

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 356

fyrtiofjärde årgången

14 december 2001

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	Rådet	
2001/C 356/01	Rådets rekommendation av den 6 december 2001 om fastställande av en gemensam skala för bedömning av hotbilden vid offentliga personers besök i Europeiska unionen	1
	Kommissionen	
2001/C 356/02	Eurons växelkurs	3
2001/C 356/03	Kinas anslutning till Världshandelsorganisationen (WTO) – Den första och andra etappen av införlivandet enligt avtalet om textil- och konfektionsprodukter	4
2001/C 356/04	Tillkännagivande enligt artikel 16.3 i rådets förordning (EG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om ärende IV/37.730 – Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG/Deutsche Lufthansa AG (!)	5
	Europeiska centralbanken	
2001/C 356/05	Europeiska centralbankens rekommendation av den 6 december 2001 om upphävandet av deltagande medlemsstaters bestämmelser som begränsar det antal mynt i en nationell valuta som kan användas vid en enskild betalning (ECB/2001/17)	9

II Förberedande rättsakter

.....



Informationsnummer

Innehållsförteckning (fortsättning)

Sida

III *Upplysningar*

Domstolen

2001/C 356/06

Meddelande om allmänt uttagningsprov 11

I

(Meddelanden)

RÅDET

RÅDETS REKOMMENDATION

av den 6 december 2001

om fastställande av en gemensam skala för bedömning av hotbilden vid offentliga personers besök i Europeiska unionen

(2001/C 356/01)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD UTFÄRDAR DENNA
REKOMMENDATION

med beaktande av Fördraget om Europeiska unionen, och
av följande skäl:

Det är nödvändigt att förstärka samarbetet mellan medlemsstaterna för att förebygga terrorism.

Inom unionen har antalet besök som offentliga personer från medlemsstaterna eller tredje land avlägger i medlemsstaterna ökat alltmer.

Detta leder till att fasta och rörliga skyddsmekanismer måste inrättas utifrån en seriös och rimlig bedömning av hotbilden från terrorister mot dessa personer.

Det är lämpligt att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaternas polis och säkerhetstjänst om den bekömning av hotbilden som görs av de enheter som har ansvaret för detta arbete.

Bedömningen gäller det land där besöket äger rum, varvid det förutsätts att hänsyn tas till bedömningen i det land där den offentliga personen är bosatt.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS medlemsstaterna

- 1) att både volym- och kvalitetsmässigt intensifiera informationsutbytet om hotbilden från terrorister mot offentliga personer som besöker unionens medlemsstater, utan att samtidigt inrätta nya institutionella strukturer och inom ramen för relevant nationell lagstiftning; detta samråd kan i synnerhet äga rum, på begäran av en medlemsstat, under den period som föregår ett sådant besök,
- 2) att i detta syfte utse en eller flera enheter med ansvar för bedömningen av hotbilden och också för att översända information om frågan; denna lista skall fastställas och uppdateras av det land som innehar ordförandeskapet och överlämnas till medlemsstaterna,

- 3) att anta den enkla och praktiska skala för utvärdering som återges i bilagan, på grundval av siffror och/eller bokstäver, som tillåter att ett snabbt informationsutbyte kan ske mellan nationella kontaktpunkter; denna skala skall mäta terroristrisken på ett rationellt sätt och inte de polisiära åtgärder eller säkerhetsanordningar som inrättas, eftersom valet av sådana åtgärder är varje stats ansvar; skalan skall användas i de samråd som hålls mellan stater, utan att därför vara obligatorisk i ländernas interna verksamhet,
- 4) att se till att sekretessen för den information som översänds inom ramen för denna rekommendation upprätthålls, särskilt gentemot länder som inte är medlemmar i unionen, när en bedömning görs med avseende på offentliga personer från sådana länder; denna information skall endast användas för att förebygga terrorism och får därför inte översändas till tredje land eller användas inom rättsliga förfaranden utan att det utfärdande landet har lämnat sitt godkännande,
- 5) att använda nätverket av sambandskontor när informationen översänds och se till att förfrågningar och svar sänds snabbt till berörda enheter,
- 6) att delta i detta informationsutbyte i den mån det inte allvarligt skadar de nationella intressena,
- 7) att granska resultatet av detta samarbete inom tre år efter det att det definitivt har inrättats,
- 8) att knyta Europol till detta samarbete i den utsträckning som detta kan ingå i organisationens uppdrag.

