

KOMMISJONSREKOMMANDASJON

av 8. januar 1998

om samtrafikk på et liberalisert telekommunikasjonsmarked

(Del 1 — Fastsettelse av samtrafikk takster)(*)

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 97/33/EF av 30. juni 1997 om samtrafikk på telekommunikasjonsområdet med henblikk på å sikre universelle tjenester og samtrafikk ved anvendelse av prinsippene om tilgang til åpne telenett (ONP)⁽¹⁾, særlig artikkel 7 nr. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

Ved kommisjonsdirektiv 96/19/EF av 13. mars 1996 om endring av direktiv 90/388/EØF med hensyn til innføring av fri konkurranse på telekommunikasjonsmarkedene⁽²⁾ oppheves særretter og eneretter til å tilby telenett og teletjenester.

Det er Fellesskapets politikk at det skal opprettes et åpent og konkurransepreget marked på telekommunikasjonssektoren. For at nyinntredere på telekommunikasjonsmarkedet skal kunne konkurrere med etablerte operatører, er samtrafikk med offentlige svitsjede telenett av avgjørende betydning, og samtrafikkavgifter utgjør en av de største utgiftspostene for nyinntredere på markedet. Fellesskapet har vedtatt rammeregler for samtrafikk som er definert i direktiv 97/33/EF.

Ved direktiv 97/33/EF gis de nasjonale reguleringsmyndigheter på telekommunikasjonsområdet en viktig rolle når det gjelder å sikre passende samtrafikk mellom nettene, i samsvar med fellesskapsretten, samtidig som det tas hensyn til anbefalinger definert av Kommisjonen med sikte på å lette utviklingen av et virkelig europeisk hjemmemarked (betraktning 12). Særlig i artikkel 7 nr. 5 i direktiv 97/33/EF pålegges Kommisjonen å utarbeide anbefalinger om systemer for føring av kostnadsregnskap og atskilte regnskaper. I samsvar med nærhetsprinsippet er det medlemsstatenes ansvar å fastsette samtrafikk takster.

I artikkel 7 nr. 2 i direktiv 97/33/EF pålegges visse operatører som de nasjonale reguleringsmyndigheter har meldt har en betydelig markedsinnflytelse (heretter kalt «meldte operatører»),

å følge prinsippene om oversiktighet og kostnadsorientering når det gjelder samtrafikkavgifter, og fastslås det at det påhviler operatøren som tilbyr samtrafikk med sitt nett, å bevise at takstene er kostnadsorienterte.

Kommisjonen anser metoden basert på forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader for å være den best egnede metoden for fastsettelse av samtrafikk takster, ettersom denne metoden best kan forenes med et konkurransepreget marked. Metoden utelukker ikke bruk av berettiget «påslag» for å dekke langsiktige felleskostnader som en effektiv operatør ville bli påført under konkurransepregede forhold.

Inntil det innføres samtrafikkavgifter basert på forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader, bør det offentliggjøres internasjonale sammenligninger av samtrafikkavgifter til hjelp for de nasjonale reguleringsmyndigheter i gjennomføringen av en kostnadsrettet samtrafikk med de meldte operatørenes nett.

I artikkel 7 nr. 5 i direktiv 97/33/EF pålegges nasjonale reguleringsmyndigheter å sørge for at systemene for kostnadsregnskap som de berørte operatører anvender, er egnet til å sikre oversiktighet og kostnadsorientering, men det nevnes ikke et bestemt system for kostnadsregnskap. En metode med fastsettelse av samtrafikk takster på grunnlag av forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader innebærer et system for kostnadsregnskap som bygger på løpende kostnader framfor historiske kostnader. Aktivitetsbaserte regnskaper kan benyttes for å utarbeide en «top-down-modell» for forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader for samtrafikk.

Kostnaden ved terminering av et anrop fra et sammenkoplet nett bør ikke avhenge av typen nett anropet stammer fra. Prinsippet om likebehandling betyr at meldte operatørers samtrafikk takster for terminering av anrop i alminnelighet ikke bør skille mellom anrop fra faste telenett og anrop fra mobilnett eller mellom anrop fra nett i samme medlemsstat og anrop fra nett i andre medlemsstater.

