

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	Kommissionen	
97/C 312/01	Ecu	1
97/C 312/02	Förteckning över de dokument av betydelse för EES som kommissionen vidarebefordrat till rådet 29.9.—3.10.1997	2
97/C 312/03	Meddelande om att vissa antidumpningsåtgärder upphör att gälla	4
97/C 312/04	Kommissionens tillkännagivande i enlighet med artikel 12.2 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 om ärende nr IV/35.826: Företagsavtal mellan persontågsföretag som erbjuder tjänster på Storbritanniens järnvägsnät (¹)	5
97/C 312/05	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende nr IV/M.885 — Merck/Rhône-Poulenc-Merial) (¹)	13
97/C 312/06	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende nr IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel) (¹)	14
97/C 312/07	Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 — Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin och Kerry (¹)	15
97/C 312/08	Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 — Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin och Galway (¹)	16

SV

1

(¹) Text av betydelse för EES

(Fortsättning på nästa sida.)

97/C 312/09	Meddelande från kommissionen i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 — Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin och Sligo (*)	17
-------------	---	----

II *Förberedande rättsakter*

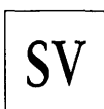
Kommissionen

97/C 312/10	Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EG) nr 3072/95 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris och av förordning (EEG) nr 2358/71 om den gemensamma organisationen av marknaden för utsäde	18
97/C 312/11	Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1442/88 om beviljande för produktionsåren 1988/89—1997/98 av bidrag för slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer	20

III *Upplysningar*

Kommissionen

97/C 312/12	Resultat av anbudsinfordran (Gemenskapens livsmedelsbistånd)	21
97/C 312/13	Europeiska kommissionen anordnar 11 allmänna uttagningsprov	22



(*) Text av betydelse för EES

I

(Meddelanden)

KOMMISSIONEN

Ecu ⁽¹⁾

13 oktober 1997

(97/C 312/01)

Valutabelopp för en enhet:

Belgiska franc och luxemburgska franc	40,5515	Finska mark	5,89137
Danska kronor	7,48384	Svenska kronor	8,48909
Tyska mark	1,96510	Pund sterling	0,690707
Grekiska drakmer	309,529	USA-dollar	1,12067
Spanska pesetas	165,792	Kanadensiska dollar	1,54585
Franska franc	6,59627	Japanska yen	135,635
Irländska pund	0,768583	Schweiziska franc	1,64122
Italienska lire	1929,92	Norska kronor	7,86151
Nederländska gulden	2,21344	Isländska kronor	79,9263
Österrikiska schilling	13,8313	Australiska dollar	1,51709
Portugisiska escudos	199,782	Nyzeeländska dollar	1,73291
		Sydafrikanska rand	5,23185

Kommissionen har installerat en telex med automatiskt svar som ger omräkningstalen i ett antal valutor. Denna tjänst är öppen varje dag från kl. 15.30 till kl. 13.00 följande dag. De som använder sig av tjänsten skall göra på följande sätt:

- Ring telexnummer Bryssel 237 89.
- Lämna det egna telexnumret.
- Skriv koden "cccc" som startar det automatiska systemet som överför omräkningstalen för ecun.
- Överföringen bör inte avbrytas förrän meddelandet är slut, vilket markeras med koden "ffff".

Anmärkning: Kommissionen har även automatiska faxsvarare (nr 296 10 97 och nr 296 60 11) som tillhandahåller dagliga uppgifter om beräkning av de omräkningstal som skall tillämpas med avseende på jordbrukspolitiken.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3180/78 av den 18 december 1978 (EGT L 379, 30.12.1978, s. 1), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1971/89 (EGT L 189, 4.7.1989, s. 1).

Rådets beslut 80/1184/EEG av den 18 december 1980 (Lomékonventionen) (EGT L 349, 23.12.1980, s. 34).

Kommissionens beslut nr 3334/80/EKSG av den 19 december 1980 (EGT L 349, 23.12.1980, s. 27).

Finansiell förordning av den 16 december 1980 om Europeiska gemenskapernas allmänna budget (EGT L 345, 20.12.1980, s. 23).

Rådets förordning (EEG) nr 3308/80 av den 16 december 1980 (EGT L 345, 20.12.1980, s. 1).

Beslut av Styrelsen för Europeiska investeringsbanken av den 13 maj 1981 (EGT L 311, 30.10.1981, s. 1).

**FÖRTECKNING ÖVER DE DOKUMENT AV BETYDELSE FÖR EES SOM
KOMMISSIONEN VIDAREBEFORDRAT TILL RÅDET 29.9.—3.10.1997**

(97/C 312/02)

Dessa dokument kan erhållas på försäljningsställen för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

Kod	Katalognr	Titel	Antaget av kommissionen	Vidarebefordrat till rådet	Antal sidor
KOM(97) 387	CB-CO-97-438-SV-C	Förslag till rådets rättsakt om utarbetandet av en konvention med bestämmelser för tredjelandsmedborgares rätt till inresa och vistelse i medlemsstaterna ⁽²⁾ ⁽³⁾	30.7.1997	29.9.1997	43
KOM(97) 467	CB-CO-97-481-SV-C	Kommissionens yttrande i enlighet med artikel 189b.2 d i Romfördraget om Europaparlamentets ändringar av rådets gemensamma ståndpunkt om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring för tredje gången av direktiv 88/344/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om extraktionsmedel vid framställning av livsmedel och livsmedelsingredienser ⁽²⁾	29.9.1997	29.9.1997	4
KOM(97) 472	CB-CO-97-484-SV-C	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (transitering) ⁽²⁾ ⁽³⁾	26.9.1997	29.9.1997	8
KOM(97) 475	CB-CO-97-486-SV-C	Meddelande från kommissionen till rådet: Ändring av åtgärdsprogrammet för att främja konsumtionen inom gemenskapen och utvidgande av marknaderna för mjölk och mjölkprodukter under regleringsåret för mjölk 1997/98	26.9.1997	29.9.1997	3
KOM(97) 476	CB-CO-97-487-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EG) nr 1015/94 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av TV-kamerasystem med ursprung i Japan	30.9.1997	30.9.1997	32
KOM(97) 427	CB-CO-97-431-SV-C	Rapport från kommissionen om samarbete med europeiska icke-statliga utvecklingsorganisationer på områden som berör utvecklingsländerna (budgetår 1995)	1.10.1997	1.10.1997	48
KOM(97) 473	CB-CO-97-488-SV-C	Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet: Genomförande av rådets direktiv 91/676/EEG om skydd mot att vatten förorenas av nitrater från jordbruket	1.10.1997	1.10.1997	18

Kod	Katalognr	Titel	Antaget av kommissionen	Vidarebe- fordrat till rådet	Antal sidor
KOM(97) 477	CB-CO-97-489-SV-C	Rapport från kommissionen till rådet: Studie av konsekvenser för medgivanden i Medelhavsområdet	1.10.1997	1.10.1997	31
KOM(97) 478	CB-CO-97-490-SV-C	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 85/374/EEG av den 25 juli 1985 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om skadeståndsansvar för produkter med säkerhetsbrister ^(?) (?)	1.10.1997	1.10.1997	18
KOM(97) 482	CB-CO-97-493-SV-C	Förslag till rådets beslut om ändring av beslut nr 96/411/EG om förbättring av gemenskapens jordbruksstatistik ^(?)	1.10.1997	1.10.1997	4
KOM(97) 484	CB-CO-97-494-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av säckar och påsar av polyeten eller polypropen med ursprung i Indien, Indonesien och Thailand och om slutgiltigt uttag av den införda preliminära antidumpningstullen	1.10.1997	1.10.1997	24
KOM(97) 498	CB-CO-97-502-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vissa skodon med överdelar av textilmaterial och med ursprung i Kina och Indonesien	1.10.1997	1.10.1997	53
KOM(97) 455	CB-CO-97-468-SV-C	Omprövat förslag till rådets förordning (EG) om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande ^(?)	2.10.1997	2.10.1997	6
KOM(97) 471	CB-CO-97-483-SV-C	Kommissionens yttrande i enlighet med artikel 189b.2 d i Romfördraget om Europaparlamentets ändringar av rådets gemensamma ståndpunkt om förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om översyn av Europeiska gemenskapens åtgärdsprogram för miljön och en hållbar utveckling kallat "Mot en hållbar utveckling" ^(?)	1.10.1997	2.10.1997	8
KOM(97) 485	CB-CO-97-495-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av vävda polyolefinsäckar med ursprung i Kina	2.10.1997	2.10.1997	23
KOM(97) 487	CB-CO-97-496-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av reklamätändstickor med ursprung i Japan och om slutgiltigt uttag av den preliminära tullen	2.10.1997	2.10.1997	36

Kod	Katalognr	Titel	Antaget av kommissionen	Vidarebe- fordrat till rådet	Antal sidor
KOM(97) 488	CB-CO-97-498-SV-C	Förslag till rådets förordning (EG) om förlängning av ett program för främjande av internationellt samarbete inom energisektorn — Synergy-programmet inrättat genom rådets förordning (EG) nr 701/97 av den 14 april 1997 ⁽¹⁾ ⁽²⁾	2.10.1997	2.10.1997	16
KOM(97) 495	CB-CO-97-513-SV-C	Meddelande från kommissionen till rådet i riktning mot skattesamordning inom Europeiska unionen — Ett åtgärds paket för att angripa skadlig skattekonkurrens	1.10.1997	2.10.1997	15
KOM(97) 480	CB-CO-97-510-SV-C	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 97/33/EG om nummerportabilitet mellan operatörer och förhandsval av operatör ⁽¹⁾ ⁽²⁾	1.10.1997	3.10.1997	11

⁽¹⁾ Detta dokument innehåller formuläret "Propositionens verkningar på företag, speciellt på mindre och mellanstora företag (MMF)".