Utfärdat i Bryssel den 6 december 2001.

På rådets vägnar

M. VERWILGHEN

Ordförande

BILAGA

BEDÖMNINGSSKALA

1. OMEDELBAR

Särskilda underrättelser visar att en attack mot en särskilt angiven viktig person är överhängande.

2. HÖG

Särskilda underrättelser eller nyligen inträffad terroristverksamhet visar att den viktiga personen kan vara ett prioriterat mål för en terroristgrupp.

3. BETYDANDE

Färskas underrättelser av allmän karaktär i ett sammanhang som ur politisk synvinkel eller ur säkerhetssynpunkt visar att den viktiga personen kan vara ett prioriterat mål för en terroristgrupp.

4. MÅTTLIG

Inga särskilda eller allmänna underrättelser om något särskilt hot, men det föreligger ett potentiellt hot på grund av faktorer som är knutna till den viktiga personen eller till det land han eller hon representerar.

5. LÅG

Inga faktorer ger rimlig anledning till att förutse en terroristhandling.

Bokstaven "Z" (Zulu) kan användas för att signalera att det föreligger ett reellt hot om icke livshotande fientliga handlingar mot den viktiga personen (föremål kastas, sammanstötningar etc.).

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

13 december 2001

(2001/C 356/02)

1 euro	=	7,448	danska kronor
	=	9,3588	svenska kronor
	=	0,6209	pund sterling
	=	0,8975	US-dollar
	=	1,4066	kanadensiska dollar
	=	113,29	japanska yen
	=	1,473	schweiziska franc
	=	8,0235	norska kronor
	=	93,84	isländska kronor ⁽²⁾
	=	1,7241	australiska dollar
	=	2,1392	nyzeeländska dollar
	=	10,2854	sydafrikanska rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

⁽²⁾ Källa: Kommissionen.

Kinas anslutning till Världshandelsorganisationen (WTO)

Den första och andra etappen av införlivandet enligt avtalet om textil- och konfektionsprodukter

(2001/C 356/03)

Europeiska gemenskapen och Kina har kommit överens om att i samband med Kinas anslutning till WTO den 11 december 2001 samma dag avskaffa de kvantitativa begränsningarna för de textilkategorier som hänger samman med den första och andra etappen av införlivandet. Dessutom kommer de kvantitativa begränsningar som gäller enligt icke-multifiberavtalet att avskaffas enligt nedanstående förteckning.

Från och med denna dag kommer det inte längre att krävas exportlicens för dessa kategorier, som i stället kommer att omfattas av de allmänna bestämmelserna om ursprungsintyg. Till följd av detta kommer det inte längre att krävas importtillstånd för tullklarering, oavsett vilket datum sändning sker.

Kategorier vilkas kvoter avskaffas den 11 december

Kategori	Avveckling för kategorier som omfattas av multifiberavtalet
19	Efter anslutningen
76	Efter anslutningen
Kategori	Avveckling för kategorier som inte omfattas av multifiberavtalet
126	Efter anslutningen
Kategori	Avveckling för kategorier som omfattas av bilateralt avtal
ex 13	Efter anslutningen
ex 24	Efter anslutningen
ex 39	Efter anslutningen
123	Efter anslutningen
124	Efter anslutningen
125 A	Efter anslutningen
127 A	Efter anslutningen
127 B	Efter anslutningen
140	Efter anslutningen
151 B	Efter anslutningen

Tillkännagivande enligt artikel 16.3 i rådets förordning (EG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om ärende IV/37.730 – Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG/Deutsche Lufthansa AG

(2001/C 356/04)

(Text av betydelse för EES)

I. LÄGET I FÖRFARANDET

Den 10 december 1999 anmälde Austrian Airlines och Deutsche Lufthansa i enlighet med artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 3975/87 ett samarbetsavtal och ansökte om ett beslut om tillämpning av artikel 81.3 i EG-fördraget och artikel 53.3 i EES-avtalet på den allians de ingått.

Kommissionen offentliggjorde en sammanfattning av ansökan i enlighet med artikel 5.2 i förordning (EG) nr 3975/87 i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 11 juli 2000. I meddelandet gavs även en översikt över de argument som parterna anförde för ett beslut om undantag enligt artikel 81.3.

Den 4 oktober 2000 informerade kommissionen parterna om att den mot bakgrund av artikel 5.3 i förordning (EG) nr 3975/87 hyste allvarliga tvivel beträffande tillämpligheten av artikel 81.3 i fördraget.