Medlemsstatene kan la ytingen av teletjenester, herunder etablering og/eller drift av telenett som er nødvendige for å yte slike tjenester, være underkastet tillatelser i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 97/13/EF av 10. april 1997 om en felles ramme for generelle tillatelser og individuelle lisenser for teletjenester⁽³⁾. I henhold til de generelle prinsippene i traktaten og særbestemmelsene i direktiv 97/33/EF bør alle

(*) Denne rettsakten, kunngjort i EFT L 73 av 12.3.1998, s. 42, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 93/98 av 25. september 1998 om endring av EØS-avtalens vedlegg XI (Telekommunikasjonstjenester), se denne utgaven av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.

(1) EFT nr. L 199 av 26.7.1997, s. 32.

(2) EFT nr. L 74 av 22.3.1996, s. 13.

(3) EFT nr. L 117 av 7.5.1997, s. 15.

samtrafikkpunkter som nasjonale operatører har tilgang til, også være tilgjengelige for operatører med tillatelse i andre medlemsstater som ønsker å formidle trafikk over landegrensene. Den alminnelige praksis som innebærer at etablerte nettoperatører kan formidle trafikk til andre medlemsstater uten å ha tillatelse eller være etablert i mottakermedlemsstaten, er forenlig med prinsippet om at å formidle trafikk til en medlemsstat ikke er å tilby en tjeneste i denne medlemsstaten.

I henhold til direktiv 97/33/EF er det tillatt for medlemsstatene å innføre ordninger for deling av nettokostnaden for plikten til å yte universelle tjenester med andre operatører som driver offentlige telenett og/eller offentlige telefontjenester.

I artikkel 12 nr. 1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/62/EF av 13. desember 1995 om anvendelse av vilkår for tilgang til åpne telenett (ONP) på telefontjenesten⁽¹⁾ kreves det at takstene for bruk av det faste offentlige telefonnett og telefontjenesten er i samsvar med prinsippene om oversiktighet og kostnadsorientering. Bidrag fra samtrafikkparter til ordninger i forbindelse med «tilgangsunderskudd» er tillatt bare dersom nasjonale reguleringsmyndigheter pålegger takstbegrensninger av hensyn til pris på og tilgang til telefontjenesten, i samsvar med artikkel 12 nr. 2 i direktiv 95/62/EF. Kommisjonen har gitt uttrykk for at den mener at disse ordningene bør avskaffes innen 1. januar 2000⁽²⁾.

Anvendelsen av prinsippene fastlagt i denne rekommendasjon berører ikke medlemsstatenes og foretakenes plikt til å overholde Den europeiske unions konkurranseregler fullt ut, samtidig som de tar hensyn til de særlige forhold Kommisjonen har gitt uttrykk for i meldingen om anvendelse av konkurransereglene på avtaler om tilgang til telekommunikasjonssektoren⁽³⁾.

Den rådgivende komité nedsatt ved artikkel 9 nr. 1 i rådsdirektiv 90/387/EØF av 28. juni 1990 om opprettelse av et indre marked for teletjenester ved gjennomføring av tilgang til åpne telenett (ONP)⁽⁴⁾ (ONP-komiteen) har gitt bred støtte til prinsippene i denne rekommendasjon, og Kommisjonen har i størst mulig grad tatt hensyn til meningene som er kommet til uttrykk —

UTFORMET DENNE REKOMMANDASJON:

1. Denne rekommendasjon omhandler samtrafikk mellom telenett og særlig fastsettelse av takster for terminering av anrop på nettene til operatører som de nasjonale reguleringsmyndigheter har meldt har en betydelig markedsinnflytelse (heretter kalt «meldte operatører») i samsvar med direktiv 97/33/EF.
2. I henhold til artikkel 7 nr. 2 i direktiv 97/33/EF skal de meldte operatørers samtrafikkavgifter følge prinsippene om kostnadsorientering og oversiktighet. Når det anvendes på samtrafikk, betyr prinsippet om kostnadsorientering at samtrafikkavgiftene bør avspeile hvordan kostnadene ved samtrafikk faktisk har oppstått. De meldte operatører skal kunne tjene inn engangsdifferansekostnaden som er nødvendig for å sammenkople nettene, samt differansekostnadene for den kapasitet som behøves ved samtrafikk.

