

Uitgave  
in de Nederlandse taal

## Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	<u>Inhoud</u>	<u>Bladzijde</u>
	<i>I Mededelingen</i>	
	<b>Commissie</b>	
97/C 312/01	Ecu.....	1
97/C 312/02	Overzicht van de door de Commissie aan de Raad gezonden documenten in de periode van 29. 9. tot en met 3. 10. 1997 .....	2
97/C 312/03	Mededeling in verband met het vervallen van bepaalde antidumpingmaatregelen ....	4
97/C 312/04	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad betreffende zaak IV/35.826: Inter-Operator Agreements, overeenkomsten tussen ondernemingen voor reizigersvervoer die diensten verrichten op het spoorwagennet van Groot-Brittannië (¹) .....	5
97/C 312/05	Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie (Zaak nr. IV/M.885 — Merck/Rhône-Poulenc-Merial) (¹) .....	13
97/C 312/06	Voorafgaande aanmelding van een concentratie (Zaak nr. IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel) (¹) .....	14
97/C 312/07	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad — Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen Dublin en Kerry (¹) .....	15
97/C 312/08	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad — Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen Dublin en Galway (¹) .....	16



97/C 312/09	Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad — Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde luchtdiensten tussen Dublin en Sligo <sup>(1)</sup> .....	17
-------------	---	----

---

## II *Vorbereidende besluiten*

### **Commissie**

97/C 312/10	Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 3072/95 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt en Verordening (EEG) nr. 2358/71 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector zaaizaad .....	18
97/C 312/11	Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1442/88 inzake de toekenning van premies voor definitieve stopzetting van de wijnbouw op wijnbouwareaal in de wijnoogstjaren 1988/89 tot en met 1997/98 .....	20

---

## III *Bekendmakingen*

### **Commissie**

97/C 312/12	Resultaten van de inschrijvingen (communautaire voedselhulp) .....	21
97/C 312/13	De Europese Commissie organiseert 11 algemene vergelijkende onderzoeken .....	22

## I

(Mededelingen)

## COMMISSIE

ECU <sup>(1)</sup>

13 oktober 1997

(97/C 312/01)

Bedrag in nationale valuta voor één eenheid:

Belgische en Luxemburgse frank	40,5515	Finse mark	5,89137
Deense kroon	7,48384	Zweedse kroon	8,48909
Duitse mark	1,96510	Pond sterling	0,690707
Griekse drachme	309,529	US-dollar	1,12067
Peseta	165,792	Canadese dollar	1,54585
Franse frank	6,59627	Yen	135,635
Iers pond	0,768583	Zwitserse frank	1,64122
Lire	1929,92	Noorse kroon	7,86151
Gulden	2,21344	IJslandse kroon	79,9263
Oostenrijkse schilling	13,8313	Australische dollar	1,51709
Escudo	199,782	Nieuw-Zeelandse dollar	1,73291
		Zuid-Afrikaanse rand	5,23185

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

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

De gebruiker dient als volgt te handelen:

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

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

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

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

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

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

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

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

**OVERZICHT VAN DE DOOR DE COMMISSIE AAN DE RAAD GEZONDEN DOCUMENTEN IN DE PERIODE VAN 29. 9. TOT EN MET 3. 10. 1997**

(97/C 312/02)

*Deze documenten zijn verkrijgbaar bij de verkoopkantoren waarvan de adressen op bladzijde 4 van de omslag zijn vermeld*

Code	Catalogusnummer	Titel	Datum van goedkeuring door de Commissie	Datum van verzending naar de Raad	Aantal bladzijden
COM(97) 387	CB-CO-97-438-NL-C	Voorstel voor een akte van de Raad tot vaststelling van een overeenkomst betreffende de regels voor de toelating van onderdanen van derde landen tot de lidstaten <sup>(?)</sup> <sup>(?)</sup>	30. 7. 1997	29. 9. 1997	43
COM(97) 467	CB-CO-97-481-NL-C	Advies van de Commissie overeenkomstig artikel 189 B, lid 2, onder d), van het EG-Verdrag, over de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot derde wijziging van Richtlijn 88/344/EEG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het gebruik van extractiemiddelen bij de productie van levensmiddelen en bestanddelen daarvan <sup>(?)</sup>	29. 9. 1997	29. 9. 1997	4
COM(97) 472	CB-CO-97-484-NL-C	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2913/92 tot vaststelling van het Communautair Douanewetboek (Douanevervoer) <sup>(?)</sup> <sup>(?)</sup>	26. 9. 1997	29. 9. 1997	8
COM(97) 475	CB-CO-97-486-NL-C	Mededeling van de Commissie aan de Raad: Wijziging van het programma van acties voor consumptiebevordering in de Gemeenschap en marktverruiming voor melk en zuivelproducten in het melkprijsjaar 1997/1998	26. 9. 1997	29. 9. 1997	3
COM(97) 476	CB-CO-97-487-NL-C	Voorstel voor een verordening van de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 1015/94 tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer van televisiecamerasystemen van oorsprong uit Japan	30. 9. 1997	30. 9. 1997	32
COM(97) 427	CB-CO-97-431-NL-C	Verslag van de Commissie over de samenwerking met de Europese niet-gouvernementele organisaties voor ontwikkeling (ontwikkelings-NGO's) op gebieden die voor de ontwikkelingslanden van belang zijn (begrotingsjaar 1995)	1. 10. 1997	1. 10. 1997	48
COM(97) 473	CB-CO-97-488-NL-C	Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement: Uitvoering van Richtlijn 91/676/EEG van de Raad inzake de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen	1. 10. 1997	1. 10. 1997	18

Code	Catalogusnummer	Titel	Datum van goedkeuring door de Commissie	Datum van verzending naar de Raad	Aantal bladzijden
COM(97) 477	CB-CO-97-489-NL-C	Verslag van de Commissie aan de Raad: Studie over de effecten van de concessies aan Middellandse-Zeelanden	1. 10. 1997	1. 10. 1997	31
COM(97) 478	CB-CO-97-490-NL-C	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 85/374/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de aansprakelijkheid voor producten met gebreken <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	1. 10. 1997	1. 10. 1997	18
COM(97) 482	CB-CO-97-493-NL-C	Voorstel voor een beschikking van de Raad tot wijziging van Beschikking 96/411/EG betreffende de verbetering van de communautaire landbouwstatistiek <sup>(2)</sup>	1. 10. 1997	1. 10. 1997	4
COM(97) 484	CB-CO-97-494-NL-C	Voorstel voor een Verordening van de Raad tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer van zakken van polyethyleen of van polypropyleen, van oorsprong uit India, uit Indonesië en uit Thailand en tot definitieve invordering van het ingestelde voorlopige recht	1. 10. 1997	1. 10. 1997	24
COM(97) 498	CB-CO-97-502-NL-C	Voorstel voor een Verordening van de Raad tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer van bepaald schoeisel met bovendeel van textiel, van oorsprong uit de Volksrepubliek China en uit Indonesië	1. 10. 1997	1. 10. 1997	53
COM(97) 455	CB-CO-97-468-NL-C	Opnieuw behandeld voorstel voor een verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een lidstaat waar zij niet gevestigd zijn <sup>(1)</sup>	2. 10. 1997	2. 10. 1997	6
COM(97) 471	CB-CO-97-483-NL-C	Advies van de Commissie overeenkomstig artikel 189 B, lid 2, onder d), van het EG-Verdrag, over de amendementen van het Europees Parlement op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het voorstel voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad betreffende de herziening van het beleidsplan en actieprogramma van de Europese Gemeenschap inzake het milieu en duurzame ontwikkeling „Op weg naar duurzame ontwikkeling” <sup>(3)</sup>	1. 10. 1997	2. 10. 1997	8
COM(97) 485	CB-CO-97-495-NL-C	Voorstel voor een Verordening van de Raad tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer van geweven zakken van polyolefin van oorsprong uit de Volksrepubliek China	2. 10. 1997	2. 10. 1997	23
COM(97) 487	CB-CO-97-496-NL-C	Voorstel voor een Verordening van de Raad tot instelling van een definitief antidumpingrecht op de invoer in de Gemeenschap van lucifers met reclameboodschappen van oorsprong uit Japan en tot definitieve invordering van het ingestelde voorlopige recht	2. 10. 1997	2. 10. 1997	36

Code	Catalogusnummer	Titel	Datum van goedkeuring door de Commissie	Datum van verzending naar de Raad	Aantal bladzijden
COM(97) 488	CB-CO-97-498-NL-C	Voorstel voor een verordening van de Raad tot verlenging van de geldigheid van het programma ter bevordering van de internationale samenwerking in de energiesector — Synergy-programma vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 701/97 van de Raad (*) (*)	2. 10. 1997	2. 10. 1997	16
COM(97) 495	CB-CO-97-513-NL-C	Mededeling van de Commissie aan de Raad: Naar belastingcoördinatie in de Europese Unie — Een pakket om schadelijke belastingconcurrentie te bestrijden	1. 10. 1997	2. 10. 1997	15
COM(97) 480	CB-CO-97-510-NL-C	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 97/33/EG voor wat betreft nummerportabiliteit tussen exploitanten en carriërvoorkeuze (*) (*)	1. 10. 1997	3. 10. 1997	11

(\*) Dit document bevat een nota „Gevolgen van het voorstel voor bedrijven, en in het bijzonder voor het midden- en kleinbedrijf (MKB)”.

(\*) Dit document zal in het Publikatieblad worden gepubliceerd.

(\*) Voor de EER relevante tekst.

NB: Op de COM-documenten kan een volledig of een selectief abonnement worden genomen. Indien zij per nummer worden besteld, wordt de prijs bepaald door het aantal bladzijden.

### Mededeling in verband met het vervallen van bepaalde antidumpingmaatregelen

(97/C 312/03)

De Commissie deelt mede dat de hierna volgende antidumpingmaatregelen binnenkort zullen vervallen.

Deze mededeling wordt gepubliceerd overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 384/96 van de Raad van 22 december 1995 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (\*).

Product	Land(en) van oorsprong of uitvoer	Maatregel	Referentie	Vervaldatum
Synthetische textielvezels van polyester	— Roemenië — Turkije — Federale Republiek Joegoslavië (Servië en Montenegro) — Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië	Recht	Verordening (EEG) nr. 3017/92 (PB L 306 van 22. 10. 1992)	23. 10. 1997

(\*) PB L 56 van 6. 3. 1996, blz. 1.