Den 11 maj 2001 skickade kommissionen parterna ett meddelande om invändningar, där den bekräftar att de villkor som anges i artikel 81.3 i fördraget inte är uppfyllda och att den överväger att fatta beslut om att förbjuda det anmälda samarbetsavtalet. Kommissionen hade särskilt kommit fram till den preliminära uppfattningen att samarbetsavtalet sätter konkurrensen ur spel på en väsentlig del av lufttransportmarknaden i Österrike och Tyskland.

Kommissionen inledde därefter förhandlingar med parterna i syfte att finna lämpliga och effektiva åtgärder för att åtgärda de konkurrensproblem som kommissionen givit uttryck för i sitt meddelande om invändningar. Som ett resultat av dessa förhandlingar har parterna lämnat förslag till åtaganden som redovisas nedan. Dessa åtaganden syftar främst till att säkerställa att livskraftig ny konkurrens kan uppstå på de berörda marknaderna genom att befintliga inträdeshinder för potentiella konkurrenter avlägsnas. Kommissionen har fått signaler om att ett flertal konkurrenter är intresserade av att gå in på marknaden till följd av dessa åtaganden. Under dessa omständigheter och i den mån nytillträdande lufttrafikföretag kommer att få de nödvändiga trafikrättigheterna för att flyga på de relevanta marknaderna, avser kommissionen att bevilja ett undantag för det anmälda samarbetsavtalet.

II. FÖRESLAGNA ÅTAGANDEN

Dessa åtaganden skall vara bindande för parterna, deras dotterbolag, efterträdare och sällskap som kan komma att överta parterna, och parterna åtar sig att säkerställa att deras dotterbolag, efterträdare och sällskap som kan komma att överta parterna iakttar dessa åtaganden.

1. Åtaganden som gäller ankomst- och avgångstider

Om ett lufttrafikföretag som vid tidpunkten för anmälan inte hade någon trafik mellan Österrike och Tyskland (nedan kallat

nyttillträdande lufttrafikföretag) och som är oberoende av Austrian Airlines och Lufthansa (nedan kallade parterna), önskar påbörja en ny direktflygförbindelse mellan två eller flera städer i Österrike och Tyskland (nedan kallade nytillträdande lufttrafikföretagets linjer), förbinder sig parterna att göra ankomst- och avgångstider tillgängliga på de villkor som anges nedan. I dessa åtaganden omfattar begreppet direktflygförbindelse även en flygning med flera mellanlandningar med ett och samma flygplan, som startar eller slutar i Österrike, Tyskland eller ett tredje land och som har åtminstone en direkt flygsträcka mellan Österrike och Tyskland.

Parterna förbinder sig att göra ankomst- och avgångstider tillgängliga för ett nytillträdande lufttrafikföretag och för en viss linje (ankomst- och avgångstider för nytillträdande lufttrafikföretag) upp till maximalt 40 % av de ankomst- och avgångstider som parterna använde för linjen i fråga vid tiden för anmälan. Om parterna frivilligt i förväg upplåter ankomst- och avgångstider skall dessa dock ingå i beräkningen av 40 %.

Parterna åtar sig att gå med på att ankomst- och avgångstiderna för de nytillträdande lufttrafikföretagen beviljas inom 45 minuter av den tid som önskas av det nytillträdande lufttrafikföretaget och att, när det gäller flygförbindelser med en mellanlandning, flygplanets transittid på marken blir högst 90 minuter, förutsatt att parterna har tillgång till ankomst- och avgångstider inom den relevanta tidsperioden.

