fluggesellschaften, die über keine vergleichbaren Vielfliegerprogramme verfügen, für die Verkehrsdienste der Allianz am gemeinsamen LH/SAS/UA-Vielfliegerprogramm unter Wahrung des Datenschutzes nach noch festzulegenden Modalitäten.

E. Anzeige in den elektronischen Buchungssystemen

25. Die Kommission wird prüfen, inwieweit die Anzeige auf zwei Zeilen der Flüge, die in Übereinstimmung mit der Kooperationsvereinbarung zwischen LH, SAS und UA auf den fraglichen Märkten angeboten werden sowie möglicherweise auch zusammen mit Fluggesellschaften, mit denen LH, SAS und UA verbunden sind, angeboten werden, dazu führt, daß die

erste Bildschirmseite für Strecken mit hoher Flugdichte gänzlich überfüllt ist. Die Kommission wird diejenigen Flüge bestimmen, die folglich nur mehr auf einer Zeile angezeigt werden dürfen. Die technischen Einzelheiten und etwaige Probleme werden mit den Vertretern der elektronischen Buchungssysteme erörtert.

Die Passagiere müssen bereits bei der Buchung des Flugscheins genaue Informationen über Flüge unter gemeinsamer Codenutzung erhalten.

F. Beziehungen zu Reisebüros und Großkunden

26. Die gemeinsame Politik von LH/SAS/UA gegenüber Reisebüros, die in Deutschland niedergelassen sind oder dort Dienstleistungen erbringen, darf kein Vergütungssystem beinhalten, das eine Bindung der Reisebüros an die Mitglieder der Allianz auf den betreffenden Märkten zum Ziel hat oder bewirkt. Die Vergütung der Reisebüros durch die Allianz muß insbesondere jede Vergütung ausschließen, die auf einer umsatzabhängigen Staffelung basiert.

Die Tarifkonditionen für Großkunden, die in Deutschland niedergelassen sind oder Beförderungsleistungen ab Deutschland erwerben, müssen an den auf den betreffenden Märkten realisierten Jahresumsatz gebunden sein ohne Staffelung und ohne direkte oder indirekte Anwendung eines Systems, durch das eine Abhängigkeitsbeziehung entstehen könnte. Die Tarifkonditionen, insbesondere das Preisniveau, können jedoch in den Grenzen des Artikels 86 EG-Vertrag zwischen Fluggesellschaften und Großkunden frei ausgehandelt werden.

Bevor die Kommission einen endgültigen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag annimmt, wird sie die verschiedenen Aspekte mit interessierten Kreisen — vor allem mit Vertretern der Reisebüros — besprechen.

G. Interlining

27. Der Abschluß einer Interlining-Vereinbarung zwischen neuen Anbietern und den Mitgliedern der Allianz ist für neue Anbieter wichtig, um auf den betreffenden Märkten effektiv Fuß fassen zu können.

Eine in einem Mitgliedsland des EWR oder in den USA niedergelassene Fluggesellschaft, die eine oder mehrere der betreffenden Strecken bedient, kann für diese Strecke(n) den Abschluß einer Interline-Vereinbarung mit den Mitgliedern der Allianz verlangen. Die Mitglieder der Allianz schließen diese Vereinbarung entsprechend den in der Branche üblichen

Bedingungen. Die Vereinbarung gilt zumindest für „Fully-flexible“-Tarife.