Vedlegg I til denne rekommendasjon inneholder nærmere opplysninger om hvilke typer kostnader som knytter seg til terminering av anrop.
3. Kostnadene ved samtrafikk bør beregnes på grunnlag av forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader, ettersom slike kostnader ligger nært opptil kostnadene til en effektiv operatør som bruker moderne teknologi. Samtrafikkavgifter basert på slike kostnader kan omfatte berettiget «påslag» som dekker en del av de langsiktige felleskostnader som en effektiv operatør ville bli påført under konkurransepregede forhold.
4. Samtrafikkavgifter basert på «beste gjeldende praksis», som definert nedenfor, er til hjelp for de nasjonale reguleringsmyndigheter ved vurderingen av de meldte operatørers forslag til samtrafikkavgifter for terminering av anrop, inntil det foreligger beregninger av kostnader ved samtrafikk på grunnlag av forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader.

⁽¹⁾ EFT nr. L 321 av 30.12.1995, s. 6.

⁽²⁾ KOM(96) 608 av 27. november 1996, kommisjonsmelding om kriterier for vurdering av nasjonale systemer for kostnadsberegning og finansiering av universelle tjenester innen telekommunikasjon og om retningslinjer for medlemsstatene for drift av slike systemer.

⁽³⁾ EFT nr. C 76 av 11.3.1997, s. 9.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 192 av 24.7.1990, s. 1.

På grunnlag av opplysningene i vedlegg II til denne rekommendasjon anbefales følgende avgifter etter «beste gjeldende praksis» som høyeste samtrafikkavgifter fra 1. januar 1998:

Samtrafikkavgifter etter «beste gjeldende praksis»

Samtrafikkavgift etter «beste gjeldende praksis» for terminering av anrop på LOKALT nivå (dvs. ved en lokal sentral eller så nær en lokal sentral som mulig)

mellom 0,6 og 1,0 ECU/100 per minutt (trafikksterke perioder)

Samtrafikkavgift etter «beste gjeldende praksis» for samtrafikk innenfor regionalt samtrafikkområde (*storbynivå*)

mellom 0,9 og 1,8 ECU/100 per minutt (trafikksterke perioder)

Samtrafikkavgift etter «beste gjeldende praksis» for samtrafikk utenfor regionalt samtrafikkområde (*nasjonalt nivå — mer enn 200 km*)

mellom 1,5 og 2,6 ECU/100 per minutt (trafikksterke perioder)

5. Dersom prisene ligger utenfor områdene for takster etter «beste gjeldende praksis» som angitt i nr. 4, anbefales det at de nasjonale reguleringsmyndigheter bruker sin rett i henhold til artikkel 7 nr. 2 i direktiv 97/33/EF til å anmode om at det framlegges fullstendig dokumentasjon for de foreslåtte samtrafikkstakstene, og til eventuelt å kreve at takstene blir endret med tilbakevirkende kraft. Takstspennene for takster etter «beste gjeldende praksis» som angitt i nr. 4, anses for å være tilstrekkelig vide til å dekke anerkjente kostnadsforskjeller mellom medlemsstatene.
6. Bruken av forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader krever et system for kostnadsregnskap med aktivitetsbasert fordeling som bygger på løpende kostnader framfor historiske kostnader. Det anbefales at de nasjonale reguleringsmyndigheter fastsetter frister for sine meldte operatører for å innføre nye systemer for kostnadsregnskap som bygger på løpende kostnader, dersom slike systemer ennå ikke finnes. For å redusere til et minimum de felleskostnadene som ikke kan fordeles umiddelbart, anbefales det å benytte aktivitetsbaserte systemer for kostnadsregnskap der kostnadene fordeles på de enkelte produkter og/eller tjenester på grunnlag av underliggende kostnadsfaktorer og en effektiv operatørs virksomhet.
7. Med utgangspunkt i gjeldende praksis for samtrafikk over landegrensene mellom operatører i etablerte nett og prinsippet om likebehandling behøver operatører med tillatelse i én medlemsstat som bruker samtrafikk bare for å formidle trafikk til en annen medlemsstat, og som ikke yter tjenester eller driver infrastruktur i den andre medlemsstaten, ikke å ha tillatelse eller være etablert i den andre medlemsstaten.