Det nytillträdande lufttrafikföretaget skall göra en tydlig skriftlig ansökan till parterna avseende den planerade lufttransporttjänsten minst sex veckor före IATA:s planeringskonferens för den tidtabellsperiod under vilken det nytillträdande lufttrafikföretaget önskar påbörja sin tjänst. För att få sig ankomst- och avgångstider tilldelade enligt dessa åtaganden måste ett nytillträdande lufttrafikföretag styrka att alla rimliga ansträngningar i god tro för att få tillgång till ankomst- och avgångstider för den nya linjen enligt gängse förfaranden för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid den berörda planeringskonferensen är uttömda (inbegripet tilldelning genom samordnaren efter det att tidsfristen för retur av utnyttjade ankomst- och avgångstider har löpt ut). Under hela perioden (mellan den ovannämnda skriftliga anmälan och slutet av IATA:s respektive tidtabellsperiod) skall det nytillträdande lufttrafikföretaget upprätthålla en öppenhetspolitik vid de berörda flygplatserna. Alla ankomst- och avgångstider som det nytillträdande lufttrafikföretaget får genom det normala fördelningsförfarandet skall räknas av mot det totala antal ankomst- och avgångstider som företaget har rätt till enligt denna del av åtagandena, såvida inte parterna har en andel av de totala tiderna för en viss linje som överskrider 60 %. Ansökan om ankomst- och avgångstider enligt denna punkt gäller endast för en viss tidtabellsperiod. Om ett nytillträdande lufttrafikföretag inte påbörjar sin tjänst på den berörda linjen, om det flyger mer sällan än vad som ursprungligen hade planerats eller om det önskar öka antalet flygningar på en viss ny linje, skall kraven i detta stycke vara tillämpliga på alla ansökningar om ytterligare ankomst- och avgångstider för en senare tidtabellsperiod.

Ankomst- och avgångstider för nytilträdande lufttrafikföretag skall uteslutande användas för flygningar på de nytilträdande lufttrafikföretagens nya linjer för flygplan med minst 46 platser. Detta villkor är inte tillämpligt om ett nytilträdande lufttrafikföretag har påbörjat dessa flygningar före dagen för offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av beslutet om att bevilja undantag.

Om ett nytilträdande lufttrafikföretag önskar använda ett plan som är baserat på en flygplats i tredje land för flygningar på en linje mellan Österrike och Tyskland, kan företaget få ankomst- och avgångstider i enlighet med dessa bestämmelser (inbegripet begränsningar i antalet ankomst- och avgångstider för att öka servicegraden på en viss linje) för flygningar från och till detta tredje land för att placera det berörda flygplanet i början eller slutet av flygningen (tekniska ankomst- och avgångstider). Parterna kommer endast att vara skyldiga att ge tillträde till sådana tekniska ankomst- och avgångstider om det nytilträdande lufttrafikföretag som ansöker om den typen av tider eller dess franchisegivare flyger mindre än tre gånger om dagen till eller från tredje land från den berörda flygplatsen vid tiden för ansökan. Parterna förbinder sig även att ge tillträde till tekniska ankomst- och avgångstider med max 180 minuters avvikelse från den tid som begärts av det nytilträdande lufttrafikföretaget, förutsatt att parterna har tillgång till ankomst- och avgångstider inom den berörda tidsperioden.

Om det nytilträdande lufttrafikföretaget tillhandahåller flygningar som involverar ett tredje land och en av de orter som ingår i en av det nytilträdande lufttrafikföretagets nya linjer (nedan kallade tredje land-linje) och det nytilträdande lufttrafikföretaget minskar trafiktätheten till eller helt upphör med flygningarna på denna tredje land-linje, skall företaget uppmanas att använda de ankomst- och avgångstider som tidigare har ställts till förfogande för tredje land-linjen för flygningar på det nytilträdande lufttrafikföretagets linjer. Det nytilträdande lufttrafikföretaget kommer i sådana fall att uppmanas att ge tillbaka samma antal ankomst- och avgångstider för nytilträdande lufttrafikföretag till parterna som tidigare ställdes till förfogande för tredje land-linjer.

Om ett nytilträdande lufttrafikföretag som har fått ankomst- och avgångstider enligt detta förfarande beslutar sig för att inte påbörja flygningarna på det nytilträdande lufttrafikföretagets nya linje eller flyga med lägre turtäthet, skall det nytilträdande lufttrafikföretaget informera parterna omedelbart och återlämna ankomst- och avgångstiderna till dessa. Om ett nytilträdande lufttrafikföretag som har fått ankomst- och avgångstider enligt dessa åtaganden inställer sina flygningar på de nya linjerna eller förlorar rättigheterna till dem på något annat sätt (t.ex. genom försumlighet) skall det nytilträdande lufttrafikföretaget informera parterna omedelbart och återlämna ankomst- och avgångstiderna till dessa. I denna punkt anses ett nytilträdande lufttrafikföretag och dess dotterbolag ha inställt flygningarna på en ny linje, om inte minst 80 % av ankomst- och avgångstiderna utnyttjas för flygningar på den nya linjen i fråga under den tidtabellsperiod för vilken tiderna har ställts till förfogande. Det nytilträdande lufttrafikföretaget måste i så fall motivera att det inte utnyttjar ankomst- och avgångstiderna av något av de skäl som anges i artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93 eller någon annan förordning som kan ändra eller ersätta den.

