

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	<u>Inhoud</u>	<u>Bladzijde</u>
	<i>I Mededelingen</i>	
	<b>Commissie</b>	
98/C 239/01	ECU.....	1
98/C 239/02	Gemiddelde prijzen en representatieve prijzen van tafelwijnsoorten op de verschillende commercialisatiecentra .....	2
98/C 239/03	Inleiding van een antidumpingprocedure betreffende de invoer van stalen kabels en strengen uit Hongarije, Mexico en Polen .....	3
98/C 239/04	Mededeling van de Commissie betreffende de alliantie tussen Lufthansa, SAS en United Airlines <sup>(1)</sup> .....	5
98/C 239/05	Mededeling van de Commissie betreffende de alliantie tussen British Airways en American Airlines <sup>(1)</sup> .....	10
98/C 239/06	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.1140 — Halliburton/Dresser) <sup>(1)</sup> .....	16
98/C 239/07	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC) <sup>(1)</sup> .....	17
98/C 239/08	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.1193 — AXA/Royale Belge) <sup>(1)</sup> .....	17
98/C 239/09	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave) <sup>(1)</sup> .....	18
98/C 239/10	De niet-toepasselijkheid van de verordening op een aangemelde verrichting (Zaak nr. IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke) <sup>(1)</sup> .....	18

<u>Nummer</u>	Inhoud (vervolg)	Bladzijde
98/C 239/11	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. IV/M.1263 — Nortel/ Bay) <sup>(1)</sup> .....	19
	<hr/>	
	II <i>Vorbereidende besluiten</i> .....	
	<hr/>	
	III <i>Bekendmakingen</i>  <b>Commissie</b>	
98/C 239/12	Aankondiging van algemene vergelijkende onderzoeken .....	20




---

<sup>(1)</sup> Voor de EER relevante tekst

## I

(Mededelingen)

## COMMISSIE

ECU (\*)

29 juli 1998

(98/C 239/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank	40,6120	Finse mark	5,98683
Deense kroon	7,50654	Zweedse kroon	8,75959
Duitse mark	1,96935	Pond sterling	0,675786
Griekse drachme	327,507	US-dollar	1,11106
Peseta	167,181	Canadese dollar	1,66526
Franse frank	6,60280	Yen	157,804
Iers pond	0,783374	Zwitserse frank	1,65103
Lire	1942,94	Noorse kroon	8,36183
Gulden	2,22056	IJslandse kroon	78,7963
Oostenrijkse schilling	13,8560	Australische dollar	1,81932
Escudo	201,513	Nieuw-Zeelandse dollar	2,15949
		Zuid-Afrikaanse rand	6,86079

De Commissie heeft een telexdienst met automatisch antwoordmechanisme in gebruik genomen die elke gebruiker, op diens aanvraag per telex, de omwisselingskoers in de voornaamste valuta geeft.

Deze dienst functioneert elke dag van 15.30 uur tot de volgende dag 13.00 uur.

De gebruiker dient als volgt te handelen:

- telex nr. 23789 te Brussel kiezen;
- zijn eigen telexadres geven;
- de code „cccc” vormen die het automatisch antwoordmechanisme in werking stelt en hem de omwisselingskoersen van de ECU per telex geeft;
- de mededeling niet onderbreken vóór het einde van de boodschap dat aangegeven wordt door het teken „ffff”.

*Noot:* De Commissie heeft telekopieerapparaten met automatische beantwoorder (nr. 296 10 97 en nr. 296 60 11) die dagelijkse gegevens betreffende de berekening van de landbouwomrekeningskoersen verstrekken.

(\*) Verordening (EEG) nr. 3180/78 van de Raad van 18 december 1978 (PB L 379 van 30.12.1978, blz. 1), laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1971/89 (PB L 189 van 4.7.1989, blz. 1).

Besluit 80/1184/EEG van de Raad van 18 december 1980 (Overeenkomst van Lomé) (PB L 349 van 23.12.1980, blz. 34).

Beschikking nr. 3334/80/EGKS van de Commissie van 19 december 1980 (PB L 349 van 23.12.1980, blz. 27).

Financieel Reglement van 16 december 1980 voor de toepassing van de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen (PB L 345 van 20.12.1980, blz. 23).

Verordening (EEG) nr. 3308/80 van de Raad van 16 december 1980 (PB L 345 van 20.12.1980, blz. 1).

Beschikking van de Raad van Gouverneurs van de Europese Investeringsbank van 13 mei 1981 (PB L 311 van 30.10.1981, blz. 1).

**Gemiddelde prijzen en representatieve prijzen van tafelwijnsoorten op de verschillende commercialisatiecentra**

(98/C 239/02)

(Vastgesteld op 28 juli 1998 in toepassing van artikel 30, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 822/87)

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

(¹) Overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 2682/77 niet in aanmerking genomen notering.

\* Van toepassing vanaf 1 februari 1995.

° OP = Oriënteringsprijs.

## Inleiding van een antidumpingprocedure betreffende de invoer van stalen kabels en strengen uit Hongarije, Mexico en Polen

(98/C 239/03)

Op grond van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 384/96 van de Raad<sup>(1)</sup>, hierna „basisverordening” genoemd, werd bij de Commissie de klacht ingediend dat kabels en strengen uit Hongarije, Mexico en Polen met dumping in de Gemeenschap worden ingevoerd en dat de bedrijfstak van de Gemeenschap daardoor aanmerkelijke schade lijdt.

### 1. Klacht

De klacht werd op 16 juni 1998 ingediend door het „Liaison Committee of European Wire Rope Industries (EWRIS)” namens producenten die een groot deel van de totale productie van stalen kabels en strengen in de Gemeenschap vertegenwoordigen.

### 2. Product

De producten die volgens de indieners van de klacht met dumping zouden worden ingevoerd, zijn stalen kabels en strengen (gesloten kabels daaronder begrepen), niet bekleed of enkel verzinkt, met een grootste afmeting der dwarsdoorsnede van meer dan 3 mm, en andere.

Deze producten zijn momenteel onder de GN-codes 7312 10 82, 7312 10 84, 7312 10 86, 7312 10 88 en 7312 10 99 ingedeeld. Deze GN-codes worden slechts ter informatie vermeld.

### 3. Achtergronden

De Commissie heeft op 20 mei 1998<sup>(2)</sup> de opening aangekondigd van een antidumpingonderzoek naar de invoer van hetzelfde product uit de Volksrepubliek China, India, de Republiek Korea, Oekraïne en Zuid-Afrika.

### 4. Dumping

De bewering dat dumping plaatsvindt, is gebaseerd op een vergelijking tussen de normale waarde van het betrokken product, vastgesteld aan de hand van de binnenlandse prijzen in deze landen, en de prijzen bij uitvoer naar de Gemeenschap. De aldus berekende dumpingmarges zijn voor alle betrokken exportlanden aanzienlijk.

### 5. Schade

De indiener van de klacht beweert, en heeft dit met bewijsmateriaal gestaafd, dat de invoer van het betrokken product uit Hongarije, Mexico en Polen zowel absoluut als in termen van marktaandeel, aanzienlijk is gestegen.

Voorts wordt in de klacht aangevoerd dat de omvang van de invoer en de prijzen van de ingevoerde producten, onder meer, een negatieve invloed hebben gehad op de omzet, het marktaandeel en de prijzen van de bedrijfstak van de Gemeenschap, waardoor de financiële situatie van deze bedrijfstak aanzienlijk is verslechterd.

### 6. Procedure voor de vaststelling van dumping en schade

Na overleg in het raadgevend comité is de Commissie tot de conclusie gekomen dat er voldoende bewijsmateriaal is om een procedure ten aanzien van de invoer uit Hongarije, Mexico en Polen in te leiden. De Commissie opent derhalve een onderzoek overeenkomstig artikel 5 van de basisverordening.

