

Jornal Oficial

das Comunidades Europeias

ISSN 0257-7771

C 239

41.º ano

30 de Julho de 1998

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

| <u>Número de informação</u> | <u>Índice</u> | <u>Página</u> |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| | I Comunicações | |
| | Comissão | |
| 98/C 239/01 | ECU..... | 1 |
| 98/C 239/02 | Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização | 2 |
| 98/C 239/03 | Aviso de início de um processo <i>anti-dumping</i> relativo às importações de cordas e cabos de aço originários da Hungria, do México e da Polónia | 3 |
| 98/C 239/04 | Comunicação da Comissão relativa à aliança entre a Lufthansa, a SAS e a United Airlines ⁽¹⁾ | 5 |
| 98/C 239/05 | Comunicação da Comissão relativa à aliança entre a British Airways e a American Airlines ⁽¹⁾ | 10 |
| 98/C 239/06 | Não oposição a uma operação de concentração notificada (Processo IV/M.1140 — Halliburton/Dresser) ⁽¹⁾ | 16 |
| 98/C 239/07 | Não oposição a uma operação de concentração notificada (Processo IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC) ⁽¹⁾ | 17 |
| 98/C 239/08 | Não oposição a uma operação de concentração notificada (Processo IV/M.1193 — AXA/Royale Belge) ⁽¹⁾ | 17 |
| 98/C 239/09 | Não oposição a uma operação de concentração notificada (Processo IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave) ⁽¹⁾ | 18 |
| 98/C 239/10 | Não aplicabilidade do regulamento a uma operação de concentração notificada (Processo IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke) ⁽¹⁾ | 18 |

PT

| <u>Número de informação</u> | Índice (<i>continuação</i>) | Página |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 98/C 239/11 | Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo IV/M.1263 — Nortel/Bay) ⁽¹⁾ | 19 |
| <hr/> | | |
| | II <i>Actos preparatórios</i> | |
| | | |
| <hr/> | | |
| | III <i>Informações</i> | |
| | Comissão | |
| 98/C 239/12 | Organização de concursos gerais | 20 |



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU (*)

29 de Julho de 1998

(98/C 239/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

| | | | |
|---------------------|----------|--------------------------|----------|
| Franco belga e | | Marca finlandesa | 5,98683 |
| Franco luxemburguês | 40,6120 | Coroa sueca | 8,75959 |
| Coroa dinamarquesa | 7,50654 | Libra esterlina | 0,675786 |
| Marco alemão | 1,96935 | Dólar dos Estados Unidos | 1,11106 |
| Dracma grega | 327,507 | Dólar canadiano | 1,66526 |
| Peseta espanhola | 167,181 | Iene japonês | 157,804 |
| Franco francês | 6,60280 | Franco suíço | 1,65103 |
| Libra irlandesa | 0,783374 | Coroa norueguesa | 8,36183 |
| Lira italiana | 1942,94 | Coroa islandesa | 78,7963 |
| Florim neerlandês | 2,22056 | Dólar australiano | 1,81932 |
| Xelim austríaco | 13,8560 | Dólar neozelandês | 2,15949 |
| Escudo português | 201,513 | Rand sul-africano | 6,86079 |

A Comissão dispõe actualmente de um telex de resposta automática que dá a cotação das moedas mais importantes. Este serviço funciona diariamente das 15 h 30 m às 13 h do dia seguinte.

Procedimento de utilização:

- chamar o telex n.º 23789 em Bruxelas,
- dar o seu próprio número de telex,
- introduzir o código «cccc» que acciona o disparo do sistema de resposta automática, o qual transmite a seguir as cotações do ecu,
- não interromper a transmissão cujo término será automaticamente assinalado pelo código «ffff».

Nota: A Comissão dispõe igualmente de telecopiadoras com respondedor automático (com os n.ºs 296 10 97 e 296 60 11) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito da política agrícola comum.

(*) Regulamento (CEE) n.º 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO L 379 de 30.12.1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1971/89 (JO L 189 de 4.7.1989, p. 1).

Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO L 349 de 23.12.1980, p. 34).

Decisão n.º 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO L 349 de 23.12.1980, p. 27).

Regulamento Financeiro de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO L 345 de 20.12.1980, p. 23).

Regulamento (CEE) n.º 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO L 345 de 20.12.1980, p. 1).

Decisão do Conselho dos Governadores do Banco Europeu de Investimento de 13 de Maio de 1981 (JO L 311 de 30.10.1981, p. 1).

Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização

(98/C 239/02)

[Fixados em 28 de Julho de 1998 em aplicação do n.º 1 do artigo 30.º do Regulamento (CEE) n.º 822/87]

| Locais de comercialização | ECU por % vol/hl | % do PO ° | Locais de comercialização | ECU por % vol/hl | % do PO ° |
|------------------------------------|------------------|-----------|----------------------------------------|------------------|-----------|
| <i>R I Preço de orientação *</i> | 3,828 | | <i>A I Preço de orientação *</i> | 3,828 | |
| Heraklion | sem cotação | | Atenas | sem cotação | |
| Patras | sem cotação | | Heraklion | sem cotação | |
| Requena | sem cotação (¹) | | Patras | sem cotação | |
| Reus | sem cotação | | Alcázar de San Juan | sem cotação | |
| Villafranca del Bierzo | sem cotação (¹) | | Almendralejo | sem cotação | |
| Bastia | sem cotação | | Medina del Campo | sem cotação (¹) | |
| Béziers | 3,989 | 104 % | Ribadavia | sem cotação | |
| Montpellier | 3,977 | 104 % | Villafranca del Penedés | sem cotação | |
| Narbonne | 4,097 | 107 % | Villar del Arzobispo | sem cotação (¹) | |
| Nîmes | 4,022 | 105 % | Villarrobledo | sem cotação (¹) | |
| Perpignan | 3,472 | 91 % | Bordéus | sem cotação | |
| Asti | sem cotação | | Nantes | sem cotação | |
| Firenze | sem cotação | | Bari | sem cotação (¹) | |
| Lecce | sem cotação | | Cagliari | sem cotação | |
| Pescara | sem cotação | | Chieti | sem cotação | |
| Reggio Emilia | 4,686 | 122 % | Ravenna (Lugo, Faenza) | 2,786 | 73 % |
| Treviso | 3,673 | 96 % | Trapani (Alcamo) | sem cotação | |
| Verona (para os vinhos locais) | 4,813 | 126 % | Treviso | 3,420 | 89 % |
| Preço representativo | 4,035 | 105 % | Preço representativo | 2,896 | 76 % |
| <i>R II Preço de orientação *</i> | 3,828 | | | ECU/hl | |
| Heraklion | sem cotação | | <i>A II Preço de orientação *</i> | 82,810 | |
| Patras | sem cotação | | Rheinpfalz (Oberhaardt) | 60,487 | 73 % |
| Calatayud | sem cotação | | Rheinhessen (Hügelland) | 60,487 | 73 % |
| Falset | sem cotação | | Região vinícola do Mosela luxemburguês | sem cotação | |
| Jumilla | sem cotação (¹) | | Preço representativo | 60,487 | 73 % |
| Navalcarnero | sem cotação (¹) | | | ECU/hl | |
| Requena | sem cotação | | <i>A III Preço de orientação *</i> | 94,570 | |
| Toro | sem cotação | | Mosel-Rheingau | sem cotação | |
| Villena | sem cotação (¹) | | Região vinícola do Mosela luxemburguês | sem cotação | |
| Bastia | sem cotação | | Preço representativo | sem cotação | |
| Brignoles | sem cotação | | | | |
| Bari | 3,546 | 93 % | | | |
| Barletta | 3,293 | 86 % | | | |
| Cagliari | sem cotação | | | | |
| Lecce | sem cotação | | | | |
| Taranto | sem cotação | | | | |
| Preço representativo | 3,424 | 89 % | | | |
| | ECU/hl | | | | |
| <i>R III Preço de orientação *</i> | 62,150 | | | | |
| Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland) | sem cotação | | | | |

(¹) Não se tomou em consideração a cotação nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CEE) n.º 2682/77.