**Mededeling van de Commissie overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad betreffende zaak IV/35.826: Inter-Operator Agreements, overeenkomsten tussen ondernemingen voor reizigersvervoer die diensten verrichten op het spoorwagennet van Groot-Brittannië**

(97/C 312/04)

(Voor de EER relevante tekst)

### I. Verzoek/aanmelding

Het „Department of Transport” van het Verenigd Koninkrijk heeft, namens de in afdeling III onder de punten 1 tot en met 4 opgesomde partijen, een verzoek en/of aanmelding ingediend betreffende de Inter-Operator Agreements, overeenkomsten tussen ondernemingen voor reizigersvervoer op het spoorwagennet van Groot-Brittannië. Het verzoek is ingediend overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad, met het oog op het verkrijgen van een verklaring van niet-toepasselijkheid van het verbod van artikel 2 op grond van artikel 5 van deze verordening. Aangezien een aantal van de bepalingen uit de Inter-Operator Agreements buiten de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 kan vallen, hebben de partijen, overeenkomstig artikel 2 van Verordening nr. 17/62 van de Raad, tevens verzocht om een negatieve verklaring ten aanzien van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag of, subsidiair, om een vrijstelling overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EG-Verdrag.

### II. Achtergrond

In het kader van het privatiseringsprogramma van de regering van het Verenigd Koninkrijk voor de Britse spoorwagensector, werd de afdeling reizigersvervoer van de British Railways Board (hierna „BRB” te noemen) in 1994 opgesplitst in 25 exploitatie-eenheden voor spoorwagenvervoer (train operating units). Elk van deze exploitatie-eenheden voor spoorwagenvervoer werd vervolgens — als een zogeheten exploitatieonderneming voor spoorwagenvervoer (train operating company — hierna „TOC” te noemen) — omgevormd tot een dochteronderneming van de BRB en kreeg de voor haar werking vereiste activa. Elke exploitatieonderneming voor spoorwagenvervoer werd als zelfstandige onderneming in concessie gegeven aan de particuliere sector. Op grond van de door de Rail Regulator (regelaar voor de spoorwagensector) voorgestelde regeling ter beperking van de gevolgen van de mededinging, kunnen diensten voor reizigersvervoer ook verricht worden door exploitanten zonder concessie, de zogeheten exploitanten met vrije toegang (open access operators), die rechtstreeks met de exploitanten van een concessie in concurrentie treden.

Twee nieuwe toezichthoudende instanties werden opgericht — de Franchising Director (de concessietoezichthouder — hierna „de FD” te noemen) en de Rail Regulator (hierna „de regelaar” te noemen) — om respectievelijk toezicht te houden op de toekenning van de concessies en regelen op te treden in de geherstructureerde sector van het reizigersvervoer per spoor. De kandidaten die in het kader van een openbaar bod voor een concessie werden geselecteerd, hebben met de FD een concessieovereenkomst gesloten en hebben de uitsluitende zeggenschap verworven over de desbetreffende exploitatieonderneming voor spoorwagenvervoer. Alle exploitatieondernemingen voor spoorwagenvervoer bezitten reeds een door de regelaar afgegeven vergunning voor reizigersvervoer, welke voor alle exploitanten (inclusief de exploitanten met vrije toegang) vereist is om reizigerstreinen op het netwerk te kunnen laten rijden. Iedere onderneming heeft ook een aantal contracten gesloten betreffende haar toegang tot het spoorwagennet (dat nu eigendom is van Railtrack plc, een onafhankelijke exploitant van het spoorwagennet), het leasen van rollend materieel van één of meerdere van de drie nieuw opgerichte ondernemingen voor rollend materieel (rolling stock companies) en de betrekkingen met andere bedrijven uit de sector.

Meer bepaald heeft iedere onderneming voor reizigersvervoer een aantal multilaterale afspraken gemaakt met de andere ondernemingen voor reizigersvervoer die, algemeen gesteld, betrekking hebben op de biljettenverkoop en -verrekening, reductiekaarten, afspraken met de reissector, diensten voor telefonische inlichtingen ten behoeve van het publiek en voordelige reismogelijkheden voor het toeristische en het woon-werkverkeer van het personeel. Het geheel van deze overeenkomsten is, samen met een aantal bijkomende overeenkomsten, bekend onder de benaming Inter-Operator Agreements (hierna „IOA's” te noemen).

De tenuitvoerlegging van de IOA's vindt plaats via de Association of Train Operating Companies (de Vereniging van exploitatieondernemingen voor spoorwagenvervoer — hierna „de ATOC” te noemen). De doelstelling van deze overeenkomsten is ervoor te zorgen dat de voordelen van de herstructurering van de sector (commerciële onafhankelijkheid, toegenomen concurrentie en kostenbesparingen) niet tenietgedaan worden door het verlies van een aantal voordelen die voortvloeien uit de uniforme exploitatie van het spoorwagennet, zoals de verkoop van doorreisbiljetten (through tickets) en de onderlinge aanvaarding van biljetten (inter-availability), gemeenschappelijke vervoervoorwaarden, een nationaal netwerk voor detailverkoop en nationale verrekeningsprocedures en marketinginitiatieven voor de sector.

De tenuitvoerlegging van de IOA's vindt plaats via de Association of Train Operating Companies (de Vereniging van exploitatieondernemingen voor spoorwagenvervoer — hierna „de ATOC” te noemen). De doelstelling van deze overeenkomsten is ervoor te zorgen dat de voordelen van de herstructurering van de sector (commerciële onafhankelijkheid, toegenomen concurrentie en kostenbesparingen) niet tenietgedaan worden door het verlies van een aantal voordelen die voortvloeien uit de uniforme exploitatie van het spoorwagennet, zoals de verkoop van doorreisbiljetten (through tickets) en de onderlinge aanvaarding van biljetten (inter-availability), gemeenschappelijke vervoervoorwaarden, een nationaal netwerk voor detailverkoop en nationale verrekeningsprocedures en marketinginitiatieven voor de sector.

### III. De partijen bij de overeenkomsten

De partijen bij één of meerdere van de overeenkomsten zijn de volgende:

1. British Railway Board (namens een aantal van zijn exploitatie-eenheden) en de volgende ondernemingen:
  - \* Great Western Trains Company Limited
  - \* LTS Rail Limited
  - \* South West Trains Limited

\* InterCity East Coast Limited  
 \* Gatwick Express Limited  
 \* Network South Central Limited  
 \* Midland Mainline Limited  
 \* Cardiff Railway Company Limited  
 \* The Chiltern Railway Company Limited  
 \* InterCity West Coast Limited  
 Rail Settlement Plan Limited  
 Rail Staff Travel Limited  
 British Rail International Limited

*N.B.:* \* de exploitatieondernemingen voor reizigersvervoer per spoor zijn met een asterisk aangeduid

2. The Association of Train Operating Companies
3. European Passenger Services Limited
4. London Regional Transport
5. Railtrack plc.

#### IV. Samenvatting van de overeenkomsten

Volgens artikel 7 van de vergunning voor reizigersvervoer moeten de houders van een vergunning zich aansluiten bij en de bepalingen naleven van overeenkomsten betreffende:

- de verkoop en de erkenning van doorreisbiljetten;
- de verrekening van de inkomsten uit de verkoop van doorreisbiljetten;
- de vervoervoorwaarden met betrekking tot doorreisbiljetten, en
- de werking van telefonische inlichtingbureaus.

De FD verplicht de concessiehouders, als één van de voorwaarden van hun concessieovereenkomsten, overeenkomsten te sluiten betreffende:

- de biljettenverkoop en -verrekening;
- de werking van telefonische inlichtingbureaus;
- reductiekaarten voor jongeren, voor de derde leeftijd en voor gehandicapten;
- voordelige reismogelijkheden voor het personeel (voor toeristisch en woon-werkverkeer), en
- afspraken met London Regional Transport.

Een en ander staat bekend als de verplichte regelingen (mandatory schemes). Deze zijn bindend voor alle concessiehouders en, waar nodig, voor de exploitanten met vrije toegang, en zij moeten worden goedgekeurd door de regelaar en/of de FD. Daarnaast staat het de exploitanten vrij al dan niet deel te nemen aan bepaalde vrijwillige regelingen (voluntary schemes) die onder meer betrekking hebben op afspraken met de reissector, regelingen in verband met een aantal reductiekaarten voor het binnenlandse verkeer, internationale biljetten en

treinpasjes. Ondernemingen voor reizigersvervoer zijn ook verplicht om tijdens een aanvangsperiode deel te nemen aan regelingen inzake de aanvaarding van vouchers (travel warrants) en kredietkaarten als betaalinstrumenten.

#### *Ticketing and Settlement Agreement (Overeenkomst betreffende biljettenverkoop en -verrekening)*

De Ticketing and Settlement Agreement (hierna „TSA” te noemen) is een overeenkomst tussen alle Britse ondernemingen voor reizigersvervoer en Rail Settlement Plan Limited (hierna „RSP” te noemen). RSP is een onderneming die eigendom is van de ATOC-leden die deelnemen aan het Ticketing and Settlement Scheme (regeling inzake biljettenverkoop en -verrekening). In het kader van de TSA kwam de Ticketing and Settlement Scheme van ATOC tot stand. De TSA heeft betrekking op de volgende gebieden: de vaststelling van tarieven, de uitgifte van doorreisbiljetten en de onderlinge aanvaarding van biljetten, de detailverkoop van biljetten door ondernemingen voor reizigersvervoer en reisbureaus, de toerekening van inkomsten en de verrekening van inkomsten tussen exploitanten en detailverkopers.

#### — Vaststelling van tarieven

In de TSA worden een aantal methodes vastgesteld voor de totstandkoming van nieuwe tarieven en de aanpassing van bestaande tarieven. De meeste tarieven — de zogeheten permanente tarieven (permanent fares) — worden door de ondernemingen voor reizigersvervoer drie maal per jaar vastgesteld tijdens de zogeheten Fares Setting Round (overleg vaststelling tarieven). Dit houdt ook in dat de ondernemingen voor reizigersvervoer de tarieven die zij voornemens zijn vast te stellen (en iedere voorgenomen aanpassing van bestaande tarieven) bij RSP aamelden. Alle bij RSP aangemelde tariefvoorstellen worden bekendgemaakt aan alle overige ondernemingen voor reizigersvervoer zodat deze, desgewenst, hun eigen voorgestelde tarieven kunnen aanpassen aan die van de overige ondernemingen voor reizigersvervoer, of om tegenstrijdigheden in de tarieven weg te werken (bijvoorbeeld wanneer een biljet van A naar C via B minder kost dan een biljet van A naar B). Wanneer alle prijzen aangepast zijn, moeten zij bij RSP aangemeld worden.

Zodra de definitieve tarieven vastgesteld zijn, deelt RSP de tarieven mede aan de detailverkopers, langs elektronische weg of door middel van tarieflijsten. Deze tarieven blijven geldig vanaf de datum waarop zij van kracht worden totdat de volgende Fares Setting Round afgelopen is. Naast de permanente tarieven kunnen ondernemingen voor reizigersvervoer ook tijdelijke promoties (temporary promotional fares) vaststellen. Deze kunnen volgens een vaste procedure op ieder tijdstip bij RSP aangemeld worden. Dankzij de TSA kunnen ondernemingen voor reizigersvervoer ook speciale tarieven (special fares) vaststellen. In wezen zijn dit tarieven die op een bepaald deel van het publiek afgestemd zijn en in vele gevallen niet via verkooppunten verkocht worden. Het gaat hierbij onder meer om tarieven voor pakketreizen en producten uit het segment groepsreizen.



