

fattar beslut om sitt förslag vill den få kännedom om hur berörda parter reagerar på förslaget till åtgärder. Detta tillkännagivande offentliggörs således utan att det påverkar kommissionens slutliga ståndpunkt i fråga om huruvida det föreligger en överträdelse av konkurrensreglerna i fördraget. Ett nytt tillkännagivande kan offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* om kommissionen väsentligt ändrar sin analys och sitt förslag till åtgärder.

Kommissionen ger härmed medlemsstaterna och andra berörda parter tillfälle att framföra sina synpunkter inom 30 dagar från dagen för offentliggörandet av detta till-

kännagivande. Synpunkterna skall förses med referensnumret IV/36.201 och sändas till

Europeiska kommissionen
Generaldirektorat IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bryssel

För att kunna förbereda sina synpunkter med full kännedom om ärendet i fråga får tredje part som kan påvisa ett tillräckligt intresse begära att inom den ovan nämnda trettiodagarsperioden få en icke konfidentiell version av utkastet till förslag enligt artikel 89.1.

Kommissionens tillkännagivande om alliansen mellan British Airways och American Airlines

(98/C 239/05)

(Text av betydelse för EES)

Den 11 juni 1996 slöt British Airways plc (BA) och American Airlines Inc. (AA) ett avtal i syfte att upprätta en global allians. Den 3 juli 1996 beslutade kommissionen att inleda ett förfarande enligt artikel 89 i fördraget vad gäller detta avtal i den mån det gäller tillhandahållande av lufttransporttjänster mellan Europa och Förenta staterna.

Kommissionens undersökning omfattar endast passagerartransporter, och föregriper inte kommissionens ståndpunkt vad gäller godstransporter.

Undersökningen påverkar inte kommissionens ståndpunkt vad gäller eventuella återverkningar för de transatlantiska lufttrafiktjänsterna, de tillkännagivna nya avtalen mellan amerikanska lufttrafikföretag och de nya allianserna mellan europeiska lufttrafikföretag.

Den 2 oktober 1996 offentliggjorde kommissionen i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* ⁽¹⁾ ett sammandrag av detta avtal och uppmanade medlemsstaterna och intresserade tredje parter att lägga fram sina synpunkter.

Kommissionens preliminära ståndpunkt är att det ifrågasatt avtalet i sin helhet strider mot bestämmelserna i artikel 85 och, vad gäller flyglinjer från huvudflygplats till huvudflygplats, mot bestämmelserna i artikel 86 i fördraget, om avtalet skulle genomföras utan att de åtgärder som kommissionen har tänkt sig har vidtagits.

Kommissionen skulle, som ett nästa steg, kunna lägga fram ett förslag i enlighet med artikel 89.1 i fördraget, i vilket den tecknar de stora linjerna i sin undersökning och anger lämpliga åtgärder för att få den ovan nämnda överträdelsen att upphöra. Åtgärderna skulle kunna vara följande:

A. Minskning av antalet avgångar

A.1 Berörda flyglinjer och maximal minskning

På de tre flyglinjerna från huvudflygplats till huvudflygplats på vilka den sammanlagda trafiken per år uppgår till minst 120 000 passagerare och på vilka alliansen tillhandahåller fler än tolv avgångar per vecka (Lon-

⁽¹⁾ EGT C 289, 2.10.1996, s. 4.

don—Dallas, London—Miami och London—Chicago), bör parterna på begäran av en konkurrent minska sitt sammanlagda antal avgångar per vecka för att ge kon-

kurrenterna möjlighet att tillhandahålla upp till 55 % av avgångarna på flyglinjen i fråga enligt följande beräkning.

	(1)	(2)	(3) = (1) + (2)	(4) = (3) × 0,45 eller 12,	(5) = (1) - (4)
Flyglinjer	Antal avgångar per vecka för BA/AA (Medeltal 1997)	Antal avgångar per vecka för andra lufttrafikföretag (Medeltal 1997)	Antal avgångar per vecka totalt	45 % av det totala antalet avgångar med ett minimum på tolv	Antal avgångar per vecka som BA/AA skall avstå från
London-Heathrow—Chicago	33	13	46	21	12
London-Gatwick—Dallas	20	0	20	12	8
London—Heathrow/Miami	21	14	35	16	5

A.2 Allmänna principer

1. BA/AA bör avstå från dessa avgångar endast på begäran av konkurrenter och i konkurrens med dem som önskar öka sin närvaro på dessa flyglinjer eller utveckla nya tjänster på dessa.