* Aplicáveis a partir de 1.2.1995.

° PO = Preço de orientação.

Aviso de início de um processo *anti-dumping* relativo às importações de cordas e cabos de aço originários da Hungria, do México e da Polónia

(98/C 239/03)

A Comissão recebeu uma denúncia apresentada ao abrigo do disposto no artigo 5º do Regulamento (CE) n.º 384/96 do Conselho⁽¹⁾ (a seguir designado «regulamento de base»), alegando que as importações de cordas e cabos de aço originários da Hungria, do México e da Polónia estavam a ser objecto de *dumping*, causando por esse motivo um prejuízo importante à indústria comunitária.

1. Denúncia

A denúncia foi apresentada, em 16 de Junho de 1998, pelo Comité de Ligação das Indústrias de Cabos da União Europeia (Liaison Committee of European Union Wire Rope Industries — EWRIS) em nome de produtores que representam uma parte importante da produção comunitária de cordas e cabos de aço.

2. Produto

Os produtos alegadamente objecto de *dumping* são cordas e cabos de aço (incluídos os cabos fechados) cuja maior dimensão de corte transversal é superior 3 milímetros.

Estes produtos estão actualmente classificados nos códigos NC 7312 10 82, NC 7312 10 84, NC 7312 10 86, 7312 10 88, 7312 10 99. Estes códigos C são indicados a título meramente informativo.

3. Antecedentes

Em 20 de Maio de 1998 a Comissão publicou e deu início⁽²⁾ a um processo *antidumping* relativo ao produto em causa no que respeita às importações originárias da República da China, da Índia, da República da Coreia, da África do Sul e da Ucrânia.

4. Alegação de *dumping*

A alegação de *dumping* baseia-se numa comparação entre o valor normal estabelecido com base nos preços praticados no mercado interno desses países e os preços de exportação do produto em causa para a Comunidade. Nesta base, as margens de *dumping* calculadas são significativas relativamente a todos os países de exportação em questão.

5. Alegação de prejuízo

O autor da denúncia alegou, tendo fornecido elementos de prova suficientes nesse sentido, que as importações procedentes da Hungria, do México e da Polónia aumentaram significativamente em termos absolutos e em termos de parte de mercado.

Alegou ainda que, entre outras consequências, o volume e os preços dos produtos importados tiveram um impacto negativo nas quantidades vendidas, na parte de mercado e no nível dos preços cobrados pelos produtores comunitários, o que teve efeitos negativos consideráveis na situação financeira da indústria comunitária.

6. Procedimento para determinar as práticas de *dumping* e o prejuízo

Tendo determinado, após consultas no âmbito do comité consultivo, que existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um processo no que respeita às importações originárias da Hungria, do México e da Polónia, a Comissão deu início a um inquérito em conformidade com o disposto no artigo 5º do regulamento de base.

a) Amostragem

Dado o grande número de produtores comunitários envolvidos no processo, e em conformidade com o disposto no artigo 17º do regulamento de base, a Comissão tenciona averiguar o prejuízo causado à indústria comunitária por meio de técnicas de amostragem. A amostra será constituída com base no volume de produção e de vendas mais representativo da indústria comunitária susceptível de ser razoavelmente investigado no prazo estabelecido.

A fim de obter as informações consideradas necessárias para a selecção da amostra de produtores comunitários, a Comissão contactará associações de produtores comunitários e/ou produtores comunitários individuais.

Se necessário, a Comissão pode igualmente decidir constituir uma amostra de exportadores e/ou de importadores.

b) Constituição final da amostra

As partes interessadas que desejem apresentar comentários sobre a abordagem acima exposta ou ser consultadas sobre a constituição final da amostra, são convidadas a dar-se a conhecer, contactando a Comissão e apresen

⁽¹⁾ JO L 56 de 6.3.1996, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 905/98 (JO L 128 de 30.4.1998, p. 18).

⁽²⁾ JO C 155 de 20.5.1998, p. 11.

tando todas as informações pertinentes no prazo específico para a selecção da amostra previsto na alínea b) do ponto 8 do presente aviso.

A Comissão tenciona decidir da constituição final da amostra depois de ter consultado as partes interessadas que manifestaram o desejo de ser incluídas na amostra.

Se não obtiver um grau de colaboração suficiente das partes seleccionadas para fazerem parte da amostra, a Comissão poderá aplicar o disposto no nº 4 do artigo 17º do regulamento de base.

c) *Questionários*

A fim de obter as informações que considera necessárias para o inquérito, a Comissão enviará questionários aos exportadores e importadores referidos na denúncia, bem como aos produtores comunitários incluídos na amostra. Simultaneamente, será enviado um exemplar do questionário a todas as associações representativas de exportadores ou de importadores conhecidas. As autoridades dos países de exportação receberão a lista dos exportadores referidos na denúncia, bem como um exemplar do questionário que lhes for enviado.

Convidam-se os exportadores, os importadores e outras partes interessadas a contactar a Comissão o mais rapidamente possível, a fim de saberem se são ou não referidos na denúncia. Neste último caso, devem solicitar à Comissão, o mais rapidamente possível, o mais tardar 15 dias após a publicação do presente aviso no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, um exemplar do questionário, dado que todos os questionários terão de ser preenchidos no prazo geral estabelecido na alínea a) do ponto 8 do presente aviso. Qualquer pedido de questionário deve ser enviado por escrito para o endereço abaixo mencionado e conter o nome, endereço, número de telefone e de fax e/ou de telex da parte interessada.

d) *Recolha de informações e audições*

Convidam-se todas as partes interessadas, desde que demonstrem que podem ser afectadas pelos resultados do inquérito, a apresentar as suas observações por escrito e a fornecer elementos de prova de apoio.

Além disso, a Comissão pode ouvir as partes interessadas, desde que apresentem um pedido por escrito e demonstrem que existem motivos especiais para que lhes seja concedida uma audição.

7. Interesse da Comunidade

Em conformidade com o disposto no artigo 21º do regulamento de base e a fim de poder ser tomada uma decisão fundamentada sobre se a adopção das medidas *anti-dumping* é do interesse da comunidade, caso as alegações de *dumping* e de prejuízo sejam justificadas, os produtores comunitários, os importadores e as respectivas associações representativas, bem como as organizações de utilizadores representativas, podem, no prazo estabelecido na alínea a) do ponto 8 do presente aviso, dar-se a conhecer e fornecer informações à Comissão. É de referir que quaisquer informações facultadas ao abrigo deste artigo só serão tidas em conta se forem apoiadas por elementos de prova concretos aquando da sua apresentação.