— Tarieven voor doorreisbiljetten en onderling aanvaarde biljetten

Iedere reiscombinatie van een station van vertrek naar een station van bestemming wordt in de TSA omschreven als een „traject” (flow). Voor elk traject wordt in de TSA bepaald of het gaat om een traject waarop de onderlinge aanvaarding al dan niet verplicht van toepassing is (aanvankelijk geldt voor bijna alle trajecten een onderlinge aanvaarding van biljetten). Aan elk traject waarvoor de verplichting van onderlinge aanvaarding van biljetten bestaat, is in de TSA een hoofdexploitant (lead operator) toegewezen. De hoofdexploitant is gewoonlijk de exploitant die voor een bepaald traject de grootste commerciële belangen heeft (hij verzorgt op dat traject bijvoorbeeld diensten met de hoogste frequentie of hij zorgt voor het grootste aandeel van de inkomsten uit dat traject) en/of het beste inzicht heeft in de markt die door het traject bediend wordt (op het traject vindt bijvoorbeeld voornamelijk langeafstandsvervoer plaats en de hoofdexploitant verricht hoofdzakelijk langeafstandsdiensten).

De hoofdexploitant kan op eigen initiatief tarieven voor doorreisbiljetten en onderling aanvaarde biljetten vastleggen (zowel permanente als promotietarieven) voor trajecten met een onderlinge aanvaarding van biljetten en hij kan van de andere exploitanten met een concessie op dit traject de inachtneming van die tarieven eisen. Dit recht heeft evenwel geen betrekking op biljetten in voorverkoop of speciale tarieven die uitsluitend toegestaan zijn indien zij gelden voor de treinen van één exploitant. De hoofdexploitant mag geen onderling aanvaarde eersteklasbiljetten uitgeven indien hij voor het bewuste traject geen eersteklassaccommodatie aanbiedt, behalve indien de andere exploitanten hem daarom verzoeken. Exploitanten met vrije toegang moeten de onderling aanvaarde biljetten van de hoofdexploitanten enkel aanvaarden indien zij daarin toegestemd hebben.

Andere ondernemingen voor reizigersvervoer dan de hoofdexploitanten (de zogeheten „secundaire exploitanten”) staat het vrij voor elk traject de volgende tarieven vast te stellen:

- eigen tarieven (dedicated fares): tarieven die door één exploitant vastgesteld zijn en uitsluitend gelden voor diens eigen treinen, en
- gezamenlijke tarieven (jointly agreed fares): tarieven die overeengekomen zijn tussen twee of meer exploitanten om de reizigers de kans te geven op een doorreistraject gebruik te maken van de treinen van meer dan één onderneming voor reizigersvervoer en/of te kiezen tussen de treinen van verschillende ondernemingen voor reizigersvervoer die elk op hetzelfde traject treinen laten rijden.

Deze tarieven bestaan naast die van de hoofdexploitanten en maken, ondanks de verplichting van onderlinge aanvaarding van biljetten, een zekere concurrentie op het gebied van tarieven mogelijk.

Om hoofdexploitanten te verhinderen de verplichting tot onderlinge aanvaarding van biljetten te ondergraven door hun onderling aanvaarde biljetten te „marginaliseren” en ze uit de markt te prijzen, zijn de rechten van hoofdexploitanten om eigen en gezamenlijke tarieven

vast te stellen nader omschreven. Hoofdexploitanten kunnen slechts de volgende eigen tarieven vaststellen:

- tarieven voor biljetten eerste klas;
- tarieven voor voorverkoop van biljetten voor welbepaalde treinen;
- tijdelijke promoties (gedurende maximaal 12 weken per jaar voor elk traject), en
- speciale tarieven.

Voor trajecten waarvoor geen verplichting tot onderlinge aanvaarding van biljetten geldt, is er geen hoofdexploitant. Iedere onderneming voor reizigersvervoer die op een bepaald traject meer dan 50 % van de netlengte exploiteert (de zogeheten belangrijkste exploitant van een traject [major flow operator]), kan evenwel doorreisbiljetten voor het hele traject uitgeven. Om deze tarieven te kunnen genieten moet de reiziger voor het traject waarop de belangrijkste exploitant treinen laat rijden, diens treinen nemen. Voor het overige deel van het traject moet het biljet aanvaard worden op de treinen van alle exploitanten met een concessie (alsmede door iedere exploitant met vrije toegang die dat wil). Zoals bij hoofdexploitanten het geval is, kunnen de belangrijkste exploitanten van een traject niet eisen dat de secundaire exploitanten biljetten uit voorverkoop of tegen speciale tarieven aanvaarden.

De TSA bevat ook een procedure waardoor de FD de vereiste van onderlinge aanvaarding van biljetten voor een specifiek traject of trajecten kan opheffen. Dit is het geval wanneer hij van mening is dat de voordelen van de onderlinge aanvaarding van biljetten niet opwegen tegen eventuele voordelen van prijsconcurrentie en van diversifiëring van de dienstverlening. Aanvankelijk zal dit wellicht enkel plaatsvinden op de grootste en meest competitieve trajecten. De procedure om een traject opnieuw te bezien wordt door de FD of door een onderneming voor reizigersvervoer ingeleid.

— Detailverkoop van biljetten

Biljetten tegen permanente tarieven kunnen door elk van de ondernemingen voor reizigersvervoer verkocht worden. Dit betekent dat ondernemingen voor reizigersvervoer deze biljetten van iedere andere onderneming voor reizigersvervoer kunnen verkopen via hun eigen verkooppunten. Voor de biljetten tegen tijdelijke promotieprijzen bepaalt de exploitant die deze tarieven vaststelt, in welke verkooppunten deze verkocht mogen worden. Biljetten tegen speciale tarieven kunnen enkel met instemming van de voor dit speciale tarief verantwoordelijke onderneming voor reizigersvervoer via verkooppunten verkocht worden.

De belangrijkste detailverkoper (lead retailer) (die in de meeste gevallen de bestaande stationexploitant is of, in het geval van zelfstandige stations, de bestaande exploitant van het belangrijkste biljettenverkoopkantoor) moet zonder partijdigheid producten verkopen aan ten minste 51 % van de loketten die op eender welk ogenblik open zijn, tenzij de regelaar een andere regeling goedkeurt. De onpartijdigheidsvereiste heeft ten doel te voorkomen dat een onderneming voor reizigersvervoer, die zowel

detailverkoper als vervoeronderneming is, haar positie als detailverkoper misbruikt ten nadele van andere ondernemingen. In de TSA is ook een gedragscode vervat die de onpartijdige verkoop moet helpen verwezenlijken en die ervoor moet zorgen dat in de verkooppunten een aantal andere minimumvereisten nageleefd worden.

De onpartijdigheidsverplichting wordt versterkt door voor de verkoop van alle basisproducten (namelijk spoorwegvervoerproducten waarvoor alleen de uitgifte van een biljet en de ontvangst van de betaling vereist is) aan de belangrijkste detailverkopers en (in het geval van de biljettenverkoop op de trein en in telefonische verkoopkantoren die neutraal advies verlenen) aan de overige exploitanten de op nationaal niveau gebruikelijke commissiepercentages te betalen. De normale commissiepercentages bedragen 2 % voor de verkoop van abonnementen en 9 % voor de verkoop van alle overige producten. Voor de verkoop van andere producten door de belangrijkste detailverkopers en voor iedere verkoop door andere ondernemingen voor reizigersvervoer wordt over het commissiepercentage onderhandeld tussen de betrokken verkoper(s) en vervoeronderneming(en).

Andere ondernemingen voor reizigersvervoer dan de belangrijkste detailverkoper mogen in ieder station eigen, afzonderlijke verkooppunten hebben. In deze verkooppunten moeten zij enkel de spoorwegvervoerproducten van hun keuze verkopen en zijn zij niet onderworpen aan enige onpartijdigheidsverplichting.

De biljettenverkoop is onderworpen aan de nationale vervoervoorwaarden. Deze zijn gebaseerd op de vervoervoorwaarden van de BRB, die evenwel grondig herzien werden om rekening te houden met de opsplitsing van de activiteiten op het gebied van reizigersvervoer. Het staat exploitanten vrij de in de nationale vervoervoorwaarden vervatte reizigersrechten uit te breiden, maar zij mogen er niet van afwijken, tenzij zij daartoe uitdrukkelijk toestemming gekregen hebben.

#### — Wijze van betaling

Krachtens de TSA moeten alle ondernemingen voor reizigersvervoer de belangrijkste betaal- en kredietkaarten aanvaarden die momenteel door de BRB ter betaling van biljetten aanvaard worden. De TSA staat niet alleen toe, maar voorziet er ook in dat de kredietkaarttransacties centraal verwerkt worden en dat informatie over de transacties verstrekt wordt aan iedere kaartuitgever die met een onderneming voor reizigersvervoer een overeenkomst gesloten heeft voor het aanvaarden van kredietkaarten.

Alle exploitanten moeten gedurende een aanvangsperiode van drie jaar vouchers aanvaarden. Het centrale beheer van de voucherovereenkomsten wordt uitbesteed aan een beheerder voor vouchers. Ook wordt er een voucherfactor aangesteld om namens de exploitanten de schulden te factoreren die voortvloeien uit vouchers die ondernemingen voor reizigersvervoer en anderen als betalingsmiddel aanvaard hebben.

#### — De reissector

In de TSA is bepaald dat reisbureaus namens alle ondernemingen voor reizigersvervoer centraal aangewezen worden door middel van een gestandaardiseerde ATOC-vergunning. De TSA regelt ook de toekenning van vergunningen voor ITX en het zelf uitgeven van biljetten (self-ticketing) aan respectievelijk reisorganisaties die pakketreizen per spoor aanbieden, en grotere bedrijven. Deze centrale overeenkomsten lopen gedurende een aanvangsperiode van drie jaar en omvatten een bescheiden ATOC Travel Trade Scheme (ATOC-regeling voor de reissector), ook al zijn de desbetreffende bepalingen eveneens in de TSA opgenomen.

Het ATOC Travel Trade Scheme stelt de criteria vast die ATOC hanteert bij de goedkeuring van aanvragen voor een ATOC-vergunning. Deze criteria hebben betrekking op de openingstijden van de verkooppunten, het opleidingsniveau van de werknemers, het personeelsbestand, de ligging en de inrichting van de verkooppunten, de financiële positie van het reisbureau en de omzetprognoses. Wanneer een aanvraag aan de vastgestelde criteria voldoet, keurt de Scheme Management Group (de beheerders van de regeling) deze goed en verleent hij de gestandaardiseerde ATOC-vergunning waarin de voorwaarden zijn vastgesteld voor de verkoop van spoorwegvervoerproducten door het reisbureau. De vergunning bevat ook een regeling voor de verrekening — via RSP — van de aan de ondernemingen voor reizigersvervoer verschuldigde inkomsten uit de biljettenverkoop.