⁽²⁾ Detta dokument offentliggörs i EG:s officiella publikationer.

⁽³⁾ Text av betydelse för EES.

Obs.: KOM-dokumenterna kan erhållas som årsabonnemang eller som enskild utgåva; priset rättar sig i detta fall efter sidantalet.

Meddelande om att vissa antidumpningsåtgärder upphör att gälla

(97/C 312/03)

Kommissionen meddelar att nedan angivna antidumpningsåtgärder inom snart kommer att upphöra.

Detta meddelande offentliggörs i enlighet med artikel 11.2 i rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾.

Produkt	Ursprungs- eller exporterande land/länder	Åtgärd	Hänvisning	Utgångsdatum
Syntetiska polyesterfibrer	— Rumänien — Turkiet — Federala republiken Jugoslavien (Serbien och Montenegro) — F.d. jugoslaviska republiken Makedonien	Tull	Förordning (EEG) nr 3017/92 (EGT L 306, 22.10.1992)	23.10.1997

⁽¹⁾ EGT L 56, 6.3.1996, s. 1.

Kommissionens tillkännagivande i enlighet med artikel 12.2 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 om ärende nr IV/35.826: Företagsavtal mellan persontågsföretag som erbjuder tjänster på Storbritanniens järnvägsnät

(97/C 312/04)

(Text av betydelse för EES)

I. Ansökan/Anmälan

Förenade kungarikets kommunikationsdepartement har, på uppdrag av de parter som räknas upp i punkt 1–4 i del III nedan, inlämnat en ansökan om och/eller en anmälan av de företagsavtal som slutits mellan persontågsoperatörer på det brittiska järnvägsnätet. Ansökan görs enligt artikel 12 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 i syfte att erhålla en förklaring om undantag från tillämpning av förbudet i artikel 2, i enlighet med artikel 5 i den förordningen. Eftersom en del av bestämmelserna i företagsavtalen eventuellt inte omfattas av rådets förordning (EEG) nr 1017/68 har parterna enligt artikel 2i rådets förordning nr 17 även inlämnat en ansökan om icke-ingripandebesked med hänsyn till artikel 85.1 i EG-fördraget eller som ett alternativ, enligt artikel 4 i förordning nr 17, en anmälan för att beviljas undantag enligt artikel 85.3 i EG-fördraget.

II. Bakgrund

Som en del av Förenade kungarikets program för privatisering av britisk järnvägsnäring delades persontrafiken hos British Railways Board (BRB) år 1994 upp i 25 enheter för tågtrafik. Varje sådan enhet för tågtrafik infördes sedan som ett dotterbolag till BRB med beteckningen tågtrafikföretag ("train operating company") och erhöll de tillgångar som var nödvändiga för dess drift. Genom franchising fördes varje tågtrafikföretag över till den privata sektorn som ett fristående företag. Som en del av det program för konkurrensreglering som föreslagits av tillsynsmyndigheten för järnvägar kan passagerartjänster också tillhandahållas av företag som inte har slutit franchisingavtal. Dessa företag sägs arbeta med fri tillgång och verkar i direkt konkurrens med franchisingföretagen.

Två nya myndigheter har inrättats; franchisingmyndigheten (Franchising Director), med uppgift att övervaka förfarandet vid franchisegivning, och tillsynsmyndigheten (Rail Regulator), med uppgift att reglera den omstrukturerade persontågstrafiken. Personer som givits franchise har slutit franchisingavtal med franchisingmyndigheten och har förvärvat det aktuella tågtrafikföretaget som ett helägt dotterbolag. Varje tågtrafikföretag har redan en

passagerarlicens som den fått från tillsynsmyndigheten och som krävs av alla företag (inklusive de med fri tillgång) för att de skall kunna bedriva trafik med persontåg på järnvägsnätet. Man har också slutit en rad avtal som styr företagens tillgång till järnvägssystemet (som nu ägs av det oberoende järnvägsföretaget Railtrack plc), deras inhyrning av rullande materiel från ett eller flera av de nyskapade företagen för rullande materiel samt deras relationer med andra aktörer i branschen.

Varje persontrafikföretag har gjort ett antal multilaterala överenskommelser med andra företag som bedriver trafik med persontåg, vilka i stora drag rör biljett- och betalningssystem, rabattkort, överenskommelser med resenäreringen, tillhandahållande av telefonupplysningstjänster till allmänheten och möjligheter till fritids- och arbetsresor för personalen. Dessa överenskommelser mellan företag går, tillsammans med ett antal biöverenskommelser, under samlingsbeteckningen företagsöverenskommelser (Inter-Operator Agreements).

Dessa företagsöverenskommelser förvaltas av Association of Train Operating Companies (ATOC). Överenskommelserna är avsedda att säkerställa att de fördelar som följer av omstruktureringen av näringen (affärsmässigt oberoende, större konkurrens och kostnadsbesparingar) inte minskas genom förlusten av vissa av de fördelar som fanns med enhetlig drift av järnvägen som exempelvis direktbiljetter och biljetter med samordnad giltighet, gemensamma transportvillkor, ett rikstäckande försäljningsnät och landsomfattande förfaranden för betalningsutjämning och marknadsföringsinitiativ.

III. Avtalsparterna

Följande företag och institutioner utgör parter i ett eller fler av avtalen:

1. The British railways Board (som representant för vissa av sina rörelsedrivande delar) samt följande företag:
 - * 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

(* anger företag som trafikerar med persontåg)

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

IV. Sammanfattning av avtalen

I passagerarlicensens sjunde villkor sägs att licenstagarna skall vara avtalsparter i och följa uppgörelser som rör

- försäljning och godkännande av direktbiljetter,
- klarering mellan företagen av intäkter från biljettförsäljning (betalningsutjämning),
- transportvillkor vid direktbiljetter, och
- drift av byråer för telefonupplysningar.

Franchisingmyndigheten kräver att det skall stå i franchisingavtalen att franchisetagaren skall ingå avtal beträffande

- biljett- och betalningssystem,
- drift av byråer för telefonupplysningar,
- rabattkort för ungdomar, pensionärer och funktionshindrade,
- rabatterat resande för personal (för fritid- och arbetsresor), och
- uppgörelser med London Regional Transport.

Dessa avtal går under beteckningen "obligatoriska" system. De är bindande för alla företag med franchisingavtal och, om tillämpligt, för företag med fri tillgång. De skall godkännas av franchisingmyndigheten och/eller tillsynsmyndigheten. Dessutom kan företag välja huru-

vida de skall delta i vissa "frivilliga" system. Till dessa hör överenskommelser med resenäringen och system som täcker ett antal brittiska rabattkort samt internationella biljetter och reskort. Persontrafikföretag skall också i ett inledningsskede delta i överenskommelser om godtagande av utbetalningsorder och kreditkort som betalning.

Avtal om biljett- och betalningssystem

Avtalet om biljett- och betalningssystem (Ticketing and Settlement Agreement, TSA) är ett avtal mellan samtliga persontrafikföretag i Förenade kungariket och Rail Settlement Plan Limited (RSP). RSP är ett företag som ägs av de ATOC-medlemmar som deltar i biljett- och betalningssystemet. TSA utgör ATOC:s biljett- och betalningssystem och omfattar biljettpriser, direktbiljetter och biljetter med samordnad giltighet, försäljning av biljetter genom persontrafikföretag och resebyråer, inkomstfördelning samt intäktsöverföring mellan trafikföretag och biljettförsäljare.