8. Prazos

a) *Prazo geral*

As partes interessadas devem dar-se a conhecer, apresentar as suas observações por escrito e fornecer informações, no prazo de 40 dias a contar da data de publicação do presente aviso, para que tais observações possam ser tomadas em consideração durante o inquérito. As partes interessadas podem igualmente solicitar uma audição à Comissão dentro do mesmo prazo. Este prazo aplica-se ainda a todas as outras partes interessadas, incluindo as partes não mencionadas na denúncia, pelo que é do seu interesse contactarem a Comissão sem demora para o endereço a seguir indicado.

b) *Prazo específico para constituição da amostra*

Todas as informações pertinentes para a selecção da amostra devem ser comunicadas à Comissão no prazo de 21 dias a contar da publicação do presente aviso.

c) *Endereço da Comissão para toda a correspondência*

Comissão Europeia
Direcção-Geral I — Relações Externas: Política Comercial e relações com a América do Norte, o Extremo Oriente, a Austrália e a Nova Zelândia
Direcções C e E
(DM 24 8/38)
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelas
[fax: (32-2) 295 65 05;
telex: COMEU B 21877]

9. Não colaboração

Caso uma parte interessada recuse o acesso às informações necessárias, não as faculte no prazo estabelecido ou impeça de forma significativa o inquérito, podem ser estabelecidas conclusões preliminares ou finais, afirmativas ou negativas, com base nos dados disponíveis, em conformidade com o disposto no artigo 18º do regulamento de base.

Comunicação da Comissão relativa à aliança entre a Lufthansa, a SAS e a United Airlines

(98/C 239/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 9 de Agosto de 1996, a Lufthansa (LH), a SAS e a United Airlines (UA) concluíram um acordo de coordenação destinado a estabelecer uma aliança mundial. Este acordo vinha na sequência de dois acordos bilaterais concluídos, em 9 de Janeiro de 1996, entre a LH e a UA e, em 28 de Junho de 1996, entre a SAS e a UA. Em 3 de Julho de 1996, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no artigo 89º do Tratado relativamente a estes dois últimos acordos no que se refere aos serviços de transporte aéreo entre a Europa e os Estados Unidos da América. Em 18 de Setembro de 1996, a Comissão procedeu do mesmo modo relativamente ao acordo de coordenação celebrado entre a LH, a SAS e a UA.

A análise desenvolvida pela Comissão incide unicamente sobre o transporte de passageiros e não prejudica a sua posição sobre o transporte de mercadorias.

A presente análise não prejudica a posição da Comissão quanto às eventuais repercussões, sobre os serviços transatlânticos, dos novos acordos anunciados entre as companhias aéreas americanas e das novas alianças entre companhias europeias.

Em 2 de Outubro de 1996, a Comissão publicou no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*⁽¹⁾ um resumo

⁽¹⁾ JO C 289 de 2.10.1996, p. 8.

destes acordos, convidando os Estados-membros e terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações.

A posição preliminar da Comissão é de que os acordos em causa constituem uma infracção ao disposto no artigo 85º do Tratado.

A Comissão poderia seguidamente apresentar uma proposta, na acepção do nº 1 do artigo 89º do Tratado, em que exporia as grandes linhas da sua análise e indicaria os meios adequados para pôr termo à infracção acima referida.

Tais meios poderão ser os seguintes:

A. Redução das frequências

A.1. Rotas em causa e número máximo de frequências a abandonar

1. Nas duas rotas entre *hubs* em que o tráfego total anual é superior ou igual a 120 000 passageiros e em que a aliança opera mais de 12 frequências por semana (Francoforte-Chicago e Francoforte-Washington), as partes deveriam, a pedido de um concorrente, reduzir o seu número cumulado de frequências semanais a fim de dar aos concorrentes a possibilidade de operarem até 55 % das frequências na rota em causa, de acordo com o cálculo seguinte:

| | (1) | (2) | (3)=(1)+(2) | (4)=(3)×0,45 ou 12 | (5)=(1)−(4) |
|------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Rotas | Número de frequências semanais da LH/SAS/UA (Média 1997) | Número de frequências semanais das outras companhias (Média 1997) | Número de frequências semanais | 45 % das frequências totais com um mínimo de 12 | Número de frequências semanais a abandonar pela LH/SAS/UA |
| Francoforte-Chicago | 19 | 8 | 27 | 12 | 7 |
| Francoforte-Washington | 17 | 2 | 19 | 12 | 5 |

2. A rota entre *hubs* em que o tráfego total anual é superior ou igual a 120 000 passageiros e em que a aliança opera menos de 12 frequências por semana (Francoforte-São Francisco) é abordada no ponto B.

A.2. Princípios gerais aplicáveis

3. Estas frequências devem ser abandonadas pela LH/SAS/UA unicamente a pedido de concorrentes e nos limites desse pedido, no sentido de aumentarem a sua presença nestas rotas ou de nelas desenvolverem novos serviços.

— O abandono das frequências pelos membros da aliança não pode ter por efeito colocar um único concorrente ou uma única aliança transatlântica numa situação em que disponha, numa rota, de mais frequências que a aliança.

— O abandono das frequências não pode ter por efeito reduzir o número semanal de frequências da aliança numa rota a um número inferior a 12, ou seja, duas frequências por dia, seis dias por semana.

4. Prevê-se que o abandono das frequências pela aliança só possa intervir durante um período de seis meses a contar do primeiro dia da época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em causa. Quando um concorrente da aliança solicitar a transferência de frequências a seu favor, durante seis meses a contar dessa transferência, a aliança só pode aumentar o seu número de frequências no limite do rácio 55/45 (os concorrentes devem dispor de 55 % do número total de frequências na rota considerada, ou 50 % no caso de existir um único concorrente).
5. A aliança deve ceder, sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária, um número de faixas horárias correspondente ao das frequências que abandonar. A aliança não é, no entanto, obrigada a abandonar essas faixas horárias se se encontrarem disponíveis faixas horárias para os concorrentes segundo as modalidades habituais de atribuição nos aeroportos em causa. A aliança deve igualmente abandonar, se for caso disso, as instalações aeroportuárias necessárias para a exploração das frequências cedidas.
6. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Francoforte pelos presentes meios não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações

aeroportuárias necessárias, serão disponibilizadas pela aliança, segundo as mesmas modalidades que em Francoforte.

7. No termo do período de seis meses a contar do primeiro dia da primeira época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em causa, o meio relativo ao abandono das frequências deixa de produzir efeitos. As faixas horárias ligadas às frequências não abandonadas durante este período permanecem na aliança. Não se justifica uma transferência destas faixas horárias para o mercado do transporte de passageiros não sensíveis ao factor tempo, uma vez que existe uma concorrência suficiente entre os *hubs* dos diferentes Estados-membros no que se refere a este tipo de passageiros.
8. Se um concorrente da aliança que obteve frequências e as faixas horárias correspondentes ao abrigo do presente meio se retirar da rota em causa, as faixas abandonadas pela aliança ser-lhe-ão restituídas e ficarão disponíveis para outros concorrentes nas condições apresentadas na secção A.2.
9. As companhias em que a LH/SAS/UA possui participações ou com as quais tem um acordo de franquia nos mercados em causa não podem beneficiar do abandono de frequências e das faixas horárias por parte da aliança.