— När parterna i alliansen avstår från avgångar får det inte leda till en situation där en enda konkurrent eller en enda transatlantisk allians har fler avgångar på en flyglinje än BA/AA.

— Att medlemmarna i alliansen avstår från avgångar får inte leda till att alliansen har färre än tolv avgångar per vecka, dvs. två avgångar per dag, sex dagar i veckan.

2. Det är tänkt att alliansen skall kunna avstå från avgångar endast under en sexmånadersperiod som börjar den första dagen av den IATA-säsong som följer efter det att beslutet har fattats av den berörda nationella myndigheten. Om en konkurrent till alliansen begär att avgångar skall överföras till förmån för honom, får alliansen under sex månader från och med det att avgångarna har överförts öka antalet avgångar högst till kvoten 55/45 (dvs. konkurrenterna bör ha 55 % av totalantalet avgångar på den ifrågasvarande flyglinjen, eller 50 % om det bara finns en konkurrent).

3. Från och med det att beslut har fattats om förslaget till och med det att alliansen inleder sin verksamhet bör denna inte öka antalet avgångar per vecka på de tre flyglinjerna från huvudflygplats till huvudflygplats utöver den konstaterade ökningen av antalet passagerare på var och en av dessa linjer.

4. BA/AA avstår från avgångarna på den London-flygplats från vilken alliansen tillhandahåller sina flygtjänster, dvs. Gatwick för flyglinjen London—Dallas och London—Miami samt Heathrow för London—Chicago och London—Miami.

Om alliansen överför sin flyglinje London—Dallas från Gatwick till Heathrow medan beslutet om undantag gäller, blir dock åtgärden om minskningen av antalet avgångar och den åtföljande överföringen av ankomst- och avgångstider (slots) tillämpligt på Heathrow. De företag som redan har fått avgångar samt ankomst- och avgångstider på Gatwick får begära att alliansen byter ut dem mot avgångar samt ankomst- och avgångstider på Heathrow. Alliansen är skyldig att godta ett sådant byte.

5. Alliansen bör utan ekonomisk eller annan kompensation avstå från samma antal ankomst- och avgångstider som den använde för de avgångar den har avstått från. Alliansen är dock inte skyldigt att avstå från dessa ankomst- och avgångstider, om ankomst- och avgångstider står till konkurrenternas förfogande enligt gängse tilldelningsförfaranden på den berörda flygplatsen. Dessutom bör alliansen i den utsträckning det behövs avstå från flygplatsfaciliteter som är nödvändiga för att utnyttja de avgångar som överlåtits.

6. Om de lufttrafikföretag som har fått ankomst- och avgångstider i London genom att tillämpa den aktuella åtgärden inte kan få motsvarande tider på flygplatserna i Förenta staterna enligt gängse tilldelningsförfaranden, skall alliansen ställa dessa ankomst- och avgångstider samt nödvändiga flygplatsanläggningar till förfogande enligt samma förfaranden som i London.

Efter utgången av den sexmånadersperiod som börjar den första dagen av den IATA-säsong som följer efter att beslutet fattats av den berörda nationella

myndigheten, upphör den åtgärd som gäller avståndet från avgångar att ha verkan. Ankomst- och avgångstider förknippade med avgångar som inte överlätts under denna period blir tillgängliga för att tillhandahålla tjänster mellan London och flygplatserna i Förenta staterna. Detta gäller endast den del av ankomst- och avgångstiderna som är förknippade med antalet icke tidskänsliga (*non time sensitive*) passagerare. Överföringen berättigas av förekomsten av betydande konkurrensbegränsningar också på marknaden för transport av icke tidskänsliga passagerare. Syftet med denna åtgärd är att avhjälpa konkurrensproblemen på dessa två marknadskategorier (tidskänsliga och icke tidskänsliga).