Verkoopkantoren mogen desgewenst biljetten met reductie verkopen, mits zij bij de transacties met RSP de volledige prijs hanteren die voor dat biljet in de tarieflijst gegeven wordt. Reisbureaus (maar niet de vergunninghouders voor ITX en het zelf uitgeven van biljetten) hebben voor de verkoop in het kader van hun ATOC-vergunning recht op een commissie waarvan het percentage voor ieder bureau afzonderlijk met ATOC (dat optreedt namens de ondernemingen voor reizigersvervoer) overeengekomen is. Bovendien kunnen afzonderlijke deelnemers aan de regeling onderhandelen over bijkomende (top-up) commissiepercentages door een bilaterale overeenkomst te sluiten met de desbetreffende reisbureaus.

Stationskantoren (dit zijn verkoopkantoren waaraan een onderneming voor reizigersvervoer haar verplichtingen inzake detailverkoop heeft uitbesteed) moeten door de RSP erkend worden; deze laatste kan zonder geldige redenen de erkenning niet weigeren. Andere kantoren (bijvoorbeeld de reisbureaus met een ATOC-vergunning) mogen op stationsterreinen geen producten voor eigen rekening verkopen, tenzij de belangrijkste detailverkoper in dat station daarvoor de toestemming geeft.

#### — Toerekening van inkomsten

Wie een eigen tarief vaststelt, heeft recht op het volledige bedrag van het biljet. In het geval van een gezamenlijk tarief (doorreis en/of onderling aanvaard), hebben de vervoerondernemingen recht op het deel van de prijs van het biljet dat zij onderling overeengekomen zijn en dat zij bij de vaststelling van het tarief bij RSP aangemeld hebben.

Bij een tarief voor doorreisbiljetten en/of onderling aanvaarde biljetten dat door een hoofdexploitant is vastgesteld voor een traject waarvoor een verplichting tot onderlinge aanvaarding van biljetten geldt, of bij een tarief voor een doorreisbiljet dat door een belangrijk exploitant van een traject vastgesteld is, wordt de opbrengst normaliter verdeeld volgens een aantal toerekeningscriteria uit een door de BRB ontworpen computermodel. In dit model is de toerekening van de inkomsten voor elk traject gebaseerd op de dienstregeling voor reizigersverkeer en op ramingen van het afgelegde aantal reizigerskilometers (deze ramingen zijn gebaseerd op vroegere steekproeven).

De toerekening via een model wordt niet gebruikt indien een alternatieve toerekening voor een bepaald tarief of traject tussen de desbetreffende ondernemingen voor reizigersvervoer overeengekomen is of door arbitrage is opgelegd.

#### — Verrekening

De regelaar en de FD eisen dat alle exploitanten de inkomsten uit de verkoop van spoorwegvervoerproducten namens andere ondernemingen voor reizigersvervoer verrekenen via een goedgekeurd centraal verrekeningsstelsel.

Inkomsten worden verrekend via RSP op basis van het in TSA contractueel vastgestelde kader, tenzij een exploitant van de regelaar en de FD de toestemming krijgt voor het gebruik van een alternatief verrekeningsstelsel.

De ondernemingen voor reizigersvervoer en RSP hebben ook clearingovereenkomsten gesloten met een aantal andere vervoerondernemingen waarvan de biljetten door de ondernemingen voor reizigersvervoer verkocht worden, of omgekeerd. Het gaat hierbij onder meer om London Regional Transport (hierna „LRT” te noemen), European Passenger Services (hierna „EPS” te noemen), Iarnrod Éireann (Irish Rail) en andere regionale exploitatieondernemingen voor spoorwegvervoer. Verrekening met deze partijen vindt plaats via RSP. De overeenkomsten met EPS betreffen niet alleen de verkoop van biljetten van ondernemingen voor reizigersvervoer door EPS en de verkoop van Eurostarbiljetten door de ondernemingen voor reizigersvervoer, maar ook de verrekening van internationale inkomsten die de ondernemingen voor reizigersvervoer voor de verkoop van internationale biljetten verschuldigd zijn aan of moeten ontvangen van buitenlandse spoorwegondernemingen; de verrekening hiervan vindt plaats namens de ondernemingen voor reizigersvervoer plaats via EPS.

RSP heeft de meeste van de verplichtingen in het kader van de TSA en de clearingovereenkomsten met derden uitbesteed aan een systeembeheerder (aanvankelijk een exploitatiemaatschappij van de BRB). Tot de verantwoordelijkheden van de systeembeheerder behoren het bijhouden van informatie over de verkoopvoorwaarden van beschikbare producten voor spoorwegvervoer, het verzamelen en distribueren van deze informatie, het verzamelen en verifiëren van alle verkoopinformatie die de ondernemingen voor reizigersvervoer en derden op geregelde tijdstippen aan RSP moeten verstrekken met be-

trekking tot de producten voor spoorwegvervoer die via RSP verrekend worden, de berekening van en de kennisgeving aan ondernemingen voor reizigersvervoer en derden van de nettobetalings die verricht of ontvangen werden op het einde van iedere verrekeningsperiode, het bijhouden van de boekhouding in verband met de verrekeningsprocedures, en de bedrijfsvoering en het beheer van de software en de hardware van het verrekeningsstelsel.

RSP heeft een aantal van de overige opdrachten die haar in het kader van de TSA zijn toegewezen, uitbesteed aan een financieel beheerder (aanvankelijk een exploitatiemaatschappij van de BRB). Diens taak bestaat erin volgens de instructies van de systeembeheerder betalingen aan en van ondernemingen voor reizigersvervoer en derden te beheren, voor iedere verrekeningsperiode de te betalen en te ontvangen bedragen te verifiëren en de software en hardware voor de overdracht van financiële middelen te beheren.

Voorts is een RSP-bankier aangewezen. De RSP-bankier verstrekt voorschotten en faciliteiten voor renouwerend krediet om RSP in staat te stellen bij wanbetaling solvabel te blijven.

#### *London Transport Scheme Agreement (Overeenkomst betreffende een transportregeling voor Londen)*

LRT en de BRB verkopen gezamenlijk een programma van door hen uitgegeven dagkaarten of kaarten voor een langer periode (de zogeheten Travelcards). Deze biljetten zijn geldig voor een reis in een aantal zones binnen het stadsgewest Londen (Greater London area) en worden aanvaard door de London Underground (de Londense metro), Docklands Light Railway, LRT-busdiensten en de BRB-diensten voor reizigersvervoer per spoor. LRT en de BRB bieden ook een reeks combinatiebiljetten aan die geldig zijn voor rechtstreekse reizen op een aantal LRT- en BRB-diensten. Op bepaalde lijnen met onderlinge aanvaarding van biljetten aanvaardden LRT en de BRB — naast de Travelcards — biljetten die voor diensten van de andere partij uitgegeven werden.

Een ATOC-LRT-regeling is opgezet in het kader van de afspraken tussen LRT en de ondernemingen voor reizigersvervoer. Volgens deze regeling moeten de leden met LRT de Travelcard Agreement (overeenkomst betreffende Travelcards) en de Through-Ticketing (Non-Travelcard) Agreement (overeenkomst betreffende het uitgeven van doorreisbiljetten die geen Travelcards zijn) ondertekenen (de zogeheten LRT Agreements [overeenkomsten betreffende het vervoer in de regio Londen]). In de regeling zijn ook afspraken met lokale autoriteiten vastgelegd om bejaarden en gehandicapten in de regio Londen gratis of met reductie te laten reizen.

In het kader van de Travelcard Agreement zijn de ondernemingen voor reizigersvervoer en LRT overeengekomen om Travelcards te verkopen, uit te geven en te aanvaarden. LRT heeft ermeê ingestemd ervoor te zorgen dat ook haar dochterondernemingen (en bepaalde derden zoals Docklands Light Railway, die door LRT tijdens de onderhandelingen met ATOC vertegenwoordigd werd) dit zullen doen. In een Operating Schedule (exploitatie-regeling) zijn niet alleen de beginselen neer-

gelegd voor het vaststellen van de tarieven en de toerekening van de inkomsten, maar werden ook de tarieven en de toerekening van de inkomsten voor het lopende jaar vastgesteld. De Operating Schedule heeft ook betrekking op soorten biljetten, afspraken in verband met detailverkoop en vaste commissiepercentages voor de verkoop van Travelcards. Verder is ook bepaald dat Travelcards alleen tegen nominale waarde mogen worden verkocht.

Bij de Through-Ticketing Agreement hebben LRT en de ondernemingen voor reizigersvervoer ermee ingestemd elkaars doorreisbiljetten te erkennen voor reizen op de door hen aangeboden diensten. LRT en de ondernemingen voor reizigersvervoer hebben ook afgesproken biljetten te erkennen die voor bepaalde lijnen met onderlinge aanvaarding van biljetten geldig zijn. Geen van de partijen is verplicht biljetten uit te geven die onder deze overeenkomst vallen, maar de partijen streven ernaar dit te doen indien dit gerechtvaardigd wordt door het niveau van de vraag vanwege de reizigers of indien het ontbreken van doorreisbiljetten voor de reizigers tot een onredelijk ongemak zou leiden. De overeenkomst omvat afspraken in verband met de detailverkoop van deze biljetten en legt de beginselen vast voor de vaststelling van de tarieven en de toerekening van de opbrengsten.

#### *Railcard Scheme Agreement (Overeenkomst betreffende reductiekaarten)*

Voorheen bood de BRB zijn reizigers een aantal reductiekaarten (de zogeheten Railcards) aan. Deze geven de houder ervan recht op verschillende reducties op bepaalde soorten biljetten. ATOC heeft een aantal Railcard-regelingen uitgewerkt die grotendeels gebaseerd zijn op de producten die voordien door de BRB aangeboden werden.

Alle exploitanten met een concessie moeten zich krachtens hun concessieovereenkomst aansluiten bij verplichte reductieregelingen voor jongeren, bejaarden en gehandicapte reizigers. Exploitanten met vrije toegang kunnen, maar hoeven zich niet bij deze regelingen aan te sluiten en deel te nemen in de voordelen en verplichtingen ervan. De Mandatory Railcards (verplichte reductiekaarten) kunnen tegen een vaste prijs eender waar op het net gekocht worden en geven de houder ervan recht op standaardreducties van 34 % op de prijs van bepaalde biljetten die met een Railcard gekocht worden. Alle deelnemers moeten Mandatory Railcards verkopen en aanvaarden.