B. Faixas horárias e instalações aeroportuárias (fora das rotas entre *hubs*)

10. Quando uma companhia aérea autorizada a prestar serviços entre Francoforte ou Copenhaga e os Estados Unidos pretende começar a prestar novos serviços ou aumentar os serviços existentes e não pode obter as faixas horárias necessárias através do procedimento de atribuição previsto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽¹⁾ e no Regulamento (CEE) n.º 1617/93 da Comissão ⁽²⁾ com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1523/96 ⁽³⁾, os membros da aliança LH/SAS/UA colocarão as faixas à disposição do requerente em Francoforte ou em Copenhaga, de forma a que os concorrentes da aliança detenham até 55 % do número total de faixas horárias utilizadas por todos os operadores presentes numa rota. Neste contexto, será conveniente tomar em consideração as faixas horárias já detidas pelas companhias presentes nestas rotas, de acordo com o cálculo seguinte:

⁽¹⁾ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 155 de 26.6.1993, p. 18.

⁽³⁾ JO L 190 de 31.7.1996, p. 11.

| Rotas | (1) | (2) | (3) = ((1)/0,45) × 0,55 - (2) |
|---------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| | Faixas LH/SAS/UA utilizadas na rota (Média 1997) | Faixas dos concorrentes utilizadas na rota (Média 1997) | Faixas a abandonar pela LH/SAS/UA utilizáveis unicamente na rota |
| Francoforte-São Francisco | 14 | 0 | 17 |
| Francoforte-Boston | 24 | 10 | 19 |
| Francoforte-Dalas | 14 | 14 | 3 |
| Francoforte-Los Angeles | 20 | 10 | 14 |
| Francoforte-Miami | 16 | 4 | 16 |
| Copenhaga-Nova Iorque | 22 | 12 | 15 |
| Total | | | 84 |
| das quais Francoforte | | | 69 |
| das quais Copenhaga | | | 15 |

11. As faixas horárias são abandonadas pela aliança, sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária.

O número preciso de faixas horárias a abandonar será determinado com base nos dados disponíveis na altura em que a Comissão adoptar uma proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

12. A aliança abandona as instalações aeroportuárias necessárias a uma exploração efectiva das faixas horárias abandonadas. As modalidades técnicas de transferência das faixas horárias serão discutidas com o coordenador e as autoridades aeroportuárias. As dificuldades provocadas por esta transferência deverão ser solucionadas de forma não discriminatória.

13. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Francoforte ou em Copenhaga ao abrigo do presente meio não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações aeroportuárias indispensáveis, serão disponibilizadas pela aliança segundo as mesmas modalidades que em Francoforte e em Copenhaga.

14. As faixas horárias cedidas pela LH/SAS/UA só podem ser utilizadas para explorar serviços nos mercados em que foram abandonadas, isto é, unicamente na rota abrangida.

15. As faixas horárias devem ser abandonadas num período de 60 minutos antes ou após a hora solicitada pelo concorrente da aliança.

16. A LH, a SAS e a UA não são obrigadas a colocar à disposição do mesmo requerente mais de seis faixas horárias por parcela de 60 minutos em cada aeroporto. O abandono das faixas horárias pela LH/SAS/UA não pode ter por efeito colocar um único concorrente ou uma única aliança transatlântica numa situação em que disponha de mais de 50 % do número total de faixas horárias utilizadas nessa rota. Por outro lado, o abandono de faixas horárias pela aliança não deve ter por efeito impedi-la de explorar um número suficiente de voos por faixa horária, que lhe permita continuar a ser um concorrente viável nos mercados em causa.

17. Uma faixa disponibilizada no âmbito do processo de cessão pela LH, SAS e UA pode ser permutada pelo beneficiário por uma faixa que utilize numa outra rota ou por uma faixa utilizada por outra companhia, nos termos do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e no Regulamento (CEE) n.º 1617/93 e observando as condições enunciadas no ponto 14.

18. As companhias em que a LH/SAS/UA possui participações ou com as quais tem um acordo de franquia nos mercados em causa não podem beneficiar do abandono de faixas horárias por parte da aliança. A Comissão reserva-se a possibilidade de examinar em que medida as companhias que têm ligações com os membros da aliança, nomeadamente em matéria de

partilha de código, podem beneficiar do abandono das frequências e das faixas horárias pela aliança.

19. As faixas horárias serão atribuídas às companhias concorrentes da aliança pela autoridade responsável pela repartição das faixas no aeroporto, em cooperação com as entidades que gerem os aeroportos de Francoforte e de Copenhaga responsáveis pela atribuição das instalações aeroportuárias. Esta repartição será efectuada com base no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e em critérios destinados a assegurar o desenvolvimento da concorrência nos mercados em causa. Os critérios a considerar poderiam, nomeadamente, integrar os elementos seguintes a fim de determinar as prioridades de atribuição das faixas horárias:

- companhia em condições de desenvolver uma concorrência numa base de rota a rota, caso não disponha de uma ampla rede,
- faixas horárias ligadas às reduções de frequências,
- companhia já presente na rota em que pretende aumentar o seu número de frequências,
- companhia que já tem faixas horárias em Francoforte ou Copenhaga, permitindo operar um número significativo de frequências com as faixas fornecidas pela aliança, que virão acrescer às faixas de que já dispõe,
- companhia que tem um *hub*, a título individual ou em cooperação com outra companhia, nas duas extremidades ou numa extremidade da rota em que pretende entrar.

Esta lista não é limitativa e os terceiros interessados são convidados a apresentarem as suas observações/propostas sobre estes critérios e sobre a forma como devem ser classificados.

20. No caso de o novo aeroporto de Oslo-Gardemoen não estar aberto na data prevista e de os pedidos de faixas deverem referir-se ao aeroporto de Oslo-Fornebu ou no caso de a capacidade disponível de Oslo-Gardemoen se revelar insuficiente na data de aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção, a aliança deverá, se necessário, abandonar até 17 faixas na rota Oslo-Nova Iorque.
21. O número preciso de faixas horárias e de frequências a ceder eventualmente pela aliança depende do número efectivo de frequências operadas por esta nas

rotas em causa durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 1997.

Número máximo de faixas susceptíveis de serem abandonadas pela LH/SAS/UA:

| | Número de faixas horárias |
|-------------------------|---------------------------|
| Rotas entre <i>hubs</i> | 24 |
| Outras rotas | 84 |

Ou seja, um total de 108 faixas horárias.

22. Este valor de 108 faixas horárias poderia aumentar para 125 se o aeroporto de Oslo-Gardemoen não for aberto na data prevista (ver ponto 20).

C. Ligação com outras alianças

23. A Lufthansa deve pôr termo ao seu acordo de partilha de código com a Lauda Air na rota Viena-Munique-Miami num prazo de três meses a contar da aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção.

D. Programas de passageiro frequente

24. Poderá ser solicitada à LH/SAS/UA uma das duas opções seguintes:
- que não ponham em comum os seus programas de passageiro frequente no que se refere ao transporte de passageiros entre a Alemanha e a Escandinávia, por um lado, e os Estados Unidos, por outro, nem dêem a possibilidade de transferir os pontos adquiridos num programa de passageiro frequente de um membro da aliança para o programa de passageiro frequente de outro membro da aliança, ou
 - que aceitem que as companhias que não dispõem de programas de passageiro frequente comparáveis possam participar no programa de passageiro frequente comum LH/SAS/UA no que se refere aos serviços de transporte abrangidos pela aliança, mantendo a confidencialidade dos dados transferidos segundo modalidades adequadas a definir.