Det anbefales at meldte operatørers standard-samtrafikktilbud som en atskilt, selvstendig del av samtrafikktilbudet inneholder krav, vilkår og takster for overføringsleddet mellom det faktiske samtrafikkpunktet og medlemsstatens grense.
8. Med forbehold for prinsippet om likebehandling bør bidrag i forbindelse med tilgangsunderskudd eller universelle tjenester som betales av operatører som driver offentlige telenett og/eller av operatører som yter telefontjenester i en medlemsstat (som i samsvar med fællesskapsretten skal være atskilt fra samtrafikkavgiftene), ikke pålegges operatører som har samtrafikk bare for å formidle trafikk til en medlemsstat og ikke tilbyr telekommunikasjonstjenester i denne medlemsstaten, eller indirekte pålegges forbrukerne i andre medlemsstater.

9. Denne rekommandasjon, særlig avgiftene etter «beste gjeldende praksis» i nr. 4 og opplysningene i vedlegg II, skal gjennomgås av Kommisjonen innen 31. juli 1998 og om nødvendig ajourføres.
10. Denne rekommandasjon er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 8. januar 1998.

For Kommisjonen

Martin BANGEMANN

Medlem av Kommisjonen

_____ -

VEDLEGG I

ELEMENTER I SAMTRAFIKKAVGIFTER FOR TERMINERING AV ANROP

I henhold til direktiv 97/33/EF skal de meldte operatørs samtrafikkavgifter følge prinsippene om kostnadsorientering. I dette vedlegg undersøkes virkningene av dette kravet på elementene som inngår i samtrafikkavgifter for terminering av anrop.

1. Fastsettelse av takster for tilknytningslinjer i forbindelse med samtrafikk

Tilknytningslinjen er det siste forbindelsesledd mellom kunden og den lokale sentralen. I et fast nett med kabelbaserte eller radiobaserte tilknytningslinjer er kostnaden ved ikke-svitsjede tilknytningslinjer hovedsakelig en engangskostnad med periodiske vedlikeholdskostnader. Dersom termineringen av anrop kjøpes, er det «laveste» punktet i nettet der dette kan finne sted, hovednettsiden av den lokale sentralen⁽¹⁾. Samtrafikk på dette nivået kan innebære tilleggskostnader for svitsjekapasitet, men det er ingen tilleggskostnader for kapasitet eller investeringer i forbindelse med de delene av tilknytningslinjene som er forbeholdt en særskilt kunde (dvs. kobberparet i et tradisjonelt nett).

I henhold til prinsippet om kostnadsorientering og ettersom tilbudet av samtrafikk ikke fører til økte kostnader når det gjelder de delene av tilknytningslinjene i termineringsnettet som er forbeholdt den enkelte kunde, bør beregningen av samtrafikkavgifter ikke omfatte elementer som gjelder direkte kostnader ved de delene av tilknytningslinjene som er forbeholdt den enkelte kunde. Kostnader i forbindelse med deler av de ikke-svitsjede tilknytningslinjene som er forbeholdt en enkelt kunde, bør derfor betales av sistnevnte i form av en abonnementsavgift eller en kombinasjon av en abonnementsavgift og inntekter fra andre tjenester, i den grad konkurransen tillater det.

Det oppstår et problem dersom den etablerte operatøren gjennom lovgivningsmessige tiltak hindres i å utligne sine takster og dermed ikke kan kreve en rimelig pris av sine egne kunder for å dekke kostnaden ved tilknytningslinjene. Dette gir seg uttrykk i det såkalte «tilgangsunderskudd». I en monopolsituasjon kompenseres operatøren for underskuddet i «tilgangsnettet» (dvs. tilknytningslinjene) ved å kreve priser som overstiger kostnadene, for andre tjenester, f.eks. internasjonale anrop. Ved kostnadsorientert samtrafikk er konkurrentene i stand til å overta en del av fjerntrafikken og den internasjonale trafikken, og muligheten for den etablerte operatøren til å kompensere for underskuddet i tilgangsnettet begrenses. En ordning med tilgangsunderskudd innebærer at andre operatører pålegges bidrag som skal kompensere den etablerte operatørens tap av de inntekter som skulle ha finansiert dette underskuddet.