— Bestämning av biljettpriser

I TSA fastställs hur priset på nya biljetter får sättas och befintliga biljettpriser ändras. De flesta priser, så kallade "permanenta biljettpriser", sätts tre gånger per år av persontrafikföretag genom ett förfarande med diskussioner om biljettprisbestämning som kallas "Fares Setting Round". Detta innebär att persontrafikföretagen anmäler till RSP vilka priser de tänker sätta på nya biljetter (sam eventuella ändringar av befintliga biljettpriser). Alla föreslagna biljettpriser som meddelats RSP lämnas vidare till andra persontrafikföretag för att de, om de så önskar, skall kunna ändra sina föreslagna biljettpriser i enlighet med de andra företagens prisbeslut eller rätta till felaktiga priser (t.ex. att en biljett från A till C via B är billigare än en biljett från A till B). Alla förändringar i biljettpris skall sedan meddelas RSP.

Då de slutgiltiga biljettpriserna väl satts meddelar RSP dessa till biljettförsäljarna, antingen elektroniskt eller i biljettprislistor och dessa biljettpriser gäller från det datum då de träder i kraft tills nästa "Fares Setting Round" är avslutad. Vid sidan av permanenta biljettpriser kan persontrafikföretag sätta tillfälliga biljettpriser i säljfrämjande syfte. Dessa meddelas RSP när som helst enligt ett fastställt förfarande. Enligt TSA är det också möjligt för persontrafikföretag att sätta speciella biljettpriser. Dessa biljettpriser marknadsförs huvudsakligen till en viss del av allmänheten och säljs ofta inte genom biljettförsäljningskontor. Det kan exempelvis röra sig om biljettpriser för allt-i-ett-resor och gruppresor.

— Direktbiljetter och biljetter med samordnad giltighet

Varje resekombination från start- till slutstation utgör ett "flöde" i den terminologi som används i TSA. För varje flöde anges i TSA huruvida samordnad giltighet skall gälla eller ej (inledningsvis kommer praktiskt taget alla flöden att ha samordnad giltighet). För varje flöde där samordnad giltighet skall råda utser TSA ett "ledande företag". Detta ledande företag är vanligen det företag som har störst affärsmässiga intressen i flödet ifråga (det kan t.ex. röra sig om att man erbjuder flest tjänster inom flödet eller att man har störst andel av intäkterna från det flödet) och/eller bäst överblick över den marknad som betjänas av flödet (t.ex. om flödet till övervägande del är en långlinje och det ledande företaget främst erbjuder tjänster för långlinjer).

Det ledande företaget har rätt att på eget initiativ sätta priser för direktbiljetter och biljetter med samordnad giltighet (både permanenta biljettpriser och tillfälliga biljettpriser i säljfrämjande syfte) samt att kräva att andra franchisingföretag som bedriver tågtrafik på denna linje håller sig till dessa biljettpriser. Denna rätt gäller emellertid inte förköp eller speciella biljettpriser som bara får införas om de avser ett enda trafikföretags tåg. Det ledande företaget får inte sätta biljettpris för första-klass-biljetter med samordnad giltighet om det bara erbjuder resa i första klass inom de delar av flödet där det åläggs att göra detta av andra företag som är verksamma inom detta flöde. Företag med fri tillgång behöver bara följa det ledande företagets biljettpriser för biljetter med samordnad giltighet ifall de kommit överens om detta.

Andra persontrafikföretag än de ledande företagen (vilka kallas sekundärföretag) får fritt sätta följande biljettpriser för alla flöden:

- "Exklusiva" biljettpriser, som satts av ett enstaka trafikföretag och bara gäller på dess tåg.
- "Gemensamt överenskomna" biljettpriser, som satts i överenskommelse mellan två eller fler företag i syfte att erbjuda resenärerna direktresa med tåg från fler än ett av persontrafikföretagen och/eller möjligheten att välja mellan olika företags tåg som går parallellt inom samma flöde.

Dessa biljettpriser förekommer vid sidan av de ledande företagens biljettpriser och ger utrymme för viss priskonkurrens trots att samordnad giltighet är obligatorisk.

Man har begränsat de ledande företagens rätt att sätta exklusiva och gemensamt överenskomna biljettpriser i syfte att hindra de ledande företagen från att undergräva systemet med obligatorisk samordnad giltighet genom att marginalisera biljetterna med samordnad giltighet och slå ut dem från marknaden med hjälp av prissättningen. De

ledande företagen får endast införa exklusiva biljettpriser för

- förstaklassbiljetter,
- förköpta tågspecifika biljetter,
- tillfälliga biljetter som förekommer i säljfrämjande syfte (i upp till tolv veckor per år i varje flöde), och
- specialbiljetter.

Inom flöden där samordnad giltighet inte är obligatorisk finns det inget ledande företag. Ett företag som bedriver persontrafik på mer än 50 % av vägsträckan inom ett flöde (vilket gör att det kallas "huvudföretag inom flödet") får bestämma priser för direktbiljetter för hela flödet. För dessa biljettpriser krävs att resenären reser på företagets tåg den del av flödet där huvudföretaget har tåg i drift. Inom övriga delar av flödet skall biljetten gälla på alla tåg som tillhör franchisingföretag (samt hos de företag med fri tillgång som frivilligt anmäler sig). I likhet med vad som gäller för ledande företag får huvudföretagen inte kräva att sekundärföretag skall följa biljettpriserna vad gäller förköp eller speciella biljetter.

TSA innehåller ett förfarande enligt vilket franchisingmyndigheten kan häva kravet på samordnad giltighet inom ett eller flera flöden. Detta sker då man anser att fördelarna med ömsesidigt tillhandahållande inte uppväger de potentiella fördelarna med ett diversifierat tjänstutbud och priskonkurrens. Inledningsvis är det troligt att detta sker endast på de största konkurrensutsatta flödena. Initiativ till förfarandet med översyn av ett flöde tas av franchisingmyndigheten eller av ett persontrafikföretag.

— Biljettförsäljning

Permanent biljetter finns för försäljning hos alla persontrafikföretag. Dessa företag kan således sälja alla andra företags permanenta biljetter vid sina biljettförsäljningsställen. Vad gäller tillfälliga biljettpriser i syfte att öka försäljningen kan det företag som upprättar biljetten ange vid vilka försäljningsställen biljetten får säljas. Specialbiljetter kan bara säljas i försäljningsställen med godkännande från det företag som ansvarar för den särskilda biljetten.

Ett ledande försäljningsföretag (som troligen är det som driver stationen eller, i de fall där stationerna är oberoende, det företag som driver stationen med det största biljettförsäljningskontoret) skall opartiskt sälja produkter vid minst 51 % av de av företagets försäljningsställen som är öppna vid varje given tidpunkt, såvida inte tillsynsmyndigheten går med på något annat. Kravet på opartiskhet är till för att hindra företag som både bedriver persontrafik och säljer biljetter från att utnyttja sin

position som försäljare till andra företags nackdel. I TSA ingår praktiska regler avsedda att bidra till att åstadkomma opartisk försäljning och att säkerställa att en del andra minimikrav uppfylls vid försäljningsställena.

Kravet på opartiskhet förstärks av att nationellt standardiserade provisionssatser betalas till ledande försäljare och (vad gäller försäljning på tåg och försäljning på telefonförsäljningsställen där opartiska råd ges) till alla övriga företag. Denna provision baseras på försäljningen av basprodukter (dvs. järnvägstjänster som inte kräver mer än att en biljett utfärdas och att betalning tas emot) och uppgår till 2 % vid försäljning av säsongbiljetter och 9 % vid annan försäljning. Då det gäller ledande säljares försäljning av övriga produkter eller då det gäller all försäljning från persontrafikföretag förhandlar säljarna och trafikföretagen själva om provisionen.

Vid alla stationer är det fritt för andra persontrafikföretag än den ledande säljaren att ha sina egna separata försäljningsställen. Vid sådana försäljningsställen behöver de bara sälja de järnvägstjänster de själva önskar och de är inte underkastade något krav på opartiskhet.

Biljetter säljs i enlighet med de nationella transportvillkoren. Dessa grundas på BRB:s transportvillkor, men har ändrats väsentligt för att återspegla uppsplittringen av persontrafiken. Det står företag fritt att göra tillägg till resenärers rättigheter enligt de nationella villkoren, men de får inte göra avkall på rättigheterna om inte detta uttryckligen tillåts.

— Betalningssätt

I TSA krävs att alla persontrafikföretag skall godta de större kredit- och betalkort som BRB för närvarande accepterar som betalning för biljetter. TSA tillåter och ombesörjer centraliserad hantering av kreditkortstransaktioner och tillhandahållande av information om transaktionerna till de kreditkortsföretag med vilka ett persontrafikföretag har slutit avtal om att acceptera kreditkort.

Under ett inledningsskede på tre år skall alla företag godta betalningsuppdrag som betalning. Centraliserad förvaltning av överenskommelserna om betalningsuppdrag överlämnas till företag som specialiserat sig på sådant. Dessutom utses ett factoringföretag som för företagens räkning hanterar de fordringar som uppstår genom att persontrafikföretagen eller andra godtar betalningsuppdrag som betalning.