H. Von den Mitgliedstaaten und von Norwegen zu erfüllende Verpflichtungen

28. Die Kommission ist angesichts der bestehenden rechtlichen Schranken nach Gesprächen mit den amerikanischen Behörden der Auffassung, daß die Möglichkeiten für Wettbewerber auf den fraglichen Märkten durch die nachstehenden Verpflichtungen spürbar verbessert werden, wenn die Luftverkehrsrechte der Fluggesellschaften der Gemeinschaft (im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates⁽¹⁾), geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, die auch im EWR anwendbar ist), außer jener Gesellschaften, die im Besitz von Unternehmen aus Deutschland, Dänemark und Schweden oder Norwegen sind oder von Unternehmen aus diesen Ländern kontrolliert werden, ausgedehnt werden. Dies ist für einen ausreichenden potentiellen Wettbewerb erforderlich.
29. Die betreffenden Mitgliedstaaten und Norwegen müssen jeder Fluggesellschaft aus der Gemeinschaft, die im EWR niedergelassen ist, erlauben, direkte und indirekte Flüge zu frei gestalteten Tarifen zwischen jedem Flughafen ihres Staatsgebietes und den USA zu betreiben.
30. Innerhalb von drei Monaten nach der Veröffentlichung der vorliegenden Mitteilung wird die Kommission auf der Grundlage der von den amerikanischen Behörden eingenommenen Haltung prüfen, ob diese Behörden solche Luftverkehrsdienste in einer ausreichenden Art und Weise genehmigen, die sicherstellt, daß die Allianz keine Möglichkeit hat, den Wettbewerb auf einen wesentlichen Teil des Marktes auszuschalten.

I. Durchführung der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel

31. Angesichts der raschen Entwicklung der Marktbedingungen beabsichtigt die Kommission, die fragliche Vereinbarung nach fünfjähriger Anwendung der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel zu überprüfen.

Schlußfolgerung

Der Entwurf für einen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1 der Kommission wird den Parteien mitgeteilt, damit sie sich zu dieser vorläufigen Analyse der Kommission und zu den geplanten Abhilfemaßnahmen äußern

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

können. Vor ihrer abschließenden Bewertung möchte die Kommission erfahren, wie die geplanten Abhilfemaßnahmen von Dritten beurteilt werden. Diese Veröffentlichung greift daher der abschließenden Beurteilung der Kommission, ob im vorliegenden Fall eine Verletzung der Wettbewerbsregeln des EG-Vertrags gegeben ist, nicht vor. Sollte die Kommission ihre Analyse und die geplanten Abhilfen wesentlich ändern, wird eine neue Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten und interessierte Dritte auf, ihre Stellungnahmen innerhalb von 30 Tagen nach dieser Veröffentlichung (Datum des Ein-

gangs bei der Kommission) unter Angabe der Nummer IV/36.201 an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
GD IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brüssel

Um ihre Stellungnahmen in voller Kenntnis des Sachverhalts abfassen zu können, können Dritte, die ein ausreichendes Interesse nachweisen, bei der Kommission innerhalb der vorgenannten Frist von 30 Tagen eine nicht vertrauliche Fassung des Entwurfs des Vorschlags gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag anfordern.

Mitteilung der Kommission zur Allianz zwischen British Airways und American Airlines

(98/C 239/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 11. Juni 1996 schlossen British Airways plc (BA) und American Airlines Inc. (AA) eine Vereinbarung zur Bildung einer weltweiten Allianz. Am 3. Juli 1996 beschloß die Kommission, für diese Vereinbarung, insoweit sich diese auf die Luftverkehrsdienste zwischen Europa und den USA bezieht, das Verfahren gemäß Artikel 89 EG-Vertrag zu eröffnen.

Die Analyse der Kommission bezieht sich lediglich auf den Passagierverkehr und läßt ihre Haltung zum Frachtverkehr unberührt.

Die vorliegende Analyse greift der Haltung der Kommission zu eventuellen Auswirkungen auf die transatlantischen Luftverkehrsdienste, zu neuen angekündigten Vereinbarungen zwischen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften und zu neuen Allianzen zwischen gemeinschaftlichen Luftverkehrsgesellschaften nicht vor.

Am 2. Oktober 1996 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ⁽¹⁾ eine Zusammenfassung dieser Vereinbarung und forderte die Mitgliedstaaten und interessierte Dritte auf, ihr dazu ihre Stellungnahmen vorzulegen.

Die vorläufige Haltung der Kommission ist, daß die gesamte fragliche Vereinbarung gegen Artikel 85 EG-Vertrag hinsichtlich der Strecken zwischen Luftdrehkreuzen verstößt und gegen Artikel 86 EG-Vertrag, wenn diese Vereinbarung ohne die von der Kommission in Aussicht genommenen Mittel in Kraft treten würde.

Die Kommission könnte anschließend einen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag vorlegen, in dem sie die Leitlinien ihrer Analyse darlegt und die geeigneten Mittel vorschlägt, um die Zuwiderhandlung abzustellen.