Ordninger med bidrag for å utligne tilgangsunderskudd gir alltid signaler om usikre investeringer og medfører økte samlede kostnader for sektoren. I tillegg er de tunge å administrere og ikke tilstrekkelig oversiktlige. Som nevnt i retningslinjene for kostnadsberegning og finansiering av universelle tjenester offentliggjort av Kommissjonen i november 1996⁽²⁾ forventes det at denne typen ordninger med bidrag for å utligne tilgangsunderskudd bare anvendes midlertidig inntil 2000, da en tilstrekkelig utligning bør ha funnet sted i alle medlemsstatene.

I samsvar med samtrafikkdirektivet skal ethvert bidrag til utligning av «tilgangsunderskudd» som samtrafikkpartene betaler, klart atskilles fra samtrafikkaktene. Betaling av «bidrag til utligning av tilgangsunderskudd» fra samtrafikkpartene er tillatt i henhold til fellesskapsretten bare dersom medlemsstatene innfører lovgivningsmessige begrensninger med hensyn til de meldte operatørens sluttbrukertakster. Dersom lovgivningsmessige tiltak ikke hindrer en operatør i å utligne sine takster, er det ikke berettiget med en avgift til utligning av «tilgangsunderskudd».

(¹) Dersom det stilles til rådighet «atskilte» tilknytningslinjer der en nyinntreder kan overta og ha enerett til å bruke tilknytningslinjer installert av en etablert operatør mot en passende avgift, dreier det seg strengt tatt ikke om «samtrafikk» i Fellesskapets forstand.

(²) KOM(96) 608 av 27. november 1996.

2. Fastsettelse av takster for ikke fullførte anrop i forbindelse med samtrafikk

I trafikksterke perioder kan ikke fullførte anrop fra nett med samtrafikk medføre ekstra kapasitetskostnader for et termineringsnett. I enkelte tilfeller kan imidlertid et mislykket anrop skyldes at den etablerte operatørens nett ikke har tilstrekkelig yteevne. Ettersom nettoperatoren i henhold til samtrafikkdirektivet har bevisbyrden når det gjelder kostnader, må enhver operatør som vil inkludere en avgift for ikke fullførte anrop i sine samtrafikk takster, kunne bevise at de mislykkede anropene ikke skyldes en mangel i vedkommendes eget nett.

3. Takster for oppsetting av samtale i forbindelse med samtrafikk

I et fast nett er det hovedsakelig to faktorer som bestemmer kostnader ved svitsjing — anropets varighet og anropets forløp (dvs. signalering og oppsetting av samtale). En rekke opplysninger er nødvendige for å foreta en riktig avveining mellom disse to faktorenes bidrag til kostnadene. Dette er en av grunnene til at reguleringsmyndighetene vanligvis tillater at kostnader ved svitsjing dekkes bare på grunnlag av de formidlede anropenes varighet. En takst for oppsetting av samtale kan anses som et gyldig element av samtrafikk taksten bare dersom operatøren kan påvise i hvilken grad anrop fra sammenkoblede nett påfører termineringsnettet differanse kostnader i form av ytterligere behandlingsskapasitet som kreves for å behandle forsøkene på oppsetting av samtale i trafikksterke perioder. Dersom det innføres en avgift for oppsetting av samtale, bør tilsvarende takster knyttet til anropenes varighet være lavere enn dersom det ikke er avgift for oppsetting av samtale.

4. Samtrafikkavgifter og sluttbrukertakster

Tidligere beregnet enkelte stater samtrafikkavgiftene på grunnlag av reduserte sluttbrukertakster. Ettersom nåværende sluttbrukertakster ikke nødvendigvis er kostnadsorienterte, vil denne metoden i de fleste tilfeller ikke være forenlig med de krav som er fastsatt i fellesskapsretten.

Selv om sluttbrukertakstene var kostnadsorienterte, ville denne metoden være ugunstig fordi den har tendens til å låse nyinntrederne fast i den samme takststruktur som en etablert operatør, slik at nyinntrederne hindres i å innføre nye systemer for fastsettelse av takster overfor forskjellige brukergrupper. Den variasjon og valgfrihet med hensyn til systemer for fastsettelse av sluttbrukertakster som finnes i medlemsstatenes mobilnett, viser at det på dette området er store muligheter for nyvinning for å gi forbrukerne flere valgmuligheter og øke etterspørselen etter teletjenester.

Dersom samtrafikkavgiftene varierer etter tid på dagen og ukedag, bør de anvendes på en ikke-diskriminerende måte på nyinntrederne og på de etablerte operatørens trafikk.