#### a) Steekproef

Gezien het grote aantal EG-producenten dat bij deze procedure is betrokken, is de Commissie voornemens, overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening, de schade door middel van steekproeven vast te stellen. De steekproef zal worden gebaseerd op de grootste representatieve hoeveelheid productie en verkoop van de bedrijfstak van de Gemeenschap die in de beschikbare tijd redelijkerwijs kan worden onderzocht.

Om de informatie te verkrijgen die zij nodig heeft om de steekproef van EG-producenten samen te stellen, zal de Commissie contact opnemen met organisaties van EG-producenten en/of individuele EG-producenten.

De Commissie kan zo nodig ook besluiten een steekproef van exporteurs en/of importeurs samen te stellen.

#### b) Definitieve samenstelling van de steekproef

Belanghebbenden die opmerkingen wensen te maken over de hierboven uiteengezette werkwijze of die over de definitieve samenstelling van de steekproef geraadpleegd wensen te worden, wordt verzocht contact op te nemen

<sup>(1)</sup> PB L 56 van 6.3.1996, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 905/98 (PB L 128 van 30.4.1998, blz. 18).

<sup>(2)</sup> PB C 155 van 20.5.1998, blz. 1.

met de Commissie en binnen de in punt 8, onder b), voor de samenstelling van de steekproef vermelde termijn de nodige gegevens te verstrekken.

De Commissie is voornemens de steekproef eerst definitief samen te stellen na raadpleging van de betrokkenen die zich bereid hebben verklaard in de steekproef te worden opgenomen.

De in de steekproef opgenomen bedrijven moeten een vragenlijst beantwoorden en toestaan dat de door hen verstrekte gegevens ter plaatse worden gecontroleerd.

Bij onvoldoende medewerking van de bedrijven die voor de steekproef zijn geselecteerd, zal de Commissie haar bevindingen, overeenkomstig artikel 17, lid 4, van de basisverordening, op de beschikbare gegevens baseren.

#### c) *Vragenlijsten*

Om de informatie te verkrijgen die zij voor het onderzoek nodig heeft, zal de Commissie vragenlijsten toezenden aan de in de klacht genoemde exporteurs en importeurs en aan de in de steekproef opgenomen EG-producenten. Tevens zal zij een vragenlijst toezenden aan alle haar bekende representatieve organisaties van exporteurs of importeurs. De namen van de in de klacht genoemde exporteurs zullen aan de autoriteiten van de betrokken exportlanden worden meegedeeld, die tevens een exemplaar zullen ontvangen van de aan de exporteurs toegezonden vragenlijst.

Exporteurs, importeurs en andere belanghebbenden die wensen te weten of ze in de klacht genoemd zijn, wordt verzocht zo spoedig mogelijk contact op te nemen met de Commissie. In dit geval dienen zij ten spoedigste, doch uiterlijk binnen 15 dagen na de publicatie van dit bericht in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* een exemplaar aan te vragen bij de Commissie, daar alle vragenlijsten binnen de in punt 8, onder a), vermelde algemene termijn moeten zijn ingevuld. De aanvragen dienen aan onderstaand adres te worden gericht, onder vermelding van naam, adres, telefoonnummer, fax- en /of telexnummer van de betrokkene.

#### d) *Schriftelijk en mondeling verstrekken van inlichtingen*

Partijen die kunnen aantonen dat zij mogelijk belang hebben bij de resultaten van de procedure wordt verzocht hun standpunt schriftelijk bekend te maken en bewijsmateriaal toe te zenden.

Voorts zal de Commissie de belanghebbenden horen die dit schriftelijk aanvragen en die kunnen aantonen dat er bijzondere redenen zijn om hen te horen.

### 7. **Belang van de Gemeenschap**

Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening kunnen producenten in de Gemeenschap, importeurs en verwerkende bedrijven en representatieve organisaties van producenten, importeurs en verwerkende bedrijven binnen de in punt 8, onder a), genoemde termijn contact met de Commissie opnemen en inlichtingen verstrekken, zodat deze met kennis van zaken kan oordelen of het in het belang van de Gemeenschap is, indien dumping en schade worden aangetoond, antidumpingmaatregelen te nemen. Met informatie die op grond van dit artikel wordt verstrekt, wordt slechts rekening gehouden indien daarbij, op het moment dat dez wordt verstrekt, het nodige bewijsmateriaal is gevoegd.

### 8. **Termijnen**

#### a) *Algemene termijn*

Binnen 40 dagen na de publicatie van dit bericht dienen belanghebbenden die wensen dat bij het onderzoek met hun opmerkingen rekening wordt gehouden, contact op te nemen met de Commissie, hun standpunt schriftelijk uiteen te zetten en inlichtingen te verstrekken. Belanghebbenden kunnen binnen dezelfde termijn verzoeken door de Commissie te worden gehoord. Deze termijn geldt voor alle belanghebbenden, met inbegrip van deze die niet in de klacht zijn genoemd. Het is daarom in het belang van alle partijen ten spoedigste contact op te nemen met de Commissie op het hieronder vermelde adres.

#### b) *Bijzondere termijn voor de keuze van het derde land met markteconomie*

Alle voor de samenstelling van de steekproef relevante gegevens dienen binnen 21 dagen na publicatie van dit bericht bij de Commissie te zijn ingediend.

#### c) *Adres waaraan voor de Commissie bestemde correspondentie moet worden gericht*

Europese Commissie  
Directoraat-generaal I — Buitenlandse betrekkingen:  
Handelsbeleid en betrekkingen met Noord-Amerika, het  
Verre Oosten, Australië en Nieuw-Zeeland  
Directoraten C & E  
(DM 24 8/38)  
Wetstraat 200  
B-1049 Brussel  
Fax: (32-2) 295 65 05  
Telex: COMEU B 21877.

### 9. **Niet-medewerking**

Indien belanghebbenden binnen de gestelde termijnen geen toegang geven tot de nodige informatie, deze anderszins niet verstrekken of het onderzoek ernstig bemmeren, kunnen, overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening, op grond van de beschikbare gegevens voorlopige of definitieve conclusies worden getrokken, zowel in positieve als in negatieve zin.

## Mededeling van de Commissie betreffende de alliantie tussen Lufthansa, SAS en United Airlines

(98/C 239/04)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 9 augustus 1996 sloten Lufthansa, hierna „LH” genoemd, SAS en United Airlines, hierna „UA” genoemd, een coördinatieovereenkomst met het oog op de totstandbrenging van een wereldwijde alliantie. Die overeenkomst volgde op tweezijdige overeenkomsten die op 9 januari 1996 werden gesloten tussen LH en UA en op 28 juni 1996 tussen SAS en UA. Op 3 juli 1996 besloot de Commissie de procedure van artikel 89 van het Verdrag in te leiden met betrekking tot de beide laatste overeenkomsten, voorzover deze de diensten voor luchtvervoer tussen Europa en de Verenigde Staten betreffen. Op 18 september 1996 nam de Commissie eenzelfde besluit met betrekking tot de coördinatieovereenkomst tussen LH, SAS en UA.

De analyse van de Commissie is beperkt tot het vervoer van passagiers en prejudicieert niet op haar standpunt inzake het vervoer van goederen.

De onderhavige analyse prejudicieert niet op het standpunt van de Commissie betreffende eventuele gevolgen voor de transatlantische diensten van nieuwe overeenkomsten die zijn aangekondigd tussen de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en nieuwe allianties tussen Europese luchtvaartmaatschappijen.

Op 2 oktober 1996 publiceerde de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* <sup>(1)</sup> een samenvatting van die overeenkomsten, waarbij de lidstaten

(<sup>1</sup>) PB C 289 van 2.10.1996, blz. 8.

en derde belanghebbenden werden uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken.

De Commissie is voorshands van mening dat de betrokken overeenkomsten in strijd zijn met de bepalingen van artikel 85 van het Verdrag.

De Commissie zou vervolgens een voorstel kunnen doen in de zin van artikel 89, lid 1, van het Verdrag, waarin zij de grote lijnen van haar analyse uiteenzet en de passende middelen vermeldt om aan voornoemde inbreuk een einde te maken.