E. Visualização nos sistemas informatizados de reserva

25. A Comissão analisará em que medida a visualização, em duas linhas, dos voos explorados em conformidade com o acordo de cooperação LH/SAS/UA nos mercados em causa, bem como, eventualmente, com companhias com as quais a Lufthansa, a SAS ou a

United Airlines mantêm ligações, pode provocar, nas rotas com um número de frequências elevado, uma saturação do primeiro ecrã. A Comissão identificará estes voos que, conseqüentemente, apenas deverão aparecer numa única linha. As modalidades técnicas deste meio e as eventuais dificuldades serão discutidas com os representantes dos sistemas informatizados de reserva.

Deve ser dada aos passageiros, na altura da reserva do bilhete, uma informação precisa sobre a existência de voos em partilha de código.

F. Relações com as agências de viagem e os grandes clientes

26. A política comum da LH/SAS/UA face às agências de viagens estabelecidas ou que prestam serviços na Alemanha, não deve incluir um sistema de remuneração que tenha por objecto ou efeito a fidelização das agências relativamente aos membros da aliança nos mercados em causa. Neste âmbito, a remuneração concedida pela aliança às agências de viagens deve, nomeadamente, excluir qualquer remuneração baseada num sistema de escalões de volume de negócios.

As condições tarifárias concedidas aos grandes clientes estabelecidos ou que adquirem serviços de transporte a partir da Alemanha devem estar relacionadas com o volume de negócios realizado anualmente nos mercados em causa, sem escalões, nem qualquer sistema directo ou indirecto de fidelização. As condições tarifárias, nomeadamente o nível dos preços, podem contudo ser livremente negociadas entre as companhias e os seus grandes clientes, desde que se observe o disposto no artigo 86º do Tratado.

Antes de adoptar a posição definitiva nos termos do nº 1 do artigo 89º do Tratado, a Comissão discutirá estes aspectos com os meios interessados, nomeadamente os representantes das agências de viagens.

G. Interlinha

27. A possibilidade de um novo operador concluir um acordo de interlinha com os membros da aliança constitui um elemento importante para que este possa penetrar eficazmente nos mercados em causa.

Uma companhia estabelecida num país do Espaço Económico Europeu (EEE) ou nos Estados Unidos que explore serviços numa ou em diversas das rotas em causa, pode solicitar a conclusão de um acordo interlinha com os membros da aliança na ou nas rotas em causa. Os membros da aliança celebrarão este acordo em conformidade com as condições habituais

do sector. Estes acordos aplicar-se-ão, pelo menos, nas tarifas «fully flexible».

H. Compromissos a assumir pelos Estados-membros em causa e pela Noruega

28. Tendo em conta a existência de barreiras regulamentares e na sequência dos contactos com as autoridades americanas, a Comissão considera que os compromissos que se seguem aumentarão significativamente as possibilidades de concorrência nos mercados em causa, alargando os direitos de tráfego das companhias comunitárias, na acepção do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, cujo âmbito de aplicação abrange o EEE, para além das que são propriedade ou controladas por nacionais da Alemanha, Dinamarca, Suécia ou Noruega. Tal é necessário a fim de garantir um nível suficiente de concorrência potencial.
29. Os Estados-membros em causa e a Noruega devem autorizar qualquer transportador comunitário estabelecido no Espaço Económico Europeu a explorar serviços directos e indirectos entre qualquer aeroporto do seu território e os Estados Unidos, e a fixar livremente as suas tarifas.
30. No prazo de três meses a contar da publicação da presente comunicação, a Comissão apreciará, com base na posição tomada pelas autoridades americanas, se estas autoridades autorizarão a exploração desses serviços aéreos de forma suficiente para garantir que a aliança não tenha a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos mercados em causa.

I. Duração e aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção

31. Tendo em conta a rápida evolução das condições de funcionamento dos mercados, a Comissão tenciona reexaminar o acordo em causa após cinco anos de aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção.

Conclusão

O projecto de proposta, na acepção do nº 1 do artigo 89º do Tratado, será transmitido às partes a fim de que estejam em condições de apresentar as suas observações

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

relativamente à análise preliminar da Comissão e sobre o projecto de meios a propor. Antes de adoptar a sua posição, a Comissão deseja conhecer as reacções dos terceiros sobre o projecto de meios a propor: procede-se, conseqüentemente, à presente publicação sem prejuízo da posição definitiva da Comissão quanto à existência de infracções às regras de concorrência do Tratado. Caso a Comissão venha a alterar significativamente a sua análise e o seu projecto de meios a propor, poderá ser publicada uma nova comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

A Comissão convida os Estados-membros e os terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações no

prazo de 30 dias (data de recepção na Comissão) a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as, com a referência IV/36.201, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
DG IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelas

A fim de elaborar as suas observações com total conhecimento de causa, os terceiros que demonstrarem um interesse suficiente podem solicitar à Comissão no prazo de 30 dias acima referido uma versão não confidencial do projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

Comunicação da Comissão relativa à aliança entre a British Airways e a American Airlines

(98/C 239/05)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 11 de Junho de 1996, a British Airways plc (BA) e a American Airlines Inc. (AA) concluíram um acordo destinado a estabelecer uma aliança mundial. Em 3 de Julho de 1996, a Comissão decidiu dar início ao processo previsto no artigo 89.º do Tratado relativamente a este acordo no que se refere aos serviços de transporte aéreo entre a Europa e os Estados Unidos da América.

A análise desenvolvida pela Comissão incide unicamente sobre o transporte de passageiros e não prejudica a sua posição sobre o transporte de mercadorias.

A presente análise não prejudica a posição da Comissão quanto às eventuais repercussões, sobre os serviços transatlânticos, dos novos acordos anunciados entre as companhias aéreas americanas e das novas alianças entre companhias europeias.

Em 2 de Outubro de 1996, a Comissão publicou no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* ⁽¹⁾ um resumo deste acordo, convidando os Estados-membros e terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações.

A posição preliminar da Comissão é de que o acordo em causa constitui, na sua totalidade, uma infracção ao disposto no artigo 85.º do Tratado e, no que se refere às rotas entre *hubs*, ao disposto no artigo 86.º do Tratado, caso o acordo venha a ser aplicado sem os meios previstos pela Comissão.

A Comissão poderia seguidamente apresentar uma proposta, na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado, em que exporia as grandes linhas da sua análise e indicaria os meios adequados para pôr termo à infracção acima referida. Tais meios poderão ser os seguintes:

A. Redução das frequências

A.1. Rotas em causa e número máximo de frequências a abandonar

Nas três rotas entre *hubs* em que o tráfego total anual é superior ou igual a 120 000 passageiros e em que a aliança opera mais de 12 frequências por semana (Lon-

⁽¹⁾ JO C 289, 2.10.1996, p. 4.

dres-Dalas, Londres-Miami e Londres-Chicago), as partes deveriam, a pedido de um concorrente, reduzir o seu número cumulado de frequências semanais a fim de dar

aos concorrentes a possibilidade de operarem até 55 % das frequências na rota em causa, de acordo com o cálculo seguinte:

| | (1) | (2) | (3) = (1) + (2) | (4) = (3) × 0,45 ou 12 | (5) = (1) - (4) |
|--------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Rotas | Número de frequências semanais da BA/AA (Média 1997) | Número de frequências semanais das outras companhias (Média 1997) | Número total de frequências semanais | 45 % das frequências totais com um mínimo de 12 | Número de frequências semanais a abandonar pela BA/AA |
| Londres-Heathrow-Chicago | 33 | 13 | 46 | 21 | 12 |
| Londres-Gatwick-Dallas | 20 | 0 | 20 | 12 | 8 |
| Londres-Miami | 21 | 14 | 35 | 16 | 5 |

A.2. Princípios gerais aplicáveis

1. Estas frequências devem ser abandonadas pela BA/AA unicamente a pedido de concorrentes que pretendam aumentar a sua presença nestas rotas ou nelas desenvolver novos serviços e nos limites desse pedido.

