

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I Meddelelser	
	Europa-Parlamentet	
	Rådet	
	Kommissionen	
2002/C 77/01	Interinstitutionel aftale af 28. november 2001 om en mere systematisk omarbejdning af retsakter	1
	Kommissionen	
2002/C 77/02	Euroens vekselkurs	4
2002/C 77/03	Kommissionens fortolkningsmeddelelse om EU-kørekort	5
2002/C 77/04	Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten — Tilfælde, mod hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse ⁽¹⁾	25
2002/C 77/05	Statsstøtte — Det Forenede Kongerige — Støtte C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 ⁽¹⁾	28
2002/C 77/06	Oversigt over fællesskabsbeslutninger om tilladelse til markedsføring af lægemidler fra 15. februar til 15. marts 2002 (<i>Offentliggørelse i medfør af artikel 12 eller artikel 34 i Rådets forordning (EØF) nr. 2309/93</i>)	32
2002/C 77/07	Samlet og sammenfattende rapport om resultaterne af den kontrol, der er foretaget på fællesskabsplan af alle medlemsstaterne i henhold til artikel 22 i Rådets direktiv 95/53/EF	37
2002/C 77/08	Indførelse af elektroniske bevillinger til import af tekstilvarer og beklædningsgenstande	38
2002/C 77/09	Meddelelse om indledning af en beskyttelsesundersøgelse vedrørende importen af visse stålprodukter	39

<u>Informationsnummer</u>	Indhold (fortsat)	Side
2002/C 77/10	Forudgående anmeldelse af en fusion (Sag COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV) — Behandles eventuelt efter den forenklede procedure ⁽¹⁾	42
2002/C 77/11	Offentliggørelse af medlemsstaternes afgørelser om at udstede eller tilbagekalde licenser i henhold til artikel 13, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾	43
2002/C 77/12	Offentliggørelse af medlemsstaternes afgørelser om at udstede eller tilbagekalde licenser i henhold til artikel 13, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾	44
	II Forberedende retsakter	
		
	III Oplysninger	
	Europa-Parlamentet	
2002/C 77/13	Referat af mødesessionen fra den 19. til den 20. september 2001, der er offentliggjort i <i>De Europæiske Fællesskabers Tidende</i> C 77 E	45
	Kommissionen	
2002/C 77/14	Liste over egnede ansøgere — Almindelig udvælgelsesprøve KOM/A/5/01 — Ekspeditionssekretærer (A 5/A 4) — Inden for intern revision	46
2002/C 77/15	Ruteflyvning — I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Rennes (Saint-Jacques) og Bâle-Mulhouse ⁽¹⁾	47
2002/C 77/16	Ruteflyvning — I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Reims-Champagne og Lyon-Saint-Exupéry ⁽¹⁾	48
	Henvisning (se omslagets tredje side)	

MEDDELELSE

Den 3. april 2002 udkommer »Fælles sortsliste over landbrugsplantearter — 13. tilføjelse til 21. samlede udgave« som *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 79 A.

For abonnenter på EF-Tidende er nummeret gratis for hvert abonnement og i den/de pågældende sprogversion(er). Abonnenter, der ønsker at modtage denne EF-Tidende, bedes returnere nedenstående bestillingsseddel i udfyldt stand med angivelse af deres abonnementskode (findes til venstre på forsendelsesetiketterne — begynder med O/.). Den pågældende EF-Tidende leveres gratis i op til et år fra udgivelsesdatoen.

Ikke-abonnenter kan mod betaling bestille denne EF-Tidende enten hos det lokale salgskontor eller direkte hos Publikationskontorets salgsafdeling i Luxembourg, der videresender bestillingen til det lokale salgskontor.

BESTILLINGSSEDDEL

Kontoret for
De Europæiske Fællesskabers
Officielle Publikationer
Salgsafdelingen
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

☐ **Jeg er abonnent** på *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Min abonnementskode er: O/.

☐ Send mig venligst . . . gratis eksemplar(er) af **EF-Tidende C 79 A/2002**.

☐ **Jeg bestiller** hermed mod betaling . . . **ekstra eksemplar(er)**.

Sprog:

☐ **Jeg er ikke abonnent** på *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og bestiller hermed, mod betaling, . . . **eksemplar(er)**.

Sprog:

Navn:

Adresse:

.....

Dato: Underskrift:

I

(Meddelelser)

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

KOMMISSIONEN

INTERINSTITUTIONEL AFTALE

af 28. november 2001

om en mere systematisk omarbejdning af retsakter

(2002/C 77/01)

EUROP-PARLAMENTET, RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG
KOMMISSIONEN FOR DE EUROÆISKE FÆLLESSKABER ER —

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det Europæiske Råd understregede på mødet i Edinburgh i december 1992, at det er vigtigt for Fællesskabet at gøre fællesskabslovgivningen mere tilgængelig og forståelig.

(2) På baggrund af retningslinjerne fra Det Europæiske Råd indgik Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen den 20. december 1994 en aftale mellem institutionerne om en hurtig arbejdsmetode ved officiel kodifikation af lovtjekster⁽¹⁾, der skal gøre det væsentligt lettere at læse retsakter, hvori der er foretaget mange ændringer.

(3) Erfaringen viser imidlertid, at selv om den hurtige arbejdsmetode anvendes, opstår der ofte forsinkelse i Kommissionens forelæggelse af forslag til officiel kodifikation og i lovgivernes vedtagelse af kodifikationsretsakter, især hvis der i mellemtiden vedtages nye ændringer af den pågældende retsakt, der gør det nødvendigt at genoptage kodificeringen.

(4) Det er derfor, navnlig i forbindelse med retsakter, der ændres ofte, bedst at benytte en metode, der giver mulighed for at foretage ændringerne og kodifikationen i én og samme tekst.

(5) Når der skal foretages en indholdsmæssig ændring i en tidligere retsakt, giver omarbejdning mulighed for at vedtage én enkelt retsakt, hvorved der foretages både den ønskede ændring og en kodifikation af denne med de uændrede bestemmelser i den tidligere retsakt, der samtidig ophæves.

(6) Omarbejdning af retsakter kan således modvirke, at der udarbejdes en lang række isolerede ændringsretsakter, der ofte gør reglerne vanskelige at forstå, og den er derfor et velegnet middel til permanent og generelt at sikre fællesskabslovgivningens læsbarhed.

(7) En mere systematisk omarbejdning af retsakter indgår i de bestræbelser, institutionerne udfolder for at øge fællesskabslovgivningens tilgængelighed, og som bl.a. omfatter vedtagelsen af den hurtige arbejdsmetode ved officiel kodifikation og indførelsen af fælles retningslinjer for kvaliteten af fællesskabslovgivningens affattelse ved den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998⁽²⁾.

(8) Det Europæiske Råd gav på mødet i december 1999 i Helsingfors udtryk for ønsket om, at Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen hurtigst muligt indgår en interinstitutionel aftale om omarbejdning —

BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

1. Formålet med denne aftale er at fastlægge bestemmelser, der under anvendelse af Fællesskabets normale lovgivningsprocedure giver mulighed for en mere systematisk omarbejdning af retsakter.

⁽¹⁾ EFT C 102 af 4.4.1996, s. 2.

⁽²⁾ EFT C 73 af 17.3.1999, s. 1.

2. Omarbejdning består i, at der vedtages en ny retsakt, der i én og samme tekst samler både de indholdsmæssige ændringer, der foretages retsakt, og de bestemmelser i den tidligere retsakt, der forbliver uændrede. Den nye retsakt træder i stedet for og ophæver den tidligere retsakt.

3. Et forslag fra Kommissionen til omarbejdning har til hovedformål at foretage indholdsmæssige ændringer i en tidligere retsakt. Forslaget omfatter accessorisk kodificering af de uændrede bestemmelser i den tidligere retsakt sammen med nævnte indholdsmæssige ændringer.

4. I denne aftale forstås ved:

— »tidligere retsakt«: en gældende retsakt, således som den eventuelt er ændret ved en eller flere ændringsretsakter

— »indholdsmæssig ændring«: enhver ændring, der berører indholdet af den tidligere retsakt i modsætning til rent formelle eller redaktionelle ændringer

— »uændret bestemmelser«: enhver bestemmelse i den tidligere retsakt, hvori der bortset fra rent formelle eller redaktionelle ændringer ikke foretages indholdsmæssige ændringer.