Het zou hierbij om de volgende middelen kunnen gaan:

### A. Vermindering van het aantal vluchten

#### A.1. *Betrokken routes en maximaal aantal op te geven vluchten*

- Op de twee routes van hub tot hub, waarvoor het totale jaarlijkse verkeer hoger is dan of gelijk aan 120 000 passagiers en waarop de alliantie meer dan twaalf vluchten per week uitvoert (Frankfurt-Chicago en Frankfurt-Washington), dienen de partijen, op verzoek van een concurrent, het samengevoegde aantal van hun wekelijkse vluchten te verminderen, teneinde de concurrenten de mogelijkheid te bieden tot 55 % van het aantal vluchten op de betrokken route te exploiteren.

Routes	(1)	(2)	(3)=(1)+(2)	(4)=(3)×0,45 of 12	(5)=(1)–(4)
	Aantal wekelijkse vluchten van LH/SAS/UA (Gemiddelde 1997)	Aantal wekelijkse vluchten van de overige luchtvaartmaatschappijen (Gemiddelde 1997)	Totaal aantal wekelijkse vluchten	45 % van het totale aantal vluchten met een minimum van twaalf	Door LH/SAS/UA op te geven aantal wekelijkse vluchten
Frankfurt-Chicago	19	8	27	12	7
Frankfurt-Washington	17	2	19	12	5

2. De route van hub tot hub, waarvoor het totale jaarlijkse verkeer hoger is dan of gelijk aan 120 000 passagiers en waarop de alliantie minder dan twaalf vluchten per week uitvoert (Frankfurt-San Francisco), wordt behandeld in punt B.

#### A.2. Algemene principes

3. LH/SAS/UA dienen die vluchten enkel op te geven indien een concurrent hierom verzoekt, teneinde meer of nieuwe diensten op die routes te verrichten.

— Het opgeven van vluchten door de leden van de alliantie mag niet tot gevolg hebben dat één enkele concurrent of één enkele transatlantische alliantie in een situatie wordt geplaatst waarin deze meer vluchten op een route zou bezitten dan de alliantie.

— Het opgeven van vluchten mag niet tot gevolg hebben dat het aantal wekelijkse vluchten van de alliantie op een route minder dan twaalf bedraagt, ofwel twee vluchten per dag, zes dagen per week.

4. Het is de bedoeling dat het opgeven van vluchten door de alliantie slechts kan plaatsvinden tijdens een periode van zes maanden, vanaf de eerste dag van het IATA-seizoen volgend op de vaststelling van het besluit van de betrokken nationale autoriteit. Indien een concurrent van de alliantie de overdracht van vluchten vraagt, kan de alliantie gedurende zes maanden vanaf de overdracht van de vluchten haar aantal vluchten enkel verhogen met inachtneming van de verhouding 55/45 (de concurrenten moeten beschikken over 55 % van het totale aantal vluchten op de betrokken route, of 50 % indien er slechts een enkele concurrent is).

5. De alliantie dient zonder vergoeding, inzonderheid in geld, hetzelfde aantal slots af te staan als het aantal opgegeven vluchten. De alliantie is echter niet verplicht die slots af te staan indien de concurrenten slots kunnen verkrijgen volgens de in de betrokken luchthavens gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten. De alliantie dient ook, voorzover nodig, de luchthaveninfrastructuur af te staan die noodzakelijk is voor de exploitatie van de opgegeven vluchten.

6. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen die ter uitvoering van dit middel slots in Frankfurt hebben verkregen in de luchthavens van de Verenigde Staten, niet volgens de gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten de overeenkomstige slots kunnen verkrijgen, worden die slots alsmede de noodzakelijke luchthaveninfra-

structuur volgens dezelfde voorwaarden als in Frankfurt door de alliantie ter beschikking gesteld.

7. Na het verstrijken van de periode van zes maanden vanaf de eerste dag van het eerste IATA-seizoen volgende op de vaststelling van het besluit, vervalt de voorwaarde betreffende het opgeven van vluchten. De slots die verbonden zijn aan de niet tijdens deze periode opgegeven vluchten, blijven voor de alliantie behouden. Een overdracht van die slots naar de markt voor vervoer van passagiers buiten piekuren is niet gerechtvaardigd, omdat voor deze categorie passagiers voldoende concurrentie bestaat tussen de hubs van de verschillende lidstaten.
8. Wanneer een concurrent van de alliantie die overeenkomstig het onderhavige middel vluchten en daarmee verbonden slots heeft verworven, zich uit de betrokken route terugtrekt, worden de door de alliantie afgestane slots aan haar teruggegeven en worden deze beschikbaar voor de overige concurrenten op de in het onderhavige punt A.2 bedoelde voorwaarden.
9. De luchtvaartmaatschappijen waarin LH/SAS/UA een participatie hebben of waarmee zij een franchise-overeenkomst op de betrokken markten hebben gesloten, kunnen de door de alliantie afgestane vluchten en slots niet overnemen.

#### B. Slots en luchthaveninfrastructuur (buiten de routes van hub tot hub)

10. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die toestemming heeft om tussen Frankfurt of Kopenhagen en de Verenigde Staten diensten te verrichten, nieuwe diensten wenst te beginnen of bestaande diensten wil uitbreiden, en zij binnen het kader van de toewijzingsprocedure, zoals bedoeld in Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad<sup>(1)</sup> en in Verordening (EEG) nr. 1617/93 van de Commissie<sup>(2)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1523/96<sup>(3)</sup>, niet de nodige slots kan verkrijgen, zullen de leden van de LH/SAS/UA-alliantie in Frankfurt of in Kopenhagen slots ter beschikking stellen van de maatschappij die hierom verzoekt, zodat van het totale aantal slots die door alle op een route aanwezige marktdeelnemers worden gebruikt, de concurrenten van de alliantie tot 55 % bezitten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de slots die de op die routes aanwezige luchtvaartmaatschappijen reeds bezitten, volgens de volgende berekening:

<sup>(1)</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 155 van 26.6.1993, blz. 18.

<sup>(3)</sup> PB L 190 van 31.7.1996, blz. 11.



Routes	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45) × 0,55 - (2)
	Op de route door LH/SAS/UA gebruikte slots	Op de route door concurrenten gebruikte slots	Door LH/SAS/UA op te geven slots, enkel op de route te gebruiken
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
Totaal			84
Waarvan Frankfurt			69
Waarvan Kopenhagen			15

11. De slots worden door de alliantie zonder vergoeding, inzonderheid in geld, afgestaan.

Het precieze aantal slots dat moet worden afgestaan, zal worden vastgesteld op basis van de gegevens die beschikbaar zijn op het ogenblik dat de Commissie een voorstel zal doen in de zin van artikel 89, lid 1 van het Verdrag.

12. De alliantie staat de luchthaveninfrastructuur af die nodig is voor een doelmatige exploitatie van de afgestane slots. De technische modaliteiten inzake de overdracht van slots zullen worden besproken met de coördinator en de luchthavenautoriteiten. De moeilijkheden die uit de overdracht voortvloeien, moeten op niet-discriminerende wijze worden opgelost.
13. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen die ter uitvoering van dit middel in Frankfurt of in Kopenhagen slots hebben verkregen, niet volgens de gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten de overeenkomstige slots in de luchthavens van de Verenigde Staten kunnen verkrijgen, worden die slots samen met de noodzakelijke luchthaveninfrastructuur volgens dezelfde voorwaarden als in Frankfurt en in Kopenhagen door de alliantie ter beschikking gesteld.
14. De door LH/SAS/UA afgestane slots kunnen slechts worden gebruikt voor de exploitatie van diensten op de markten waarvoor zij zijn afgestaan, dit wil zeggen op de betrokken route.

15. De slots dienen te worden afgestaan binnen een tijdvak van 60 minuten vóór of na het door de concurrent van de alliantie gevraagde uur.