Om det nytilträdande lufttrafikföretaget informerar parterna alltför sent under en given tidtabellsperiod för att parterna skall ha möjlighet att utnyttja de återlämnade ankomst- och avgångstiderna i enlighet med bestämmelserna i artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 95/93 med omedelbar verkan, eller efter de tidsfrister som anges i artikel 10.4 i samma förordning och före den effektiva starten av en tidtabellsperiod, skall detta anses som en oförutsebar och tvingande omständighet utanför lufttrafikföretagets kontroll, enligt artikel 10.5 i förordning (EEG) nr 95/93. I ett sådant fall omfattas de ankomst- och avgångstider som har återlämnats till parterna inte av bestämmelserna i artikel 10.3 i förordning (EEG) nr 95/93 eller någon annan förordning som kan ändra eller ersätta den.

För att säkerställa att de ankomst- och avgångstider som parterna ställt till förfogande utnyttjas i överensstämmelse med dessa åtaganden skall parterna och det nytilträdande lufttrafikföretaget ingå avtal om en mekanism som gör det möjligt för parterna att kontrollera hur ankomst- och avgångstiderna utnyttjas. Parterna skall informera kommissionen om hur denna mekanism utformas.

Alla ankomst- och avgångstider som genom dessa åtaganden frigörs av parterna kommer att erbjudas utan motkompensation.

2. Åtaganden som gäller antal avgångar

Parterna samtycker till att inte lägga till några avgångar på ett nytilträdande lufttrafikföretags flyglinje under minst fyra på varandra följande tidtabellsperioder enligt IATA från och med den tidtabellsperiod under vilken det nytilträdande lufttrafikföretaget inleder flygningarna på denna linje.

3. Åtaganden som gäller priser

Varje gång parterna sänker ett offentliggjort pris på ett nytilträdande lufttrafikföretags linje samtycker de till att tillämpa en motsvarande prisreduktion (i procent) på tre andra linjer inom Österrike och Tyskland där de saknar konkurrens. Detta åtagande skall endast tillämpas under den tid som prissänkningen på det nytilträdande lufttrafikföretagets linje gäller i praktiken. För detta åtagande anses ett offentliggjort pris inbegripa tillämpliga IATA-priser, flygpriser som distribueras till de datoriserade bokningssystemen genom den offentliga prisdatabasen ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation) och priser som offentliggörs via Internet på en plats där sådana priser är tillgängliga för allmänheten.

De tre andra jämförbara linjerna inom Österrike och Tyskland där parterna skall tillämpa motsvarande prissänkningar skall bestämmas enligt följande kriterier: Parterna skall välja två linjer från de följande fem största linjerna inom Österrike och Tyskland där de saknar konkurrens. Den tredje linjen är parterna fria att välja ut, förutsatt att det är en linje där parterna saknar konkurrens.

Detta åtagande skall inte tillämpas i de speciella fall där parterna kan styrka för kommissionen att en prissänkning är berättigad på grund av förändringar i villkoren på en viss linje som sker oberoende av det nytilträdande lufttrafikföretagets konkurrerande verksamhet.

4. Åtaganden som gäller reserverad platskapacitet

På begäran av ett nytilträdande lufttrafikföretag skall parterna ingå ett avtal om reserverad platskapacitet som hänför sig till det nytilträdande lufttrafikföretagets linje(r) i alla sådana fall där det nytilträdande lufttrafikföretaget tillhandahåller färre flygningar än parterna.

Alla sådana överenskommelser om reserverad platskapacitet skall vara baserade på ett begränsat antal platser (hard block basis) och tillämpas under åtminstone en hel IATA-tidtabellsperiod. Antalet platser som omfattas av sådana överenskommelser skall vara maximalt 15 % av de platser som erbjuds på en viss flygning och under inga förhållanden färre än 12 platser eller mer än 25 platser i ett visst flygplan. Det nytilträdande lufttrafikföretaget skall bära hela den ekonomiska risken för de platser som omfattas av överenskommelsen om reserverad platskapacitet.

5. Åtaganden som gäller anslutningstrafik

Parterna förbinder sig också att på begäran ingå en överenskommelse om anslutningstrafik med det nytilträdande lufttrafikföretagets linje(r), i den mån det nytilträdande lufttrafikföretaget inte redan har ingått en sådan överenskommelse med parterna.