— Resenäringen

Enligt TSA skall resebyråer utses centralt för samtliga persontrafikföretag på grundval av en standardiserad ATOC-licens. Enligt TSA skall också ITX-licenser och licenser för utfärdande av egna biljetter beviljas järnvägs- och reseföretag samt större företagskunder. Denna centraliserade ordning har varit i funktion under ett inledningsskede på tre år och omfattar ett särskilt ATOC-system för resenäringen, även om de relevanta bestämmelserna finns i TSA.

I ATOC-systemet för resenäringen fastställs kriterier som ATOC tillämpar då man godkänner ansökningar om ATOC-licenser. Dessa rör försäljningsställets öppettider, personalens kvalifikationer, antal anställda, försäljningsställets placering och utformning, ombudets finansiella ställning och dess förväntade försäljning. Om en ansökan uppfyller de fastställda kriterierna godkänner systemets ledningsgrupp att en standardiserad ATOC-licens utfärdas, där villkoren för att ombudet skall få sälja järnvägstjänster anges. Genom licensen blir man också en del av RSP:s system för klarering av de biljettintäkter som skall tillfalla persontrafikföretagen.

Om de så önskar kan ombuden sälja biljetter med rabatt, förutsatt att de i redovisningen till RSP anger det pris för den aktuella biljetten som återfinns i biljettprislister. Resebyråer (dock ej företag med ITX-licenser eller licenser för utfärdande av egna biljetter) har rätt till provision på försäljning som skett med deras ATOC-licens. Storleken på provisionen kommer varje företag enskilt överens om med ATOC (som agerar på uppdrag av persontrafikföretagen). Dessutom kan enskilda deltagare i systemet förhandla fram särskilt förmånliga provisioner genom att sluta bilaterala överenskommelser med de aktuella ombuden.

Ombud på stationer (dvs. ombud som tagit hand om försäljningsskyldigheterna åt ett persontrafikföretag) skall ha godkännande från RSP, som måste ha rimliga skäl för att inte ge sitt godkännande. Andra ombud (t.ex. resebyråer med ATOC-licens) får inte för egen räkning bedriva handel i närheten av stationsområdet såvida inte den ledande säljaren på den stationen ger sitt tillstånd.

— Inkomstfördelning

Den som upprättat ett exklusivt biljettpris har rätt till 100 % av biljettpriset. För gemensamt överenskomna biljettpriser (vare sig det är direktbiljetter eller biljetter med samordnad tillgänglighet) gäller att transportföretagen har rätt till den andel av priset som man kommit överens om och meddelat RSP då biljettpriset fastställdes.

För direktbiljetter och/eller biljetter med samordnad giltighet som upprättats av ett ledande företag inom ett flöde där samordnad giltighet är obligatorisk eller för direktbiljetter som upprättats av huvudföretag inom flödet fördelas inkomsten normalt enligt fördelningsfaktorer tagna från en datormodell som framställs av BRB. Modellens fördelning av intäkterna för varje flöde baseras på tidtabellen och antaganden om faktiskt antal tillryggalagda passagerarkilometer (dessa antaganden härleds från tidigare gjorda intervjuundersökningar).

Modellens fördelning är inte tillämplig i de fall då de aktuella persontrafikföretagen kommit överens om en alternativ fördelning för en viss biljett eller ett visst flöde, eller då en sådan alternativ fördelning beordrats fram genom skiljedomsförfarande.

— Betalningsutjämning

Tillsynsmyndigheten och franchisingmyndigheten fordrar att företagen sinsemellan avräknar intäkter från försäljning av järnvägstjänster genom ett godkänt centralt system för betalningsutjämning.

Intäkter utjämnas genom RSP enligt de kontraktsramar som föreskrivs i TSA, eller med ett annat system för betalningsutjämning om företag fått godkännande för detta från tillsynsmyndigheten och franchisingmyndigheten.

Persontrafikföretag och RSP har också slutit avtal om klarering med vissa andra transportföretag vilkas biljetter säljs av persontrafikföretag, eller vice versa. Till dessa hör London Regional Transport (LRT), European Passenger Services (EPS), Irish Rail med flera regionala transportföretag. Betalningsutjämning med sådana företag sker genom RSP. Uppgårelsen med EPS för inte bara dess försäljning av persontrafikföretagens biljetter och persontrafikföretagens försäljning av Eurostar-biljetter, utan EPS hanterar även betalningsutjämning av intäkter från internationell biljettförsäljning, som persontrafikföretagen är skyldiga utländska järnvägsföretag eller vice versa.

RSP har uppdragit åt en systemförvaltare (inledningsvis en rörelsedrivande division inom BRB) att sköta merparten av BRB:s åligganden enligt TSA och avtalen om klarering med tredje part. Till systemförvaltarens ansvarsområden hör hantering av information om betalningsvillkor för de järnvägstjänster som finns till försäljning, insamlande och spridande av denna information, insamlande och kontroll av all försäljningsinformation som det fordras att persontrafikföretagen och tredje part regelbundet skall förse RSP med för järnvägstjänster där ut-

jämning sker genom RSP, beräkning av de nettobetalingar som skall göras eller erhållas vid varje utjämningsperiods slut samt meddelande om detta till persontrafikföretagen och till tredje part, hantering av räkenskaper för utjämningsförfarande och drift och underhåll av den hård- och mjukvara utjämningsystemet förfogar över.

RSP har uppdragit åt en kapitalförvaltare (inledningsvis en rörelsedrivande division i BRB) att sköta vissa av de sysslor man åläggs enligt TSA. Denna förvaltare hanterar inoch utbetalningar från persontrafikföretag och från tredje part enligt instruktioner från systemförvaltaren, bekräftar de belopp som skall erhållas och betalas varje utjämningsperiod och sköter överförandet av kapital för hård- och mjukvara.

Dessutom har en RSP-bankir utsetts. RSP-bankiren rapporterar till RSP om övertrasseringar och krediter som automatiskt förlängs så att företaget skall kunna förbli solvent även vid uteblivna betalningar.

Avtalet om Londons transportsystem

LRT och BRB tillhandahåller och marknadsför gemensamt en rad en-dags- och periodbiljetter (s.k. "reskort") vilka gäller för resor över ett antal zoner inom Stor-London och accepteras av London Underground, Docklands Light Railway, LRT bus services och på BRB:s persontåg. LRT och BRB erbjuder också en rad kombinationsbiljetter som gäller för direktresor med vissa LRT- och BRB-förbindelser. På vissa sträckor där samordnad giltighet gäller godkänner både LRT och BRB biljetter (förutom reskort) som utfärdats för den andres förbindelser.

Man har upprättat ett ATOC LRT-system i samband med uppgörelser mellan LRT och persontrafikföretag. Enligt systemet skall medlemmar ingå reskortsavtal och direktbiljettsavtal (icke reskort) med LRT (LRT-avtalen). Systemet styr också överenskommelser med lokala myndigheter om gratis eller rabatterat resande för pensionärer och personer med funktionshinder i Londonområdet.

I reskortsavtalet har persontrafikföretagen och LRT kommit överens om att sälja, utfärda och acceptera reskort. LRT har samtyckt till att se till att dess dotterbolag (och vissa tredje parter som Docklands Light Railway, som LRT företräder i förhandlingar med ATOC) kommer att göra likadant. I ett arbetsschema fastställs de principer som styr bestämning av biljettpriser och delning

av intäkter samt den fördelning av biljetter och intäkter som fastlagts för innevarande år. Arbetsschemat omfattar också biljettyp, försäljningsarrangemang och fasta provisioner för försäljning av reskort. Vidare stadgas i schemat att reskort bara skall säljas till sitt nominella värde.

Enligt avtalet om direktbiljetter har LRT samtyckt till att på sina förbindelser godta direktbiljetter som utfärdats av persontrafikföretag, och vice versa. LRT och persontrafikföretagen har också kommit överens om att godta biljetter som gäller för vissa sträckor med samordnad giltighet. Även om ingen part måste utfärda biljetter som omfattas av denna överenskommelse har parterna för avsikt att göra detta då det är motiverat av resenärernas efterfrågan eller då frånvaron av direktbiljetter skulle vålla resenärerna oskäligt besvär. Överenskommelsen omfattar försäljningsåtgärder för sådana biljetter och fastställer de principer som skall styra biljettprisbestämning och fördelning av intäkter.

Avtal om system med järnvägskort

Tidigare har BRB erbjudit sina resenärer ett antal rabattkortprodukter (s.k. järnvägskort). Sådana kort ger innehavaren olika rabatter för vissa biljettyper. ATOC har utvecklat ett antal system järnvägskort, vilka till stor del bygger på produkter som BRB tidigare erbjudit.