16. LH, SAS en UA zijn niet verplicht in elke luchthaven aan één enkele concurrent meer dan zes slots ter beschikking te stellen per tijdvak van 60 minuten. Het opgeven van slots door LH/SAS/UA kan niet tot gevolg hebben dat één enkele concurrent of één enkele transatlantische alliantie in een situatie wordt geplaatst waarin deze meer dan 50 % zou bezitten van het totale aantal op die routes gebruikte slots. Het opgeven van slots door de alliantie mag er niet toe leiden dat deze wordt verhinderd om per tijdvak een voldoende aantal vluchten te exploiteren om op de betrokken markten een economisch levensvatbare concurrent te blijven.

17. Een slot die in het kader van de afstandsprocedure door LH, SAS en UA ter beschikking is gesteld, kan door de ontvanger worden geruild voor een slot die deze op een andere route gebruikt, of voor een slot die een andere luchtvaartmaatschappij gebruikt, en zulks overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 95/93 en Verordening (EEG) nr. 1617/93, met inachtneming van de in punt 14 gestelde voorwaarden.

18. De luchtvaartmaatschappijen waarin LH/SAS/UA een deelneming hebben of waarmee zij een franchiseovereenkomst op de betrokken markten hebben gesloten, komen niet in aanmerking voor de afstand van slots door de alliantie. De Commissie behoudt zich het recht voor te onderzoeken in hoeverre met de leden van de alliantie verbonden lucht-

vaartmaatschappijen, inzonderheid door codesharing, voordeel kunnen halen uit de afstand van vluchten en slots door de alliantie.

19. De slots zullen aan de luchtvaartmaatschappijen die met de alliantie concurreren worden toegekend door de autoriteit die bevoegd is voor de verdeling van de slots in de luchthavens, in samenwerking met de beheerders van de luchthavens van Frankfurt en Kopenhagen die belast zijn met de toewijzing van de luchthaveninfrastructuur. Deze verdeling zal worden verricht op basis van Verordening (EEG) nr. 95/93 en van criteria die de ontwikkeling van de concurrentie op de betrokken markten moeten verzekeren. De criteria waarmee rekening moet worden gehouden, kunnen met name de volgende elementen omvatten, teneinde de prioriteiten vast te stellen voor de toewijzing van slots:

- luchtvaartmaatschappij die in staat is concurrentie te ontwikkelen op een route-per-routebasis, bij ontstentenis van een uitgebreid net;
- slots die gekoppeld zijn aan verminderingen van het aantal vluchten;
- luchtvaartmaatschappij die reeds aanwezig is op de route waarop zij het aantal vluchten wil verhogen;
- luchtvaartmaatschappij die reeds over slots beschikt in Frankfurt of in Kopenhagen, waardoor zij samen met de door de alliantie verschaft slots een belangrijk aantal vluchten kan verzorgen;
- luchtvaartmaatschappij die, hetzij alleen hetzij in samenwerking met een andere luchtvaartmaatschappij, over een hub beschikt aan beide uiteinden of aan één uiteinde van de route die zij wil betreden.

Deze lijst is niet limitatief en belanghebbende derden worden uitgenodigd hun opmerkingen of voorstellen inzake deze criteria en over de toe te passen orde van belangrijkheid mee te delen.

20. Indien de nieuwe luchthaven van Oslo-Gardemoen niet op de voorziene datum zou zijn geopend en de aanvragen van slots bijgevolg dienen te geschieden met betrekking tot de luchthaven Oslo-Fornebu, of indien de beschikbare capaciteit van de luchthaven Oslo-Gardemoen onvoldoende zou blijken op de datum waarop de passende maatregelen om de inbreuk te beëindigen van toepassing worden, zou de alliantie, zo nodig, maximaal 17 slots op de route Oslo-New York moeten opgeven.
21. Het precieze aantal slots en vluchten die eventueel door de alliantie moeten worden afgestaan, is gekoppeld aan het aantal vluchten dat zij tijdens de pe-

riode van 1 januari 1997 tot 31 december 1997 daadwerkelijk op de betrokken routes uitvoert.

Maximumaantal slots die eventueel door LH/SAS/UA kunnen worden opgegeven:

	Aantal slots
Routes van hub tot hub	24
Andere routes	84

Dit zijn in totaal 108 slots.

22. Dit cijfer van 108 slots zou 125 kunnen bedragen indien de luchthaven van Oslo-Gardemoen niet op de voorziene datum zou zijn geopend (zie punt 20).

#### C. Banden met andere allianties

23. Lufthansa dient binnen drie maanden nadat passende middelen om de inbreuk te beëindigen van toepassing zijn geworden, een einde te maken aan haar codesharingovereenkomst met Lauda Air op de route Wenen-München-Miami.

#### D. Getrouwheidsprogramma's

24. Aan LH/SAS/UA zou kunnen worden gevraagd een van de volgende opties uit te voeren:
- hetzij hun getrouwheidsprogramma's voor het vervoer van passagiers tussen, enerzijds, Duitsland en Scandinavië en, anderzijds, de Verenigde Staten niet samen te voegen, of niet de mogelijkheid te bieden de met het getrouwheidsprogramma van één lid van de alliantie verkregen punten over te brengen naar het getrouwheidsprogramma van een ander lid van de alliantie;
  - hetzij te aanvaarden dat de luchtvaartmaatschappijen die niet over vergelijkbare getrouwheidsprogramma's beschikken, kunnen deelnemen aan het gemeenschappelijk getrouwheidsprogramma LH/SAS/UA voor de vervoerdiensten die onder de toepassing van de alliantie vallen, waarbij de vertrouwelijkheid van de gegevens wordt bewaard volgens nog te bepalen modaliteiten.

#### E. Vermelding in de geautomatiseerde boekingsystemen

25. De Commissie zal onderzoeken in hoeverre de vermelding op twee lijnen van de vluchten die op de betrokken markten uit hoofde van de samenwerkingsovereenkomst tussen LH/SAS/UA worden geëxploiteerd alsook van de vluchten die eventueel

worden geëxploiteerd met met Lufthansa, SAS of United Airlines verbonden maatschappijen, voor routes met een hoog aantal vluchten tot verzadiging van het eerste scherm zou kunnen leiden. De Commissie zal vaststellen om welke vluchten het gaat en deze zullen dan slechts op één lijn mogen verschijnen. De technische middelen hiertoe en eventuele moeilijkheden zullen worden besproken met de vertegenwoordigers van de geautomatiseerde boekingsystemen.

Reeds bij de reservering van het biljet moeten de passagiers nauwkeurig worden ingelicht over het bestaan van vluchten in codesharing.

#### F. Betrekkingen met de reisbureaus en de grote klanten

26. Het gemeenschappelijk beleid van LH/SAS/UA tegenover reisbureaus die gevestigd zijn in Duitsland of daar diensten verrichten, mag geen vergoedingsregeling omvatten die tot doel of ten gevolge heeft dat de reisbureaus worden beloond voor getrouwheid aan de leden van de alliantie op de betrokken markten. In dit kader dient de door de alliantie aan de reisbureaus toegekende vergoeding met name elke vergoeding uit te sluiten die niet gebaseerd is op omzetschalen.

De tariefvoorwaarden voor de grote klanten die in Duitsland zijn gevestigd of die van daaruit vervoerdiensten kopen, moeten zijn gekoppeld aan de jaaromzet op de betrokken markten, zonder drempels of rechtstreekse dan wel onrechtstreekse getrouwheidsregeling. Over de tariefvoorwaarden en met name het niveau van de prijzen kan evenwel tussen de luchtvaartmaatschappijen en de grote klanten vrij worden onderhandeld en zij kunnen eventueel verschillen, binnen de beperkingen van artikel 86 van het Verdrag.

Alvorens het definitieve voorstel in de zin van artikel 89, lid 1, vast te stellen, zal de Commissie deze aspecten met de betrokkenen, met name de vertegenwoordigers van de reisbureaus, bespreken.