Flyglinjer	(1)	(2) = (1) × 2	(3)	(4) = (3) × (2)
	Antal avgångar per vecka som BA/AA skall avstå från	Antal a.a.t. som BA/AA skall avstå från	Andel icke tidskänsliga passagerare	Antal a.a.t. per vecka för flygningar mellan London och USA
London—Chicago	12	24	— (*)	15—19 (*)
London—Dallas	8	16	— (*)	10—14 (*)
London—Miami	5	10	— (*)	7—11 (*)
		50		38

(*) Affärshemlighet.

Dessa ankomst- och avgångstider får begäras av BA/AA enligt de förfaranden som preciseras i kapitel B.

7. Om en konkurrent som har fått avgångar jämte ankomst- och avgångstider genom att tillämpa den aktuella åtgärden drar sig tillbaka från den ifrågasatta flyglinjen, skall de ankomst- och avgångstider som alliansen avstått från återbörjas till denna, varefter de åter igen blir tillgängliga för andra konkurrenter på de villkor som anges i kapitel A och B.

B. Ankomst- och avgångstider samt flygplatsfaciliteter (andra flyglinjer än dem mellan huvudflygplatser)

8. När ett lufttrafikföretag som har beviljats tillstånd att tillhandahålla flygtjänster mellan London och Fö-

renta staterna vill börja tillhandahålla nya tjänster eller öka de befintliga tjänsterna, men inte kan få de nödvändiga ankomst- och avgångstiderna inom ramen för tilldelningsförfarandet enligt rådets förordning (EEG) nr 95/93⁽¹⁾ och kommissionens förordning (EEG) nr 1617/903⁽²⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1523/96⁽³⁾, skall medlemmarna av alliansen BA/AA på begäran ställa ankomst- och avgångstider till förfogande i London på ett sådant sätt att konkurrenterna har i medeltal upp till 55 % av det totala antalet ankomst- och avgångstider som används av alla de lufttrafikföretag som trafikerar en flyglinje. I detta sammanhang bör de ankomst- och avgångstider som redan innehas av de lufttrafikföretag som trafikerar dessa flyglinjer beaktas enligt följande beräkning:

⁽¹⁾ EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 155, 26.6.1993, s. 18.

⁽³⁾ EGT L 190, 31.7.1996, s. 11.

	(1)	(2)	(3) = ((1)/0,45 × 0,55 - (2))	(4)	(5) = (4) × (3)	(6) = (3) - (5)
Flyglinjer	BA/AA:s a.a.t på flyglinjen (Medeltal 1997)	Konkurren- tas a.a.t på flyglinjen (Medeltal 1997)	Antal a.a.t som BA/AA skall avstå från	Andel tidskänsliga passagerare	A.a.t per vecka som kan användas endast på denna flyglinje	A.a.t. per vecka som kan användas mellan Förenade kungariket och USA
London-Heathrow— Boston	66	24	57	15—25 (*)	14—18 (*)	39—43 (*)
London-Heathrow— Los Angeles	48	52	7	10—25 (*)	1	6
London-Heathrow— New York (JFK och Newark)	204	162	87	20—30 (*)	25—32 (*)	55—62 (*)
London-Heathrow— Philadelphia	26	0	32	30—40 (*)	10—15 (*)	17—22 (*)
London-Heathrow— Seattle	14	0	17	15—25 (*)	2—6 (*)	11—15 (*)
London-Gatwick— Charlotte	14	0	17	15—25 (*)	2—6 (*)	11—15 (*)
Totalt			217		69	148
Varav Heathrow			200		65	135
Varav Gatwick			17		4	13

(*) Affärshemlighet.

9. Alliansen skall utan ekonomisk eller annan kompensation avstå från ankomst- och avgångstiderna på den London-flygplats från vilken alliansen tillhandahåller sina tjänster, dvs. Heathrow eller Gatwick. Om alliansen överför sina tjänster från Gatwick till Heathrow, blir dock den åtgärd som är förknippad med avståndet från ankomst- och avgångstider tillämpligt på Heathrow. De lufttrafikföretag som redan har fått ankomst- och avgångstider på Gatwick genom tillämpning av det aktuella villkoret, kan begära att alliansen byter ut dessa mot ankomst- och avgångstider på Heathrow. Alliansen är skyldig att verkställa ett sådant byte.