Enligt villkoren i franchisingavtalen skall alla franchisingföretag delta i obligatoriska rabattsystem för ungdomar, pensionärer och funktionshindrade. Företag med fri tillgång har också rätt, men inte skyldighet, att ansluta sig till dessa system och ta del av deras förmåner och skyldigheter. De s.k. obligatoriska järnvägs korten (Mandatory Railcards) kan köpas till ett fast pris var som helst på järnvägsnätet och ger innehavaren rätt till standardiserade rabatter på 34 % av priset på vissa biljetter som säljs till innehavare av järnvägs kort. Alla deltagare i systemet måste sälja och godkänna obligatoriska järnvägs kort.

För deltagarna gäller också vissa minimikrav beträffande marknadsföringsinsats. De skall bl.a. säkerställa att järnvägs kort säljs och marknadsförs på exempelvis vissa utsedda stationer och ATOC-resebyråer. System med frivilliga järnvägs kort (Voluntary Railcards) har etablerats för järnvägs kort som erbjuds vissa övriga kategorier av resenärer. Inom detta system finns familjekort och kort för anställda inom försvaret (rikstäckande produkter)

och "the Network Card" (omfattar sydöstra England). Det står transportföretag fritt att ingå individuella avtal för andra rabattprodukter som de vill erbjuda.

De frivilliga systemen fungerar efter principer som påminner om de obligatoriska systemen. Enda väsentliga skillnaden är att det krävs att nya deltagare (dvs. sådana som inte erbjud dessa produkter då det aktuella systemet startades) skall uppfylla visa inträdeskriterier innan de tillåts delta. I korthet förväntas de visa att deras inträde i systemet kommer att innebära att de totala intäkterna från biljetter som sålts till innehavare av det aktuella järnvägs kortet ökar under året efter deras inträde och att deras inträde inte förväntas innebära att någon tidigare medlems andel av resandet minskar med mer än 15 % under året efter deras inträde.

ATOC har också utvecklat ett system för internationella produkter som omfattar frivilliga arrangemang med utländska järnvägs företag för marknadsföring av järnvägs tjänster som t.ex. biljetter från ort till ort utom ramen för UIC (Union Internationale de Chemins de Fer) och Brit-Rail-kort. Systemet styr också arrangemangen för marknadsföring av ett antal produkter från UIC, bl.a. biljetter från ort till ort, InterRail-kort, Eurail-biljetter och Euro-Domino-kort. Därutöver täcker systemet fördelning av intäkter mellan persontrafikföretag för alla biljetter och reskort som sålts utanför Förenade kungariket och som är giltiga på Storbritanniens järnvägs nät.

Avtal om byråer för telefonupplysningar

Inom ATOC:s system med byråer för telefonupplysningar (Telephone Enquiry Bureaux) har man upprättat rikstäckande service med reseinformation till allmänheten genom ett nät med omkring 40 byråer för telefonupplysningar runt hela Förenade kungariket. Systemet med telefonupplysning bevarar i huvudsak nuvarande arrangemang, men anpassar dem till nya branschstrukturer.

Enligt systemet med telefonupplysning måste alla som erbjuder telefonupplysning stå till allmänhetens förfogande ett givet antal timmar per dag. Varje byrå skall tillhandahålla en angiven miniminivå av information, vilket omfattar uppgifter om priser, tidtabeller och biljetter och de villkor som gäller för dem. Byråerna skall ge rimligt bistånd till kunderna i samband med klagomål och vissa andra frågor som rör järnvägstrafik.

Alla Alla byråer skall arbeta på ett sådant sätt att ett tågtrafikföretags tjänster inte får företräde framför ett an-

nat. Information skall lämnas opartiskt och objektivt, baserat på kundens särskilda förfrågningar och önskemål. Telefonförsäljning är tillåten, men inte att krav, i systemet med telefonupplysning. Sådan försäljning skall ske i överensstämmelse med de vanliga reglerna för biljettförsäljning och all försäljningsinformation skall vara opartisk.

Avtal om personalresor

Tidigare har BRB tillhandahållit rese­möjligheter gratis och med obgränsad rabatt för personal vid fritidsresor och resor till och från arbetet. Dessa rese­möjligheter erbjuds nuvarande och tidigare anställda (och deras närmast anhöriga), vilka i denna avdelning kallas "BRB-berättigade".

Dessutom utverkade BRB liknande rese­förmåner för de BRB-berättigade på andra järnvägs­nät (både inrikes, som i London Underground, och internationellt) och även hos vissa färjebolag. Förmånerna utverkades på ömsesidig basis, så nuvarande och tidigare personal (och deras närmast anhöriga) hos de andra företagen hade också rätt till rese­möjligheter för personal inom BRB:s tjänstebud. Resemöjligheter för personal ges också till nuvarande och tidigare anställda (och deras närmast anhöriga) hos vissa andra arbetsgivare som Railtrack och andra företag som sålts ut av BRB vid tidigare privatiseringar.

ATOC:s system med personalresor har upprättats för att säkerställa att BRB:s nuvarande åtaganden rörande personalresor fortsätter att gälla och kan upprätthållas mellan parter inom den omstrukturerade järnvägsindustrin. Systemet skall också erbjuda en metod för nya arbetsgivare att erhålla rese­möjligheter för att fullgöra sina åtaganden mot anställda som överförts till dem. På så sätt drar de tidigare och nuvarande anställda hos BRB eller hos tredje part (och deras närmaste anhöriga) nytta av systemet.

Varje franchisingföretag skall delta i ATOC:s system med personalresor. I systemet har persontrafikföretagen samtyckt till att sinsemellan erbjuda fritids- och arbetsresor åt varandras anställda (och fritidsresor åt tidigare anställda och deras närmaste anhöriga) samt att erbjuda motsvarande tjänster till anställda hos tredje part. BRB:s åtaganden enligt existerande ej ömsesidiga avtal med

tredje part har överförts till Rail Staff Travel Limited (RSTL), medan RSTL har ingått ett standardavtal med de BRB-företag som sålts ut.

De ömsesidiga avtalen omförhandlades så att det skulle uppstå ett direkt kontraktsförhållande till RSTL. RSTL, som ägs av deltagare i systemet och som ansvarar för förvaltningen av systemet med personalresor, är det företag som har rätt att upprätthålla sådana ömsesidiga överenskommelser. Persontrafikföretagen i systemet har kommit överens om att RSTL skall lägga ner skälig möda på att utverka ömsesidiga tjänster från tredje part till förmån för BRB-berättigade och andra personer som är berättigade till sådana tjänster på grund av ett avtal mellan RSTL och deras nuvarande eller tidigare arbetsgivare.

V. Parternas argumentering angående möjlighet att uppfylla villkoren för icke-ingripande besked eller undantag

Parterna anser inte att företagsavtalen omfattas av artikel 85.1 i EG-fördraget eller artikel 2 i förordning 1017/68. Man menar att företagsavtalen inte har någon märkbar effekt på handeln mellan medlemsstaterna eller mellan medlemsstater och EFTA-stater. Dessutom anser parterna att företagsavtalen inte tillkommit it syfte att begränsa konkurrensen mellan företag, utan snarare för att säkerställa att konsumenterna även efter privatiseringen får de fördelar som det tidigare enhetliga systemet erbjöd och för att säkerställa att järnvägarna kan fortsätta att konkurrera så effektivt som möjligt med andra transportmedel.

Om kommissionen skulle anse att företagsavtalen skall behandlas enligt artikel 85.1 i EG-fördraget eller artikel 2 i förordning 1017/68 hävdar parterna att avtalen uppfyller villkoren för undantag enligt artikel 85.3 i EG-fördraget eller artikel 5 i förordning 1017/68 av följande orsaker. (För att underlätta läsningen hänvisas endast till artiklarna 2, 3, 5 och 9 i förordning 1017/68. I förekommande fall kan hänvisningar till artikel 85.1, 85.3 och 90 i EG-fördraget och tillämpliga artiklar i förordning 17/62 användas i stället för motsvarande artiklar i förordning 1017/68.)

ATOC:s uppbyggnad

ATOC-systemet som sådant begränsar eller snedvrider inte konkurrensen i den mening som avses i artikel 2. Medlemskap står öppet för alla intresserade och förfarandena för funktion och operativa och disciplinära procedurer är utformade för att vara sakliga, tydliga och icke-diskriminerande.

Även om kommissionen skulle anse att systemet har konkurrensbegränsande verkan menar parterna att systemet är lämpat för undantag enligt artikel 5, eftersom deltagande är avsett att förbättra transporttjänsternas kvalitet och befrämja ekonomiskt framåtskridande och inte går utöver vad som är nödvändigt för att bevara förmåner som hör till järnvägsnätet och inte gör det möjligt för företagen att sätta konkurrensen ur spel på Storbritanniens marknad för persontågstrafik.