Folgende Mittel könnten geeignet sein:

A. Verringerung der Flughäufigkeit

A.1. Betroffene Strecken und Höchstzahl der einzustellenden Frequenzen

Auf den drei Strecken zwischen Luftdrehkreuzen, auf denen sich das jährliche Passagieraufkommen auf

⁽¹⁾ ABl. C 289 vom 2.10.1996, S. 4.

120 000 Fluggäste und mehr beläuft und auf denen die Allianz über zwölf Flüge pro Woche (London—Dallas, London—Miami und London—Chicago) verfügt, müßten die Parteien auf Anforderung die Gesamtzahl ihrer

wöchentlichen Frequenzen so verringern, daß Wettbewerber die Möglichkeit haben, auf jeder der betreffenden Strecken bis zu 55 % der Frequenzen nach folgender Berechnung zu betreiben.

Strecken	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4) = (3) × 0,45 bzw. 12, d. h.	(5) = (1) - (4)
	Anzahl der wöchentlichen BA/AA-Flüge (Durchschnitt 1997)	Anzahl der wöchentlichen Flüge der anderen Gesellschaften (Durchschnitt 1997)	Wöchentliche Flüge insgesamt	45 % der Flüge insgesamt, mindestens jedoch zwölf	Anzahl der von BA/AA einzustellenden wöchentlichen Flüge
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. Allgemeine Grundsätze

1. BA/AA muß diese Flüge nur auf Anforderung von Wettbewerbern hin, und nur bis zur geforderten Höhe, einstellen, die mit dieser in Konkurrenz stehen und ihre Präsenz auf diesen Strecken erhöhen oder hier neue Dienste einrichten möchten.

— Die Einstellung von Flügen durch die Mitglieder der Allianz darf nicht zur Folge haben, daß ein einziger Wettbewerber oder eine einzige transatlantische Allianz über mehr Flüge auf einer Strecke verfügt als die Allianz.

— Die Einstellung von Flügen darf nicht zur Folge haben, daß die wöchentliche Flughäufigkeit der Allianz auf einer Strecke unter zwölf, d. h. zwei Flüge pro Tag an sechs Tagen pro Woche, absinkt.

2. Die Aufgabe der Frequenzen durch die Allianz soll lediglich während eines Zeitraums von sechs Monaten ab dem ersten Tag des auf den Erlaß der Entscheidung der zuständigen nationalen Behörden folgenden IATA-Halbjahres erfolgen. Verlangt ein Wettbewerber der Allianz die Überlassung von Frequenzen zu seinen Gunsten, darf die Allianz ihre Flughäufigkeit sechs Monate lang ab Überlassung der Frequenzen nur innerhalb des Verhältnisses 55:45 erhöhen (55 % bzw. — bei einem einzigen Wettbewerber — 50 % der Gesamtzahl der Flüge auf der betroffenen Strecke müssen Wettbewerbern zur Verfügung stehen).

3. Zwischen dem Zeitpunkt der Annahme des Vorschlags und der Aufnahme der Tätigkeiten durch die Allianz sollte diese ihre wöchentliche Flughäufigkeit auf den drei Strecken zwischen Luftdrehkreuzen nicht über die auf jeder dieser Strecken festgestellte Zunahme der Passagierzahl hinaus erhöhen.

4. Die Flüge werden von BA/AA auf dem Londoner Flughafen eingestellt, von dem aus die Allianz ihre Dienste anbietet: Gatwick für London—Dallas und London—Miami und Heathrow für London—Chicago und London—Miami.

Verlagert die Allianz ihren Flug London—Dallas jedoch von Gatwick nach Heathrow, gilt die Abhilfemaßnahme betreffend die Reduzierung der Flüge und zur damit verbundenen Zeitnischenübertragung auch für Heathrow. Fluggesellschaften, die bereits Flüge und Zeitnischen für Gatwick erhalten haben, können von der Allianz verlangen, diese in Flüge und Zeitnischen für Heathrow umzutauschen. Die Allianz muß einem solchen Tausch zustimmen.