En ny retsakt, der, bortset fra standardbestemmelser eller -formler, ændrer indholdet af alle bestemmelserne i den tidligere retsakt, som den træder i stedet for og ophæver, betragtes ikke som omarbejdning.

5. Fællesskabets normale lovgivningsprocedure skal overholdes fuldt ud.

6. Forslaget til omarbejdning skal opfylde følgende kriterier:

a) I begrundelsen til forslaget

i) anføres udtrykkeligt, at der er tale om et omarbejdningsforslag, og grundene til valget af denne løsning angives

ii) begrundes hver af de foreslåede indholdsmæssige ændringer

iii) angives det præcist, hvilke bestemmelser i den tidligere retsakt, der forbliver uændrede.

b) Den konkrete udformning af den foreslåede retsakt

i) gør det muligt klart at identificere de indholdsmæssige ændringer og de nye betragtninger i forhold til de bestemmelser og betragtninger, som forbliver uændrede

ii) svarer for de bestemmelser og betragtninger, som forbliver uændrede, til den, der anvendes i forslag til officiel kodifikation af retsakter.

7. For at sikre klarhed og retssikkerhed skal enhver omarbejdning overholde ⁽¹⁾ følgende lovtekniske regler:

a) Første betragtning angiver, at den nye retsakt er en omarbejdning af den tidligere retsakt.

b) Den artikel, hvorved den tidligere retsakt ophæves, indeholder en bestemmelse om, at henvisninger til denne skal forstås som henvisninger til omarbejdningsretsakten, og at de skal læses i overensstemmelse med en sammenligningstabel, der er knyttet som bilag til omarbejdningsretsakten.

c) I omarbejdningsretsakten til et direktiv

i) fastslås det i den ophævende artikel, at de forpligtelser med hensyn til fristen for gennemførelse i national ret ⁽²⁾ og eventuelt fristen for anvendelse, der påhviler medlemsstaterne i henhold til det direktiv, der er ophævet ved omarbejdningsretsakten, ikke berøres af ophævelsen

ii) anføres de under nr. i) omhandlede frister i en tabel i et bilag

iii) omhandler artiklen om forpligtelsen til gennemførelse i national ret ⁽³⁾ af et direktiv, der er resultatet af en omarbejdning, kun de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer, og disse bestemmelser skal klart fremgå. De bestemmelser, der i det direktiv, der er resultatet af en omarbejdning, forbliver uændrede, gennemføres i henhold til de tidligere direktiver.

⁽¹⁾ Jf. bl.a. den interinstitutionelle overenskomst af 22. december 1998 om fælles retningslinjer for kvaliteten af EF-lovgivningens affattelse (EFT C 73 af 17.3.1999, s. 1).

⁽²⁾ Dvs. fristen for iværksættelse af de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme direktivets bestemmelser.

⁽³⁾ Dvs. forpligtelsen til at iværksætte de love og administrative bestemmelser, der er nødvendige for at efterkomme direktivets bestemmelser.

8. Hvis det under lovgivningsproceduren viser sig at være nødvendigt i omarbejdningsskemaet at foretage indholdsmæssige ændringer af de bestemmelser, som i Kommissionens forslag forbliver uændrede, foretages disse ændringer i overensstemmelse med den procedure, der er fastlagt i traktaten, afhængig af den pågældende hjemmel.

9. En rådgivende gruppe sammensat af Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens juridiske tjenester gennemgår forslaget til omarbejdning. Den afgiver så hurtigt som muligt en udtalelse til Europa-Parlament, Rådet og Kommissionen om, at forslaget ikke indeholder andre indholdsmæssige ændringer end dem, der er angivet som sådanne.

10. Denne aftale træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den finder anvendelse på alle forslag til omarbejdning, der forelægges fra tidspunktet for dens ikrafttræden.

Der foretages en evaluering af aftalens gennemførelse tre år efter dens ikrafttræden. Med henblik herpå forelægger de juridiske tjenester i de institutioner, der har undertegnet aftalen, en evalueringsrapport og forslag til eventuelle nødvendige tilpasninger.

Udfærdiget i Bruxelles den otteogtyvende november to tusind og et.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand



På Rådets vegne
Formand



På Kommissionens vegne
Formand



ERKLÆRINGER

Fælles erklæring vedrørende punkt 2

Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen fastslår, at omarbejdningen kan være »vertikal« (den nye retsakt træder i stedet for en enkelt tidligere retsakt) eller »horisontal« (den nye retsakt træder i stedet for en række tidligere retsakter på et givet område).

Fælles erklæring vedrørende punkt 4

Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen er enige om, at når en isoleret ændring i en bestemmelse i realiteten ændrer selve indholdet af bestemmelsen, anses denne bestemmelse for fuldstændig ændret.

Erklæring fra Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende punkt 6, litra b)

Europa-Parlamentet og Rådet noterer sig, at Kommissionen vil angive indholdsmæssige ændringer og enhver ny betragtning med gråskraver i de KOM-dokumenter, den forelægger.

Fælles erklæring vedrørende punkt 9

Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen bemærker, at det for at sikre en korrekt anvendelse af denne aftale er nødvendigt, at deres juridiske tjenester råder over tilstrækkelige menneskelige ressourcer, så antallet af repræsentanter i den rådgivende gruppe kan sikre en hurtig gennemgang af forslagene til omarbejdning fra Kommissionen, og der så hurtigt som muligt kan forelægges en udtalelse for institutionerne.

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

27. marts 2002

(2002/C 77/02)

1 euro	=	7,4332	danske kroner
	=	9,0221	svenske kroner
	=	0,6139	pund sterling
	=	0,8746	amerikanske dollar
	=	1,3897	canadiske dollar
	=	115,92	japanske yen
	=	1,4656	schweizerfranc
	=	7,711	norske kroner
	=	87,37	islandske kroner ⁽²⁾
	=	1,6569	australske dollar
	=	2,0068	new zealandske dollar
	=	10,0579	sydafrikanske rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

⁽²⁾ Kilde: Kommissionen.

KOMMISSIONENS FORTOLKNINGSMEDDELELSE OM EU-KØREKORT

(2002/C 77/03)

Denne fortolkningsmeddelelse indeholder baggrundsinformation om det aktuelle stade for Fællesskabets lovgivning vedrørende kørekort. Informationerne er tænkt som hjælp til både myndigheder og borgere i forbindelse med vurderingen af omfanget, virkningerne og konsekvenserne af det nuværende juridiske system for Fællesskabets regler om kørekort.

Del I indeholder baggrundsinformation om det nuværende stade for Fællesskabets kørekortregler, med en beskrivelse af de juridiske rammer og en sammenligning af de aspekter vedrørende kørekort, som indtil nu ikke er blevet harmoniseret.

Del II indeholder juridiske retningslinjer, som er fastsat på grundlag af en fortolkning af de gældende fællesskabsrammer. Retningslinjerne er tænkt som hjælp til en konsekvent anvendelse af kørekortregler i hele Fællesskabet.

Definitioner

I denne meddelelse forstås ved:

»EF« (sammen med et artikelnummer): traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab som senest ændret ved Amsterdam-traktaten

»EØS«: Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

»første direktiv«: Rådets direktiv 80/1263/EØF ⁽¹⁾ om indførelse af et EF-kørekort

»andet direktiv«: Rådets direktiv 91/439/EØF ⁽²⁾ om kørekort

»gruppe 1-kørekort«: kørekort til en af følgende køretøjs(under)kategorier: A, B, BE, A1 og B1 som defineret i direktiv 91/439/EØF (bilag III, punkt 1.1)

»gruppe 2-kørekort«: kørekort til en af følgende køretøjs(under)kategorier: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 og D1E som defineret i direktiv 91/439/EØF (bilag III, punkt 1.2)

bopælsmedlemsstaten: den medlemsstat, hvor kørekortindehaveren har sædvanlig bopæl, men som ikke har udstedt det oprindelige kørekort (men kan have ombyttet/fornyet et kørekort udstedt i en anden medlemsstat)

»udstedende medlemsstat«: den medlemsstat, som udstedte det første kørekort til den pågældende kørekortindehaver (som ikke nødvendigvis er statsborger i den udstedende medlemsstat)

»DEF«: Domstolen for De Europæiske Fællesskaber.