Det exakta antalet ankomst- och avgångstider som avståndet på Heathrow och Gatwick skall avse kommer att avgöras på grundval av den information som kommissionen har tillgång till när den skall anta ett förslag i den mening som avses i artikel 89.1.

10. Alliansen skall, i den utsträckning som behövs, avstå från de flygplatsfaciliteter som är nödvändiga för att de ankomst- och avgångstider som omfattas av avståndet skall kunna utnyttjas effektivt på flygplatserna i London och Förenta staterna. (De tekniska formerna för överföring av ankomst- och avgångsti-

der kommer att diskuteras med flygplatsmyndigheterna och den myndighet som ansvarar för fördelningen av ankomst- och avgångstider. De svårigheter som överföringen orsakar bör lösas på ett icke-diskriminerande sätt).

11. Om de lufttrafikföretag som har fått ankomst- och avgångstider i London genom att tillämpa den aktuella åtgärden inte kan få motsvarande tider på flygplatserna i Förenta staterna enligt gängse tilldelningsförfaranden, skall alliansen ställa dessa ankomst- och avgångstider jämte nödvändiga flygplatsfaciliteter till förfogande enligt samma förfaranden som i London.

12. De ankomst- och avgångstider som BA/AA har avstått från får endast användas för att tillhandahålla tjänster på de marknader för vilka de har överlåtit, dvs. antingen endast på den avsedda flyglinjen eller på marknaden för tillhandahållande av flygtjänster mellan Förenta kungariket och USA genom direktflyg och anslutande flyg.

13. Ankomst- och avgångstider bör avstås inom 60 minuter före eller efter det klockslag då begäran framfördes av konkurrenten till alliansen.

14. British Airways och American Airlines är inte skyldiga att till en och samma konkurrent överlåta fler än sex ankomst- och avgångstider per sextio minutersperiod på varje flygplats. När alliansen avstår från ankomst- och avgångstider får det inte leda till en situation där en konkurrent eller en annan transatlantisk allians har mer än 50 % av det totala antalet ankomst- och avgångstider som används på flyglinjen i fråga. För övrigt får alliansens överlåtelse av ankomst- och avgångstider inte hindra den från att trafikera ett tillräckligt antal flyglinjer per tidsintervall för att kunna förbli en livsduglig konkurrent på de relevanta marknaderna.

15. En ankomst- eller avgångstid som BA/AA ställt till förfogande inom ramen för överlåtelseförordningen kan mottagaren byta till en ankomst- eller avgångstid som denne använder på en annan flyglinje, eller till en ankomst- eller avgångstid som används av ett annat lufttrafikföretag i enlighet med bestämmelserna i förordning (EEG) nr 95/93 och förordning (EEG) nr 1617/93 samt med iakttagande av de villkor som följer av punkt 12.

16. De lufttrafikföretag som BA/AA är delägare i eller med vilka BA/AA har ingått ett franchisingavtal på de relevanta marknaderna, får inte utnyttja sådana avgångar samt ankomst- och avgångstider som alliansen avstår från. Kommissionen förbehåller sig möjligheten att undersöka i vilken utsträckning de företag som har bindningar till alliansens medlemmar, bland annat i form av *code sharing*, kan dra nytta av att alliansen avstår från ankomst- och avgångstider.

17. Den myndighet som ansvarar för fördelningen av ankomst- och avgångstider på flygplatsen tilldelar konkurrerande lufttrafikföretag ankomst- och avgångstider i samarbete med British Airport Authority, som ansvarar för tilldelningen av flygplatsfaciliteter. Fördelningen genomförs på grundval av förordning (EEG) nr 95/93 och de kriterier som är avsedda att utveckla konkurrensen på de relevanta marknaderna. De kriterier som skall beaktas skulle bland annat kunna ha följande innehåll i syfte att fastställa prioriteringsordningen vid fördelningen av ankomst- och avgångstiderna:

- Företag som kan utveckla konkurrensen på grundval av enskilda flyglinjer, i avsaknad av ett omfattande linjenät.
- Ankomst- och avgångstider förknippade med en minskning av antalet avgångar.
- Företag som redan är närvarande på flyglinjen på vilken det vill öka antalet avgångar.