Avtal om biljett- och betalningssystem

Bestämning av biljettpriser — Direktbiljetter och biljetter med samordnad giltighet: Parterna anser att bestämmelserna om prissättning faller under villkoren i artikel 3.1 c (där undantag görs för fastställande och tillämpning av totalpriser för successiva transporter eller kompletteringstransporter), artikel 3.1 e (där undantag görs för samordning av tidtabeller för anslutande förbindelser) och artikel 3.1 g (där undantag görs för uppställande av enhetliga regler för tariffernas struktur och villkoren för tillämpningen av dessa).

Om kommissionen skulle anse att bestämmelserna om prissättning inte uppfyller villkoren för beviljande av undantag vill parterna framlägga att man uppfyller kraven för undantag enligt artikel 5 eftersom man höjer transporttjänsternas kvalitet och inte möjliggör för företag att sätta konkurrensen ur spel på Storbritanniens marknad för järnvägstrafik. Parterna anser att systemet inte går utöver vad som krävs för att bevara de fördelar som följer av ett rikstäckande järnvägsnät med direktbiljetter och samordnad giltighet.

Försäljningsprovision: Parterna har uppfattningen att införandet av enhetlig provisionsats räcker för beviljande av undantag enligt artikel 5 eftersom detta indirekt förbättrar kvaliteten på transporttjänster genom att bidra till att befrämja opartisk biljettförsäljning, vilket också säkerställer att konkurrensen inte snedvrider.

Nationella transportvillkor: Parterna hävdar att införandet av standardiserade nationella transportvillkor räcker för beviljande av undantag enligt artikel 3.1. c.

Betalningsutjämning: Parterna hävdar att det centrala systemet för betalningsutjämning uppfyller kraven för undantag enligt artikel 5 eftersom det bidrar till att förbättra den övergripande kvaliteten på transporttjänster genom att befrämja ändamålsenliga och kostnadseffektiva mekanismer för intäktsklarering.

London Transport:

Parterna anser att överenskommelserna räcker för automatiskt undantag enligt artikel 3.1 c eftersom de rör organisation och utförande av successiva transporter, kompletteringstransporter eller kombinerade transporter och fastställande och tillämpning av totalpriser och -villkor för sådan verksamhet.

Järnvägskort:

Parterna hävdar att systemen med järnvägskort uppfyller villkoren för undantag enligt artikel 5 eftersom järnvägs korten erbjuder klara förmåner för konsumenterna och befrämjar ökad passagerartrafik och därigenom genererar ytterligare intäkter från persontrafik som kan återinvesteras i företagen i syfte att generellt förbättra kvaliteten på persontågstrafik.

Byråer för telefonupplysningar:

Parterna anser att systemet med byråer inte begränsar konkurrensen enligt artikel 2.

Personalresor:

Parterna hävdar att systemet med personalresor inte omfattas av artikel 2 eller alternativt uppfyller villkoren för undantag enligt artikel 5 eftersom uppgörelserna kan betraktas som ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt att bevara reseförmåner.

Förutom ovannämnda överväganden anser parterna att persontågsföretag hör till den typ av företag som fått i uppdrag att utföra tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Därför bör persontågsföretagen, enligt artikel 9.2 i förordning 1017/68 lyda under EG:s konkurrensregler endast i den mån inte hindrar fullgörandet av de särskilda uppgifter de tilldelats.

Förbudet i artikel 2 i förordning 1017/68 bör därför inte tillämpas i fråga om företagsavtalen i den mån det skulle

hindra persontrafikföretag från att tillhandahålla ändamålsenliga järnvägstransporter till allmänheten. Följande skäl anges för detta:

- Järnvägsresandets ekonomiska bärkraft och dess konkurrenskraft skulle undergrävas avsevärt om nuvarande förmåner från ett heltäckande järnvägsnät tilläts fragmentiseras i en mångfald företagsspecifika uppgörelser, vilket skulle göra drifts- och transaktionskostnaderna så höga att de skulle förhindra en effektiv verksamhet.
- Enskilda företag skulle åsamkas avsevärda ytterligare kostnader om de vore tvungna att träffa egna uppgörelser för fördelning av intäkter och betalningsutjämnning och dessutom vidta åtgärder för försäljning av deras biljetter på andra försäljningsställen än de egna.
- Förlusten av förmånerna från ett heltäckande järnvägsnät skulle avsevärt minska järnvägstjänsternas kostnadseffektivitet och säljbarhet och göra tågtrafik mindre attraktivt på den allmänna transportmarknaden.

VI. Synpunkter från tredje part

Detta tillkännagivande offentliggörs enligt förfarandet i artikel 12.2 i förordning (EEG) nr 1017/68.

De anmälda avtalen gäller tillhandahållande av tjänster rörande bestämning av biljettpriiser och biljettpriernas spridning, biljettförsäljning, intäktsfördelning och betalningsutjämnning, rabattsystem, tillhandahållande av reseinformation till allmänheten och möjligheten till personalresor. Dessa tjänster tillhandahålls av persontågsföretag och av företag som erbjuder tjänster som har anknytning till persontransport med tåg. Mot denna bakgrund anser kommissionen i detta skede av förfarandet att rådets resolution (EEG) nr 1017/68 och rådets resolution nr 17/62 skulle kunna tillämpas gemensamt.

Kommissionen har i detta skede inte bildat sig någon uppfattning om huruvida avtalen uppfyller kraven för icke-ingripande besked eller undantag.

Kommissionen uppmanar alla intresserade parter att lämna in sina synpunkter till kommissionen inom 30 dagar från offentliggörandet av detta tillkännagivande med angivande av referensnummer IV/35.826: Förtagsavtal, per fax (32 2 296 98 12) eller per post till

Europeiska kommissionen
DG IV, Direktorat D
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bryssel.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration

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

(97/C 312/05)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen beslutade den 2 juli 1997 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 397M0885. 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 29 424 55, fax +352 29 29 427 63

Förhandsanmälan av en koncentration
(Ärende nr IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel)

(97/C 312/06)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 6 oktober 1997 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89⁽¹⁾ genom vilken företaget Maersk Air A/S, som tillhör A. P. Moeller-gruppen, och DFDS A/S, som tillhör Lauritzen-gruppen, förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, kontroll över Maersk DFDS Travel I/S ett nyskapat bolag utgörande ett samriskföretag.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:

- Maersk Air: Flygtransport.
- DFDS: Sjöfart och relaterade tjänster.
- Maersk DFDS Travel: Resebyrå.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare.

4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (nr +32 2 296 43 01, 296 72 44) eller per post med referensnummer IV/M.988 — Maersk/DFDS Travel till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens (GD IV)
Direktorat B — Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bryssel

⁽¹⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 4.1 a I RÅDETS
FÖRORDNING (EEG) nr 2408/92

**Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin
och Kerry**

(97/C 312/07)

(Text av betydelse för EES)

1. Irland har beslutat att ändra den allmänna trafikplikt som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 3 av den 5 januari 1994 i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen för regelbunden lufttrafik på Dublin—Kerry—Dublin-linjen. Denna ändring skall träda i kraft från och med den 18 januari 1998.

2. Den ändrade allmänna trafikplikten skall omfatta följande:

2.1 Minsta antal flygningar och passagerarkapacitet

— Trafiken skall bedrivas med minst två flygningar tur och retur per dag med anslutningar till flygningar till/från Dublin.

— Minst 100 platser per dag både till och från Kerry.

Kraven gäller året runt. Det finns en skyldighet att bedriva trafik både på lördagar och söndagar. Kravet vad gäller anslutningar till flygningar till/från Dublin gäller enbart det obligatoriska minimiantalet flygningar.

2.2 Använd flygplanstyp och kapacitet

— Trafiken skall bedrivas med plan med tryckkabin med en minsta kapacitet på 30 passagerarplatser.

— Trafikföretagen ombeds uppmärksamma de tekniska villkor och verksamhetsvillkor som gäller på flygplatserna. Var vänlig tag kontakt med Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2, tfn +353 1 604 10 48, fax +353 1 670 74 11 för ytterligare information.

2.3 Tidtabell

— Flygtidtabellen måste inkludera en tidig morgonflygning från Kerry till Dublin och en sen kvällsflygning

från Dublin till Kerry för att affärsresenärer skall ha möjlighet att under dagen göra en flygning tur och retur.

2.4 Priser

— Ett antal olika priser kan tillämpas under förutsättning att det högsta priset för en flygning tur och retur är 89 irländska pund. Minst 50 % av platserna måste vara tillgängliga för 79 irländska pund eller mindre för en flygning tur och retur.

— Där *interline*-avtal sluts vad gäller den sträcka som den allmänna trafikplikten avser, skall sådana avtal med avseende på flyglinjens priser följa *pro rata*-systemet i enlighet med internationella bestämmelser.