En överenskommelse om anslutningstrafik som sluts enligt detta stycke skall

- endast omfatta prisklasserna F, C och Y,
- omfatta anslutningsflyg på grundval av parternas offentliggjorda priser för enkel resa när en biljett för enkel resa ställs ut eller halva parternas offentliggjorda pris för en resa tur-och-retur när en tur-och-returbiljett ställs ut,
- begränsas till endast de ursprungsorter och destinationer som trafikeras av det nytilträdande lufttrafikföretaget,
- omfattas av MITA-reglerna eller normala affärvillkor, och
- innefatta möjligheten för det nytilträdande lufttrafikföretaget eller resebyråer att sälja en tur-och-returreisa som den ena resvägen tillhandahålls av parterna och den andra av det nytilträdande lufttrafikföretaget.

Beroende på platstillgången i den berörda prisklassen, förbinder sig parterna att ta ombord en passagerare med en flygkupong som gäller ett nytilträdande lufttrafikföretags flygning på en av detta företags linjer. För att undvika missbruk kommer parterna emellertid att tillåtas kräva att det nytilträdande lufttrafikföretaget eller passageraren, beroende på omständigheterna, betalar en eventuell positiv mellanskillnad mellan det pris som tas ut av parterna och det pris som tas ut av det nytilträdande lufttrafikföretaget. Även omvänt, om det nytilträdande lufttrafikföretagets pris är lägre än parternas pris, kommer parterna endast att få ersättning för värdet av det pris som det nytilträdande lufttrafikföretaget hade tagit ut. Nytilträdande lufttrafikföretag kommer att ha samma skydd i de fall som parternas pris är lägre än värdet på den kupong som ställts ut av det nytilträdande lufttrafikföretaget.

Alla överenskommelser om anslutningsflyg som har slutits enligt detta stycke för en viss linje som trafikeras av ett nytilträdande lufttrafikföretag kommer att upphöra att gälla om det

nytilträdande lufttrafikföretaget slutar med sina flygningar på denna linje.

Parterna förbinder sig att, om ett nytilträdande lufttrafikföretag begär det, ingå ett särskilt avtal om proportionell fördelning med det nytilträdande lufttrafikföretaget, för trafik från eller till antingen Tyskland eller Österrike eller orter utanför Österrike eller Tyskland på jämförbara villkor som ingåtts med ett tredje oallierat lufttrafikföretag eller andra allierade företag i samband med en sådan linje. Om ett särskilt avtal om proportionell fördelning omfattar internationell transfertrafik är detta åtagande endast tillämpligt på linjer där mer än 35 % av den totala trafikvolymen vid det nytilträdande lufttrafikföretagets linjer utgörs av internationell transfertrafik.

6. Åtaganden som gäller bonusprogram (Frequent Flyer Program, FFP)

Om det nytilträdande lufttrafikföretaget inte deltar i något av parternas FFP eller inte har ett eget jämförbart FFP, kan parterna på begäran tillåta det nytilträdande lufttrafikföretaget att delta i deras gemensamma FFP för det nytilträdande lufttrafikföretagets linjer. Ett avtal med det nytilträdande lufttrafikföretaget kommer att ingås på rimliga och icke-diskriminerande villkor, även vad gäller ersättning för eventuella kostnader som parterna kan komma att drabbas av.

Alla överenskommelser om anslutningsflyg som har slutits enligt detta stycke för en viss linje som trafikeras av ett nytilträdande lufttrafikföretag kommer att upphöra att gälla om det nytilträdande lufttrafikföretaget slutar med sina flygningar på denna linje.

7. Åtaganden som gäller intermodala tjänster

På begäran av ett järnvägsföretag eller annat landtransportföretag som driver trafik mellan Österrike och Tyskland (nedan kallade intermodal partner), förbinder sig parterna att ingå en intermodal överenskommelse, enligt vilket parterna skulle tillhandahålla lufttransport för passagerare på sina linjer mellan Österrike och Tyskland som del av en resplan som inbegriper landtransport med hjälp av den intermodala partnern (nedan kallad intermodal tjänst).

Alla intermodala överenskommelser som ingås enligt detta stycke kommer att ta utgångspunkt i MITA-principerna (inbegripet the Intermodal Interline Traffic Agreement – passenger and IATA Recommended Practice 1780e) och normala kommersiella villkor.