— Företag som redan har ankomst- och avgångstider i London och därför kan tillhandahålla ett betydande antal avgångar med de ankomst- och avgångstider som tillhandahålls av alliansen och som skulle utgöra ett tillskott till de ankomst- och avgångstider företaget redan har.

— Företag som har en huvudflygplats, ensamt eller i samarbete med ett annat företag, i båda slutpunkterna eller i en av slutpunkterna för den flyglinje det vill komma in på.

Denna förteckning är inte uttömmande, och intresserade tredje parter uppmanas att lämna synpunkter/förslag på dessa kriterier och på klassificeringsordningen.

18. Det exakta antalet ankomst- och avgångstider samt avgångar som alliansen eventuellt bör avstå i från är förknippat med det faktiska antalet avgångar som alliansen tillhandahåller på de ifrågasvarande flyglinjerna från och med den 1 januari till och med den 31 december 1997.

Högsta antal a.a.t. som BA/AA eventuellt avstår från

	Antal a.a.t.
"hub to hub"-linjer	50
Övriga flyglinjer	217

Om BA/AA drar sig tillbaka från vissa flyglinjer som de trafikerade under 1997 och därefter beslutar sig för att återuppta trafiken på dessa flyglinjer, skall dessa tas i beaktande för beräkningen av antalet ankomst- och avgångstider som alliansen skall avstå från. I det fallet blir dessa ankomst- och avgångstider tillgängliga för de konkurrerande lufttrafikföretagen.

C. Bonusprogram

19. Följande två alternativ skulle kunna erbjudas BA/AA:

— Att inte sammanslå sina bonusprogram för transport av passagerare mellan Förenade kungariket och Förenta staterna eller att inte göra det möjligt att föra över poäng som samlats hos det ena företaget till det andra företaget.

- Att godta att företag som inte har jämförbara bonusprogram deltar i BA/AA:s gemensamma bonusprogram beträffande de flygtrafiktjänster som alliansen täcker, varvid uppgifterna kan skyddas enligt förfaranden som skall fastställas.

D. Annonsering i de datoriserade bokningssystemen

20. Kommissionen kommer att undersöka i vilken utsträckning annonsering på två flyglinjer som tillhandahålls enligt samarbetsavtalet mellan BA/AA på de berörda marknaderna liksom eventuellt tillsammans med företag som British Airways eller American Airways har bindningar till skulle kunna leda till en överbelastning av bildskärmens första sida i fråga om flyglinjer med ett stort antal avgångar. Kommissionen kommer att identifiera de flygningar som hädanefter skall få förekomma på endast en rad. De tekniska formerna för denna metod och de eventuella svårigheterna kommer att diskuteras med representanter för de datoriserade bokningssystemen.

Exakta uppgifter om flygningar som genomförs genom *code sharing* bör ges till passagerarna när de bokar biljetter.

E. Relationer till resebyråer och stora kunder

21. BA/AA:s gemensamma politik gentemot resebyråer som har säte i eller tillhandahåller tjänster i Förenade kungariket bör inte leda till ett ersättningsystem som syftar till eller har som effekt att resebyråer knyts till alliansens medlemmar på de relevanta marknaderna. Inom denna ram bör de ersättningar alliansen beviljar resebyråer särskilt utsluta all ersättning som grundar sig på ett system som är omsättningsberoende.

De tariffvillkor som beviljas stora kunder som har säte i Förenade kungariket eller som köper transporttjänster som utgår från Förenade kungariket bör vara förknippade med den årliga omsättningen på de relevanta marknaderna, utan differentiering och utan direkta eller indirekta lojalitetsfrämjande system. Tariffvillkoren, framför allt prisnivån, kan dock fritt förhandlas fram mellan lufttrafikföretagen och deras storkunder, och eventuellt variera inom ramen för bestämmelserna i artikel 86 i fördraget.

Innan ett slutligt beslut fattas om förslaget enligt artikel 89.1 kommer kommissionen att diskutera dessa aspekter med intresserade kretsar, särskilt företrädare för resebyråerna.

F. Interlining

22. Möjligheten för en ny aktör att sluta ett interliningavtal med alliansens medlemmar är ett viktigt inslag för att dessa effektivt skall kunna komma in på de relevanta marknaderna.