5. Die Allianz muß die Zeitnischen der überlassenen Flüge ersatzlos, insbesondere ohne finanzielle Gegenleistung, abtreten. Die Allianz braucht diese Zeitnischen jedoch nicht abzutreten, wenn für die Wettbewerber auf den betreffenden Flughäfen Zeitnischen nach den üblichen Vergabemodalitäten zur Verfügung stehen. Die Allianz muß bei Bedarf ebenfalls die für die Nutzung der abgetretenen Frequenzen erforderlichen Flughafenanlagen überlassen.

6. Können Fluggesellschaften, die in London Zeitnischen aufgrund dieser Abhilfemaßnahme erhalten haben, auf den Flughäfen der Vereinigten Staaten keine entsprechenden Zeitnischen nach den üblichen Vergabemodalitäten erhalten, werden diese Zeitnischen sowie die erforderlichen Flughafenanlagen durch die Allianz nach den gleichen Modalitäten wie in London zur Verfügung gestellt.

Nach Ablauf der sechs Monate nach dem ersten Tag des auf die Verabschiedung der Entscheidung der zuständigen nationalen Behörde folgenden IATA-Halbjahres wird die Abhilfemaßnahme betreffend die

Aufgabe der Frequenzen wirkungslos. Zeitnischen für Flüge, die in diesem Zeitraum nicht abgetreten wurden, stehen für den Betrieb von Diensten zwischen London und den Flughäfen der Vereinigten Staaten zur Verfügung. Dies gilt nur für den auf zeitunempfindliche Passagiere entfallenden Zeitnischenanteil. Diese Übertragung von Zeitnischen ist aufgrund der deutlichen Wettbewerbsbeschränkungen auch bei der Beförderung zeitunempfindlicher Passagiere gerechtfertigt. Auf diese Weise sollen die Wettbewerbsprobleme bei der Beförderung beider Kategorien von Passagieren (zeitempfindliche und zeitunempfindliche Fluggäste) nach folgender Berechnung behoben werden.

Strecken	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Von BA/AA einzustellende wöchentliche Flüge	Von BA/AA abzutretende Zeitnischen	Zeitunempfindliche Passagiere in %	Wöchentliche Zeitnischenanzahl für Dienste zwischen London und den USA
London—Chicago	12	24	— (*)	15—19 (*)
London—Dallas	8	16	— (*)	10—14 (*)
London—Miami	5	10	— (*)	7—11 (*)
		50		38

(*) Geschäftsgeheimnis.

Die Überlassung dieser Zeitnischen kann von BA/AA nach den unter Abschnitt B genannten Modalitäten beantragt werden.

7. Zieht sich ein Wettbewerber der Allianz, der in Anwendung dieser Bedingung Frequenzen und die dazugehörigen Zeitnischen erhalten hat, von der betreffenden Strecke zurück, fallen die von der Allianz überlassenen Zeitnischen an diese zurück und stehen anderen Mitbewerbern unter den unter den Abschnitten A und B genannten Bedingungen zur Übernahme offen.

neue Dienste einführen oder bestehende Dienste erweitern und kann sie nicht die erforderlichen Zeitnischen im Rahmen des Vergabeverfahrens nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates⁽¹⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 1617/93 der Kommission⁽²⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1523/96⁽³⁾, erhalten, stellen die Mitglieder der BA/AA-Allianz der betreffenden Gesellschaft in London Zeitnischen zur Verfügung, und zwar in einem Verhältnis, daß die Mitbewerber bis zu 55 % aller Zeitnischen verfügen, die von den auf einer Strecke präsenten Fluggesellschaften benutzt werden. Dabei sind die Zeitnischen mit einzurechnen, über die die auf diesen Strecken präsenten Gesellschaften bereits verfügen. Es gilt folgende Berechnung:

B. Zeitnischen und Flughafenanlagen (ohne Strecken zwischen Luftdrehkreuzen)

8. Will eine zur Dienstleistung zwischen London und den Vereinigten Staaten zugelassene Fluggesellschaft

⁽¹⁾ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 155 vom 26.6.1993, S. 18.

⁽³⁾ ABl. L 190 vom 31.7.1996, S. 11.