⁽¹⁾ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 1.

DEL I

SAMMENFATNING AF FÆLLESSKABETS REGLER FOR KØREKORT

De retlige rammer, som udgøres af EU-retten, EF-Domstolens retspraksis og de aspekter, som endnu ikke er blevet harmoniseret, gennemgås i det følgende.

A. DE RETLIGE RAMMER: EU-RET OG RETSPRAKSIS

A.1. Rådets direktiv 80/1263/EØF om indførelse af et EF-kørekort ⁽³⁾

Direktivet er ophævet ved artikel 13 i direktiv 91/439/EØF. Ikke desto mindre gælder det for en række sager i praksis, som faldt inden for det første direktivs gyldighedsperiode, men som stadig har virkning nu på grund af deres særlige sammensætning (beskrivelser og fortolkninger af sådanne sager findes i del II).

A.2. Direktiv 91/439/EØF om kørekort

Andet direktiv om kørekort udgør kernen i de juridiske rammer for kørekort i Fællesskabet. Det trådte i kraft den 1. juli 1996. Sagt meget generelt harmoniserer andet direktiv kørekortkategorier, indfører alderskrav som forudsætning for at man må føre bil samt fastsætter en obligatorisk teoretisk og praktisk køreprøve. Direktivet fastsætter desuden princippet om gensidig anerkendelse af kørekort udstedt af en medlemsstat og definerer sædvanlig bopæl som en forudsætning for at kunne få et kørekort. Andet direktiv indeholder også detaljerede bestemmelser om mindstekrav til helbred og indfører en harmoniseret kørekortmodel for Fællesskabet. Yderligere bestemmelser henviser til virkningen af annullering, inddragelse og begrænset gyldighed af kørekort.

Andet direktiv er kun en fase i udviklingen inden for Fællesskabets regler for kørekort og bidrager til en etape- og gradvis harmonisering. Områder, som ikke blev harmoniseret med andet direktiv, er fremhævet i det følgende (afsnit B). Andet direktiv er først og fremmest blevet ændret ved Rådets direktiv 94/72/EF ⁽⁴⁾, som ændrede artikel 1, stk. 1, i direktiv 91/439/EØF ved at tillade en overgangsperiode frem til 31. december 1997 for Finland og Sverige i forbindelse med deres kørekortmodel i plastik.

Senere ændringer er sket ved Rådets direktiv 96/47/EF ⁽⁵⁾, hvori der introduceres en kørekortmodel i plastik som et alternativ til papirmodellen. Ændringen blev indført i andet direktiv som bilag Ia.

Kommissionens beslutning 96/427/EF ⁽⁶⁾ vedrører en dispensation fra bestemmelserne i bilag III til andet direktiv vedrørende korrigerende briller for dårligt syn.

Med Rådets direktiv 97/26/EF ⁽⁷⁾ indførtes et udvalg for kørekort, som har begrænsede lovgivningsbeføjelser inden for tilpasning til den teknologiske og videnskabelige udvikling af listen over fællesskabskoder og bilag II og III til andet direktiv. Det præciserede også yderligere harmoniserede fællesskabskoder for kørselsbegrænsninger og køretøjstilpasninger.

Med Kommissionens beslutning 2000/275/EF ⁽⁸⁾ fastsattes ækvivalenstabeller for hver gyldig kørekortmodel mellem kategorier af kørekort, som er udstedt inden gennemførelsen af direktiv 91/439/EØF, og de harmoniserede kategorier i direktivets artikel 3. Beslutningen blev vedtaget i henhold til fremgangsmåden i direktivets artikel 10.

Endelig præciserede Kommissionens direktiv 2000/56/EF ⁽⁹⁾ yderligere listen over harmoniserede fællesskabskoder for kørselsbegrænsninger og køretøjstilpasninger. Direktivet omfattede også en revision af bilag II til direktiv 91/439/EØF om den teoretiske og praktiske prøve, idet bilaget blev tilpasset den tekniske og videnskabelige udvikling på området.

A.3. Retspraksis

— DEF-afgørelse 16/78 — Choquet

I den første afgørelse, som direkte vedrører kørekort, understregede Domstolen den daværende manglende harmonisering på området. Smuthullet gjorde nærmest anerkendelse af kørekort i andre medlemsstater umulig og udgjorde en hindring for den fri bevægelighed for personer. Afgørelsen var en stor drivkraft bag de første initiativer til harmonisering af kørekortreglerne på fællesskabsplan.

— DEF-afgørelse C-193/94 — Skanavi

Denne afgørelse vedrører situationen før 1. juli 1996. Derudover fortolker den særlige aspekter vedrørende retssituationen efter ikrafttræden af andet direktiv. Domstolen henviste til forpligtelsen til at ombytte kørekort i henhold til første direktiv og denne forpligtelses forbindelse med anvendelsesområdet for artikel 43 i EF-traktaten. Domstolen afklarede desuden forholdsmæssigheden af nationale bøder, forskellen mellem retten til at føre køretøj og kørekortet selv, problemer i forbindelse med den fremadskridende harmonisering af kørekortregler og omfanget af forpligtelsen til gensidig anerkendelse af kørekort.

⁽³⁾ EFT L 375 af 31.12.1980, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 337 af 24.12.1994, s. 86.

⁽⁵⁾ EFT L 235 af 17.9.1996, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT L 175 af 13.7.1996, s. 34.

⁽⁷⁾ EFT L 150 af 7.6.1997, s. 41.

⁽⁸⁾ EFT L 91 af 12.4.2000, s. 1.

⁽⁹⁾ EFT L 237 af 21.9.2000, s. 45.

— DEF-afgørelse C-230/97 — Awoyemi

Denne afgørelse afklarer situationen for indehavere af kørekort, som er udstedt i tredjelande, og fortolker det ombytningskrav, der er fastsat i direktiv 80/1263/EØF. Der henvises desuden til omfanget og de retlige konsekvenser af princippet om gensidig anerkendelse.

B. SAMMENLIGNING AF OMRÅDER, HVOR DER IKKE ER SKET HARMONISERING

Denne del sigter mod at give et sammenlignende overblik over alle de aspekter vedrørende kørekort, som indtil nu ikke er harmoniseret på fællesskabsniveau. For de fleste aspekters vedkommende er der udtrykkeligt anført undtagelser fra harmonisering ved hjælp af særlige bestemmelser i andet direktiv. Artikler, som er anført i titlerne, henviser til disse undtagelser.

Med andet direktiv er der allerede sket en vis harmonisering inden for de afsnit, der er omtalt i denne del. Direktivet giver ikke desto mindre medlemsstaterne manøvrerum for så vidt angår de temaer, som er beskrevet i afsnittene, f.eks. ved kun at fastsætte mindstekrav eller ved at tillade valg mellem to muligheder som det er tilfældet for Fællesskabets kørekort-model. Der er således stadig store juridiske forskelle i praksis inden for disse områder i de nationale regler for kørekort.

Bemærk: Sammenligningen er ikke udtømmende på grund af forskellige grader af samarbejdsvilje blandt medlemsstaterne. I nogle tilfælde er oplysningerne ikke fuldstændige eller ikke til rådighed.

B.1. Gyldighedsperiode og periode mellem lægekontrolGenerel undtagelse i artikel 1, stk. 3

Forskellige gyldighedsperioder i medlemsstaterne er resultatet af en dispensation fra harmoniseringskravet, som er fastsat i artikel 1, stk. 3, i andet direktiv. Bestemmelsen undtager gyldighedsperioden fra harmonisering på fællesskabsniveau, idet den tillader medlemsstaterne at anvende nationale bestemmelser. Nogle medlemsstater har ikke begrænsede gyldighedsperioder for visse kategorier: Ubegrænsede gyldighedsperioder gælder stadig for køretøjs- og motorcykelkørekort i

— Belgien

— Tyskland

— Frankrig

— Østrig.