VEDLEGG II

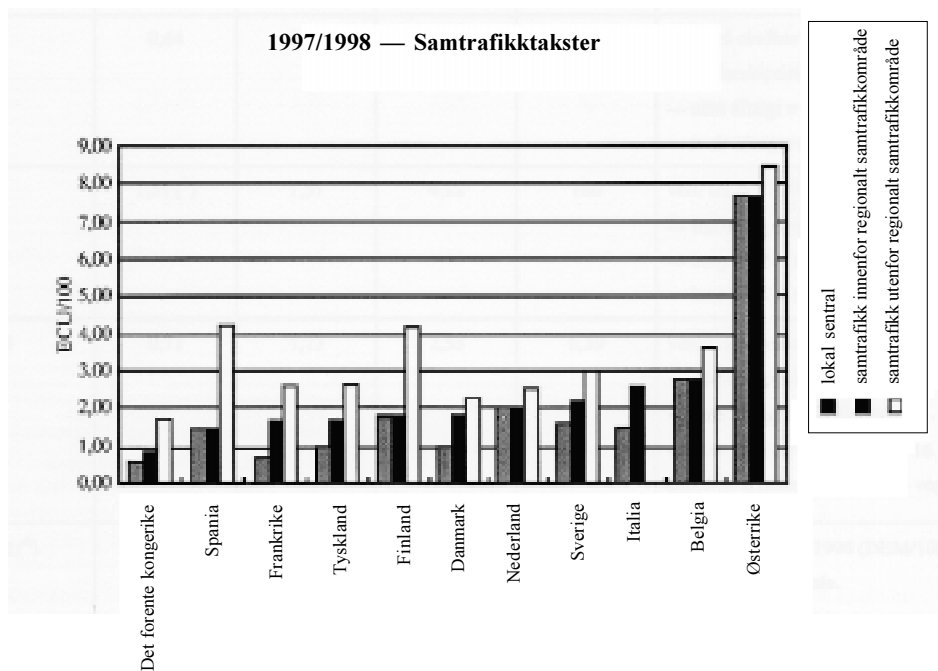
SAMTRAFIKKAVGIFTER ETTER «BESTE PRAKSIS» OG DERES AVLEDNING

1. Metode

Framgangsmåten består i å bruke gjeldende samtrafikkavgifter i de tre medlemsstatene med lavest kostnader (som det forelå opplysninger om 1. september 1997) som utgangspunkt for et sett verdier etter «beste gjeldende praksis» som bør være målet på kort sikt.

Figuren nedenfor viser nivået for medlemsstatenes samtrafikkavgifter. De angitte kostnadene viser til terminering av anrop i faste nett i trafikksterke perioder. Takster for oppsetting av samtale er medregnet dersom de finnes, mens andre takster som ikke er knyttet til trafikken, vanligvis er utelatt. Tallene omfatter ikke bidrag i forbindelse med «tilgangsunderskudd» eller «universelle tjenester». Det er ikke mange medlemsstater som krever slike tilleggsbidrag, men der det kreves i henhold til lovgivningen i en medlemsstat, skal de beregnes og angis atskilt fra samtrafikkavgiften, i samsvar med bestemmelsene i samtrafikkdirektivet.

Det bemerkes at disse tallene gjelder ett særskilt element av kostnadene ved samtrafikk, nemlig avgiften for terminering av anrop. De representerer ikke de samlede samtrafikkavgifter som gjelder i en bestemt stat.



Figur 1

Samtrafikkavgifter for lokalt nivå samt samtrafikk innenfor og utenfor regionalt samtrafikkområde i trafikksterke perioder

(beløp i ECU/100 per minutt på grunnlag av en anropsvarighet på tre minutter)

Tabellen i avsnitt 3 inneholder de opplysningene som denne grafiske framstillingen bygger på.

Visse faktorer, f.eks. gjennomsnittlig tilknytningstetthet, lønnskostnader, geologiske faktorer og tillatt avkastning på anvendt kapital⁽¹⁾, varierer fra en medlemsstat til en annen. Selv om denne variasjonen til en viss grad berører kostnaden ved samtrafikk, anses ikke forskjellene for å være så store at de avgiftene etter «beste gjeldende praksis» som anbefales her, blir ugyldige⁽²⁾.