Parterna skall acceptera full proportionell fördelning enligt MITA:s villkor, även för sektorer där endast järnväg används, förutsatt att järnvägsföretaget har anmält sektorns sträckning till IATA och, om inget genomfartspris har registrerats, ett pristillägg.

På begäran av en potentiell intermodal partner kommer parterna att verka i positiv anda för att nå en överenskommelse om villkor som är jämförbara med dem som de eventuellt har med andra intermodala partner, förutsatt att grundvillkoren är uppfyllda särskilt vad beträffar säkerhet, servicekvalitet, försäkringsskydd och begränsningar av ansvarighet. Villkoren i alla sådana överenskommelser har företräde framför de allmänna förpliktelser som uppstår enligt detta stycke.

8. Undantagets och åtagandenas varaktighet

Dessa åtaganden skall gälla från den dag som antagandet av beslutet om undantag enligt artikel 5.4 i förordning (EEG) nr 3975/87 offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Parternas förpliktelser i samband med dessa åtaganden löper ut samma dag som undantaget enligt artikel 81.3 upphör att gälla.

Om kommissionen återkallar undantaget enligt artikel 81.3 i EG-fördraget för samarbetsavtalet i enlighet med artikel 6 i förordning (EEG) nr 3975/87 eller en motsvarande bestämmelse i en efterföljande förordning, eller om undantaget enligt artikel 81.3 i EG-fördraget ogiltigförklaras, eller om parterna häver de anmälda samarbetsavtalen, förlorar dessa åtaganden sin giltighet endera från dagen för återkallandet av undantaget, dagen för beslutet om ogiltigförklaring eller dagen för hävandet. I sådana fall kommer parterna att ha rätt att kräva tillbaka de ankomst- och avgångstider som genom dessa åtaganden ställts till förfogande för ett lufttrafikföretag som vid tidpunkten för återkallandet av undantaget, dagen för beslutet om ogiltigförklaring eller dagen för hävandet, flyger på linjer mellan Österrike och Tyskland genom att använda dessa ankomst- och avgångstider. Parterna kommer även att ha rätt att omedelbart

häva alla överenskommelser om reserverad platskapacitet, anslutningsflyg, bonusprogram eller intermodala tjänster som de har ingått till följd av dessa åtaganden.

III. SLUTSATS

Kommissionen överväger att bevilja ett undantag enligt artikel 81.3 i EG-fördraget och enligt artikel 53.3 i EES-avtalet för en tidsperiod på sex år. I enlighet med artikel 16.3 i förordning (EG) 3875/87 uppmanar kommissionen innan detta beslut fattas berörda parter att inom 30 dagar från offentliggörandet av detta tillkännagivande inkomma med sina synpunkter till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Oliver Stehmann
Enhet IV/D2,
Kontor C100 6/134
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 29 11
e-post: Oliver.Stehmann@cec.eu.int

EUROPEISKA CENTRALBANKEN

EUROPEISKA CENTRALBANKENS REKOMMENDATION

av den 6 december 2001

om upphävandet av deltagande medlemsstaters bestämmelser som begränsar det antal mynt i en nationell valuta som kan användas vid en enskild betalning

(ECB/2001/17)

(2001/C 356/05)

ECB-RÅDET UTFÄRDAR DENNA REKOMMENDATION

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (nedan kallat fördraget), särskilt sista meningen i artikel 105.4, artikel 106 och artikel 110.1 tredje strecksatsen i detta,

med beaktande av Stadgan för Europeiska centralbankssystemet och Europeiska centralbanken (nedan kallad stadgan), särskilt artikel 4 b och artikel 34.1 i denna, och

av följande skäl:

- (1) Ställningen som lagligt betalningsmedel för sedlar som noteras i euro fastställs dels i artikel 106.1 i fördraget, dels i artikel 16 i stadgan och i artikel 10 i rådets förordning (EG) nr 974/98 av den 3 maj 1998 om införande av euron⁽¹⁾.
- (2) I artikel 11 i förordning (EG) nr 974/98 fastställs ställningen som lagligt betalningsmedel för mynt som noteras i euro, samtidigt som skyldigheten begränsas att vid en enskild betalning ta emot mynt noterade i euro till högst 50 mynt.
- (3) I artikel 14 i förordning (EG) nr 974/98 föreskrivs att efter övergångsperiodens slut skall hänvisningar som görs i rättsliga instrument till de nationella valutaenheter betraktas som hänvisningar till enheten euro enligt respektive omräkningskurs.
- (4) Vissa av de medlemsstater som har antagit euron i enlighet med fördraget har gällande rättsliga bestämmelser som begränsar det antal mynt noterade i den nationella valutan som kan användas vid en enskild betalning. Den fortsatta giltigheten av sådana nationella bestämmelser kan, sedan dessa mynt förlorat sin ställning som lagligt betalningsmedel, ge upphov till oklara förhållanden och äventyra en klar och säker förståelse av vilka regler som gäller. Mot bakgrund av ordalydelsen i artikel 14 i förordning (EG)