— Om trafikföretaget skulle drabbas av onormala och oförutsedda kostnadsökningar för trafikeringen av linjen och som företaget inte är ansvarigt för kan maximipriset höjas varje år den 1 januari. Det nya maximipriset kommer att meddelas det lufttrafikföretag som trafikerar linjen och kommer inte att träda i kraft före anmälan till Europeiska kommissionen och offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

2.5 Saluföring

— Flygningarna skall saluföras med hjälp av minst ett datoriserat reservationssystem.

2.6 Trafikens kontinuitet

— Med undantag för fall av force majeure får antalet inställda flygningar av skäl som direkt kan tillskrivas trafikföretaget ej överstiga 2 % av antalet flygningar per år.

— För inställande av driften skall trafikföretaget lämna minst sex månaders varsel.

MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 4.1 a I RÅDETS
FÖRORDNING (EEG) nr 2408/92

**Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin
och Galway**

(97/C 312/08)

(Text av betydelse för EES)

1. Irland har beslutat att ändra den allmänna trafikplikt som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 3 av den 5 januari 1994 i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen för regelbunden lufttrafik på Dublin—Galway—Dublin-linjen. Denna ändring skall träda i kraft från och med den 18 januari 1998.

2. Den ändrade allmänna trafikplikten skall omfatta följande:

2.1 Minsta antal flygningar och passagerarkapacitet

— Trafiken skall bedrivas med minst två flygningar tur och retur per dag från och med den 18 januari 1998 samt minst tre flygningar tur och retur från och med den 1 april 1998, med anslutningar till flygningar till/från Dublin.

— Minst 100 platser per dag både till och från Galway från och med den 18 januari 1998 samt 150 platser per dag från och med den 1 april 1998.

Kraven gäller året runt. Det finns en skyldighet att bedriva trafik både på lördagar och söndagar. Kravet vad gäller anslutningar till flygningar till/från Dublin gäller enbart det obligatoriska minimiantalet flygningar.

2.2 Använd flygplanstyp och kapacitet

— Trafiken skall bedrivas med plan med tryckkabin med en minsta kapacitet på 30 passagerarplatser.

— Trafikföretagen ombeds uppmärksamma de tekniska villkor och verksamhetsvillkor som gäller på flygplatserna. Var vänlig tag kontakt med Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2, tfn +353 1 604 10 48, fax +353 1 670 74 11 för ytterligare information.

2.3 Tidtabell

— Flygtidtabellen måste inkludera en tidig morgonflygning från Galway till Dublin och en sen kvällsflygning från Dublin till Galway för att affärsresenärer skall ha möjlighet att under dagen göra en flygning tur och retur.

2.4 Priser

— Ett antal olika priser kan tillämpas under förutsättning att det högsta priset för en flygning tur och retur är 89 irländska pund. Minst 50 % av platserna måste vara tillgängliga för 79 irländska pund eller mindre för en flygning tur och retur.

— Där *interline*-avtal sluts vad gäller den sträcka som den allmänna trafikplikten avser, skall sådana avtal med avseende på flyglinjens priser följa *pro rata*-systemet i enlighet med internationella bestämmelser.

— Om trafikföretaget skulle drabbas av onormala och oförutsedda kostnadsökningar för trafikeringen av linjen och som företaget inte är ansvarigt för kan maximipriset höjas varje år den 1 januari. Det nya maximipriset kommer att meddelas det lufttrafikföretag som trafikerar linjen och kommer inte att träda i kraft före anmälan till Europeiska kommissionen och offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

2.5 Saluföring

— Flygningarna skall saluföras med hjälp av minst ett datoriserat reservationssystem.

2.6 Trafikens kontinuitet

— Med undantag för fall av force majeure får antalet inställda flygningar av skäl som direkt kan tillskrivas trafikföretaget ej överstiga 2 % av antalet flygningar per år.

— För inställande av driften skall trafikföretaget lämna minst sex månaders varsel.

MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 4.1 a I RÅDETS
FÖRORDNING (EEG) nr 2408/92

Irlands ändring av allmän trafikplikt beträffande regelbunden inrikes lufttrafik mellan Dublin
och Sligo

(97/C 312/09)

(Text av betydelse för EES)

1. Irland har beslutat att ändra den allmänna trafikplikt som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 3 av den 6 januari 1996 i enlighet med artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen för regelbunden lufttrafik på Dublin—Sligo—Dublin-linjen. Denna ändring skall träda i kraft från och med den 18 januari 1998.

2. Den ändrade allmänna trafikplikten skall omfatta följande:

2.1 Minsta antal flygningar och passagerarkapacitet

— Trafiken skall bedrivas med minst två flygningar tur och retur per dag från och med april till och med september samt en flygning tur och retur från och med oktober till och med mars, med anslutningar till flygningar till/från Dublin.

— Minst 100 platser per dag både till och från Sligo från Sligo från och med april till och med september samt 50 platser per dag från och med oktober till och med mars.

Kraven gäller året runt. Det finns en skyldighet att bedriva trafik både på lördagar och söndagar. Kravet vad gäller anslutningar till flygningar till/från Dublin gäller enbart det obligatoriska minimiantalet flygningar.

2.2 Använd flygplanstyp och kapacitet

— Trafiken skall bedrivas med plan med tryckkabin med en minsta kapacitet på 30 passagerarplatser.

— Trafikföretagen ombeds uppmärksamma de tekniska villkor och verksamhetsvillkor som gäller på flygplatserna. Var vänlig tag kontakt med Aviation Regulation and International Relations Division, Department of Public Enterprise, Kildare Street, Dublin 2, tfn +353 1 604 10 48, fax +353 1 670 74 11 för ytterligare information.

2.3 Tidtabell

— Tidtabellen skall underlätta vid anslutningar på Dublins flygplats för transitpassagerare, inbegripet affärsresenärer, som flyger mellan Sligo och destinationer i Förenade kungariket och resten av Europa.

2.4 Priser

— Ett antal olika priser kan tillämpas under förutsättning att det högsta priset för en flygning tur och retur är 89 irländska pund. Minst 50 % av platserna måste vara tillgängliga för 79 irländska pund eller mindre för en flygning tur och retur.

— Där *interline*-avtal sluts vad gäller den sträcka som den allmänna trafikplikten avser, skall sådana avtal med avseende på flyglinjens priser följa *pro rata*-systemet i enlighet med internationella bestämmelser.

— Om trafikföretaget skulle drabbas av onormala och oförutsedda kostnadsökningar för trafikeringen av linjen och som företaget inte är ansvarigt för, kan maximipriset höjas varje år den 1 januari. Det nya maximipriset kommer att meddelas det lufttrafikföretag som trafikerar linjen och kommer inte att träda i kraft före anmälan till Europeiska kommissionen och offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

2.5 Saluföring

— Flygningarna skall saluföras med hjälp av minst ett datoriserat reservationssystem.

2.6 Trafikens kontinuitet

— Med undantag för fall av force majeure får antalet inställda flygningar av skäl som direkt kan tillskrivas trafikföretaget ej överstiga 2 % av antalet flygningar per år.

— För inställande av driften skall trafikföretaget lämna minst sex månaders varsel.

II

(Förberedande rättsakter)

KOMMISSIONEN

Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EG) nr 3072/95 om den gemensamma organisationen av marknaden för ris och av förordning (EEG) nr 2358/71 om den gemensamma organisationen av marknaden för utsäde

(97/C 312/10)

KOM(97) 421 slutlig — 97/0218(CNS)

(Framlagt av kommissionen den 4 september 1997)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 43 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Den ordning för kompensationsbetalning som infördes genom artikel 6 i förordning (EG) nr 3072/95⁽¹⁾ bör också gälla för producenter av ris med ytterskal (paddy) som används som utsäde. Den prisnedsättning som följer av den sänkning av interventionspriset som föreskrivs i artikel 3 i samma förordning påverkar priset på det ris som används som utsäde. Om lämplig kompensation saknas finns det risk för att användningen av certifierat utsäde minskar och att riskkvaliteten sjunker.

Ris bör införas bland de produkter som omfattas av förordning (EG) nr 3072/95, men endast vad gäller ordningen för kompensationsbetalning. Ris omfattas redan av ett produktionsstöd för utsäde inom ramen för förordning (EEG) nr 2358/71 av den 26 oktober 1971 om den gemensamma organisationen av marknaden för utsäde⁽²⁾, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1740/91⁽³⁾.

Enligt artikel 3 i förordning (EG) nr 3072/95 skall interventionspriset för ris med ytterskal fastställas till samma nivå för regleringsåret 1999/2000 och påföljande regleringsår. I samband med detta bör de belopp för kompensationsbetalning som fastställs i artikel 6.1 behållas på samma nivå regleringsåret 1999/2000 och påföljande regleringsår.