Forskellige perioder mellem lægekontrol afledes fra bestemmelserne i bilag III til andet direktiv. I andet direktiv, bilag III, punkt 1, introduceres en klassificering af førere i to forskellige

grupper, som defineres som »gruppe 1«- og »gruppe 2«-kørekort (se punktet Definitioner).

I bilag III, punkt 3, er fastsat, at aspiranter til gruppe 1-kørekort kun skal underkastes en lægeundersøgelse, hvis der opstår betydelig tvivl om aspirantens evne til at føre et motorkøretøj i løbet af ansøgningsperioden. Når kørekortet er udstedt, er der intet krav om tvungen lægekontrol for indehavere af gruppe 1-kørekort. Bilag III, punkt 4, bestemmer for indehavere af gruppe 2-kørekort, at de skal underkastes en lægeundersøgelse før førstegangsudstedelsen af kørekortet. Direktivet bestemmer, at de herefter jævnligt skal underkastes en lægeundersøgelse uden dog at angive et bestemt interval.

Disse to ting er nært forbundne: I de fleste nationale retssystemer falder gyldighedsperioden for en bestemt kørekortkategori sammen med intervallerne for obligatoriske lægeundersøgelser. Det betyder, at kørekortindehaveren skal underkastes en lægeundersøgelse på det tidspunkt, hvor kørekortet skal fornyes.

Sammenligning af nationale bestemmelser vedrørende kørekorts gyldighed

Den nøjagtige henvisning til national lovgivning er angivet i parentes for hver medlemsstat. Medmindre andet er angivet, betyder angivelsen af en bestemt gyldighedsperiode, at der skal ske en obligatorisk lægeundersøgelse ved fornyelse af det pågældende kørekort.

Belgien: (art. 21, art. 44, Arrêté Royal relatif au permis de conduire af 23.3.1998)

Gruppe 1: ubegrænset gyldighedsperiode.

Gruppe 2: gyldig op til 5 år indtil indehaveren fylder 50 år; når indehaveren er 48-50 år gammel; gyldig indtil indehaveren fylder 53 år; gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 50 år.

Danmark: (art. 45-46 i Bekendtgørelse om kørekort af 11.3.1997)

Gruppe 1: gyldig indtil indehaveren fylder 70 år;

gyldig i 4 år, hvis indehaveren er 71 år, i 3 år, hvis indehaveren er 72 år og i 2 år, hvis indehaveren er 73-79 år; 1 år, hvis indehaveren er ældre end 80 år.

Gruppe 2: gyldig indtil indehaveren fylder 50 år;

gyldig i 5 år, hvis indehaveren er 50-70 år;

gyldig i 4 år, hvis indehaveren er 71 år, i 3 år, hvis indehaveren er 72 år og i 2 år, hvis indehaveren er 73-79 år;

gyldig i 1 år, hvis føreren er ældre end 80 år.

Tyskland (§ 23 Fahrerlaubnisverordnung af 26.8.1998)

- Gruppe 1: ubegrænset gyldighedsperiode;
- C1, C1E: gyldig indtil indehaveren fylder 50 år, derefter i 5 år;
- C, CE: gyldig i 5 år;
- D1, D, D1E, DE: gyldig i 5 år, hvis indehaveren er 46-49 år: indtil indehaveren fylder 50 år, gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 50 år.

Grækenland (art. 4, Præsidentdekret 19/95 af 31.1.1995)

- Gruppe 1: gyldig indtil indehaveren fylder 65 år, derefter i 3 år.
- Gruppe 2, B+E og B erhverv: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 65 år, derefter i 3 år.

Spanien: art. 16-17, RD 772/97 — Reglamento General de Conductores af 30.5.1997

- Gruppe 1: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 45 år,
gyldig i 5 år, hvis indehaveren er 45-70 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- Gruppe 2: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 45 år,
gyldig i 3 år, hvis indehaveren er 45-60 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 60 år.

Frankrig:

- Gruppe 1: ubegrænset gyldighedsperiode.
- Gruppe 2: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 60 år,
gyldig i 2 år, hvis indehaveren er 60-76 år;
gyldig i 1 år, hvis føreren er ældre end 76 år.

Irland:

- Gruppe 1: gyldig i 3-10 år (valgfrit), indtil indehaveren fylder 60 år;
gyldig i 3 år, hvis indehaveren er 60-69 år;
gyldig i 1-3 år (afgøres ved lægekontrol), hvis føreren er ældre end 70 år.
- Gruppe 2: gyldig i 3-10 år (afgøres ved lægekontrol), indtil indehaveren fylder 60 år,

gyldig i 3 år, hvis indehaveren er 60-69 år;
gyldig i 1-3 år (afgøres ved lægekontrol), hvis føreren er ældre end 70 år.

Italien: art. 126, Codice della Strada

- Gruppe 1: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 50 år;
gyldig i 5 år, hvis indehaveren er 51-70 år;
gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- C, CE: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 65 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 65 år.
- D, DE: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 60 år;
gyldig i 1 år, hvis indehaveren er 60-65 år;
ingen fornyelse efter det fyldte 65. år.

Luxembourg: (Règlement grand ducal af 11.8.1996)

- Gruppe 1: gyldig indtil indehaveren fylder 50 år,
gyldig i 10 år, hvis indehaveren er 51-70 år;
gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 70 år;
gyldig i 1 år, hvis føreren er ældre end 80 år.
- Gruppe 2: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 50 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 50 år;
gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 70 år;
ingen fornyelse efter det fyldte 75. år.

Nederlandene: (art. 122 fra WVV 1994)Gyldighedsperiode:

- Gruppe 1: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 60 år,
indtil indehaveren fylder 70 år, hvis indehaveren er 60-65 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 64 år.
- Gruppe 2: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 60 år,
indtil indehaveren fylder 70 år, hvis indehaveren er 60-65 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 64 år.

Jævnlig lægeundersøgelse:

- Gruppe 1: når indehaveren fylder 70 år, derefter hvert 5. år.
- Gruppe 2: når indehaveren fylder 70 år, derefter hvert 5. år (er under revision)

Østrig (Art. 20-21 *Führerscheingesetz af 30.10.1997*)

- Gruppe 1: ubegrænset gyldighedsperiode (i praksis: i henhold til FSG artikel 27, stk. 1, punkt 4, er kørekortet gyldigt i 100 år).
- Gruppe 2: gyldig i 5 år, indtil indehaveren fylder 60 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 60 år.

Portugal (art. 7, *Decreto Regulamentar 65/94 af 18.11.1994*)

- Gruppe 1: gyldig indtil indehaveren fylder 65 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 65 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- C, CE: gyldig indtil indehaveren fylder 40 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 40 år;
gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 65 år;
gyldig i 2 år, hvis føreren er ældre end 68 år.
- D, DE: gyldig indtil indehaveren fylder 40 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 40 år;
ingen fornyelse, hvis føreren er ældre end 65 år.

Finland (Art. 33, *Dekret af 5.1.1996*)Gyldighedsperiode:

- B: indledningsvis gyldigt i 2 år, efter udløb af denne periode: gyldig indtil indehaveren fylder 70 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- A1, A, C1, C: gyldig indtil indehaveren fylder 70 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: gyldig indtil indehaveren fylder 70 år;
ingen fornyelse, hvis føreren er ældre end 70 år.

Jævnlig lægeundersøgelse:

- Gruppe 1: når indehaveren fylder 45, 60, 70 år, derefter hvert 5. år.
- Gruppe 2: når indehaveren fylder 45 år, derefter hvert 5. år.

Sverige:Gyldighedsperiode:

- Gruppe 1: 10 år.
- Gruppe 2: 10 år.

Jævnlig lægeundersøgelse:

- Gruppe 1: når indehaveren fylder 70 år.
- Gruppe 2: når indehaveren fylder 45 år, derefter hvert 5. år

Det Forenede Kongerige:Gyldighedsperiode:

- Gruppe 1: Papirkørekort: indtil indehaveren fylder 70 år;
kørekort i plast: fornyelse hvert 10. år;
gyldig i 3 år, hvis føreren er ældre end 70 år.
- Gruppe 2: gyldig indtil indehaveren fylder 45 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 45 år;
gyldig i 1 år, hvis føreren er ældre end 65 år.