Bovendien zijn zij ook onderworpen aan een aantal minimale vereisten op het gebied van verkoop, waardoor zij ervoor moeten zorgen dat op een aantal plaatsen zoals bepaalde stations en bij ATOC-reisbureaus Railcards verkocht worden en er reclame voor gemaakt wordt. Voor Railcards met reducties voor bepaalde andere consumentencategorieën zijn er regelingen voor Voluntary Railcards (vrijwillige reductiekaarten) opgezet. Het gaat hierbij om de Family Railcards (gezinskaarten) en de HM Forces Railcards (kaart voor militairen), twee producten voor het hele land, en de Network Card, die alleen geldt in het zuidoosten van Engeland. Het staat ver-

voerondernemingen vrij afzonderlijke overeenkomsten te sluiten voor andere reductieproducten die zij willen aanbieden.

De vrijwillige regelingen werken volgens gelijkaardige beginselen als de verplichte regelingen. Het enige belangrijke verschil is de vereiste dat nieuwe deelnemers (het gaat hier om ondernemingen die deze producten niet aanboden op het ogenblik dat de desbetreffende regeling in werking trad) aan bepaalde toelatingscriteria moeten voldoen om te mogen aansluiten bij de regeling. Samen vattend wordt van hen verwacht dat zij aantonen dat hun aansluiting bij de desbetreffende regeling ertoe zal leiden dat het jaar nadien de inkomsten uit de verkoop van biljetten met de betrokken Railcard-reductie zullen stijgen, en niet tot gevolg zal hebben dat het aandeel van de leden in het vervoer het jaar nadien met meer dan 15 % zal dalen.

ATOC heeft ook een International Products Scheme (regeling voor internationale producten) opgezet. Deze heeft betrekking op vrijwillige afspraken met buitenlandse spoorwegexploitanten over de verkoop van spoorwegvervoerproducten zoals trajectgebonden biljetten buiten de UIC (Union Internationale des Chemins de Fer — Internationale Spoorwegunie) en BritRail-pasjes. Onder deze regeling vallen ook de afspraken in verband met de verkoop van een aantal UIC-producten zoals trajectgebonden biljetten, InterRail-pasjes, Eurail-biljetten en het EuroDomino-pasje. Voorts heeft de regeling betrekking op de verdeling tussen de ondernemingen voor reizigersvervoer van de opbrengsten uit de verkoop buiten het Verenigd Koninkrijk van alle biljetten en pasjes die enkel op het spoorweganet van Groot-Brittannië geldig zijn.

#### *Telephone Enquiry Bureaux Agreement (Overeenkomst betreffende telefonische inlichtingenbureaus)*

In het kader van de ATOC Telephone Enquiry Bureaux Scheme (ATOC-regeling inzake telefonische inlichtingenbureaus [hierna „TEB” te noemen]) is een nationale dienst voor telefonische inlichtingen aan het brede publiek opgezet; deze omvat een netwerk van zowat 40 telefonische inlichtingenbureaus, verspreid over het Verenigd Koninkrijk. De TEB-regeling handhaaft in grote lijnen de bestaande regelingen, maar houdt rekening met de nieuwe structuren van de sector.

In de TEB-regeling moet iedere TEB-dienstenverrichter gedurende een bepaald aantal uren per dag een TEB-dienst voor het brede publiek beschikbaar stellen. Ieder TEB moet een vastgelegd minimumniveau aan informatie geven, waaronder nadere informatie over tarieven, dienstregelingen, biljetten en de daarop toepasselijke voorwaarden. TEB's moeten de bellers ook passende bijstand geven in verband met klachten en een aantal andere inlichtingen in verband met het spoorwegverkeer.

Bij de exploitatie van de TEB's moet worden vermeden dat de diensten van één exploitatieonderneming voor spoorwegvervoer worden bevoordeeld ten nadele van die van een andere onderneming. Informatie moet worden verstrekt op basis van onpartijdigheid en objectiviteit en

zodanig dat aan de specifieke vragen om inlichtingen en verzoeken van de cliënten voldaan kan worden. Telefonische verkoop is volgens de TEB-regeling niet vereist, maar wel toegestaan. Dergelijke verkoop moet plaatsvinden in overeenstemming met de gebruikelijke regels inzake detailverkoop van biljetten en onpartijdigheid; ook moet de verstrekte verkoopsinformatie onpartijdig zijn.

*Staff Travel Agreement (Overeenkomst betreffende de reisvoorwaarden voor werknemers)*

In het verleden gaf de BRB zijn werknemers op zijn diensten voor reizigersvervoer een vast aantal gratis reizen en een onbeperkt aantal reizen tegen reductie voor het toeristisch verkeer en het woon-werkverkeer. Deze voordelige reismogelijkheden voor werknemers (staff travel facilities) werden aangeboden aan de in aanmerking komende werknemers en ex-werknemers van de BRB (en de hun ten laste komende personen), die in het hierna volgende deel met de gezamenlijke benaming „BRB-gerechtigden” (BRB Entitled Persons) aangeduid worden.

Bovendien bezorgde de BRB de BRB-gerechtigden gelijkaardige voordelige reistarieven voor andere spoorwegnetten (zowel op het binnenlandse net — met London Underground — als in het buitenland) en ook voor een aantal diensten van ferrymaatschappijen. Deze voordelen werden verleend op basis van wederkerigheid, en op die wijze hadden de werknemers en ex-werknemers (en de hun ten laste komende personen) van deze ondernemingen ook met betrekking tot de BRB-diensten recht op de reismogelijkheden voor werknemers. Voordelige reismogelijkheden voor werknemers werden eveneens ter beschikking gesteld van de werknemers en ex-werknemers (en de hun ten laste komende personen) van bepaalde andere ondernemingen, zoals Railtrack en andere bedrijven die de BRB verkocht had bij eerdere privatiseringsoperaties.

De ATOC Staff Travel Scheme (ATOC-regeling voor het vervoer van werknemers) werd opgesteld om ervoor te zorgen dat bestaande verplichtingen van de BRB inzake het vervoer van werknemers van kracht blijven en door partijen in de geherstructureerde spoorwegsector afgedwongen kunnen worden, en om een mechanisme in het leven te roepen waardoor nieuwe werkgevers voordelige reismogelijkheden kunnen verwerven ten einde te voldoen aan hun verplichtingen ten aanzien van de naar hen overgegangene werknemers en de hun ten laste komende personen. Op die manier kunnen de vroegere en huidige werknemers van de BRB en van andere bedrijven en de in aanmerking komende personen ten laste van de regeling profiteren.

Deelname aan de ATOC Staff Travel Scheme is één van de vereisten van iedere concessieovereenkomst. In het kader van deze regeling zijn de ondernemingen voor reizigersvervoer overeengekomen om voor elkaars werknemers en ook voor werknemers van andere bedrijven

diensten op het gebied van toeristisch en woon-werkverkeer te verrichten (en voor hun ex-werknemers en de hun ten laste komende personen, diensten op het gebied van het toeristische verkeer). De verplichtingen van de BRB in het kader van bestaande, niet-wederkerige contracten met andere ondernemingen zijn overgedragen aan Rail Staff Travel Limited (hierna „RSTL” te noemen), waarbij RSTL een standaardovereenkomst gesloten heeft met de BRB-bedrijven die reeds verkocht zijn.

Bij de onderhandelingen over de onderlinge overeenkomsten is ervoor gewaakt dat er een rechtstreekse contractuele band is met RSTL. RSTL, een onderneming die eigendom is van de deelnemers aan de regeling en met het beheer van het Staff Travel Scheme belast is, kan deze onderlinge overeenkomsten afdwingen. De ondernemingen voor reizigersvervoer hebben in het kader van de regeling afgesproken dat RSTL alle redelijke middelen gebruikt om ervoor te zorgen dat wederzijdse diensten van andere bedrijven ter beschikking komen van BRB-gerechtigden en andere personen die op dergelijke diensten recht hebben uit hoofde van een overeenkomst tussen hun werkgever of voormalige werkgever en RSTL.

**V. Argumenten van de partijen om voor de overeenkomsten een negatieve verklaring of een ontheffing te verlenen**

De partijen zijn van mening dat de IOA's buiten de werkingssfeer van artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen. Volgens de partijen hebben de IOA's geen merkbare invloed op het handelsverkeer tussen de lidstaten van de EG of tussen de lidstaten van de EG en de EVA-staten. Voorts menen zij dat de IOA's er niet toe strekken of niet ten gevolge hebben dat de mededinging tussen exploitanten beperkt wordt, maar eerder ervoor zorgen dat de consumenten na de privatisering de voordelen door het uniforme stelsel geboden voordelen blijven genieten en dat de spoorwegen zo effectief mogelijk met de andere verkeersmiddelen kunnen concurreren.

Voor het geval dat de Commissie tot de conclusie zou komen dat de IOA's aan artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag of aan artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 getoetst dienen te worden, voeren de partijen aan dat zij in aanmerking komen voor een ontheffing op grond van artikel 85, lid 3, van het EG-Verdrag of artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68, om de volgende redenen. (Om de verwijzingen te vereenvoudigen wordt in de argumentatie enkel verwezen naar de artikelen 2, 3, 5 en 9 van Verordening (EEG) nr. 1017/68. In voorkomend geval wordt verwezen naar artikel 85, lid 1, artikel 85, lid 3, en artikel 90 van het EG-Verdrag en moeten de desbetreffende artikelen van Verordening nr. 17/62 gelezen worden in plaats van de overeenkomstige artikelen van Verordening nr. 1017/68).

### *De oprichting van de ATOC*

De ATOC-regeling leidt op zichzelf niet tot een beperking of vervalsing van de mededinging in de zin van artikel 2. Het lidmaatschap staat open voor alle belanghebbenden en de procedures inzake de werking en de tuchtmaatregelen zijn zo opgesteld dat zij objectief, doorzichtig en niet-discriminerend zijn.

Mocht de Commissie evenwel van oordeel zijn dat de regeling de mededinging kan verstoren, zijn de partijen er toch van overtuigd dat de regeling in aanmerking kan komen voor een ontheffing op grond van artikel 5, omdat met deze samenwerking beoogd wordt de kwaliteit van de vervoerdiensten en de economische vooruitgang te bevorderen. Bovendien blijft deze samenwerking beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om de voordelen van een netwerk te behouden en geeft zij exploitanten niet de mogelijkheid de mededinging op de Britse markt voor reizigersvervoer per spoor uit te schakelen.

### *Ticketing and Settling Agreement (TSA)*

Vaststelling van tarieven — Doorreisbiljetten en onderling aanvaarde biljetten: De partijen geloven dat de bepalingen inzake de vaststelling van tarieven onder de bepalingen vallen van artikel 3, lid 1, onder c) (ontheffing voor de vaststelling en toepassing van algemene tarieven voor opeenvolgend of aanvullend vervoer), van artikel 3, lid 1, onder e) (ontheffing voor de coördinatie van dienstregelingen op opvolgende trajecten) en van artikel 3, lid 1, onder g) (ontheffing voor de invoering van uniforme regels betreffende de structuur en de toepassingsvoorwaarden van vervoertarieven).