— O abandono ds frequências pelos membros da aliança não pode ter por efeito colocar um único concorrente ou uma única aliança transatlântica numa situação em que disponha, numa rota, de mais frequências que a BA/AA.

— O abandono das frequências não pode ter por efeito reduzir o número semanal de frequências da aliança numa rota para um número inferior a 12 ou seja, duas frequências por dia, seis dias por semana.

2. Prevê-se que o abandono das frequências pela aliança só possa intervir durante um período de seis meses a contar do primeiro dia da época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em causa. Quando um concorrente da aliança solicitar a transferência de frequências a seu favor, durante seis meses a contar dessa transferência, a aliança só pode aumentar o seu número de frequências no limite do rácio 55/45 (os concorrentes devem dispor de 55 % do número total de frequências na rota considerada, ou 50 % no caso de existir um único concorrente).

3. Entre a data de adopção da proposta e a data de início das actividades da aliança, esta não deverá aumentar o seu número semanal de frequências nas três rotas entre *hubs*, para além do crescimento efectivo do número de passageiros em cada uma destas rotas.

4. As frequências são abandonadas pela BA/AA no aeroporto londrino a partir do qual a aliança presta os seus serviços: Gatwick para Londres-Dalas e Londres-Miami e Heathrow para Londres-Chicago e Londres-Miami.

Todavia, se a aliança transferir o seu voo Londres-Dalas de Gatwick para Heathrow, o meio relativo à redução de frequências, bem como a transferência de faixas horárias que a acompanha, passará a ser aplicável a Heathrow. As companhias que já tiverem obtido frequências e faixas horárias em Gatwick poderão solicitar à aliança a sua permuta por frequências e faixas horárias em Heathrow. A aliança é obrigada a proceder a tal permuta.

5. A aliança deve ceder, sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária, um número de faixas horárias correspondente ao das frequências que abandonar. A aliança não é, no entanto, obrigada a abandonar essas faixas horárias se se encontrarem disponíveis faixas horárias para os concorrentes segundo as modalidades habituais de atribuição nos aeroportos em causa. A aliança deve igualmente abandonar, se for caso disso, as instalações aeroportuárias necessárias para a exploração das frequências cedidas.

6. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Londres ao abrigo do presente meio não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações aeroportuárias necessárias, serão disponibilizadas pela aliança, segundo as mesmas modalidades que em Londres.

No termo do período de seis meses a contar do primeiro dia da primeira época IATA subsequente à adopção da decisão da autoridade nacional em

causa, o meio relativo ao abandono das frequências deixa de produzir efeitos. As faixas horárias ligadas às frequências não abandonadas durante este período, ficam disponíveis para a exploração de serviços entre Londres e os aeroportos dos Estados Unidos. Este aspecto refere-se unicamente à proporção de faixas horárias em relação ao número de passageiros «non time sensitive». Esta disponibilização justifica-se devido à existência de restrições significativas da concorrência também no mercado do transporte de passageiros «non time sensitive». Pretende-se, desta forma, solucionar os problemas de concorrência nestas duas categorias de mercados («time sensitive» e «non time sensitive»).

| Rotas | (1) | (2) = (1) × 2 | (3) | (4) = (3) × (2) |
|-----------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| | Número de frequências semanais a abandonar pela BA/AA | Número de faixas horárias a abandonar pela BA/AA | % de passageiros «non time sensitive» | Número semanal de faixas para explorar serviços entre Londres e os EUA |
| Londres-Chicago | 12 | 24 | — (*) | 15-19 (*) |
| Londres-Dalas | 8 | 16 | — (*) | 10-14 (*) |
| Londres-Miami | 5 | 10 | — (*) | 7-11 (*) |
| | | 50 | | 38 |

(*) Segredo comercial.

Estas faixas podem ser solicitadas à BA/AA segundo as modalidades referidas no capítulo B.

7. Se um concorrente da aliança que obteve frequências e faixas correspondentes ao abrigo do presente meio se retirar da rota em causa, as faixas abandonadas pela aliança ser-lhe-ão restituídas e passam a estar disponíveis para outros concorrentes nas condições nos capítulos A e B.

B. Faixas horárias e instalações aeroportuárias (fora das rotas entre *hubs*)

8. Quando uma companhia aérea autorizada a prestar serviços entre Londres e os Estados Unidos pretende

começar a prestar novos serviços ou aumentar os serviços existentes e não pode obter as faixas horárias necessárias através do procedimento de atribuição previsto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho⁽¹⁾ e no Regulamento (CEE) n.º 1617/93 da Comissão⁽²⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1523/96⁽³⁾, os membros da aliança BA/AA colocarão as faixas à disposição do requerente em Londres de forma a que os concorrentes disponham até 55 % do número total de faixas horárias utilizadas por todos os operadores presentes numa determinada rota. Neste contexto, é conveniente tomar em consideração as faixas horárias já detidas pelas companhias presentes nessas rotas, de acordo com o cálculo seguinte:

⁽¹⁾ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

⁽²⁾ JO L 155 de 26.6.1993, p. 18.

⁽³⁾ JO L 190 de 31.7.1996, p. 11.

| Rotas | (1) | (2) | (3) = ((1)/0,45 × 0,55 - (2)) | (4) | (5) = (4) × (3) | (6) = (3) - (5) |
|------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | Faixas BA/AA utilizadas na rota (Média 1997) | Faixas dos concorrentes utilizadas na rota (Média 1997) | Faixas abandonar pela BA/AA | % de passageiros «time sensitive» | Faixas semanais utilizáveis unicamente na rota | Faixas semanais utilizáveis no mercado UK/EUA |
| Londres-Heathrow-Boston | 66 | 24 | 57 | 15-25 (*) | 14-18 (*) | 39-43 (*) |
| Londres-Heathrow-Los Angeles | 48 | 52 | 7 | 10-25 (*) | 1 | 6 |
| Londres-Heathrow-New York (JFK e Newark) | 204 | 162 | 87 | 20-30 (*) | 25-32 (*) | 55-62 (*) |
| Londres-Heathrow-Philadelphia | 26 | 0 | 32 | 30-40 (*) | 10-15 (*) | 17-22 (*) |
| Londres-Heathrow-Seattle | 14 | 0 | 17 | 15-25 (*) | 2-6 (*) | 11-15 (*) |
| Londres-Gatwick-Charlotte | 14 | 0 | 17 | 15-25 (*) | 2-6 (*) | 11-15 (*) |
| Total | | | 217 | | 69 | 148 |
| das quais Heathrow | | | 200 | | 65 | 135 |
| das quais Gatwick | | | 17 | | 4 | 13 |

(*) Segredo comercial.