Ett lufttrafikföretag som är etablerat i ett EES-land eller i Förenta staterna och som tillhandahåller tjänster på en eller flera av de ifrågakvarande flyglinjerna, får anhålla om att underteckna ett interliningavtal med alliansens medlemmar på ifrågakvarande flyglinje/flyglinjer. Alliansens medlemmar skall underteckna avtalet i enlighet med gängse villkor i branschen. Avtalen skall åtminstone vara tillämpliga på tariffer som är fullständigt flexibla (*fully flexible*).

G. Åtaganden som skall göras av den berörda medlemsstaten

23. Med hänsyn till att det finns rättsliga hinder och efter diskussioner med de amerikanska myndigheterna anser kommissionen att följande åtaganden avsevärt skulle öka konkurrensmöjligheterna på de relevanta marknaderna genom att öka trafikrättigheterna för gemenskapsföretag i den mening som avses i rådets förordning (EEG) nr 2408/92⁽¹⁾, senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, vars tillämpningsområde utvidgats till att omfatta också EES, som inte ägs eller kontrolleras av brittiska intressen. Detta är nödvändigt för att säkra en tillräcklig potentiell konkurrens.

24. Förenade kungariket bör tillåta varje lufttransportör inom gemenskapen som är etablerad inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att tillhandahålla direktflyg och anslutande flyg till fritt fastställda biljettpriser mellan varje flygplats på deras territorium och Förenta staterna.

Inom tre månader från och med offentliggörandet av detta tillkännagivande kommer kommissionen att på grundval av den ståndpunkt som de amerikanska myndigheterna intar, att bedöma om dessa myndigheter kommer att tillåta att sådana lufttrafiktjänster tillhandahålls i en omfattning som är tillräcklig för att säkerställa att alliansen inte får en möjlighet att eliminera konkurrensen på en väsentlig del av de relevanta marknaderna.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 8.

H. Varaktighet och genomförande av lämpliga åtgärder för att få överträdelsen att upphöra

25. Med beaktande av den snabba utvecklingen av marknadsförhållandena, avser kommissionen att granska avtalet i fråga på nytt fem år efter det att de lämpliga åtgärderna för att få överträdelsen att upphöra genomförts.

Slutsats

Kommissionens utkast till förslag i den mening som avses i artikel 89.1 översänds till parterna för att de skall kunna lämna synpunkter på kommissionens preliminära analys och på förslaget till åtgärder. Innan kommissionen fattar beslut om sitt förslag vill den få kännedom om hur berörda parter reagerar på förslaget till åtgärder. Detta tillkännagivande offentliggörs således utan att det påverkar kommissionens slutliga ståndpunkt i fråga om huruvida det föreligger en överträdelse av konkurrensreglerna

i fördraget. Ett nytt tillkännagivande kan offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* om kommissionen väsentligt ändrar sin analys och sitt förslag till åtgärder.

Kommissionen ger härmed medlemsstaterna och andra berörda parter tillfälle att framföra sina synpunkter inom 30 dagar från dagen för offentliggörandet av detta tillkännagivande. Synpunkterna skall förses med referensnumret IV/36.089 och sändas till

Europeiska kommissionen
Generaldirektorat IV/D2
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bryssel

För att kunna förbereda sina synpunkter med full kännedom om ärendet i fråga får tredje part som kan påvisa ett tillräckligt intresse begära att inom den ovan nämnda trettiodagarsperioden få en icke konfidentiell version av utkastet till förslag enligt artikel 89.1.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration

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

(98/C 239/06)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen beslutade den 6 juli 1998 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Detta beslut grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EEG) nr 4064/89. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har avlägsnats. Det kommer att finnas tillgängligt

— i skriftlig form och kan fås från Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer (se förteckningen på sista sidan),

— i elektronisk form i CEN-versionen i CELEX databas med CELEX-nummer 398M1140. CELEX är den databas som innehåller Europeiska gemenskapens lagstiftning. För ytterligare information rörande abonnemang, kontakta:

EUR-OP
Information, marknadsföring och PR (OP/4B)
2 rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tfn (352) 29 29-42455, fax (352) 29 29-42763