(1) Historisk har de faktiske kapitalkostnadene vært høyere i enkelte stater og regioner i verden enn i andre. Avkastningen på anvendt kapital kan derfor variere med flere prosentpoeng per år fra en stat til en annen.

(2) Tilknytningstettheten gjenspeiles hovedsakelig i tilgangskostnaden, en kostnad som pålegges den endelige forbruker, framfor å komme til uttrykk ved store forskjeller i samtrafikkavgiftene. Det samme gjelder for forskjeller mellom geologiske faktorer.

Tallene i denne rekommandasjonen bør gjennomgås på nytt i 1998, og det forventes at samtrafikkavgiftene etter «beste gjeldende praksis» gradvis vil bli redusert i framtiden, noe som avspeiler en fallende tendens i nettkostnadene og en bedre beregning av kostnadene. På det nåværende tidspunkt faller samtrafikkavgiftene med omkring 8 % per år over hele verden.

Det bør understrekes at disse avgiftene er høyere — i enkelte tilfeller mye høyere — enn dem som ville framkomme ved anvendelse av en «bottom-up-metode» for beregning av forventede langsiktige gjennomsnittlige differansekostnader. På bakgrunn av situasjonen i Den europeiske union i januar 1998, anses imidlertid disse avgiftene for å være et realistisk midlertidig mål.

2. Fastsettelse av samtrafikkavgifter etter «beste gjeldende praksis»

Prisspennene er fastsatt på grunnlag av gjeldende takster 1. september 1997. Det er ikke tatt hensyn til endringer i samtrafikk takster som har funnet sted etter denne dato.

Den høyeste prisen i hvert spenn svarer til gjeldende avgift 1. september 1997 i medlemsstaten med tredje laveste kostnader, avrundet til nærmeste tusendels ECU.

Den laveste prisen i hver sone svarer til gjeldende avgift 1. september 1997 i medlemsstaten med lavest kostnader, avrundet til nærmeste tusendels ECU, med en justering av prisen for «samtrafikk utenfor regionalt samtrafikkområde» for å ta hensyn til at en avstand på mindre enn 200 km kan være mer hensiktsmessig i de små medlemsstatene.

3. Nærmere opplysninger om kostnader i medlemsstatene

Medlemsstat	Samtrafikkavgifter 1.1.1998 per minutt på grunnlag av en anropsvarighet på 3 minutter Startverdi i hundredels ECU			Valuta-kurs i forhold til ECU i september 1997	Samtrafikk takster i lokal valuta Gyldighetstidspunkt for takstene Andre opplysninger
	Lokalt	Innenfor regionalt samtrafikkområde	Utenfor regionalt samtrafikk- område ⁽¹⁾		
Det forente kongerike	0,64	0,91	1,74	0,68	Priser fra oktober 1997 (GBP/100): — lokal sentral = 0,434 per minutt — innenfor regionalt samtrafikkområde = 0,618 per minutt — utenfor regionalt samtrafikkområde (> 200 km) = 1,177 per minutt
Spania ⁽²⁾	1,51 ⁽³⁾	1,51	4,22	166	Priser fra april 1997 (ESP): — lokalt = ikke opplyst — storby = 2,5 per minutt — nasjonalt = 7 per minutt
Frankrike	0,71	1,73	2,55	6,59	Priser 1.1.1998 (FRF/100): — lokal sentral = 4,69 per minutt — innenfor regionalt samtrafikkområde = 11,40 per minutt — utenfor regionalt samtrafikkområde (> 200 km) = 16,77 per minutt Avgifter uten bidrag i forbindelse med tilgangsunderskudd eller universelle tjenester
Tyskland ⁽⁴⁾	1,00 ⁽⁵⁾	1,71 - 2,16 ⁽⁶⁾	2,61	1,97	Priser 1.1.1998 (DEM/100): — by = 1,97 per minutt — Regio50 = 3,36 per minutt — Regio200 = 4,25 per minutt — Nasjonalt = 5,14 per minutt