9. As faixas horárias são abandonadas pela aliança sem qualquer compensação, nomeadamente de ordem pecuniária, no aeroporto londrino a partir do qual presta os seus serviços: Heathrow ou Gatwick. Todavia, se a aliança transferir os seus serviços de Gatwick para Heathrow, o meio relativo ao abandono das faixas passará a ser aplicável a Heathrow. As companhias que já tiverem obtido faixas horárias em Gatwick ao abrigo da presente condição podem solicitar à aliança a sua permuta por faixas horárias em Heathrow. A aliança é obrigada a proceder a tal permuta.

O número exacto de faixas horárias a abandonar em Heathrow e em Gatwick será determinado com base nos dados disponíveis na altura em que a Comissão adoptar uma proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

10. A aliança abandona, se necessário, as instalações aeroportuárias destinadas a uma exploração efectiva das faixas abandonadas, nos aeroportos de Londres e dos Estados Unidos. (As modalidades técnicas de transferência das faixas horárias serão discutidas com as autoridades aeroportuárias e com a autori-

dade responsável pela repartição das faixas horárias. As dificuldades provocadas por esta transferência deverão ser solucionadas de forma não discriminatória).

11. Se as companhias que obtiveram faixas horárias em Londres ao abrigo do presente meio não puderem obter as faixas correspondentes nos aeroportos dos Estados Unidos segundo as modalidades habituais de atribuição, estas faixas, bem como as instalações aeroportuárias indispensáveis, serão disponibilizadas pela aliança segundo as mesmas modalidades que em Londres.

12. As faixas cedidas pela BA/AA só podem ser utilizadas para explorar serviços nos mercados em que foram abandonadas, isto é, quer unicamente na rota abrangida quer no mercado entre o Reino Unido e os Estados Unidos, através de voos directos ou indirectos.

13. As faixas devem ser abandonadas num período de 60 minutos antes ou após a hora solicitada pelo concorrente da aliança.

14. A British Airways e a American Airlines não são obrigadas a colocar à disposição do mesmo requerente mais de seis faixas por parcela de 60 minutos em cada aeroporto. O abandono das faixas horárias pela aliança não pode ter por efeito colocar um concorrente ou uma outra aliança transatlântica numa situação em que disponha de mais de 50 % do número total de faixas horárias utilizadas numa rota. Por outro lado, o abandono de faixas horárias pela aliança não deve ter por efeito impedi-la de explorar um número suficiente de voos por faixa horária, que lhe permita continuar a ser um concorrente viável nos mercados em causa.

15. Uma faixa disponibilizada no âmbito do processo de cessão pela BA/AA pode ser permutada pelo beneficiário por uma faixa que utilize numa outra rota ou por uma faixa utilizada por outra companhia, nos termos do disposto no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e do Regulamento (CEE) n.º 1617/93, observando as condições enunciadas no ponto 12.

16. As companhias em que a BA/AA possui participações ou com as quais tem um acordo de franquia nos mercados em causa não podem beneficiar do abandono de frequências e das faixas horárias por parte da aliança. A Comissão reserva-se a possibilidade de examinar em que medida as companhias que têm ligações com os membros da aliança, nomeadamente em matéria de partilha de código, podem beneficiar do abandono das frequências e das faixas horárias pela aliança.

17. As faixas horárias serão atribuídas às companhias concorrentes da aliança pela autoridade responsável pela repartição das faixas no aeroporto, em cooperação com a British Airport Authority responsável pela atribuição das instalações aeroportuárias. Esta repartição será efectuada com base no Regulamento (CEE) n.º 95/93 e em critérios destinados a assegurar o desenvolvimento da concorrência nos mercados em causa. Os critérios a considerar poderiam, nomeadamente, integrar os elementos seguintes a fim de determinar as prioridades de atribuição das faixas horárias:

- companhia em condições de desenvolver uma concorrência numa base rota a rota, caso não disponha de uma ampla rede,
- faixas horárias ligadas às reduções de frequências,
- companhia já presente na rota em que pretende aumentar o seu número de frequências,

— companhia que já tem faixas em Londres, permitindo operar um número significativo de frequências com as faixas fornecidas pela aliança que irão acrescer às faixas de que já dispõe,

— companhia que tem um *hub*, a título individual ou em cooperação com outra companhia, nas duas extremidades ou numa extremidade da rota em que pretende entrar.

Esta lista não é limitativa e os terceiros interessados são convidados a apresentarem as suas observações/propostas sobre estes critérios e sobre a sua ordem de preferência.

18. O número preciso de faixas horárias e de frequências a ceder eventualmente pela aliança depende do número efectivo de frequências operadas por esta nas rotas em causa durante o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 1997.

Número máximo de faixas susceptíveis de serem abandonadas pela BA/AA:

| | Número de faixas horárias |
|-------------------------|---------------------------|
| Rotas entre <i>hubs</i> | 50 |
| Outras rotas | 217 |

Caso a BA/AA abandone algumas das rotas que explorava durante 1997 e decidir, posteriormente, voltar a explorar tais rotas, estas serão tomadas em consideração no cálculo do número de faixas horárias a abandonar pela aliança. Neste caso, tais faixas horárias passariam a estar disponíveis para as companhias concorrentes.

C. Programas de passageiro frequente

19. Poderá ser solicitada à BA/AA uma das duas opções seguintes:

- que não ponha em comum os seus programas de passageiros frequente no que se refere ao transporte de passageiros entre o Reino Unido e os Estados Unidos, nem dê a possibilidade de transferir os pontos adquiridos numa das companhias para a outra companhia, ou

- que aceite que as companhias que não dispõem de programas de passageiro frequente comparáveis, possam participar no programa de passageiro frequente comum BA/AA no que se refere aos serviços de transporte abrangidos pela aliança, mantendo a confidencialidade dos dados segundo modalidades a definir.

D. Visualização nos sistemas informatizados de reserva

20. A Comissão examinará em que medida a visualização em duas linhas dos voos explorados nos termos do acordo de cooperação BA/AA nos mercados em causa, bem como eventualmente com companhias com as quais a British Airways ou a American Airlines mantêm ligações, apenas devem aparecer, nas rotas com um elevado número de frequências, numa única linha nos ecrãs dos sistemas informatizados de reserva a fim de não provocar uma saturação do primeiro ecrã. A Comissão identificará estes voos, que deverão ser assinalados numa única linha. As modalidades técnicas deste meio e as eventuais dificuldades serão discutidas com os representantes dos sistemas informatizados de reserva.

Deve ser dada aos passageiros, na altura da reserva do bilhete, uma informação precisa sobre a existência de voos em partilha de código.

E. Relações com as agências de viagem e os grandes clientes

21. A política comum da BA/AA face às agências de viagens estabelecidas ou que prestam serviços no Reino Unido, não deve incluir um sistema de remuneração que tenha por objecto ou efeito a fidelização das agências relativamente aos membros da aliança nos mercados em causa. Neste âmbito, o nível da remuneração concedida pela aliança às agências de viagens deve nomeadamente excluir qualquer remuneração baseada num sistema de escalões de volume de negócios.

As condições tarifárias concedidas aos grandes clientes estabelecidos ou que adquirem serviços de transporte a partir do Reino Unido devem estar relacionadas com o volume de negócios realizado anualmente nos mercados em causa, sem escalões, nem qualquer sistema directo ou indirecto de fidelização. As condições tarifárias, nomeadamente o nível dos preços, podem contudo ser negociadas livremente entre as companhias e os seus grandes clientes e podem eventualmente diferir, desde que se observe o disposto no artigo 86º do Tratado.