nr 974/98 kan parterna bli osäkra om vilka lagliga begränsningar som gäller beträffande det antal mynt som kan användas för att reglera penningsskulder. I synnerhet kan parter komma att tillämpa de begränsningar som fastställs i nationella rättsliga bestämmelser på mynt noterade i euro efter utgången av perioden med parallella betalningsmedel eller, i avsaknad av en sådan period, efter övergångsperiodens slut.

- (5) Rättslig klarhet och säkerhet skulle kunna äventyras om de deltagande medlemsstaterna i sina framtida överenskommelser med nationella centralbanker avseende utgivningen av euromynt tar in klausuler eller ordalydelser rörande icke upphävda nationella bestämmelser, som begränsar det antal mynt noterade i en nationell valuta som kan användas vid en enskild betalning.
- (6) Europeiska centralbanken (ECB) får inom sitt behörighetsområde avge rekommendationer till berörda institutioner eller organ inom gemenskapen eller till nationella myndigheter. När de deltagande medlemsstaterna skall ge ut mynt som utgör lagligt betalningsmedel, måste de erhålla godkännande av ECB rörande omfattningen. För att undvika eventuella missförstånd beträffande den ställning som lagligt betalningsmedel som euromynt har, vilka utgivits av deltagande medlemsstater med ECB:s godkännande, anser ECB att det är nödvändigt att rikta en rekommendation till deltagande medlemsstater om de nationella bestämmelser, som fortfarande kan vara i kraft och som begränsar det antal mynt noterade i nationella valutaenheter som kan användas vid en enskild betalning.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I denna rekommendation avses med

— *deltagande medlemsstater*: alla medlemsstater som har antagit den gemensamma valutan i enlighet med fördraget,

⁽¹⁾ EGT L 139, 11.5.1998, s. 1.

— *nationell valutaenhet*: de deltagande medlemsstaternas valutaenheter, såsom de definierades dagen före början av den tredje etappen av den ekonomiska och monetära unionen eller, i förekommande fall, dagen före det att euron ersatte valutan i en medlemsstat som har antagit euron vid ett senare datum.

Artikel 2

Upphävande av nationella bestämmelser som begränsar det antal mynt som kan användas vid en enstaka betalning

1. Deltagande medlemsstater bör uttryckligen upphäva alla rättsliga bestämmelser som fortfarande kan vara i kraft i deras respektive rättsordningar och som begränsar det antal mynt noterade i en nationell valutaenhet som en part är skyldig att ta emot vid en enskild betalning.

2. Deltagande medlemsstater bör sträva efter att upphäva de rättsliga bestämmelser som avses i punkt 1 så att de inte längre

är i kraft när mynt noterade i en nationell valutaenhet förlorar sin ställning som lagligt betalningsmedel i enlighet med förordning (EG) nr 974/98 och relevant nationell lagstiftning avseende utbytet av sedlar och mynt.

Artikel 3

Slutbestämmelser

Denna rekommendation riktar sig till de deltagande medlemsstaterna.

Denna rekommendation skall offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Utfärdad i Frankfurt am Main den 6 december 2001.

ECB:s ordförande
Willem F. DUISENBERG

III

(Upplysningar)

DOMSTOLEN

MEDDELANDE OM ALLMÄNT UTTAGNINGSPROV

(2001/C 356/06)

Europeiska gemenskapernas domstol offentliggör följande meddelande om allmänt uttagningsprov i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 356 A av den 14 december 2001:

Utgåva på grekiska språket

CJ/LA/14 (grekiskspråkiga juristlingvister)

Den som önskar erhålla ett nummer av denna utgåva av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ombedes vända sig till personalavdelningen vid Europeiska gemenskapernas domstol, L-2925 Luxemburg.

Sista ansökningsdag är den 6 februari 2002.