Jævnlig lægeundersøgelse:

- Gruppe 1: når indehaveren fylder 70 år, derefter hvert 3. år.
- Gruppe 2: når indehaveren fylder 70 år, derefter hvert 3. år.
når indehaveren fylder 45 år, derefter hvert 5. år;
når indehaveren fylder 65 år: hvert år.

Norge:

- Gruppe 1: gyldig indtil indehaveren fylder 100 år.
- Gruppe 2: gyldig i 10 år, indtil indehaveren fylder 60 år;
gyldig i 5 år, hvis føreren er ældre end 60 år;
gyldig i 1 år, hvis føreren er ældre end 70 år.

Lægeundersøgelse af Gruppe 1-førere ved førstegangsudstedelse — bilag III

I øjeblikket er det kun et fåtal af medlemsstaterne, som har en obligatorisk lægeundersøgelse ved førstegangsudstedelse af et Gruppe 1-kørekort. I praksis er der kun krav om aflevering af en lægeattest, som regnes for at være tilstrækkelig dokumentation for aspirantens egnethed til at føre et køretøj.

B.2. Ækvivalens af køretøjskategorier — artikel 10

Artikel 10 i andet direktiv bestemmer, at medlemsstaterne efter samråd med Kommissionen kan fastsætte ækvivalenser mellem kategorier af kørekort, som er udstedt inden andet direktivs transponering, og de kategorier, som er defineret i direktivets artikel 3. Fællesskabets lovgivning harmoniserer således ikke køretøjskategorier for kørekort, som er udstedt inden andet direktivs ikrafttræden.

I praksis var der himmelvid forskel på de nationale klassificeringsordninger, inden ikrafttrædelsen af fællesskabslovgivning for området. Forskellige standarder for klassificering af køretøjer tidligere vil fortsat have konsekvenser for et betydeligt antal borgere i Fællesskabet. Det vil navnlig være tilfældet for kørekort udstedt i medlemsstater, som ikke fastsatte nogen gyldighedsperiode, således at kørekort med køretøjskategorier, der ikke er harmoniseret, fortsat vil være i omløb.

I overensstemmelse med artikel 10 i andet direktiv er der for nylig indført ækvivalenstabeller, som er indeholdt i Kommissionens beslutning om ækvivalens⁽¹⁰⁾. Tabellerne viser, at der i øjeblikket er flere end 80 kørekortmodeller, som er gyldige og i omløb i EØS-området, hvoraf de fleste er udstedt inden transponering af andet direktiv.

En løsning på den nuværende situation kan være én af følgende to fremgangsmåder:

- En generel tilbagekaldelse af alle kørekort, som er udstedt inden andet direktivs ikrafttræden og stadig er i omløb. Som erstatning udstedes kørekort, som opfylder kravene i andet direktiv.
- Indførelse af en harmoniseret gyldighedsperiode for alle kørekortkategorier. Denne fremgangsmåde kan med tiden udfase alle gamle kørekortmodeller.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens beslutning 2000/275/EF af 21.3.2000 om ækvivalens mellem visse kategorier af kørekort (EFT L 91 af 12.4.2000, s. 1).

B.3. Aspekter vedrørende bestemte (under-)kategorier af køretøjer

— *Indførelse af underkategorier — artikel 3, stk. 2*

Artikel 3, stk. 2, i andet direktiv bestemmer, at nogle eller alle af de følgende underkategorier kan indføres i en medlemsstat for kørsel med køretøjer i kategorierne A, B, B+E, C, C+E, D og D+E⁽¹¹⁾.

- A1: lette motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 50 cm³ eller en højeste hastighed på mere end 45 km/h, og mindre end 125 cm³ og en maksimal effekt på 11 kW;
- B1: trehjulet eller firehjulet cykel med motor med et maksimalt slagvolumen på mere end 50 cm³ eller en højeste hastighed på mere end 45 km/h og en samlet masse på højst 550 kg (ulastet);
- C1: små lastvogne med tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 7 500 kg
- C1+E: enhed af sammenkoblede køretøjer bestående af trækkende køretøj i underkategori C1, forudsat at det dannede køretøjs totalmasse ikke overstiger 12 000 kg; påhængskøretøjets tilladte masse må ikke overstige det trækkende køretøjs egenmasse
- D1: busser med over 8, men ikke over 16 siddepladser (foruden førerens plads)
- D1+E: enhed af sammenkoblede køretøjer bestående af et trækkende køretøj af underkategori D1 og et påhængskøretøj med tilladt totalmasse på over 750 kg; den tilladte totalmasse for den således dannede enhed må højst være 12 000 kg, og den tilladte totalmasse for påhængskøretøjet må ikke overstige det trækkende køretøjs egenmasse; påhængskøretøjet må ikke bruges til personbefordring

Følgende underkategorier er indført i medlemsstaterne:

Belgien: C1, D1, C1+E, D1+E

Danmark: *ingen underkategorier*

Tyskland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grækenland: A1

Spanien: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Frankrig: A1, B1

Irland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italien: A1

⁽¹¹⁾ Definitionernes præcise ordlyd er afledt af artikel 3, stk. 2, sammenholdt med artikel 3, stk. 3, i andet direktiv.

Luxembourg: A1, C1, D1, C1+E

Nederlandene: ingen underkategorier

Østrig: C1, C1+E

Portugal: A1

Finland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Sverige: A1

Det Forenede Kongerige: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E.

— Yderligere kriterier for kategori A1 — artikel 3, stk. 5

Artikel 3, stk. 5, bestemmer, at medlemsstaterne kan indføre yderligere restriktioner for underkategori A1. Følgende to medlemsstater har indført yderligere restriktioner:

Tyskland: førere, som er yngre end 18 år, må ikke føre motorcykler med en højeste hastighed, som overstiger 80 km/h (artikel 5 § 28 Fahrerlaubnisverordnung af 18.8.1998)

Spanien: motorcykler, som føres under kategori A1, må ikke have et effekt/vægt-forhold, som overstiger 0,11 kW/kg (artikel 5.1 Real Decreto 772/97).

Der er ingen yderligere kriterier for underkategori A1 i andre medlemsstater.

— Kørsel med køretøj i kategori B1 med kørekort til A1 eller A — artikel 5, stk. 3, litra a)

For kørsel udelukkende på deres nationale område kan medlemsstaterne give tilladelse til at føre køretøjer i kategori B1 med et kørekort til A1 eller A. Den følgende liste giver et overblik over forudsætningerne for at føre et køretøj i kategori B1, hvis denne kategori findes i den pågældende medlemsstat.

Belgien: B1 kun med kørekort til B

Danmark: trehjulede cykler med motor må føres med kørekort til A eller B; firehjulede cykler med motor må kun føres med kørekort til B

Tyskland: B1 kun med kørekort til B (§ 6 Fahrerlaubnisverordnung af 18.8.1998)

Grækenland: B1 kun med kørekort til B (artikel 4.7 i Præsidentdekret 19/95)

Spanien: B1 kan føres med kørekort til A (Real Decreto 772/1997, artikel 5)

Frankrig: B1 kan føres med kørekort til A eller A1

Irland: B1 kun med kørekort til B

Italien: B1 kan føres med kørekort til A eller A1

Luxembourg: B1 kun med kørekort til B

Nederlandene: B1 kun med kørekort til B

Østrig: B1-køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 400 kg kan føres med kørekort til A eller B; B1-køretøjer med en tilladt totalmasse på mere end 400 kg kan kun føres med kørekort til B (§ 2.1 Führerscheingesetz af 30.10.1997)

Portugal: B1 kan føres med kørekort til A eller A1

Finland: B1 kan føres med kørekort til A eller A1

Det Forenede Kongerige: B1 kan føres med kørekort til A (Regulation No. 2824/1996, artikel 6.8)

Norge: B1 kun med kørekort til B.