#### G. Interlijnen

27. De mogelijkheid voor een nieuwe marktdeelnemer om interlijnovereenkomsten te sluiten met de leden van de alliantie, is een belangrijke factor met het oog op een doelmatige penetratie van de betrokken markten.

Een luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in een lidstaat van de EER of in de Verenigde Staten en die diensten exploiteert op één of meer van de betrokken routes, kan vragen om voor de betrokken route of routes een interlijnovereenkomst te sluiten met de leden van de alliantie. De leden van de alliantie zullen deze overeenkomst sluiten op de in de sector ge-

bruikelijke voorwaarden. Deze overeenkomsten dienen ten minste van toepassing te zijn op de volledig flexibele vervoerbiljetten.

#### H. Door de betrokken lidstaten en Noorwegen aan te gane verbintenissen

28. Gelet op het bestaan van belemmeringen door reglementeringen en in aansluiting op besprekingen met de Amerikaanse autoriteiten, zullen de mogelijkheden voor mededinging op de betrokken markten volgens de Commissie door de navolgende verbintenissen gevoelig worden verhoogd, doordat zij de verkeersrechten uitbreiden van de communautaire luchtvaartmaatschappijen in de zin van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, waarvan de toepassing is uitgebreid tot de EER, die niet eigendom zijn van of waarover de zeggenschap niet berust bij onderdanen van Duitsland, Denemarken, Zweden of Noorwegen. Dit is nodig om een voldoende mate van potentiële mededinging te verzekeren.
29. De betrokken lidstaten en Noorwegen moeten alle communautaire luchtvervoerders die in de EER zijn gevestigd, toestemming verlenen om tegen vrij gestelde tarieven rechtstreekse en onrechtstreekse vluchten te exploiteren tussen alle luchthavens op hun grondgebied en de Verenigde Staten.
30. Binnen een tijdvak van drie maanden vanaf de bekendmaking van de onderhavige mededeling zal de Commissie op basis van de door de betrokken lidstaten en Noorwegen verschaftte inlichtingen over hun gesprekken met de Verenigde Staten beoordelen of deze autoriteiten in voldoende mate hun toestemming verlenen voor de exploitatie van dergelijke luchtdiensten om te verzekeren dat de alliantie niet de mogelijkheid heeft de mededinging voor een wezenlijk deel van de betrokken markten uit te schakelen.

#### I. Duur en uitvoering van de passende maatregelen om de inbreuk te beëindigen

31. Gelet op de snelle evolutie van de marktvoorwaarden is de Commissie voornemens om de betrokken overeenkomst opnieuw te onderzoeken nadat de passende middelen om aan de inbreuk een einde te maken vijf jaar zijn toegepast.

#### Conclusie

Het ontwerp voor een voorstel in de zin van artikel 89, lid 1, wordt aan de partijen meegedeeld zodat zij hun opmerkingen over de voorlopige analyse van de Commissie en over het ontwerp van middelen kenbaar kun-

<sup>(1)</sup> PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

nen maken. Alvorens haar voorstel aan te nemen, wenst de Commissie de reacties te vernemen van derden aangaande het ontwerp van de middelen. De onderhavige bekendmaking prejudicieert derhalve niet op het definitieve standpunt dat de Commissie zal innemen betreffende eventuele inbreuken op de mededingsregels van het Verdrag. Indien de Commissie wezenlijke wijzigingen in haar analyse en haar ontwerp van de middelen zou aanbrengen, kan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* een nieuwe mededeling worden gedaan.

De Commissie nodigt de lidstaten en belanghebbende derden uit haar hun opmerkingen kenbaar te maken,

door deze binnen 30 dagen na de datum van deze bekendmaking, met vermelding van referentie nr. IV/36.201, te zenden aan:

Europese Commissie  
DG IV/D2  
Wetstraat 200  
B-1049 Brussel.

Teneinde met kennis van zaken opmerkingen te kunnen indienen, kunnen derden die een voldoende belang aantonen, de Commissie binnen de voornoemde periode van 30 dagen om een niet-vertrouwelijke versie verzoeken van het ontwerp van voorstel in de zin artikel 89, lid 1.

### Mededeling van de Commissie betreffende de alliantie tussen British Airways en American Airlines

(98/C 239/05)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 11 juni 1996 sloten British Airways plc, hierna „BA” genoemd, en American Airlines Inc., hierna „AA” genoemd, een overeenkomst met het oog op de totstandbrenging van een wereldwijde alliantie. Op 3 juli 1996 besloot de Commissie de procedure van artikel 89 van het Verdrag in te leiden met betrekking tot die overeenkomst, voorzover deze de diensten voor luchtvervoer tussen Europa en de Verenigde Staten betreft.

De analyse van de Commissie is beperkt tot het vervoer van passagiers en prejudicieert niet op haar standpunt inzake het vervoer van goederen.

De onderhavige analyse prejudicieert niet op het standpunt van de Commissie betreffende eventuele gevolgen voor de transatlantische diensten van nieuwe overeenkomsten die zijn aangekondigd tussen de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en nieuwe allianties tussen Europese luchtvaartmaatschappijen.

Op 2 oktober 1996 publiceerde de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* <sup>(1)</sup> een samenvatting van die overeenkomst, waarbij de lidstaten en derde belanghebbenden werden uitgenodigd hun opmerking kenbaar te maken.

De Commissie is voorshands van mening dat de betrokken overeenkomst in haar geheel in strijd is met artikel 85 en, wat betreft de routes van hub tot hub, met artikel 86 van het Verdrag indien de overeenkomst zou worden ten uitvoer gelegd zonder de door de Commissie voorgestelde middelen uit te voeren.

De Commissie zou vervolgens een voorstel kunnen doen in de zin van artikel 89, lid 1, van het Verdrag, waarin zij de grote lijnen van haar analyse uiteenzet en de passende middelen vermeldt om aan voornoemde inbreuk een einde te maken. Het zou hierbij om de volgende maatregelen kunnen gaan:

#### A. Vermindering van het aantal vluchten

##### A.1. Betrokken routes en maximaal aantal op te geven vluchten

Op de drie routes van hub tot hub, waarvoor het totale jaarlijkse verkeer hoger is dan of gelijk aan 120 000 passagiers en waarop de alliantie meer dan twaalf vluchten

<sup>(1)</sup> PB C 289 van 2.10.1996, blz. 4.

per week uitvoert (Londen-Dallas, Londen-Miami en Londen-Chicago), dienen de partijen, op verzoek van een concurrent, het samengevoegde aantal van hun we-

kelijkse vluchten te verminderen, teneinde de concurrenten de mogelijkheid te bieden tot 55 % van het aantal vluchten op de betrokken route te exploiteren.

Routes	(1) Aantal wekelijkse vluchten van BA/AA (Gemiddelde 1997)	(2) Aantal wekelijkse vluchten luchtvaartmaatschappijen (Gemiddelde 1997)	(3) = (1) + (2) Totaal aantal wekelijkse vluchten	(4) = (3) × 0,45 of 12 45 % van het totale aantal vluchten met een minimum van twaalf	(5) = (1) - (4) Door BA/AA op te geven aantal wekelijkse vluchten
Londen-Heathrow-Chicago	33	13	46	21	12
Londen-Gatwick-Dallas	20	0	20	12	8
Londen-Heathrow-Miami	21	14	35	16	5

#### A.2. Algemene principes

1. BA/AA dienen die vluchten enkel op te geven indien een concurrent hierom verzoekt, teneinde meer of nieuwe diensten op die routes te verrichten.

— Het opgeven van vluchten door de leden van de alliantie mag niet tot gevolg hebben dat één enkele concurrent of één enkele transatlantische alliantie in een situatie wordt geplaatst waarin deze over meer vluchten zou beschikken dan BA/AA.

— Het opgeven van vluchten mag niet tot gevolg hebben dat het aantal wekelijkse vluchten van de alliantie op een route minder dan twaalf bedraagt, ofwel twee vluchten per dag, zes dagen per week.