Antes de adoptar a proposta definitiva na acepção do nº 1 do artigo 89º do Tratado, a Comissão discu-

tirá estes aspectos com os meios interessados, nomeadamente os representantes das agências de viagens.

F. Interlinha

22. A possibilidade de um novo operador concluir um acordo de interlinha com os membros da aliança constitui um elemento importante para que este possa penetrar eficazmente nos mercados em causa.

Uma companhia estabelecida num país do Espaço Económico Europeu (EEE) ou nos Estados Unidos que explora serviços numa ou em diversas das rotas em causa, pode solicitar a celebração de um acordo interlinha com os membros da aliança na ou nas rotas em causa. Os membros da aliança assinarão este acordo em conformidade com as condições habituais do sector. Estes acordos aplicar-se-ão, pelo menos, nas tarifas «fully-flexible».

G. Compromissos a assumir pelo Estado-membro em causa

23. Tendo em conta a existência de barreiras regulamentares e na sequência dos contactos com as autoridades americanas, a Comissão considera que os compromissos que se seguem aumentarão significativamente as possibilidades de concorrência nos mercados em causa, alargando os direitos de tráfego das companhias comunitárias, para efeitos do Regulamento (CEE) nº 2408/92 do Conselho⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, cujo âmbito de aplicação abrange o EEE, para além das que são propriedade ou controladas por nacionais do Reino Unido. Tal é necessário a fim de garantir um nível suficiente de concorrência potencial.
24. O Reino Unido deve autorizar qualquer transportador comunitário estabelecido no Espaço Económico Europeu a explorar serviços directos e indirectos entre qualquer aeroporto do seu território e os Estados Unidos, e a fixar livremente as suas tarifas.

No prazo de três meses a contar da publicação da presente comunicação, a Comissão apreciará, com base na posição adoptada pelas autoridades americanas, se estas autoridades autorizarão a exploração desses serviços aéreos de forma suficiente para garantir que a aliança não tenha a possibilidade de eliminar a concorrência numa parte substancial dos mercados em causa.

⁽¹⁾ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

H. Duração e aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção

25. Tendo em conta a rápida evolução das condições de funcionamento dos mercados, a Comissão tenciona reexaminar o acordo em causa após cinco anos de aplicação dos meios adequados para pôr termo à infracção.

Conclusão

O projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado será transmitido às partes a fim de que estejam em condições de apresentar as suas observações relativamente à análise preliminar da Comissão e sobre o projecto de meios a propor. Antes de adoptar a sua posição, a Comissão deseja conhecer as reacções dos terceiros sobre o projecto de meios a propor: procede-se, conseqüentemente, à presente publicação sem prejuízo da posição definitiva da Comissão quanto à existência de infracções às regras de concorrência do Tratado. Caso a Comissão venha a alterar significativamente a sua análise

e o seu projecto de meios a propor, poderá ser publicada uma nova comunicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

A Comissão convida os Estados-membros e os terceiros interessados a apresentarem-lhe as suas observações no prazo de 30 dias (data de recepção na Comissão) a contar da data de publicação da presente comunicação, enviando-as, com a referência IV/36.089, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
DG IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bruxelas

A fim de elaborarem as suas observações com total conhecimento de causa, os terceiros que demonstrarem um interesse suficiente podem solicitar à Comissão, no prazo de 30 dias citado, uma versão não confidencial do projecto de proposta na acepção do n.º 1 do artigo 89.º do Tratado.

Não oposição a uma operação de concentração notificada**(Processo IV/M.1140 — Halliburton/Dresser)**

(98/C 239/06)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 6 de Junho de 1998, a Comissão decidiu não se opor à concentração notificada acima referida e declarou-a compatível com o mercado comum. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea b), do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho. O texto completo da decisão está disponível apenas em inglês e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CEN» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1140. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

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

Não oposição a uma operação de concentração notificada
(Processo IV/M.1206 — Drum Holdings/Natwest Equity/CVC)

(98/C 239/07)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 19 de Junho de 1998, a Comissão decidiu não se opor à concentração notificada acima referida e declará-la compatível com o mercado comum. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea b), do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho. O texto completo da decisão está disponível apenas em inglês e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CEN» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1206. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

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

Não oposição a uma operação de concentração notificada
(Processo IV/M.1193 — AXA/Royale Belge)

(98/C 239/08)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 12 de Junho de 1998, a Comissão decidiu não se opor à concentração notificada acima referida e declará-la compatível com o mercado comum. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea b), do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho. O texto completo da decisão está disponível apenas em francês e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CFR» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1193. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

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

Não oposição a uma operação de concentração notificada**(Processo IV/M.1004 — Blohm + Voss/Lisnave)**

(98/C 239/09)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 18 de Junho de 1998, a Comissão decidiu não se opor à concentração notificada acima referida e declarou-la compatível com o mercado comum. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea b), do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho. O texto completo da decisão está disponível apenas em alemão e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CDE» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1004. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

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

Não aplicabilidade do regulamento a uma operação de concentração notificada**(Processo IV/M.1079 — Deutag/Ilbau/Sächsische Asphaltmischwerke)**

(98/C 239/10)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Em 2 de Abril de 1998, a Comissão decidiu que a operação notificada acima referida não é abrangida pelo âmbito de aplicação do regulamento relativo às operações de concentração, uma vez que não constitui uma operação de concentração na acepção do artigo 3.º do referido regulamento. Esta decisão é tomada com base no n.º 1, alínea a), do artigo 6.º do regulamento relativo às operações de concentração. O texto completo da decisão está disponível apenas em alemão e será tornado público depois de liberto do sigilo comercial. Estará disponível:

- em versão papel através dos serviços de vendas do Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias (ver lista na última página),
- em formato electrónico na versão «CDE» da base de dados Celex, com o número de documento 398M1079. Celex é o sistema de documentação automatizado de legislação da Comunidade Europeia; para mais informações sobre a assinatura é favor contactar:

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

Notificação prévia de uma operação de concentração**(Processo IV/M.1263 — Nortel/Bay)**

(98/C 239/11)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 2 de Julho de 1998, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 1310/97 ⁽²⁾, através da qual a empresa Northern Telecom Limited («Nortel»), Canadá, controlada pela BCE Inc., Canadá, adquire, na acepção do nº 1, alínea b), do artigo 3º do referido regulamento, o controlo do conjunto da empresa Bay Networks Inc. («Bay») mediante aquisição de acções.

2. As actividades das empresas envolvidas são:

— Nortel: fabrico e fornecimento de telecomunicações e produtos e serviços de redes e dados,

— Bay: fabrico e fornecimento de produtos e serviços de redes de dados.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.1263 — Nortel/Bay, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV)
Direcção B — *Task Force* Concentrações
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bruxelas
[telefax: (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 1, e
JO L 257 de 21.9.1990, p. 13 (rectificação).

⁽²⁾ JO L 180 de 9.7.1997, p. 1, e
JO L 40 de 13.2.1998, p. 17 (rectificação).

III

(Informações)

COMISSÃO

Organização de concursos gerais

(98/C 239/12)

A Comissão Europeia organiza um concurso geral, COM/A/20/98, para recrutar um Chefe de Unidade (A 3) de nacionalidade sueca ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO C 239 A de 30.7.1998 (edição sueca).