Samtrafikkavgifter 1.1.1998 per minutt på grunnlag av en anropsvarighet på 3 minutter Startverdi i hundredels ECU				Valuta-kurs i forhold til ECU i september 1997	Samtrafikkakster i lokal valuta Gyldighetstidspunkt for takstene Andre opplysninger
Medlemsstat	Lokalt	Innenfor regionalt samtrafikkområde	Utenfor regionalt samtrafikk- område (1)		
Finland	1,81 ⁽²⁾	1,81	4,20 ⁽⁷⁾	5,88	Priser fra september 1997 (FIM/100): — lokalt = ikke opplyst — storby = 20 per anrop + 4 per minutt — nasjonalt = 20 per anrop + 13,8-18 per minutt
Danmark	0,98	1,82	2,22	7,49	Priser fra september 1997 (DKK/100): — lokal sentral = 4 per anrop + 6 per minutt — innenfor regionalt samtrafikkområde = 8 per anrop + 11 per minutt — utenfor regionalt samtrafikkområde = 8 per anrop + 14 per minutt
Nederland	2,00 ⁽²⁾	2,00	2,52	2,21	Priser fra juli 1997 (NLG/100): — lokal sentral = ikke opplyst — storby = 2,5 per anrop + 3,6 per minutt — nasjonalt = 3,2 per anrop + 4,5 per minutt
Sverige	1,68	2,15	2,98	8,51	Priser fra januar 1997 (SEK/100): — lokal sentral = 7 per anrop + 12 per minutt — innenfor regionalt samtrafikkområde = 7 per anrop + 16 per minutt — utenfor regionalt samtrafikkområde = 7 per anrop + 23 per minutt
Italia(*)	1,54 ⁽⁸⁾	2,52		1 921	Forslag til takster 1.1.1998 (ITL): — lokalt (først fra 1.9.1998) = 29,6 per minutt — storby = 48,4 per minutt — nasjonalt = ikke opplyst
Belgia(*)	2,78 ⁽²⁾	2,78	3,62	40	Forslag til takster 1.1.1998 (BEF): — lokalt = ikke opplyst — regionalt = 0,354 per anrop + 0,996 per minutt — nasjonalt = 0,460 per anrop + 1,294 per minutt
Østerrike(*)	7,61 ⁽²⁾	7,61	8,41	13,97	Forslag til takster fra 1.1.1998 (ATS/100): — lokalt = ikke opplyst — regionalt = 1,05 per minutt — nasjonalt = 1,16 per minutt

Kilde: OVUM og Kommisjonens kontorer

(*) Avgifter som operatøren har foreslått, men som ennå ikke er godkjent av den nasjonale reguleringsmyndighet.

(1) Prisen for «samtrafikk utenfor regionalt samtrafikkområde» omfatter et avstandselement for forbindelser på > 200 km.

(2) Inntil full liberalisering i Spania 1. desember 1998 (i samsvar med unntaket som er gitt i henhold til direktiv 96/19/EF), gjelder dette tilbudet bare et begrenset antall operatører med tillatelse.

(3) I Spania, Finland, Nederland, Belgia og Østerrike dekker den laveste samtrafikkavgiften samtrafikk fra en lokal sentral eller en transittsentral. Den «lokale» prisen er altså den samme som prisen for «samtrafikk innenfor regionalt samtrafikkområde».

(4) Samtrafikkavgiftene i Tyskland var ikke tilgjengelige 1. september 1997, og det er ikke tatt hensyn til dem i fastsettelsen av spennene for takster etter «beste gjeldende praksis». De fire prisspennene i Tyskland, som er definert ut fra avstand, sammenfaller ikke nøyaktig med de tre områdene i tabellen, som er definert ut fra tekniske kriterier.

(5) I Tyskland er lokaltaksten vanligvis den samme som den såkalte «city-zone-taksten», som også dekker store byer, men som enkelte ganger kan omfatte samtrafikk innenfor regionalt samtrafikkområde.

(6) I Tyskland dekkes segmentet innenfor regionalt samtrafikkområde eller storbysonen av to regionale soner: Regio50 = 1,71 ECU/100 per minutt og Regio2 = 2,16 ECU/100 per minutt (Regio200 kan enkelte ganger omfatte samtrafikk utenfor regionalt samtrafikkområde).

(7) Området for priser er mellom 3,48-4,20, avhengig av formidlet trafikk.

(8) I Italia er de lokale takstene tilgjengelige først 1. september 1998.

I Hellas, Irland, Luxembourg, Portugal og Spania har teleoperatørene ikke offentliggjort prisene for samtrafikk i samsvar med unntakene som er gitt i henhold til direktiv 96/19/EF.