Mocht de Commissie van oordeel zijn dat de bepalingen inzake de vaststelling van tarieven niet voor een ontheffing in aanmerking komen, voeren de partijen aan dat zij in aanmerking komen voor een ontheffing op grond van artikel 5, aangezien zij de kwaliteit van de vervoerdiensten verbeteren en de exploitanten niet de mogelijkheid geven de mededinging op de Britse markt voor reizigersvervoer per spoor uit te schakelen. Volgens de partijen blijven zij beperkt tot hetgeen noodzakelijk is om de voordelen van een netwerk te handhaven door middel van een nationaal stelsel van doorreisbiljetten en onderling aanvaarde biljetten.

Percentages voor de commissie op verkoop: De partijen zijn ervan overtuigd dat het opleggen van vaste percentages voor de commissie op verkoop in aanmerking kan komen voor een ontheffing op grond van artikel 5, aangezien het indirect de kwaliteit van de vervoerdiensten zal verbeteren doordat het bijdraagt tot de bevordering van onpartijdige detailverkoop van biljetten, hetgeen er bovendien voor zorgt dat de mededinging tussen exploitanten niet vervalst wordt door een voorin genomen verkoop van biljetten.

Nationale vervoervoorwaarden: Aangevoerd wordt dat het opleggen van gestandaardiseerde nationale vervoervoorwaarden in aanmerking kan komen voor een ontheffing op grond van artikel 3, lid 1, onder c).

Verrekening: De partijen voeren aan dat de afspraken inzake de centrale verrekening in aanmerking komen voor een ontheffing op grond van artikel 5 omdat zij de algemene kwaliteit van de vervoerdiensten helpen bevorderen door het stimuleren van efficiënte en kostprijsefficiënte mechanismen voor de verrekening van de opbrengsten.

### *Het vervoer in de regio Londen*

De partijen zijn ervan overtuigd dat de regelingen in aanmerking kunnen komen voor een automatische ontheffing op grond van artikel 3, lid 1, onder c), aangezien zij verband houden met de organisatie en uitvoering van opeenvolgend, aanvullend, vervangend of gecombineerd vervoer, alsmede met de vaststelling en toepassing van algemene vervoerprijzen en -voorwaarden.

### *Railcards (reductiekaarten)*

Aangevoerd wordt dat Railcard-regelingen in aanmerking komen voor een ontheffing op grond van artikel 5 omdat de Railcards duidelijke voordelen voor de consumenten opleveren en bijdragen tot een toenemend reizigersverkeer, hetgeen aanvullende inkomsten oplevert voor de ondernemingen voor reizigersvervoer die op nieuw in hun bedrijven geïnvesteerd kunnen worden teneinde de algemene kwaliteit van de vervoerdiensten voor reizigers te verbeteren.

### *Telefonische inlichtingenbureaus (TEB)*

De partijen geloven dat de regeling voor inlichtingenbureaus niet concurrentiebeperkend is in de zin van artikel 2.

### *Vervoervoorwaarden voor werknemers*

Aangevoerd wordt dat de Staff Travel Scheme (regeling voor het vervoer van werknemers) niet onder artikel 2 valt, of, subsidiair, in aanmerking komt voor een ontheffing op grond van artikel 5, aangezien de regeling beschouwd kan worden als een efficiënte en kostprijsefficiënte methode om de gunstige vervoervoorwaarden te handhaven.

Naast voormelde overwegingen zijn de partijen de mening toegedaan dat ondernemingen voor reizigersvervoer ondernemingen zijn die met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belast zijn. Bijgevolg zouden, overeenkomstig artikel 9, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68, de ondernemingen voor reizigersvervoer per spoor slechts aan de EG-mededingingsregels onderworpen moeten worden voorzover dit niet in de weg staat aan de vervulling van de hun toevertrouwde bijzondere taak.

Het verbod van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 moet derhalve buiten toepassing verklaard wor-

den ten aanzien van de IOA's voorzover dit de ondernemingen voor reizigersvervoer verhindert toereikende diensten voor spoorwegvervoer aan het publiek aan te bieden, om de volgende redenen:

- de financiële levensvatbaarheid en de concurrentiepositie van het spoorwegvervoer wordt in belangrijke mate ondermijnd indien zou worden toegestaan dat de bestaande voordelen van een netwerk uiteenvallen in een veelheid van specifieke regelingen voor exploitanten, waardoor de exploitatie- en transactiekosten onbetaalbaar zouden kunnen worden;
- afzonderlijke exploitanten zullen aanzienlijke bijkomende uitgaven moeten verrichten indien zij hun eigen regelingen voor toerekening en verrekening van de inkomsten zouden moeten maken, en ook nog zelf zouden moeten zorgen voor de verkoop van hun biljetten buiten hun eigen verkooppunten;
- het verlies van de voordelen van een netwerk zou de kostprijsefficiëntie en de verkoopbaarheid van de spoorwegen verminderen en het reizen per trein minder aantrekkelijk maken binnen het algemene kader van de transportmarkt.

#### VI. Opmerkingen van derden

Deze mededeling wordt bekendgemaakt overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

De aangemelde overeenkomsten hebben betrekking op de verrichting door ondernemingen voor reizigersvervoer en dienstverlenende bedrijven op het gebied van reizigersvervoer per spoor, van diensten op de volgende gebieden: de vaststelling van tarieven en de distributie van biljetten, de detailverkoop van biljetten, de toerekening en verrekening van opbrengsten, reductieregelingen, het verstrekken van informatie aan reizigers en voordelige reismogelijkheden voor werknemers. Bijgevolg is de Commissie, in dit stadium van de procedure, van oordeel dat Verordening (EEG) nr. 1017/68 en Verordening (EEG) nr. 17/62 gezamenlijk van toepassing kunnen zijn.

De Commissie heeft in dit stadium nog geen standpunt ingenomen ten aanzien van de vraag of de overeenkomsten voor een negatieve verklaring of een ontheffing in aanmerking komen.

De Commissie nodigt alle belanghebbenden uit haar, binnen dertig dagen na de bekendmaking van deze mededeling, hun opmerkingen kenbaar te maken, door deze onder vermelding van de referentie „IV/35.826: Inter-Operator Agreements” toe te zenden aan onderstaand adres:

Europese Commissie  
 Directoraat-generaal Concurrentie (DG IV)  
 Directoraat D  
 Kortenberglaan 150  
 B-1040 Brussel  
 fax (32-2) 296 98 12.

### Verklaring van geen bezwaar tegen een aangemelde concentratie

(Zaak nr. IV/M.885 — Merck/Rhône-Poulenc-Merial)

(97/C 312/05)

(Voor de EER relevante tekst)

Op 2 juli 1997 heeft de Commissie besloten zich niet te verzetten tegen bovengenoemde aangemelde concentratie en deze verenigbaar met de gemeenschappelijke markt te verklaren. Deze beschikking is gebaseerd op artikel 6, lid 1, onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad. De volledige tekst van de beschikking is enkel beschikbaar in het Engels en zal openbaar gemaakt worden na verwijdering van alle zakelijke geheimen. De tekst zal verkrijgbaar zijn:

- op papier bij de verkooppunten van het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen (zie de lijst op de laatste bladzijde van de omslag);
- in elektronische vorm in de „CEN”-versie van de Celex-database, onder documentnummer 397M0885. Celex is het geautomatiseerde documentatiesysteem van het Europese Gemeenschapsrecht; voor informatie in verband met abonnementen, gelieve contact op te nemen met:

EUR-OP  
 Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
 2, rue Mercier  
 L-2985 Luxembourg  
 Telefoon: (352) 2929 424 55, fax: (352) 2929 427 63.

**Voorafgaande aanmelding van een concentratie**  
**(Zaak nr. IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel)**

(97/C 312/06)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Op 6 oktober 1997 ontving de Commissie een aanmelding van een beoogde concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad <sup>(1)</sup>, waarin werd meegedeeld dat de ondernemingen Maersk Air A/S, die deel uitmaakt van het A. P. Moeller-concern en DFDS A/S, die deel uitmaakt van het Lauritzen-concern in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van genoemde verordening gezamenlijk zeggenschap verkrijgen over de onderneming Maersk DFDS Travel I/S door de aankoop van aandelen van een nieuw gestichte vennootschap, die een gezamenlijke onderneming is.

2. De bedrijfswerkzaamheden van de desbetreffende ondernemingen zijn:

- Maersk Air: luchtvervoer;
- DFDS: zeetransport en gerelateerde diensten;
- Maersk DFDS Travel: reisbureaus.

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

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

Deze opmerkingen moeten de Commissie uiterlijk tien dagen na dagtekening van deze mededeling hebben bereikt. Zij kunnen de Commissie per fax ((32-2) 296 43 01 of 296 72 44) of per post, onder vermelding van referentie IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel aan onderstaand adres worden toegezonden:

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

---

<sup>(1)</sup> PB L 395 van 30. 12. 1989, blz. 1. Verordening gerecificeerd in PB L 257 van 21. 9. 1990, blz. 13.



**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 4, LID 1, ONDER a), VAN  
VERORDENING (EEG) Nr. 2408/92 VAN DE RAAD**

**Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde  
luchtdiensten tussen Dublin en Kerry**

(97/C 312/07)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Ierland heeft besloten om met ingang van 18 januari 1998 de openbare dienstverplichtingen voor de binnenlandse geregelde luchtdiensten op de route Dublin-Kerry-Dublin, zoals gepubliceerd in *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 3 van 5 januari 1994, te wijzigen overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a) van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

**2. De gewijzigde openbare dienstverplichtingen zijn:**

**2.1. Minimumaantal frequenties en capaciteit**

- Er moeten ten minste twee retourvluchten per dag zijn, met correspondentie met luchten naar/van Dublin.
- Minimum 100 zitplaatsen per dag, zowel naar als van Kerry.

De diensten moeten gedurende het gehele jaar worden geleverd, ook op zaterdag en zondag. De eis inzake de correspondentie met vluchten naar/van Dublin geldt enkel voor het minimumaantal vereiste vluchten.

**2.2. Gebruikte vliegtuigen**

- De diensten moeten worden uitgevoerd met een toestel met een drukcabine en een capaciteit van ten minste 30 zitplaatsen.
- De aandacht van de luchtvaartmaatschappijen wordt gevestigd op de technische en exploitatievoorwaarden die op de luchthavens van toepassing zijn. Gelieve voor meer informatie contact op te nemen met de Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2, (tel. (353-1) 604 10 48; fax (353-1) 670 74 11).

**2.3. Dienstregeling**

- De dienstregeling moet een vroege ochtendvlucht van Kerry naar Dublin en een late avondvlucht van Du-

blin naar Kerry omvatten om passagiers die om zakelijke redenen reizen, in staat te stellen op één dag heen en weer te vliegen.