— Kørsel med køretøj i kategori A1 med kørekort til B — artikel 5, stk. 3, litra b)

For kørsel udelukkende på deres nationale område kan medlemsstaterne give tilladelse til at føre lette motorcykler (som hører under subkategori A1) med et kørekort til B.

Det følgende overblik omfatter kun medlemsstater, som har indført denne ret, og beskriver tillægskravene.

Belgien: føreren skal have haft kørekort til kategori B i mindst to år

Spanien: føreren skal have haft kørekort til kategori B i mindst to år og bestå en teori-prøve

Frankrig: føreren skal have haft kørekort til kategori B i mindst to år. Et frivilligt praktisk kursus på 6 timer overvejes i øjeblikket. Dette kursus bliver eventuelt obligatorisk fremover

Italien: retten er indført uden nogen tillægskrav

Østrig: føreren skal have haft kørekort til kategori B i mindst fem år, og skal deltage i et obligatorisk praktisk kursus på 6 timer.

— *Kørsel med køretøj i kategori C1 eller D1 med kørekort til B — artikel 5, stk. 4*

I henhold til artikel 5, stk. 4, litra a), kan medlemsstaterne efter samråd med Europa-Kommissionen på deres område tillade kørsel med køretøjer i kategori D1 for førere, som er fyldt 21 år, og som i mindst to år har haft kørekort til kategori B. Kørslen skal finde sted i socialt øjemed for en ikke-kommerciel organisation, og føreren må ikke modtage vederlag herfor.

Kun Det Forenede Kongerige har indført denne ret.

Artikel 5, stk. 4, litra b), giver ret til under andre særlige omstændigheder end de, der er nævnt i artikel 5, stk. 4, litra a), at føre køretøjer i kategori C med et kørekort til kategori B.

Der er ingen medlemsstater, som har indført denne ret.

— *Direkte adgang til at føre tunge motorcykler — artikel 6, stk. 1, litra b)*

Artiklen bestemmer, at medlemsstaterne kan frafalde kravet om mindst to års erfaring som fører af motorcykel med lavere specifikationer på grundlag af et kategori A-kørekort, hvis ansøgeren til et A-kørekortet er mindst 21 år gammel (»direkte adgang«⁽¹²⁾).

Følgende medlemsstater giver ikke direkte adgang til tunge motorcykler, når føreren fylder 21 år:

Tyskland: ingen direkte adgang, før føreren fylder 25 år.

Irland: aldrig direkte adgang. Der kræves altid to års praktisk erfaring.

Spanien: aldrig direkte adgang. Der kræves altid to års praktisk erfaring.

Alle andre medlemsstater giver direkte adgang til tunge motorcykler, når ansøger er fyldt 21 år.

B.4. **Aspekter vedrørende alderskrav**

— *Lavere alderskrav for kategori B-kørekort — artikel 6, stk. 2*

I henhold til artikel 6, stk. 2, kan medlemsstaterne gøre undtagelse fra de for kategori A, B og B+E fastsatte alderskrav (18 år) og udstede kørekort for disse til personer, som er fyldt 17 år.

I følgende medlemsstater er alderskravet lavere end 18 år:

Tyskland: 17 år i forbindelse med erhvervsfaglig uddannelse med henblik på at opnå kørekort til C og D

Irland: 17 år; ingen yderligere krav

Østrig: 17 år i forbindelse med »Vorgezogene Lenkberechtigung« (øvekørsel med ledsager)

Det Forenede Kongerige: 17 år; ingen yderligere krav.

Alderskravet i alle andre medlemsstater er 18 år.

— *Anerkendelse af kørekort til B-kategori, hvis indehavere er yngre end 17 år — artikel 6, stk. 3*

Medlemsstaterne kan på deres område nægte at anerkende gyldigheden af et kørekort udstedt i henhold til artikel 6, stk. 2.

Tyskland, Østrig, Irland og Det Forenede Kongerige anerkender kørekort, som udstedes i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2 og stk. 3.

Danmark og Luxembourg anerkender denne type kørekort for turister, men ikke for førere som tager bopæl på deres område.

Alle andre medlemsstater anerkender ikke B-kørekort til personer under 18 år og tillader derfor ikke, at de fører bil på deres område, inden de er fyldt 18 år.

B.5. **Kørekort udstedt i tredjelande — artikel 8, stk. 6**

Medlemsstaterne er ikke forpligtet til at anerkende kørekort, der er udstedt i lande uden for Den Europæiske Union. I overensstemmelse med artikel 8, stk. 6, gælder retten til at nægte anerkendelse også, hvis det oprindeligt udstedte kørekort allerede er ombyttet til et EU-kørekort af en anden medlemsstat i mellemtiden (men kun i tilfælde, hvor indehaveren tager bopæl i en anden medlemsstat).

⁽¹²⁾ Artikel 6, stk. 1, litra b), i sammenhæng med bilag II, punkt 8.1.2., i andet direktiv skelner mellem direkte og progressiv adgang til motorcykler på følgende måde:
progressiv adgang: ret til at føre motorcykel med effekt på over 25 kW og med et forhold mellem effekt og vægt på over 0,16 kW/kg er dog betinget af, at vedkommende person har mindst to års erfaring som fører af motorcykel med lavere specifikationer på grundlag af et kategori A-kørekort.
direkte adgang: Kravet om tidligere erfaring kan frafaldes, hvis ansøgeren er fyldt 21 år, og hvis der består en særlige prøve til kontrol af færdigheder og adfærd.

B.6. Kørekortmodel — bilag I og Ia

Med direktiv 96/47/EF, som ændrede andet direktiv, indførtes en kørekortmodel af plastik som alternativ til papirmodellen i direktivets bilag I. Plastikkortet er indført i andet direktiv som bilag Ia. Medlemsstaterne kan frit vælge, hvilken af de to modeller, de ønsker at anvende.

Kørekortenes form er ikke fuldstændig harmoniseret endnu. Det skyldes ikke kun retten til at vælge mellem de to modeller. I øjeblikket findes der hverken bestemmelser i fællesskabslovgivningen for obligatorisk ombytning af kørekortmodeller, som er udstedt før første og andet direktivs ikrafttræden, eller en harmoniseret begrænset gyldighedsperiode. I praksis er der således flere end 80 forskellige gyldige kørekortmodeller i omløb i EØS-medlemsstaterne.

Dette tal vil falde gradvis, efterhånden som kørekort med udløbsdatoer bestemt i henhold til national lovgivning, ombyttes med den ene eller anden fællesskabsmodel, som anvendes i alle medlemsstater nu. I medlemsstater, som ikke har tidsbegrænset løbetid for visse køretøjskategorier, vil der dog gå endnu snesevis af år, medmindre man vedtager passende rettlige forholdsregler.

Indholdet (dvs. rettighederne) af kørekort udstedt inden gennemførelsen af fællesskabslovgivningen behandles i afsnittet om ækvivalens af køretøjskategorier.

Papirkørekortmodel (Bilag I)	Plastikørekortmodel (Bilag Ia)
Belgien	Danmark
Grækenland	Tyskland
Spanien (kørekort i plast under forberedelse)	Italien
Frankrig	Portugal
Irland	Finland
Luxembourg	Sverige
Nederlandene	Det Forenede Kongerige
Østrig	Norge
Liechtenstein (kørekort i plast under forberedelse)	Island

B.7. Midlertidigt kørekort og attester

I Det Forenede Kongerige og Irland kan der udstedes såkaldte midlertidige kørekort, som under visse omstændigheder, giver ret til at føre et køretøj på det nationale område. I henhold til den nationale lovgivning regnes denne type kørekort for at være en del af den praktiske køreuddannelse. De udstedes dog uden at det er obligatorisk at bestå en køreprøve.

Artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF bestemmer, at kørekort udstedt af medlemsstaterne anerkendes gensidigt af disse. De nævnte midlertidige kørekort er dog ikke rigtige kørekort i direktivets betydning. Direktivets artikel 7 bestemmer, at udstedelsen af kørekort er betinget af en bestået prøve til kontrol af færdigheder og adfærd. Et midlertidigt kørekort er derfor et nationalt dokument udstedt i forbindelse med førerens kørsels-træning og berettiger ikke til at føre et køretøj uden for den udstedende medlemsstats område.