2. Het is de bedoeling dat het opgeven van vluchten door de alliantie slechts kan plaatsvinden tijdens een periode van zes maanden vanaf de eerste dag van het IATA-seizoen volgend op de vaststelling van het besluit van de betrokken nationale autoriteit. Indien een concurrent van de alliantie de overdracht van vluchten vraagt, kan de alliantie gedurende zes maanden vanaf de overdracht van de vluchten haar aantal vluchten enkel verhogen met inachtneming van de verhouding 55:45 (de concurrenten moeten beschikken over 55 % van het totale aantal vluchten op de betrokken route of 50 % indien er slechts een enkele concurrent is).

3. Tussen de datum van de goedkeuring van het voorstel en de datum waarop de alliantie haar activiteiten aanvangt, mag de alliantie haar aantal wekelijkse vluchten op de drie routes van hub tot hub niet verhogen boven de vastgestelde stijging van het aantal passagiers op elk van deze routes.

4. De vluchten worden door BA/AA opgegeven in de Londense luchthaven van waaruit de alliantie haar diensten exploiteert: Gatwick voor Londen-Dallas en Londen-Miami en Heathrow voor Londen-Chicago en Londen-Miami.

Indien de alliantie echter haar vlucht Londen-Dallas zou overbrengen van Gatwick naar Heathrow, dan geldt het middel betreffende de vermindering van het aantal vluchten en de daarmee verbonden overdracht van slots voor Heathrow. De luchtvaartmaatschappijen die reeds vluchten en slots in Gatwick hebben verkregen, kunnen de alliantie vragen deze te ruilen voor vluchten en slots in Heathrow. De alliantie is verplicht met een dergelijke ruil in te stemmen.

5. De alliantie dient zonder vergoeding, inzonderheid in geld, hetzelfde aantal slots af te staan als zij voor de opgegeven vluchten gebruikte. De alliantie is echter niet verplicht die slots af te staan indien de concurrenten slots kunnen verkrijgen volgens de in de betrokken luchthavens gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten. De alliantie dient ook, voorzover nodig, de luchthaveninfrastructuur af te staan die noodzakelijke is voor de exploitatie van de opgegeven vluchten.

6. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen die ter uitvoering van dit middel slots in Londen hebben verkregen in de luchthavens van de Verenigde Staten, niet volgens de gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten de overeenkomstige slots kunnen verkrijgen, worden die slots alsmede de noodzakelijke luchthaveninfrastructuur volgens dezelfde voorwaarden als in Londen door de alliantie ter beschikking gesteld.

Na het verstrijken van de periode van zes maanden vanaf de eerste dag van het eerste IATA-seizoen vol-

gende op de vaststelling van het besluit vervalt de voorwaarde betreffende het opgeven van vluchten. De slots die verbonden zijn aan de tijdens deze periode niet opgegeven vluchten, worden beschikbaar voor de exploitatie van diensten tussen Londen en de luchthavens van de Verenigde Staten. Dit betreft enkel het aandeel van de slots in samenhang met het aantal passagiers buiten de piekuren. Die overdracht is gerechtvaardigd omdat er ook op de markt voor het vervoer van passagiers buiten piekuren aanmerkelijke beperkingen van de mededinging bestaan. Met deze maatregel wordt beoogd de mededingingsproblemen op deze beide markten (piekuren en niet-piekuren) te verhelpen.

Routes	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Door BA/AA op te geven aantal wekelijkse vluchten	Door BA/AA op te geven aantal slots	Percentage passagiers buiten de piekuren	Aantal wekelijkse slots voor de exploitatie van diensten tussen Londen en USA
Londen-Chicago	12	24	— (*)	15-19 (*)
Londen-Dallas	8	16	— (*)	10-14 (*)
Londen-Miami	5	10	— (*)	7-11 (*)
		50		38

(\*) Zakengeheimen.

Deze slots kunnen aan BA/AA worden gevraagd volgens de in punt B vermelde modaliteiten.

7. Wanneer een concurrent van de alliantie die ter uitvoering van het onderhavige middel vluchten en daarmee verbonden slots heeft verworven, zich uit de betrokken route terugtrekt, worden de door de alliantie afgestane slots aan haar teruggegeven en worden deze beschikbaar voor andere concurrenten volgens de in de punten A en B bedoelde voorwaarden.

#### B. Slots en luchthaveninfrastructuur (buiten de routes van hub tot hub)

8. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die toestemming heeft tussen Londen en de Verenigde Staten

diensten te verrichten nieuwe diensten wenst te beginnen of bestaande diensten wil uitbreiden, en zij binnen het kader van de toewijzingsprocedure zoals bedoeld in Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad<sup>(1)</sup> en Verordening (EEG) nr. 1617/93 van de Commissie<sup>(2)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1523/96<sup>(3)</sup>, niet de nodige slots kan verkrijgen, zullen de leden van de BA/AA-alliantie in Londen slots ter beschikking stellen van de maatschappij die hierom verzoekt, zodat van het totale aantal slots die door alle op een route aanwezige marktdeelnemers worden gebruikt, de concurrenten van de alliantie tot 55 % bezitten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de slots die de op die routes aanwezige luchtvaartmaatschappijen reeds bezitten.

<sup>(1)</sup> PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 155 van 26.6.1993, blz. 18.

<sup>(3)</sup> PB L 190 van 31.7.1996, blz. 11.

Routes	(1) Op de route door BA/AA gebruikte slots (Gemiddelde 1997)	(2) Op de route door concurrent gebruikte slots (Gemiddelde 1997)	(3) = $((1)/0,45 \times 0,55 - (2))$ Door BA/AA op te geven slots	(4) Percentage passagiers in de piektijden	(5) = (4) × (3) Enkel op de route te gebruiken wekelijkse slots	(6) = (3) - (5) Wekelijkse slots te gebruiken op de markt VK/VS
Londen-Heathrow-Boston	66	24	57	15-25 (*)	14-18 (*)	39-43 (*)
Londen-Heathrow-Los Angeles	48	52	7	10-25 (*)	1	6
Londen-Heathrow-New York (JFK en Newark)	204	162	87	20-30 (*)	25-32 (*)	55-62 (*)
Londen-Heathrow-Philadelphia	26	0	32	30-40 (*)	10-15 (*)	17-22 (*)
Londen-Heathrow-Seattle	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
Londen-Gatwick-Charlotte	14	0	17	15-25 (*)	2-6 (*)	11-15 (*)
Totaal			217		69	148
Waarvan Heathrow			200		65	135
Waarvan Gatwick			17		4	13

(\*) Zakengeheimen.

9. De slots worden door de alliantie zonder vergoeding, inzonderheid in geld, afgestaan in de luchthavens van Londen van waaruit zij haar diensten exploiteert: Heathrow of Gatwick. Indien de alliantie echter haar diensten van Gatwick naar Heathrow overbrengt tijdens de geldigheidsduur van de onthefingsbeschikking, geldt het middel betreffende het opgeven van slots voor Heathrow. De luchtvaartmaatschappijen die reeds uit hoofde van deze voorwaarde slots in Gatwick hebben verkregen, kunnen de alliantie vragen deze ter ruilen voor slots in Heathrow. De alliantie is verplicht met een dergelijke rull in te stemmen.

Het precieze aantal slots dat moet worden afgestaan, zal worden vastgesteld op basis van de gegevens die beschikbaar zijn op het ogenblik dat de Commissie een voorstel zal doen in de zin van artikel 89, lid 1.

10. De alliantie staat de luchthaveninfrastructuur af, die nodig is voor een doelmatige exploitatie van de afgestane slots in de luchthavens van Londen en in de Verenigde Staten. De technische modaliteiten inzake de overdracht van slots zullen worden besproken met de luchthavenautoriteiten en de voor de verde-

ling van slots bevoegde autoriteit. De moeilijkheden die uit die overdracht voortvloeien, moeten op niet-discriminerende wijze worden opgelost.