**2.4. Tarieven**

- Er mogen verschillende tarieven worden gehanteerd met een maximumtarief van 89 Iers pond voor een retourvlucht. Voor ten minste 50 % van de zitplaatsen moet een tarief van maximaal 79 Iers pond gelden.

- Wanneer voor de route waarvoor openbare dienstverplichtingen gelden, overdraagzaamheidsovereenkomsten worden gesloten, moeten deze overeenkomsten, wat de tarieven voor deze route betreft, het pro-ratasysteem overeenkomstig de internationale regels volgen.

- Het maximumtarief mag jaarlijks op 1 januari worden herzien wanneer een abnormale of onvoorziene stijging van de kostenfactoren waarvoor de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is de exploitatie van de routes beïnvloedt. Het nieuwe maximumtarief zal ter kennis worden gebracht van de maatschappij die de dienst exploiteert en zal niet van kracht worden vóór kennisgeving aan de Europese Commissie en bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

**2.5. Commerciële aspecten:**

- Bij het boeken van de vluchten dient ten minste een reserveringssysteem per computer te worden gebruikt.

**2.6. Continuïteit van de dienstverlening:**

- Behalve in geval van overmacht mag jaarlijks niet meer dan 2 % van het aantal vluchten om direct aan de maatschappij toe te schrijven redenen worden geannuleerd.
- De diensten kunnen pas door de maatschappij worden onderbroken nadat een minimumopzegtermijn van zes maanden in acht is genomen.

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 4, LID 1, ONDER a), VAN  
VERORDENING (EEG) Nr. 2408/92 VAN DE RAAD

Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde  
luchtdiensten tussen Dublin en Galway

(97/C 312/08)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Ierland heeft besloten om met ingang van 18 januari 1998 de openbare dienstverplichtingen voor de binnenlandse geregelde luchtdiensten op de route Dublin-Galway-Dublin, zoals gepubliceerd in *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 3 van 5 januari 1994, te wijzigen overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a) van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

2. De gewijzigde openbare dienstverplichtingen zijn:

2.1. *Minimumaantal frequenties en capaciteit*

— Er moeten met ingang van 18 januari 1998 ten minste twee en met ingang van 1 april 1998 ten minste drie retourvluchten per dag zijn, met correspondentie met vluchten naar/van Dublin.

— Minimaal 100 zitplaatsen per dag met ingang van 18 januari 1998 en 150 zitplaatsen per dag met ingang van 1 april 1998, zowel naar als van Galway.

De diensten moeten gedurende het gehele jaar worden geleverd, ook op zaterdag en zondag. De eis inzake de correspondentie met vluchten naar/van Dublin geldt enkel voor het minimumaantal vereiste vluchten.

2.2. *Gebruikte vliegtuigen*

— De diensten moeten worden uitgevoerd met een toestel met een drukcabine en een capaciteit van ten minste 30 zitplaatsen.

— De aandacht van de luchtvaartmaatschappijen wordt gevestigd op de technische en exploitatievoorwaarden die op de luchthavens van toepassing zijn. Gelieve voor meer informatie contact op te nemen met de Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2 (tel. (353-1) 604 10 48; fax (353-1) 670 74 11).

2.3. *Dienstregeling*

— De dienstregeling moet een vroege ochtendvlucht van Galway naar Dublin en een late avondvlucht van Du-

blin naar Galway omvatten om passagiers die om zakelijke redenen reizen, in staat te stellen op één dag heen en weer te vliegen.

2.4. *Tarieven*

— Er mogen verschillende tarieven worden gehanteerd met een maximumtarief van 89 Iers pond voor een retourvlucht. Voor ten minste 50 % van de zitplaatsen moet een tarief van maximaal 79 Iers pond gelden.

— Wanneer voor de route waarvoor openbare dienstverplichtingen gelden, overdraagzaamheidsovereenkomsten worden gesloten, moeten deze overeenkomsten, wat de tarieven voor deze route betreft, het pro-ratasysteem overeenkomstig de internationale regels volgen.

— Het maximumtarief mag jaarlijks op 1 januari worden herzien wanneer een abnormale of onvoorziene stijging van de kostenfactoren waarvoor de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is de exploitatie van de routes beïnvloedt. Het nieuwe maximumtarief zal ter kennis worden gebracht van de maatschappij die de dienst exploiteert en zal niet van kracht worden vóór kennisgeving aan de Europese Commissie en bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

2.5. *Commerciële aspecten*

— Bij het boeken van de vluchten dient ten minste een reserveringssysteem per computer te worden gebruikt.

2.6. *Continuïteit van de dienstverlening*

— Behalve in geval van overmacht mag jaarlijks niet meer dan 2 % van het aantal vluchten om direct aan de maatschappij toe te schrijven redenen worden geannuleerd.

— De diensten kunnen pas door de maatschappij worden onderbroken nadat een minimumopzegtermijn van zes maanden in acht is genomen.

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 4, LID 1, ONDER a), VAN  
VERORDENING (EEG) Nr. 2408/92 VAN DE RAAD

Wijziging door Ierland van de openbare dienstverplichtingen met betrekking tot geregelde  
luchtdiensten tussen Dublin en Sligo

(97/C 312/09)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Ierland heeft besloten om met ingang van 18 januari 1998 de openbare dienstverplichtingen voor de binnenlandse geregelde luchtdiensten op de route Dublin-Sligo-Dublin, zoals gepubliceerd in *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 3 van 6 januari 1996, te wijzigen overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder a) van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes.

2. De gewijzigde openbare dienstverplichtingen zijn:

2.1. *Minimumaantal frequenties en capaciteit*

- Er moeten ten minste twee retourvluchten per dag zijn gedurende de maanden april tot en met september en één retourvlucht per dag gedurende de maanden oktober tot en met maart, met correspondentie met vluchten naar/van Dublin.
- Minimaal 100 zitplaatsen per dag gedurende de maanden april tot en met september en 50 zitplaatsen per dag gedurende de maanden oktober tot en met maart, zowel naar als van Sligo.

De diensten moeten gedurende het gehele jaar worden geleverd, ook op zaterdag en zondag. De eis inzake de correspondentie met vluchten naar/van Dublin geldt enkel voor het minimumaantal vereiste vluchten.

2.2. *Gebruikte vliegtuigen*

- De diensten moeten worden uitgevoerd met een toestel met een drukcabine en een capaciteit van ten minste 30 zitplaatsen.
- De aandacht van de luchtvaartmaatschappijen wordt gevestigd op de technische en exploitatievoorwaarden die op de luchthavens van toepassing zijn. Gelieve voor meer informatie contact op te nemen met de Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2 (tel. (353-1) 604 10 48; fax (353-1) 670 74 11).

2.3. *Dienstregeling*

- De dienstregeling moet de correspondentie vergemakkelijken met vluchten op de luchthaven van Dublin voor transitpassagiers, inclusief passagiers die om zakelijke redenen reizen, die vliegen tussen Sligo en bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland.

2.4. *Tarieven*

- Er mogen verschillende tarieven worden gehanteerd met een maximumtarief van 89 Iers pond voor een retourvlucht. Voor ten minste 50 % van de zitplaatsen moet een tarief van maximaal 79 Iers pond gelden.
- Wanneer voor de route waarvoor openbare dienstverplichtingen gelden, overdraagzaamheidsovereenkomsten worden gesloten, moeten deze overeenkomsten, wat de tarieven voor deze route betreft, het pro-ratasysteem overeenkomstig de internationale regels volgen.
- Het maximumtarief mag jaarlijks op 1 januari worden herzien wanneer een abnormale of onvoorziene stijging van de kostenfactoren waarvoor de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk is de exploitatie van de routes beïnvloedt. Het nieuwe maximumtarief zal ter kennis worden gebracht van de maatschappij die de dienst exploiteert en zal niet van kracht worden vóór kennisgeving aan de Europese Commissie en bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

2.5. *Commerciële aspecten*

- Bij het boeken van de vluchten dient ten minste een reserveringssysteem per computer te worden gebruikt.

2.6. *Continuïteit van de dienstverlening*

- Behalve in geval van overmacht mag jaarlijks niet meer dan 2 % van het aantal vluchten om direct aan de maatschappij toe te schrijven redenen worden geannuleerd.
- De diensten kunnen pas door de maatschappij worden onderbroken nadat een minimumopzegtermijn van zes maanden in acht is genomen.

## II

*(Vorbereidende besluiten)*

## COMMISSIE

Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 3072/95 houdende een gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt en Verordening (EEG) nr. 2358/71 houdende een gemeenschappelijke ordening der markten in de sector zaaizaad

(97/C 312/10)

COM(97) 421 def. — 97/0218(CNS)

*(Door de Commissie ingediend op 4 september 1997)*

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 43,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het raadzaam is de bij artikel 6 van Verordening (EG) nr. 3072/95 van de Raad<sup>(1)</sup> ingevoerde compensatieregeling ook te laten gelden voor telers van voor zaaidoelenden bestemde padie; dat de prijsdaling als gevolg van de in artikel 3 van voornoemde verordening vastgestelde verlaging van de interventieprijs namelijk gevolgen heeft voor de prijzen van zaairijst; dat, als geen adequate compensatie wordt verleend, het gevaar bestaat dat minder gecertificeerd zaaizaad zal worden gebruikt en de rijkskwaliteit zal verminderen;

Overwegende dat zaairijst moet worden opgenomen in de lijst van producten waarvoor Verordening (EG) nr. 3072/95 geldt, doch uitsluitend om het product voor de compensatieregeling in aanmerking te laten komen; dat voor dit product namelijk steun voor de teelt van zaaizaad wordt toegekend op grond van Verordening (EEG) nr. 2358/71 van de Raad<sup>(2)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1740/91<sup>(3)</sup>;

Overwegende dat in artikel 3 van Verordening (EG) nr. 3072/95 voor padie één enkele interventieprijs is vastgesteld voor het verkoopseizoen 1999/2000 en de daaropvolgende verkoopseizoenen; dat het raadzaam is te bepalen dat, parallel daarmee, de in artikel 6, lid 1, van voornoemde verordening voor het verkoopseizoen 1999/2000 vastgestelde compensatiebedragen ook voor de daaropvolgende verkoopseizoenen gelden;

Overwegende dat voor de toepassing van de compensatieregeling op grond van artikel 6, lid 4, van voornoemde verordening moet worden uitgegaan van een per producerende lidstaat vastgesteld basisareaal; dat het wenselijk lijkt derhalve te bepalen dat de bij overschrijding van dit areaal toe te passen verlaging door de betrokken lidstaat wordt vastgesteld;

Overwegende dat in artikel 6, lid 5, van voornoemde verordening is bepaald dat de lidstaten gegevens dienen te verstrekken die moeten steunen op de door de rijsttelers en de rijstfabrikanten gedane aangiften; dat deze bepaling zodanig dient te worden gewijzigd dat daarin niet langer naar het nationale basisareaal wordt verwezen;

Overwegende dat het uit economisch oogpunt verantwoord is een uitvoerrestitutie alleen nog toe te kennen als het bewijs wordt geleverd dat het product volledig in de Gemeenschap is verkregen in de zin van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautair douanewetboek<sup>(4)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 82/97<sup>(5)</sup>; dat deze verplichting niet geldt bij wederuitvoer;

Overwegende dat het ten gevolge van de verruiming van de werkingssfeer van de compensatieregeling tot zaairijst gerechtvaardigd lijkt voor de teelt van rijstzaad een stabilisatiemechanisme in te voeren met het oog op het

<sup>(1)</sup> PB L 329 van 30. 12. 1995, blz. 18.