Strecken	(1)	(2)	(3) = (1)/0,45 × 0,55 – (2)	(4)	(5) = (4) × (3)	(6) = (3) – (5)
	BA/AA-Zeitnischen auf der Strecke (Durchschnitt 1997)	Zeitnischen von Wettbewerbern auf der Strecke (Durchschnitt 1997)	Von BA/AA abzutretende Zeitnischen	Zeitempfindliche Passagiere in %	Nur auf der Strecke nutzbare Wochenzeitnischen	Auf dem UK/US-Markt nutzbare Wochenzeitnischen
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 u. 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 (*)
Insgesamt			217		69	148
davon Heathrow			200		65	135
davon Gatwick			17		4	13

(*) Geschäftsgeheimnis.

9. Die Zeitnischen werden von der Allianz ersatzlos, insbesondere ohne finanzielle Gegenleistung, auf dem Londoner Flughafen überlassen, von dem aus ihre Dienste ausgeführt werden, d. h. Heathrow oder Gatwick. Verlagert die Allianz jedoch ihre Dienste von Gatwick nach Heathrow, gilt die Verpflichtung zur Überlassung von Zeitnischen für Heathrow. Fluggesellschaften, die aufgrund dieser Abhilfemaßnahme bereits Zeitnischen für Gatwick erhalten haben, können von der Allianz verlangen, diese in Zeitnischen für Heathrow umzutauschen. Die Allianz muß einen solchen Tausch vornehmen.

Die genaue Anzahl der in Heathrow und Gatwick abzutretenden Zeitnischen bestimmt sich auf der Grundlage der Angaben über die die Kommission zum Zeitpunkt der Verabschiedung eines Vorschlags gemäß Artikel 89 Absatz 1 verfügt.

10. Die Allianz stellt bei Bedarf die für die effektive Nutzung der abgetretenen Zeitnischen erforderlichen Flughafenanlagen in London bzw. den Vereinigten Staaten zur Verfügung. (Die mit der Übertragung der Zeitnischen verbundenen technischen Einzelheiten werden mit der Koordinierungsstelle und

den Flughafenbehörden erörtert. Durch diese Übertragung verursachte Schwierigkeiten sind unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes zu beheben).

11. Können Fluggesellschaften, die in London Zeitnischen aufgrund dieser Abhilfemaßnahme erhalten haben, auf den Flughäfen der Vereinigten Staaten keine entsprechenden Zeitnischen nach den üblichen Vergabemodalitäten erhalten, werden diese Zeitnischen sowie die erforderlichen Flughafenanlagen durch die Allianz nach den gleichen Modalitäten wie in London zur Verfügung gestellt.
12. Die von BA/AA abgetretenen Zeitnischen dürfen nur für Dienste auf den Märkten genutzt werden, für die sie überlassen wurden, d. h. entweder lediglich auf der betreffenden Strecke oder auf dem Markt zwischen dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten.
13. Die Zeitnischen sind innerhalb eines 60-Minuten-Zeitraums vor oder nach der vom Wettbewerber der Allianz geforderten Zeit abzutreten.

14. British Airways und American Airlines müssen ein und demselben Wettbewerber auf jedem Flughafen nicht mehr als sechs Zeitnischen je Zeiteinheit von 60 Minuten zur Verfügung stellen. Die Aufgabe der Zeitnischen durch die Allianz kann nicht dazu führen, daß auf einen einzigen Konkurrenten oder eine andere transatlantische Allianz mehr als 50 % aller auf einer Strecke benutzten Zeitnischen entfallen. Im übrigen darf die Aufgabe von Zeitnischen durch die Allianz nicht dazu führen, daß diese daran gehindert wird, eine ausreichende Anzahl an Frequenzen pro Stunde anzubieten, um weiterhin ein ernstzunehmender Wettbewerber auf den fraglichen Märkten zu bleiben.

15. Eine im Rahmen des Überlassungsverfahrens von BA/AA zur Verfügung gestellte Zeitnische kann vom Begünstigten entsprechend den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 und der Verordnung (EWG) Nr. 1617/93 sowie unter Beachtung des unter Randnummer 12 Gesagten gegen eine Zeitnische für eine andere Strecke oder gegen eine Zeitnische für eine andere Fluggesellschaft getauscht werden.