Der udstedes desuden en række forskellige attester i medlemsstaterne, f.eks. attest for bestået prøve, for bortkommet eller stjålet kørekort, lægeattest osv. Disse attester er ikke kørekort, og andre medlemsstater behøver derfor ikke at anerkende dem. Hvis et kørekort er udløbet, bortkommet eller stjålet, er indehaveren nødt til at få udstedt et nyt kørekort, hvis han vil nyde godt af den gensidige anerkendelse.

B.8. Påtegninger på kørekort

I Det Forenede Kongerige findes nationale bestemmelser om, at et kørekort skal bestå af selve køretilladelsen og en kopi. I kopien registreres trafikforseelser i form af strafpoints klart synligt. Der findes i øjeblikket intet harmoniseret system for strafpoint, og trafikforseelser kan kun forfølges i henhold til bilaterale aftaler ⁽¹³⁾, så påtegningerne er ikke relevante i andre medlemsstater.

For så vidt angår påtegninger på kørekort udstedt i andre medlemsstater finder punkt 4 i bilag I (for papirmodellen) og punkt 3a i bilag Ia (for plastikmodellen) anvendelse: bopæls-medlemsstaten kan påføre kørekortet oplysninger, der er nødvendige af administrative hensyn, forudsat at denne type oplysninger også påføres de kørekort, medlemsstaten selv udsteder, og at der er tilstrækkelig plads til det.

⁽¹³⁾ En konvention udarbejdet på grundlag af artikel K.3 i traktaten om Den Europæiske Union (EF, artikel 31) forudser multilateral anerkendelse af afgørelser om frakendelse af førerretten (Konvention om afgørelser om frakendelse af førerretten, EFT C 216 af 10.7.1998, s. 2) og kunne afhjælpe denne situation. Indtil nu er der dog kun én medlemsstat, der har ratificeret denne konvention.

C. OVERBLIK OVER EKSISTERENDE KØREKORTKATEGORIER

Gruppe 1

Kategori A	Kategori B	Kategori B+E
<u>Motorcykler</u>: et slagvolumen på mere end 125 cm³ og effekt på mere end 11 kW <u>Tunge motorcykler</u>: effekt på mere end 25 kW eller effekt/vægt-forhold på mere end 0,16 kW/kg (<u>adgang</u>: enten 21 år gammel eller 2 års køreerfaring med »let« A)	<u>Motorkøretøjer</u> med maksimal tilladt masse på under 3 500 kg og færre end 9 siddepladser, de kan sammenkobles med et <u>påhængskøretøj</u> på højst 750 kg <u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u> maksimal tilladt masse under 3 500 kg, påhængskøretøjets maksimal tilladt masse må ikke overstige det trækkende køretøjs egenmasse	<u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u>, som består af et trækkende køretøj af kategori B og et påhængskøretøj, men som ikke henhører under kategori B
Underkategori A1	Underkategori B1	
<u>Lette motorcykler</u>: et slagvolumen på under 125 cm³ og effekt på under 11 kW <u>Knallerter</u> med en tophastighed på mindre end 45 km/h eller et slagvolumen på mindre end 50 cm³ <u>er ikke omfattet af direktivet</u>	<u>Tre- og firehjulede køretøjer</u> med en tophastighed på mere end 45 km/h eller et slagvolumen på mere end 50 cm³; massen i ulastet stand må ikke overstige 550 kg	

Gruppe 2

Kategori C	Kategori C+E	Kategori D	Kategori D+E
Andre <u>motorkøretøjer</u> end de, der hører under kategori D, hvis maksimal tilladt masse er på mere end 3 500 kg; de kan sammenkobles med et <u>påhængskøretøj</u> på højst 750 kg	<u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u> bestående af et trækkende køretøj af kategori C og et påhængskøretøj med maksimal tilladt masse på over 750 kg	<u>Motorkøretøjer</u> personbefordring med mere end ni siddepladser; de kan sammenkobles med et <u>påhængskøretøj</u> med en maksimal tilladt masse på højst 750 kg	<u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u> bestående af et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med maksimal tilladt masse på over 750 kg
Underkategori C1	Underkategori C1+E	Underkategori D1	Underkategori D1+E
Andre <u>motorkøretøjer</u> end de, der hører under kategori D, hvis maksimal tilladt masse er på mere end 3 500 kg; men ikke over 7 500 kg; de kan sammenkobles med et <u>påhængskøretøj</u> med en maksimal tilladt masse på højst 750 kg	<u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u> bestående af et trækkende køretøj af kategori C1 og et påhængskøretøj med maksimal tilladt masse på over 750 kg; det sammenkoblede køretøjs maksimal tilladt masse må ikke overstige 12 000 kg og påhængskøretøjets maksimal tilladt masse må ikke overstige det trækkende køretøjs egenmasse	<u>Motorkøretøjer</u> til personbefordring med mere end ni, men mindre end 17 siddepladser; de kan kobles sammen med et <u>påhængskøretøj</u> på højst 750 kg	<u>Enhed af sammenkoblede køretøjer</u> bestående af et trækkende køretøj af kategori D1 og et påhængskøretøj med maksimal tilladt masse på over 750 kg; det sammenkoblede køretøjs maksimal tilladt masse må ikke overstige 12 000 kg og påhængskøretøjets maksimal tilladt masse må ikke overstige det trækkende køretøjs egenmasse; påhængskøretøjet må ikke bruges til personbefordring

Del II

JURIDISKE RETNINGSLINJER FOR FORTOLKNING AF DIREKTIV 91/439/EØF

Denne del fastlægger en juridisk fortolkning af visse bestemmelser i direktiv 91/439/EØF om kørekort for at sikre ensartet anvendelse af direktivet i praksis i overensstemmelse med fællesskabslovgivningens principper. Erfaringerne har vist, at en kort beskrivelse af de forhold, man oftest støder på i praksis og det juridisk korrekte resultat ved fortolkningen af gældende fællesskabslovgivning, er uundværlig for regeludstedende og lokale myndigheder og borgerne selv.

De forskellige afsnit har samme struktur: problemet beskrives fra et juridisk standpunkt, et eller flere praktiske eksempler belyser spørgsmålet yderligere, og i slutningen af hvert afsnit gives en retlig fortolkning.

A. KRAV OM OMBYTNING AF KØREKORT

A.1. Retstilling

Artikel 8 i det første direktiv bestemte, at kørekort for indehavere, som tager bopæl i en anden medlemsstat, skulle være gyldige i et år. Inden for dette tidsrum, krævede bopælsmedlemsstaten **obligatorisk ombytning** af et kørekort udstedt i en anden medlemsstat.

Artikel 8, stk. 1, lød således:

»Medlemsstaterne foreskriver, at såfremt indehaveren af et gyldigt nationalt kørekort eller et kørekort af EF-model, der er udstedt af en medlemsstat, tager bopæl i en anden medlemsstat, forbliver vedkommendes kørekort gyldigt dér i højst det år, der følger efter det tidspunkt, hvor vedkommende har taget bopæl. I dette tidsrum udsteder den stat, hvor indehaveren har taget bopæl, på hans anmodning og mod, at han afleverer sit kørekort, et kørekort (EF-model) for den eller de samme kategorier uden at kræve de i artikel 6 omhandlede betingelser opfyldt. [...]«.

Artikel 13 i andet direktiv ophævede dog det første direktiv pr. 1. juli 1996, og artikel 1, stk. 2, i andet direktiv introducerede **princippet om gensidig anerkendelse** af kørekort udstedt i medlemsstaterne, og fjernede dermed forpligtelsen til at ombytte kørekort.

I den niende betragtning i præamblen til direktiv 91/439/EØF hedder det, at den tvungne ombytning af kørekortet i sig selv udgjorde en hindring for den frie bevægelighed for personer og derfor ikke kan accepteres i betragtning af de fremskridt, der er nået inden for rammerne af den europæiske integration.

Siden ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF er ombytning af kørekort udstedt i medlemsstater normalt frivillig, da artikel 8, stk. 1, i direktivet bestemmer følgende:

»Når indehaveren af et gyldigt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan han anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort;«.