11. Wanneer de luchtvaartmaatschappijen die ter uitvoering van dit middel in Londen slots hebben verkregen, niet volgens de gebruikelijke toewijzingsmodaliteiten de overeenkomstige slots in de luchthavens van de Verenigde Staten kunnen verkrijgen, worden die slots samen met de noodzakelijke luchthaveninfrastructuur volgens dezelfde voorwaarden als in Londen door de alliantie ter beschikking gesteld.

12. De door BA/AA afgestane slots kunnen slechts worden gebruikt voor de exploitatie van diensten op de markten waarvoor zij zijn afgestaan, dat wil zeggen hetzij enkel op de betrokken route, hetzij op de markt tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

13. De slots moeten worden afgestaan binnen een tijdvak van 60 minuten vóór of na het door de concurrent van de alliantie gevraagde uur.

14. British Airways en American Airlines zijn niet verplicht in elke luchthaven aan een enkele concurrent meer dan zes slots ter beschikking te stellen per tijdvak van 60 minuten. De afstand van slots door de alliantie kan niet tot gevolg hebben dat één enkele concurrent in een situatie wordt geplaatst waarin deze meer dan 50 % zou bezitten van het totale aantal op een route gebruikte slots. Het opgeven van slots door de alliantie mag er niet toe leiden, dat deze wordt verhinderd om per tijdvak een voldoende aantal vluchten te exploiteren om op de betrokken markten een economisch levensvatbare concurrent te blijven.

15. Een slot die in het kader van de afstandsprocedure door BA/AA ter beschikking is gesteld, kan door de ontvanger worden geruild voor een slot die deze op een andere route gebruikt, of voor een slot die een andere luchtvaartmaatschappij gebruikt, en zulks overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 95/93 en van Verordening (EEG) nr. 1617/93, met inachtneming van de in punt 12 gestelde voorwaarde.

16. De luchtvaartmaatschappijen waarin BA/AA een deelneming hebben of waarmee zij een franchise-overeenkomst op de betrokken markten hebben gesloten, komen niet in aanmerking voor de afstand van vluchten en slots de alliantie. De Commissie behoudt zich het recht voor te onderzoeken in hoeverre met de leden van de alliantie verbonden luchtvaartmaatschappijen, inzonderheid wat betreft codesharing, voordeel kunnen halen uit de afstand van vluchten en slots door de alliantie.

17. De slots zullen aan de luchtvaartmaatschappijen die met de alliantie concurreren worden toegekend door de autoriteit die bevoegd is voor de verdeling van de slots in de luchthavens, in samenwerking met de British Airport Authority die belast is met de toewijzing van de luchthaveninfrastructuur. Deze verdeling zal worden verricht op basis van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad en van criteria die de ontwikkeling moeten verzekeren van de concurrentie op de betrokken markten. De criteria waarmee rekening moet worden gehouden, kunnen met name de volgende elementen omvatten, teneinde de prioriteiten vast te stellen voor de toewijzing van slots:

- luchtvaartmaatschappij die concurrentie kan ontwikkelen op een route-per-route-basis, bij ontstentenis van een uitgebreid net;
- slots die gekoppeld zijn aan verminderingen van het aantal vluchten;
- luchtvaartmaatschappij die reeds aanwezig is op de route waarop zij het aantal vluchten wil verhogen;

— luchtvaartmaatschappij die reeds over slots beschikt te Londen, waardoor zij samen met de door de alliantie verschaft slots, een belangrijk aantal vluchten kan verzorgen;

— luchtvaartmaatschappij die, hetzij alleen hetzij in samenwerking met een andere luchtvaartmaatschappij, over een hub beschikt aan beide uiteinden of aan één uiteinde van de route die zij wil betreden.

Deze lijst is niet limitatief en belanghebbende derden worden uitgenodigd hun opmerkingen of voorstellen inzake deze criteria en over de toe te passen orde van belangrijkheid mee te delen.

18. Het precieze aantal slots en vluchten die eventueel door de alliantie moeten worden afgestaan is gekoppeld aan het aantal vluchten dat zij in de periode tussen 1 januari en 31 december 1997 daadwerkelijk op de betrokken routes uitvoert.

Maximumaantal slots door BA/AA kunnen worden afgestaan:

	Aantal slots
Routes van hub tot hub	50
Overige routes	217

Indien BA/AA zich terugtrekken uit een of meer routes die zij gedurende 1997 exploiteerden en nadien besluiten die routes opnieuw te exploiteren, worden die routes in aanmerking genomen bij de berekening van het aantal slots die door de alliantie moeten worden opgegeven. In dat geval zouden die slots beschikbaar worden voor de concurrerende luchtvaartmaatschappijen.

### C. Getrouwheidsprogramma's

19. Aan BA/AA zou kunnen worden gevraagd een van de volgende opties uit te voeren:

- hetzij hun getrouwheidsprogramma's voor het vervoer van passagiers tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten niet samen te voegen, of niet de mogelijkheid te bieden de met de ene luchtvaartmaatschappij verkregen punten over te brengen naar de andere luchtvaartmaatschappij;



- hetzij te aanvaarden dat de luchtvaartmaatschappijen die niet over vergelijkbare getrouwheidsprogramma's beschikken, kunnen deelnemen aan het gemeenschappelijk getrouwheidsprogramma BA/AA voor de vervoerdiensten die onder de toepassing van de alliantie vallen, waarbij de vertrouwelijkheid van de gegevens wordt bewaard volgens nog te bepalen modaliteiten.

#### D. Vermelding in de geautomatiseerde boekingsystemen

20. De Commissie zal onderzoeken in hoeverre de vermelding op twee lijnen van vluchten die op de betrokken markten uit hoofde van de samenwerkingsovereenkomst tussen BA en AA worden geëxploiteerd, alsook van de vluchten die eventueel worden geëxploiteerd met met British Airways of American Airlines verbonden luchtvaartmaatschappijen, voor routes met een hoog aantal vluchten tot verzadiging van het eerste scherm zou kunnen leiden. De Commissie zal vaststellen om welke vluchten het gaat en deze zullen dan slechts op één lijn mogen verschijnen. De technische middelen hiertoe en eventuele moeilijkheden zullen worden besproken met de vertegenwoordigers van de geautomatiseerde boekingsystemen.

Reeds bij de reserving van het biljet moeten de passagiers nauwkeurig worden ingelicht over het bestaan van vluchten in codesharing.

#### E. Betrekkingen met de reisbureaus en de grote klanten

21. Het gemeenschappelijk beleid BA/AA tegenover reisbureaus die gevestigd zijn in het Verenigd Koninkrijk of daar diensten verrichten, mag geen vergoedingsregeling omvatten die tot doel of ten gevolge heeft dat de reisbureaus worden beloond voor getrouwheid aan de leden van de alliantie op de betrokken markten. In dit kader dient de door de alliantie aan de reisbureaus toegekende vergoeding met name elke vergoeding uit te sluiten die gebaseerd is op omzetschalen.

De tariefvoorwaarden voor de grote klanten die in het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd of die van daaruit vervoerdiensten kopen, moeten zijn gekoppeld aan de jaaromzet op de betrokken markten, zonder drempels of rechtstreekse dan wel onrechtstreekse getrouwheidsregeling. Over de tariefvoorwaarden en met name het niveau van de prijzen kan evenwel tussen de luchtvaartmaatschappijen en de grote klanten vrij worden onderhandeld en deze kunnen eventueel verschillen binnen de beperkingen van artikel 86 van het Verdrag.

Alvorens het definitieve voorstel in de zin van artikel 89, lid 1, vast te stellen, zal de Commissie deze aspecten met de betrokkenen, met name de vertegenwoordigers van de reisbureaus, bespreken.

#### F. Interlijnen

22. De mogelijkheid voor een nieuwe marktdeelnemer om interlijnovereenkomsten te sluiten met de leden van de alliantie, is een belangrijke factor met het oog op een doelmatige penetratie van de betrokken markten.