16. Flüge und Zeitnischen können nicht an Fluggesellschaften abgetreten werden, an denen BA/AA beteiligt sind oder mit denen sie auf den fraglichen Märkten einen Franchisevertrag geschlossen haben. Die Kommission behält sich die Möglichkeit vor zu prüfen, in welchem Ausmaß diejenigen Unternehmen, die miteinander — besonders durch gemeinsame Codenutzung — verbunden sind, aus der Abtretung der Frequenzen und der Zeitnischen durch die Allianz Vorteile ziehen können.

17. Die Zeitnischen werden an die Wettbewerber der Allianz durch die für die Vergabe der Zeitnischen auf dem Flughafen zuständige Behörde zusammen mit der für die Zuweisung der Flughafenanlagen zuständigen British Airport Authority vergeben. Diese Vergabe erfolgt auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 sowie anhand von Kriterien, durch die die Entwicklung des Wettbewerbs auf den fraglichen Märkten gewährleistet werden soll. Um die Prioritäten bei der Zuteilung der Zeitnischen zu bestimmen, könnten vor allem folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Fluggesellschaft, die über kein ausgedehntes Netz verfügt und in der Lage ist, einen Wettbewerb auf bestimmten Strecken zu entwickeln;
- Zeitnischen, die mit einer Frequenzverringerung einhergehen;
- Fluggesellschaft, die auf der Strecke bereits präsent ist und hier ihre Frequenzdichte erhöhen möchte;

— Fluggesellschaft, die in London bereits über Zeitnischen verfügt, so daß sie zusammen mit den Zeitnischen der Allianz eine erhebliche Frequenzdichte erreichen können;

— Fluggesellschaft, die allein oder zusammen mit einer anderen Gesellschaft an beiden oder einem Ende der Strecke, auf der sie tätig werden wollen, über ein Luftdrehkreuz verfügt.

Diese Aufzählung ist nicht erschöpfend. Interessierte Dritte werden gebeten, Stellungnahmen/Vorschläge zu diesen Kriterien und ihrer Rangfolge mitzuteilen.

18. Die genaue Anzahl der gegebenenfalls durch die Allianz abzutretenden Zeitnischen und Flüge ist an die tatsächliche Anzahl der Flüge gebunden, die von dieser zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 1997 auf den betreffenden Strecken durchgeführt wurden.

Höchstzahl der von BA/AA abzutretenden Zeitnischen:

	Anzahl der Zeitnischen
Strecken zwischen Luftdrehkreuzen	50
Sonstige Strecken	217

Sollten BA/AA sich von bestimmten Strecken zurückziehen, die BA/AA 1997 bedient haben, und anschließend beschließen, den Verkehr auf diesen Strecken wieder aufzunehmen, so werden diese bei der Berechnung der Zahl der von der Allianz abzutretenden Zeitnischen mitberücksichtigt. In diesem Fall fallen die Zeitnischen an die konkurrierenden Fluggesellschaften.

C. Vielfliegerprogramme

19. Die Kommission gedenkt, BA/AA aufzufordern, sich für eine der beiden nachfolgenden Optionen zu entscheiden:

- Verzicht auf eine Zusammenlegung ihrer Vielfliegerprogramme für den Passagierverkehr zwischen dem Vereinigten Königreich und den USA sowie auf die mögliche Übertragung der bei der einen Fluggesellschaft gesammelten Bonusmeilen auf die andere Fluggesellschaft, oder

- Beteiligung der Fluggesellschaften, die über keine vergleichbaren Vielfliegerprogramme verfügen, für die Verkehrsdienste der Allianz am gemeinsamen BA/AA-Vielfliegerprogramm unter Wahrung des Datenschutzes nach noch festzulegenden Modalitäten.