Enligt artikel 6.4 i ovan nämnda förordning tillämpas ordningen för kompensationsbetalning på grundval av en basareal som bestäms för varje producerande medlemsstat. Medlemsstaterna bör själva fastställa nedsättningen om denna areal överskrider.

Enligt artikel 6.5 skall medlemsstaterna tillhandahålla uppgifter som grundas på deklARATIONER som lämnas av risodlarna och riskvarnarna. Denna bestämmelse bör ändras så att ingen hänvisning görs till medlemsstatens basareal.

Det förefaller finnas ekonomiska skäl för att tilldelning av exportbidrag bör kräva inlämning av bevis på att produkten i sin helhet har framställts inom gemenskapen enligt villkoren i artikel 23 i förordning (EEG) nr 2913/92⁽⁴⁾ av den 12 oktober 1992 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, senast ändrad genom förordning (EG) nr 82/97⁽⁵⁾. Detta beviskrav bör gälla endast vid återexport.

För att bevara balansen på marknaden förris som används som utsäde, särskilt genom att avsättningsmöjligheterna i förhållande till den basareal som fastställs enligt

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1995, s. 18.⁽²⁾ EGT L 246, 5.11.1971, s. 1.⁽³⁾ EGT L 163, 26.6.1991, s. 39.⁽⁴⁾ EGT L 302, 19.10.1992, s. 1.⁽⁵⁾ EGT L 17, 21.1.1997, s. 1.

artikel 6 i förordning (EG) nr 3072/95 bevaras, förefaller det lämpligt att, som en följd av utökningen av ordningen för kompensationsbetalning till att gälla ris som används som utsäde, inrätta en stabiliseringsmekanism för produktionen av sådant ris. Det bör föreskrivas att såväl utökningen av ordningen för kompensationsbetalning som inrättandet av stabiliseringsmekanismen skall tillämpas från och med regleringsåret 1998/99.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 3072/95 ändras på följande sätt:

1. Artikel 1:

a) Texten i punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Den gemensamma organisationen av marknaden för ris skall utgöras av såväl ett prissystem som ett handelssystem och skall omfatta följande produkter:

KN-nummer	Varuslag
a) 1006 10	Ris med ytterskal (paddy)
1006 20	Råris ('cargo rice' eller 'brown rice')
1006 30	Helt eller delvis slipat ris, även polerat eller glaserat
b) 1006 40 00	Brutet ris
c) 1102 30 00	Finmalet mjöl av ris
1103 14 00	Krossgryn och fingryn av ris
1103 29 50	Pelletar av ris
1104 19 91	Risflingor
1108 19 10	Risstärkelse.”

b) Följande text skall införas som punkt 3:

”3. För ris med ytterskal (paddy) som används som utsäde och som omfattas av KN-nummer 1006 10 10 skall denna förordning gälla endast för den ordning för kompensationsbetalning som avses i artikel 6.”

2. Artikel 6:

a) I punkt 3 skall rubriken på fjärde kolumnen i tabellen ersättas med följande text: ”1999/2000 och påföljande regleringsår”.

b) Punkt 5:

i) Texten i näst sista stycket skall ersättas med följande text:

”Vid tillämpning av föregående stycke skall den berörda medlemsstaten fastställa nedsätt-

ningen av kompensationsbetalningen före den dag som fastställs enligt förfarandet i artikel 22 i denna förordning. Därefeter skall kommissionen utan dröjsmål informeras.”

ii) I början av sista stycket skall orden ”för varje basareal” utgå.

3. Artikel 13:

a) I punkt 12 första stycket skall första strecksatsen ersättas med följande text:

”— i sin helhet har framställts inom gemenskapen enligt villkoren i artikel 23 i förordning (EEG) nr 2913/92, utom vid tillämpning av punkt 13,”

b) I punkt 13 skall texten i första stycket ersättas med följande text:

”Inget bidrag skall beviljas vid export av ris som importerats från tredje länder och återexporteras till tredje länder, utom om exportören lämnar bevis på

— identitet för den produkt som skall exporteras och den tidigare importerade produkten,

— uppbörd av alla importtullar vid övergång till fri omsättning för denna produkt.”

Artikel 2

I artikel 3 i förordning (EEG) nr 2358/71 skall följande punkt införas som punkt 4a:

”4a Den maximala mängden ris som används som utsäde som berättigar till stöd inom gemenskapen skall fastställas enligt förfarandet i punkt 5. Denna mängd skall fördelas mellan de producerande medlemsstaterna.”

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 1.1 och artikel 2 bör dock tillämpas från och med 1 juli 1998.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Förslag till rådets förordning (EG) om ändring av förordning (EEG) nr 1442/88 om beviljande för produktionsåren 1988/89–1997/98 av bidrag för slutgiltig nedläggning av vinodlingsarealer

(97/C 312/11)

KOM(97) 423 slutlig — 97/0226(CNS)

(Framlagt av kommissionen den 4 september 1997)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 43 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Den begränsning på 25 000 hektar som fastställs i artikel 1.1 andra stycket under a i rådets förordning (EEG) nr 1442/88⁽¹⁾, för vart och ett av de två senaste produktionsåren, kommer inte att åstadkommas på grund av att vissa medlemsstater har avstått från att tillämpa ordningen och andra tillämpar den endast i mycket begränsad utsträckning.

⁽¹⁾ EGT L 132, 28.5.1988, s. 3. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 534/97 (EGT L 83, 25.3.1997, s. 2.)

Det antal hektar som tilldelats Tyskland (50 ha) har visat sig vara för litet för att man skall kunna genomföra en distribution som är anpassad till behoven i de olika vinodlingsområdena. Detta antal bör därför höjas i syfte att uppnå ordningens mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I artikel 1.1 andra stycket under a i förordning (EEG) nr 1442/88 skall "13 000" för Spanien ersättas med "12 050" och "50" för Tyskland ersättas med "1 000".

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

III

(Upplysningar)

KOMMISSIONEN

Resultat av anbudsinfordran (Gemenskapens livsmedelsbistånd)

(97/C 312/12)

I enlighet med artikel 9.5 i kommissionens förordning (EEG) nr 2200/87 av den 8 juli 1987 om fastställande av allmänna bestämmelser för framskaffande inom gemenskapen av varor som skall levereras som livsmedelsbistånd från gemenskapen

(Europeiska gemenskapernas officiella tidning L 204 av den 25 juli 1987, s. 1)

30 september och 7 oktober 1997

Förordning nr/Beslut	Parti	Aktion nr	Mottagare	Produkt	Kvantitet (ton)	Leveransstadium	Anbudsgivare som tilldelats kontrakt	Anbudspris (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/Corée du Nord	HCOLZ	1 211	EMB	Cebag — Antwerpen (B)	761,23
1810/97	A	403 + 421/96	Euronaid/...	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: Vete
 FBLT: Vetemjöl
 CBL: Slipat långkornigt ris
 CBM: Slipat mellankornigt ris
 CBR: Slipat rundkornigt ris
 BRI: Brutet ris
 FHAF: Havregryn
 FROF: Smältost
 WSB: Blandning av vete och soja
 SUB: Socker
 ORG: Korn
 SOR: Sorghum
 DUR: Durumvete
 GDUR: Krossgryn av durumvete
 MAI: Majs
 FMAI: Majsmjöl

B: Smör
 GMAI: Majsgryn
 SMAI: Fina gryn av majs
 LENP: Helmjölkspulver
 LDEP: Lätmjölkspulver
 LEP: Skum mjölkspulver
 LEPv: Vitaminiserat skum mjölkspulver
 CT: Tomatkoncentrat
 CM: Makrillkonserver
 BISC: Kex med högt proteininnehåll
 BO: Smörolja
 HOLI: Olivolja
 HCOLZ: Raffinerad raps- eller rybsolja
 HPALM: Raffinerad palmolja
 HSOJA: Raffinerad sojabönlja
 HTOUR: Raffinerad solrosolja

BPJ: Nötkött i egen saft
 CB: Corned beef
 COR: Korinter
 BABYF: Babyfood
 LHE: Mjök med högt energiinnehåll
 Lsub1: Modersmjölkersättning
 Lsub2: Mjölkblandning till spädbarn
 PAL: Pasta
 PISUM: Delade ärter
 FEQ: Hästbönor (*Vicia faba equina*)
 FABA: Bondbönor (*Vicia faba major*)
 SAR: Sardiner
 DEB: Fritt lossningshamnen — lossat
 DEN: Fritt lossningshamnen — olossat
 EMB: Fritt utskeppningshamnen
 DEST: Fritt bestämmelseorten

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 espanola (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 lingua portuguesa (LA 7/LA 6)
KOM/LA/1060 — Svenskspråkiga tolkar (LA 7/LA 6).
-