<sup>(2)</sup> PB L 246 van 5. 11. 1971, blz. 1.

<sup>(3)</sup> PB L 163 van 26. 6. 1991, blz. 39.

<sup>(4)</sup> PB L 302 van 19. 10. 1992, blz. 1.

<sup>(5)</sup> PB L 17 van 21. 1. 1997, blz. 1.

evenwicht op de markt voor rijstzaad en om met name de afzetmogelijkheden op basis van het bij artikel 6 van Verordening (EG) nr. 3072/95 vastgestelde basisareaal te vrijwaren; dat dient te worden bepaald dat de bepalingen inzake de verruiming van de werkingssfeer van de compensatieregeling en de invoering van het stabilisatiemechanisme aan het begin van het verkoopseizoen 1998/99 van toepassing worden,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Verordening (EG) nr. 3072/95 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1:

a) wordt lid 1 vervangen door:

„1. De gemeenschappelijke ordening van de rijstmarkt omvat een prijsregeling en een regeling voor het handelsverkeer, en geldt ten aanzien van de volgende producten:

GN-code	Omschrijving
a) 1006 10	Padie
1006 20	Gedopte rijst
1006 30	Halfwitte of volwitte rijst, ook indien gepolijst of geglansd
b) 1006 40 00	Breukrijst
c) 1102 30 00	Rijstmeel
1103 14 00	Gries en griesmeel van rijst
1103 29 50	Pellets van rijst
1104 19 91	Vlokken van rijst
1108 19 10	Rijstzetmeel”;

b) wordt het volgende lid 3 toegevoegd:

„3. Voor voor zaaidoeleinden bestemde padie van GN-code 1006 10 10 geldt deze verordening uitsluitend voor wat betreft de in artikel 6 vastgestelde compensatieregeling.”.

2. In artikel 6:

a) wordt in lid 3 het hoofdje van de vierde kolom van de tabel vervangen door „1999/2000 e.v.”;

b) wordt in lid 5:

i) de voorlaatste alinea vervangen door:

„Indien de bovenstaande alinea van toepassing is, bepaalt de betrokken lidstaat vóór een vol-

gens de procedure van artikel 22 van deze verordening vast te stellen datum, welke verlaging op het compensatiebedrag moet worden toegepast. Hij brengt de Commissie vooraf op de hoogte van het besluit tot verlaging.”.

ii) het begin van de laatste alinea gelezen: „De lidstaat moet de Commissie naar ras uitgesplitste ...”.

3. In artikel 13:

a) wordt lid 12, eerste alinea, eerste streepje, vervangen door:

„— volledig in de Gemeenschap zijn verkregen in de zin van artikel 23 van Verordening (EEG) nr. 2913/92, tenzij lid 13 van toepassing is;”;

b) wordt lid 13, eerste alinea, vervangen door:

„Bij uitvoer van uit derde landen ingevoerde en opnieuw naar derde landen uitgevoerde rijst wordt geen restitutie verleend, tenzij de exporteur aantoonst dat:

— het uit te voeren product hetzelfde product is dat tevoren is ingevoerd,

— en bij het in het vrije verkeer brengen van dit product alle invoerrechten zijn geïnd.”.

#### Artikel 2

Aan artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 2358/71 wordt het volgende lid 4 bis toegevoegd:

„4 bis. De maximumhoeveelheid rijstzaad waarvoor in de Gemeenschap steun kan worden toegekend, wordt vastgesteld volgens de in lid 5 bedoelde procedure. Deze hoeveelheid wordt verdeeld over de producerende lidstaten.”.

#### Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 1, punt 1, en artikel 2 zijn evenwel van toepassing met ingang van 1 juli 1998.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Voorstel voor een verordening (EG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1442/88 inzake de toekenning van premies voor definitieve stopzetting van de wijnbouw op wijnbouwareaal in de wijnoogstjaren 1988/89 tot en met 1997/98

(97/C 312/11)

COM(97) 423 def. — 97/0226(CNS)

(Door de Commissie ingediend op 4 september 1997)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op de Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 43,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het maximum dat in artikel 1, lid 1, tweede alinea, letter a), van Verordening (EEG) nr. 1442/88 van de Raad<sup>(1)</sup>, op 25 000 ha is vastgesteld, voor de afgelopen twee wijnoogstjaren niet bereikt zal worden aangezien enkele lidstaten ervan hebben afgezien de regeling toe te passen en enkele andere de regeling slechts in beperkte mate hebben toegepast;

Overwegende dat het aan Duitsland toegewezen aantal hectaren (50 ha) te beperkt is gebleken zodat bij de ver-

deling geen rekening kon worden gehouden met de behoeften van elk wijnbouwgebied; dat dit aantal dus moet worden verhoogd om de doelstellingen van de regeling te kunnen bereiken,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

*Artikel 1*

In artikel 1, lid 1, tweede alinea, letter a), van Verordening (EEG) nr. 1442/88 wordt het aan Spanje toegewezen aantal van 13 000 ha vervangen door 12 050 ha en wordt het aan Duitsland toegekende aantal van 50 ha vervangen door 1 000 ha.

*Artikel 2*

Deze verordening treedt in werking op de derde dag na haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

<sup>(1)</sup> PB L 132 van 28. 5. 1988, blz. 3. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 534/97 (PB L 83 van 25. 3. 1997, blz. 2).

## III

(Bekendmakingen)

## COMMISSIE

## Resultaten van de inschrijvingen (communautaire voedselhulp)

(97/C 312/12)

Overeenkomstig artikel 9, lid 5, van Verordening (EEG) nr. 2200/87 van de Commissie van 8 juli 1987 tot vaststelling van algemene voorschriften voor de beschikbaarstelling in de Gemeenschap van producten voor levering als communautaire voedselhulp

(Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L 204 van 25 juli 1987, bladzijde 1)

30 september en 7 oktober 1997

Verordening (EG) nr./Besluit	Partij	Actie nr.	Begunstigde	Product	Hoeveelheid (ton)	Leveringsstadium	Leverancier	Toewijzingsprijs (ECU/t)
1777/97	A	418/96	Côte-d'Ivoire	FMAI	3 200	DEST	De Franceschi Spa — Monfalcone (I)	267,37
19. 9. 1997	A	21/97	WFP/Noord-Korea	HCOLZ	1 211	EMB	Cebag — Antwerpen (B)	761,23
1810/97	A	403 + 421/96	Euroaid/. . .	HCOLZ	345	EMB	Cebag — Antwerpen (B)	781,00
1823/97	A	1865/94	Honduras	CBR/M/L	397	DEST	Euricom — Vercelli (I)	332,00

BLT: zachte tarwe.  
 FBLT: meel van zachte tarwe.  
 CBL: langkorrelige volwitte rijst.  
 CBM: halflangkorrelige volwitte rijst.  
 CBR: rondkorrelige volwitte rijst.  
 BRI: breukrijst.  
 FHAF: havervlokken.  
 FROf: smelkkaas.  
 WSB: tarwe-sojamix.  
 SUB: witte suiker.  
 ORG: gerst.  
 SOR: sorgho.  
 DUR: harde tarwe.  
 GDUR: gries van harde tarwe.  
 MAI: maïs.  
 FMAI: maïsmeel.

B: boter.  
 GMAI: maïsgries.  
 SMAI: maïsgriesmeel.  
 LENP: vollemelkpoeder.  
 LDEP: halfvollemelkpoeder.  
 LEP: magermelkpoeder.  
 LEPv: gevitamineerde magermelkpoeder.  
 LHE: melk met hoog energiegehalte.  
 CT: tomatenconcentraat.  
 CM: makreelconserven.  
 BISC: eiwitrijke biscuits.  
 BO: butteroil.  
 HOLI: olijfolie.  
 HCOLZ: geraffineerde koolzaadolie.  
 HSOJA: geraffineerde sojaolie.  
 HPALM: gedeeltelijk geraffineerde palmolie.

HTOUR: geraffineerde zonnebloemolie.  
 BPJ: rundvlees in eigen nat.  
 CB: corned beef.  
 COR: krenten.  
 BABYF: babyfood.  
 Lsub1: zuigelingenvoeding.  
 Lsub2: opvolgzuigelingenvoeding.  
 PAL: deegwaren.  
 PISUM: spliterwten.  
 FEQ: veldbonen (Vicia faba equina).  
 FABA: tuinbonen (Vicia faba major).  
 SAR: sardines.  
 DEB: franco loshaven, lossing inbegrepen.  
 DEN: franco loshaven, lossing niet inbegrepen.  
 EMB: franco laadhaven.  
 DEST: franco bestemming.

**Europa-Kommissionen afholder 11 almindelige udvælgelsesprøver**  
**Die Europäische Kommission führt 11 allgemeine Auswahlverfahren durch**  
**Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οργανώνει 11 γενικούς διαγωνισμούς**  
**The European Commission is organizing 11 open competitions**  
**La Comisión Europea organiza 11 concursos oposición**  
**Euroopan komissio järjestää 11 avointa kilpailua**  
**La Commission européenne organise 11 concours généraux**  
**La Commissione europea indice 11 concorsi generali**  
**De Europese Commissie organiseert 11 algemene vergelijkende onderzoeken**  
**A Comissão Europeia organiza 11 concursos gerais**  
**Europeiska kommissionen anordnar 11 allmänna uttagningsprov**

(97/C 312/13)

KOM/LA/1050 — Dansksprogede Tolke (LA 7/LA 6)  
KOM/LA/1051 — Deutschsprachige Dolmetscher (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1052 — Διερμηνείς ελληνικής γλώσσας (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1053 — English-language interpreters (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1054 — Intérpretes de lengua española (LA 7/LA 6)  
KOM/LA/1055 — Suomen kielen tulkkeja (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1056 — Interprètes de langue française (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1057 — Interpreti di lingua italiana (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1058 — Tolken met hoofdtal Nederlands (LA 7/LA 6)  
COM/LA/1059 — Intérpretes de língua portuguesa (LA 7/LA 6)  
KOM/LA/1060 — Svenskspråkiga tolkar (LA 7/LA 6).

---