D. Anzeige in den elektronischen Buchungssystemen

20. Die Kommission wird prüfen, inwieweit die Anzeige der Flüge — die in Übereinstimmung mit der Kooperationsvereinbarung zwischen BA und AA auf den fraglichen Märkten angeboten werden sowie möglicherweise auch zusammen mit Fluggesellschaften, mit denen BA und AA verbunden sind, angeboten werden — auf zwei Zeilen dazu führt, daß die erste Bildschirmseite für Strecken mit hoher Flugdichte gänzlich überfüllt ist. Die Kommission wird diejenigen Flüge bestimmen, die folglich nun mehr auf einer Zeile angezeigt werden dürfen. Die technischen Einzelheiten und etwaige Probleme werden mit den Vertretern der elektronischen Buchungssysteme erörtert.

Die Passagiere müssen eine genaue Information über die Durchführung von Code-Sharing-Flügen bereits bei der Buchung des Flugtickets erhalten.

E. Beziehungen zu Reisebüros und Großkunden

21. Die gemeinsame Politik von BA/AA gegenüber Reisebüros, die im Vereinigten Königreich niedergelassen sind oder hier Dienstleistungen erbringen, darf kein Vergütungssystem beinhalten, das eine Bindung der Reisebüros an die Mitglieder der Allianz auf den betreffenden Märkten beabsichtigt oder bewirkt. Die Vergütung der Reisebüros durch die Allianz muß insbesondere jede Vergütung ausschließen, die auf einer umsatzabhängigen Staffelung basiert.

Die Tarifkonditionen für niedergelassene Großkunden oder für solche, die im Vereinigten Königreich Verkehrsdienstleistungen erwerben, müssen sich an dem auf den betreffenden Märkten realisierten Jahresumsatz orientieren, und zwar ohne Staffelung oder direkte oder indirekte Formen der Kundenanbindung. Die Tarifkonditionen, insbesondere das Preisniveau, können zwischen Fluggesellschaften und Großkunden jedoch ausgehandelt werden und gegebenenfalls im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 86 EG-Vertrag Unterschiede aufweisen.

Bevor die Kommission einen endgültigen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag annimmt, wird sie die verschiedenen Aspekte mit interessierten Kreisen — vor allem mit Vertretern der Reisebüros — besprechen.

F. Interlining

22. Der Abschluß einer Interlining-Vereinbarung zwischen einem Neueinsteiger und den Mitgliedern der Allianz ist für diesen wichtig, um praktischen Zugang zu den betreffenden Märkten zu erhalten.

Eine in einem Mitgliedland des EWR oder in den USA niedergelassene Fluggesellschaft, die auf einer oder mehreren der betreffenden Strecken Dienste betreibt, kann für die betreffende(n) Strecke(n) die Unterzeichnung einer Interlining-Vereinbarung mit den Mitgliedern der Allianz verlangen. Die Mitglieder der Allianz unterzeichnen diese Vereinbarung entsprechend den in der Branche üblichen Bedingungen. Diese Vereinbarungen gelten zumindest für „Fully-flexible“-Tarife.

G. Von dem Mitgliedstaat einzugehende Verpflichtungen

23. Die Kommission ist angesichts der bestehenden rechtlichen Schranken nach Gesprächen mit den amerikanischen Behörden der Auffassung, daß die Möglichkeiten für Wettbewerber auf den fraglichen Märkten durch die nachstehenden Verpflichtungen spürbar verbessert werden, wenn die Luftverkehrsrechte der Fluggesellschaften der Gemeinschaft (im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates⁽¹⁾), geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, die auch im EWR anwendbar ist, außer jener Gesellschaften, die im Besitz von Unternehmen des Vereinigten Königreichs sind oder von Unternehmen aus dem Vereinigten Königreich kontrolliert werden, ausgedehnt werden. Dies ist für einen ausreichenden potentiellen Wettbewerb erforderlich.
24. Das Vereinigte Königreich muß jede Fluggesellschaft aus der Gemeinschaft, die im EWR niedergelassen ist, ermächtigen, direkte und indirekte Flüge zu frei gestalteten Tarifen zwischen jedem Flughafen seines Staatsgebiets und den USA zu betreiben.

Innerhalb von drei Monaten nach der Veröffentlichung der vorliegenden Mitteilung wird die Kommission auf der Grundlage der von den amerikanischen Behörden eingenommenen Haltung prüfen, ob diese Behörden solche Luftverkehrsdienste in einer ausreichenden Art und Weise genehmigen, die sicherstellt, daß die Allianz keine Möglichkeit hat, den Wettbewerb auf einem wesentlichen Teil des Marktes auszuschalten.