Een luchtvaartmaatschappij die gevestigd is in een lidstaat van de EER of in de Verenigde Staten en die diensten exploiteert op één of meer van de betrokken routes, kan vragen om voor de betrokken route of routes een interlijnovereenkomst te sluiten met de leden van de alliantie. De leden van de alliantie zullen deze overeenkomst sluiten op de in de sector gebruikelijke voorwaarden. Deze overeenkomsten dienen zolang de ontheffing van kracht is, ten minste van toepassing te zijn op de volledige flexibele vervoerbiljetten.

#### G. Door de betrokken lidstaat aan te gane verbintenissen

23. Gelet op het bestaan van belemmeringen door reglementeringen en in aansluiting op besprekingen met de Amerikaanse autoriteiten, zullen de mogelijkheden voor mededinging op de betrokken markten volgens de Commissie door de navolgende verbintenissen gevoelig worden verhoogd, doordat zij de verkeersrechten uitbreiden van de communautaire luchtvaartmaatschappijen, in de zin van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad<sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, waarvan de toepassing is uitgebreid tot de EER, die niet eigendom zijn van of waarover de zeggenschap niet berust bij onderdanen van het Verenigd Koninkrijk. Dit is nodig om een voldoende mate van potentiële mededinging te verzekeren.
24. Het Verenigd Koninkrijk moet alle communautaire luchtvervoerders die in de EER zijn gevestigd, toestemming verlenen om tegen vrij vastgestelde tarieven rechtstreekse en onrechtstreekse vluchten te exploiteren tussen alle luchthavens op zijn grondgebied en de Verenigde Staten.

Binnen een tijdvak van drie maanden vanaf de bekendmaking van de onderhavige mededeling zal de Commissie op basis van het door de Amerikaanse autoriteiten ingenomen standpunt beoordelen of deze autoriteiten in voldoende mate hun toestemming verlenen voor de exploitatie van dergelijke luchtdiensten om te verzekeren dat de alliantie niet de mogelijkheid heeft de mededinging voor een wezenlijk deel van de betrokken markten uit te schakelen.

<sup>(1)</sup> PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

**H. Duur en uitvoering van de passende maatregelen om de inbreuk te beëindigen**

25. Gelet op de snelle evolutie van de marktvoorwaarden is de Commissie voornemens de betrokken overeenkomst opnieuw te onderzoeken, nadat de passende middelen om aan de inbreuk een einde te maken vijf jaar zijn toegepast.

**Conclusie**

Het ontwerp voor een voorstel in de zin van artikel 89, lid 1, wordt de partijen meegedeeld zodat zij hun opmerkingen over de voorlopige analyse van de Commissie en over het ontwerp van middelen kenbaar kunnen maken. Alvorens haar standpunt te bepalen wenst de Commissie de reacties te vernemen van derden aangaande het ontwerp van de middelen. De onderhavige bekendmaking prejudicieert derhalve niet op het definitieve standpunt dat de Commissie zal innemen betreffende eventuele inbreuken op de mededingingsregels van het Verdrag.

Indien de Commissie wezenlijke wijzigingen in haar analyse en in haar ontwerp van de middelen zou aanbrenge, kan in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* een nieuwe mededeling worden gedaan.

De Commissie nodigt de lidstaten en belanghebbende derden uit haar hun opmerkingen kenbaar te maken, door deze binnen 30 dagen na de datum van deze bekendmaking, met vermelding van referentie nr. IV/36.089, te zenden aan:

Europese Commissie  
DG IV/D2  
Wetstraat 200  
B-1049 Brussel.

Teneinde met kennis van zaken opmerkingen te kunnen maken, kunnen derden die voldoende belang aantonen, de Commissie binnen de voornoemde periode van 30 dagen om een niet-vertrouwelijke versie verzoeken van het ontwerp van voorstel in de zin van artikel 89, lid 1.

---

**Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**

(Zaak nr. IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)

(98/C 239/06)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 6 juli 1998 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Engels en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CEN”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 398M1140. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europees Gemeenschapsrecht. Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

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

---

**Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**  
**(Zaak nr. IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC)**

(98/C 239/07)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 19 juni 1998 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Engels en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CEN”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 398M1206. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europees Gemeenschapsrecht. Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

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

---

**Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie**  
**(Zaak nr. IV/M.1193 — AXA/Royale Belge)**

(98/C 239/08)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 12 juni 1998 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Frans en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CFR”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 398M1193. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europees Gemeenschapsrecht. Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

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

---

**Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie****(Zaak nr. IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave)**

(98/C 239/09)

**(Voor de EER relevante tekst)**

Op 18 juni 1998 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Duits en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CDE”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 398M1004. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europees Gemeenschapsrecht. Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

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

**De niet-toepasselijkheid van de verordening op een aangemelde verrichting****(Zaak nr. IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke)**

(98/C 239/10)

**(Voor de EER relevante tekst)**

Op 2 april 1998 heeft de Commissie besloten dat de in bovengenoemde zaak aangemelde verrichting niet valt binnen het toepassingsgebied van de verordening betreffende de controle op concentraties van ondernemingen aangezien de verrichting geen concentratie is in de zin van artikel 3 van genoemde verordening. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder a), van de verordening betreffende de controle op concentraties van ondernemingen. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Duits en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakengeheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- in drukvorm bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie lijst op de laatste omslagzijde);
- in elektronische vorm in de „CDE”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 398M1079. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europees Gemeenschapsrecht. Voor verdere informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

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

**Voorafgaande aanmelding van een concentratie****(Zaak nr. IV/M.1263 — Nortel/Bay)**

(98/C 239/11)

**(Voor de EER relevante tekst)**

1. Op 22 juli 1998 ontving de Commissie een aanmelding van een beoogde concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1310/97 <sup>(2)</sup>, waarin werd meegedeeld dat de onderneming Northern Telecom Limited („Nortel”), Canada, die onder zeggenschap staat van BCE Inc., Canada, in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening volledig zeggenschap verkrijgt over Bay Networks Inc. („Bay”), USA, door de aankoop van aandelen.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de betreffende ondernemingen zijn:

— Nortel: het vervaardigen en leveren van producten en het verlenen van diensten voor netwerken voor telecommunicatie en gegevensverwerking („telecommunications and data networking”);

— Bay: het vervaardigen en leveren van producten en het verlenen van diensten voor „telecommunication and data networking”.

3. Op grond van een voorlopig onderzoek is de Commissie van oordeel dat de aangemelde concentratie binnen het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4064/89 kan vallen. Ten aanzien van dit punt wordt de definitieve beslissing echter nog aangehouden.

4. De Commissie verzoekt belanghebbende derden haar hun eventuele opmerkingen ten aanzien van de voorgenomen concentratie kenbaar te maken.

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze mededeling hebben bereikt. Zij kunnen per fax ((32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie IV/M.1263 — Nortel/Bay, aan onderstaand adres worden toegezonden:

Europese Commissie  
Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV)  
Directoraat B — Task Force Fusiecontrole  
Kortenberglaan 150  
B-1040 Brussel.

---

<sup>(1)</sup> PB L 395 van 30.12.1989, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB L 257 van 21.9.1990, blz. 13.

<sup>(2)</sup> PB L 180 van 9.7.1997, blz. 1. Verordening gerectificeerd in PB L 40 van 13.2.1998, blz. 17.

## III

*(Bekendmakingen)*

## COMMISSIE

**Aankondiging van algemene vergelijkende onderzoeken**

(98/C 239/12)

De Europese Commissie organiseert het algemeen vergelijkend onderzoek COM/A/20/98 ten-einde te voorzien in een betrekking van Hoofd van de eenheid (A 3), voorbehouden voor een Zweeds staatsburger <sup>(1)</sup>.

---

---

<sup>(1)</sup> PB C 239 A van 30.7.1998 (Zweedse versie).