⁽¹⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8.

H. Durchführung der zur Abstellung der Zuwiderhandlung geeigneten Mittel

25. Angesichts der raschen Entwicklung der Marktbedingungen beabsichtigt die Kommission, die fragliche Vereinbarung nach fünfjähriger Anwendung der Abhilfemaßnahmen erneut zu prüfen.

Schlußfolgerung

Die Kommission übermittelt den Parteien ihren Entwurf für einen Vorschlag gemäß Artikel 89 Absatz 1, damit diese ihre Stellungnahmen zur vorläufigen Analyse der Kommission und zu den geplanten Abhilfemaßnahmen vorlegen können. Vor ihrer abschließenden Bewertung möchte die Kommission erfahren, wie Dritte die geplanten Abhilfemaßnahmen beurteilen: Die vorliegende Mitteilung greift daher dem endgültigen Standpunkt der Kommission über das Bestehen der Verletzungen der Wettbewerbsvorschriften des Vertrags nicht vor. Sollte die Kommission ihre Analyse oder die geplanten Abhilfe-

maßnahmen grundlegend ändern, wird eine neue Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht werden.

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten und interessierte Dritte auf, ihre Stellungnahmen innerhalb von 30 Tagen nach dieser Veröffentlichung (es gilt der Eingangsstempel der Kommission) unter dem Aktenzeichen IV/36.089 an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
GD IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brüssel

Zwecks Erhalt weiterer sachdienlicher Angaben für die Abfassung ihrer Stellungnahme können Dritte mit nachgewiesenem ausreichendem Interesse innerhalb der genannten Frist von 30 Tagen bei der Kommission eine nicht vertrauliche Fassung des Entwurfs des Vorschlags gemäß Artikel 89 Absatz 1 EG-Vertrag anfordern.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)**

(98/C 239/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 6. Juli 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

— auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);

— in Elektronik-Format, über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1140. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß
(Sache Nr. IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC)

(98/C 239/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 19. Juni 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1206. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß
(Sache Nr. IV/M.1193 — AXA/Royale Belge)

(98/C 239/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 12. Juni 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Französisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CFR“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1193. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave)**

(98/C 239/09)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 18. Juni 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Deutsch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CDE“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1004. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

Nichtanwendung der Verordnung auf einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke)**

(98/C 239/10)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Die Kommission hat am 2. April 1998 entschieden, daß der angemeldete Zusammenschluß nicht in den Anwendungsbereich der Fusionsverordnung fällt, weil er keinen Zusammenschluß im Sinne des Artikels 3 der betreffenden Verordnung darstellt. Die vorliegende Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a) der Fusionsverordnung. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Deutsch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CDE“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1079. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache Nr. IV/M.1263 — Nortel/Bay)**

(98/C 239/11)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 22. Juli 1998 ist die Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 ⁽²⁾, bei der Kommission eingegangen. Danach ist folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen Northern Telecom Limited („Nortel“), Kanada, das von BCE Inc., Kanada, kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung die Kontrolle über die Gesamtheit von dem Unternehmen Bay Networks Inc. („Bay“), USA, durch Aktienkauf.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

— Nortel: Produktion und Vertrieb von Telekommunikations- und Netzwerkprodukten und Dienstleistungen,

— Bay: Produktion und Vertrieb von Netzwerkprodukten und Dienstleistungen.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, daß der angemeldete Zusammenschluß unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor.

4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Fax (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens IV/M.1263 — Nortel/Bay, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb (GD IV)
Direktion B — Task Force Fusionskontrolle
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Brüssel

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung: ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; Berichtigung: ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

Bekanntgabe der Durchführung eines allgemeinen Auswahlverfahrens

(98/C 239/12)

Die Europäische Kommission führt das allgemeine Auswahlverfahren KOM/A/20/98 für schwedische Staatsangehörige durch, zur Besetzung des Dienstpostens eines Referatsleiters/einer Referatsleiterin (Besoldungsgruppe A 3) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ABl. C 239 A vom 30.7.1998 (schwedische Ausgabe).