Ombytning af kørekort forbliver dog tilladt i en begrænset række tilfælde i henhold til andet direktiv:

- i) I henhold til artikel 8, stk. 2, kan en medlemsstat ombytte et kørekort for at sikre anvendelsen af nationale straffe- og ordensretlige bestemmelser. På baggrund af det generelle princip i artikel 8, stk. 1, bør en sådan praksis anvendes begrænset og kun for alvorlige færdselsforseelser.
- ii) Ved fornyelse af kørekort, som udløber uden for den udstedende medlemsstats område, skal der ske en ombytning af kørekortet. Denne ombytning er dog snarere en praktisk foranstaltning end en egentlig ombytning.

A.2. Praksis

Eksempel 1:

En kørekortindehaver har taget bopæl i Frankrig efter 1. juli 1996. Han/hun har ikke fået ombyttet sit kørekort. I 1997 opfordrer de franske myndigheder ham/hende til at ombytte sit kørekort. Han/hun kræver anerkendelse af sit oprindelige kørekort i henhold til artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF uden yderligere formaliteter ⁽¹⁴⁾ han/hun påberåber sig desuden, at artikel 1, stk. 2, har direkte virkning ⁽¹⁵⁾.

Eksempel 2:

Situationen er den samme som i eksempel 1 med undtagelse af, at kørekortindehaveren tog bopæl i den anden medlemsstat mellem 1. juli 1995 og 1. juli 1996.

Eksempel 3:

Situationen er den samme som i eksempel 1 med undtagelse af, at kørekortindehaveren tog bopæl i den anden medlemsstat før 1. juli 1995.

⁽¹⁴⁾ DEF påpegede i præmis 26 i C-193/94 (Skanavi), at kørekort skal anerkendes uden yderligere formaliteter.

⁽¹⁵⁾ I præmis 43 i DEF's afgørelse C-230/97 (Awoyemi) anføres det udtrykkeligt, at artikel 1, stk. 2, i andet direktiv har direkte virkning.

A.3. DEF's fortolkning i C-193/94 (Skanavi)

DEF tydeliggjorde nogle af bestemmelserne i direktiv 80/1263/EØF i sag C-193/94 af 29. februar 1996 (Skanavi). Til trods for, at det første direktiv blev ophævet af direktiv 91/439/EØF, må der henvises til ovenstående dom, da det første direktivs bestemmelser har betydning for nuværende sager.

I denne dom skelner DEF mellem **retten til at føre et køretøj** og **selve kørekortet**. Retten til at føre et køretøj forblev upåvirket, hvis kørekortindehaveren ikke ombyttede sit kørekort inden for perioden på et år, der var fastsat i direktiv 80/1263/EØF. Artikel 8, stk. 1, i det første direktiv, som var i kraft indtil 1. juli 1996, bestemte at en medlemsstat krævede, at indehaveren af et kørekort udstedt i en anden medlemsstat, skulle ombytte det *inden* et år (se artiklens tekst ovenfor).

Domstolen erklærede desuden, at et ombyttet kørekort ikke i sig selv er lig med en ny ret til at føre et køretøj på en medlemsstats område, men kun er dokumentation for, at en sådan ret eksisterer. Denne ret er blevet tildelt kørekortindehaveren af en anden medlemsstat, og det kommer til udtryk i det ombyttede kørekort. DEF påpegede at det oprindelige kørekort forblev gyldigt i den udstedende medlemsstat, og at det fortsat blev anerkendt af de andre medlemsstater, uanset om det blev ombyttet eller ej (artikel 32).

For så vidt angår **proportional bødefastsættelse** ved manglende ombytning, fastsatte DEF, at artikel 43 EF udelukker, at kørsel for en person, der ikke har ombyttet sit kørekort, side-stilles med kørsel uden kørekort (dommens præmis 39). Denne retsvurdering er meget vigtig for vurderingen af bødefastsættel-sens proportionalitet.

A.4. Løsning

I lyset af de gældende principper i fællesskabslovgivningen, som DEF har tydeliggjort yderligere, anvendes følgende på ovenstående eksempler:

A.4.1. Kørekortindehaveren ændrede sin sædvanlige bopæl efter 1. juli 1996

Princippet om gensidig anerkendelse i artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF finder direkte anvendelse fra direktivets ikrafttrædelsesdato den 1. juli 1996⁽¹⁶⁾. Ombytning kan derfor ikke kræves efter denne dato og er helt frivillig i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, i andet direktiv. Medlemsstater kan derfor ikke pålægge tvungen ombytning i eksempel 1.

A.4.2. Kørekortindehaveren ændrede sin sædvanlige bopæl mellem 1. juli 1995 og 1. juli 1996

Som anført ovenfor, pålagde artikel 8, stk. 1, i første direktiv tvungen ombytning af kørekort inden for et år. Direktiv 91/439/EØF, som trådte i kraft den 1. juli 1996 indførte en ordning, som gør ombytning helt frivillig. Kombinationen af de to forskellige bestemmelser i første og andet direktiv førte til en de facto afskaffelse af den tvungne ombytning med tilbagevir-kende kraft til 1. juli 1995, et år før andet direktiv trådte i kraft. I eksempel 2 kan kørekortindehaveren derfor ikke pålægges en ombytning af sit kørekort.

A.4.3. Kørekortindehaveren ændrede sin sædvanlige bopæl før 1 juli 1995

I dette tilfælde kørte indehaveren med et dokument, som blev ugyldigt efter udløbet af perioden på et år, hvilket er en over-trædelse af den nationale forvaltningsret. Ikke desto mindre forblev det oprindelige kørekort normalt gyldigt i den udstede-nde medlemsstat og var fortsat anerkendt af alle andre medlemsstater. Af denne grund, og fordi ombytning er blevet frivillig siden ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF, må en tvungen ombytning af kørekort efter direktivets ikrafttræden anses for at være en rent juridisk formalitet, som udgør en overtrædelse af reglerne for personers frie bevægelighed⁽¹⁷⁾.

I eksempel 3 kan en kørekortindehaver derfor kun tvinges til ombytning af sit kørekort under helt usædvanlige forhold, f.eks. hvis en national bestemmelse, som var i kraft før 1. juli 1996, finder anvendelse på forhold, som ligger forud for denne dato. En borger i Fællesskabet kan dog klage mod anvendelsen af regler, som pålægger tvungen ombytning efter 1. juli 1996, da de vil være i modstrid med fællesskabslovgivningen, også uden at andet direktiv er gennemført som lov i den pågældende medlemsstat.

Eksempel 3 er teoretisk, da der så vidt Europa-Kommissionen har fået oplyst, ikke verserer nogen sager af denne art ved domstole i medlemsstaterne.

A.4.4. Bødepålæg ved manglende ombytning af kørekort

Hvis det drejer sig om overtrædelser begået før 1. juli 1995 (eksempel 3), afledes følgende af de principper, som FED har fastlagt: manglende ombytning inden for et år i henhold til første direktivs regler havde ingen virkning på retten til at føre et køretøj, men udgjorde snarere manglende overholdelse af en forvaltningsretligt pålæg. Domstolen erklærede derfor, at *strafferetlige sanktioner* for manglende ombytning af kørekort generelt er *uforholdsmæssige*, også selvom om de pålagte sank-tioner kun er af finansiel art (artikel 37 i sag C-193/94 Skanavi).

⁽¹⁶⁾ Se DEF i sag C-230/97, præmis 43.

⁽¹⁷⁾ Analogt med anvendelsen af regler fastsat af DEF i sag C-265/88 Messner (se navnlig præmis 8).

Medlemsstaterne kan dog pålægge *forvaltningsretlige sanktioner*. Sanktionerne skal dog være hensigtsmæssige og stå i et rimeligt forhold til forseelsen. De må især ikke være så strenge, at de hindrer personers frie bevægelighed. Disse begrænsninger af sanktioner fastholdes konsekvent i DEF's afgørelser ⁽¹⁸⁾. Desuden må bødepålæg kun ske, hvis den nationale lovgivning ikke giver mulighed for anvendelse med tilbagevirkende kraft af gunstigere bestemmelser i strafferetten, som kan være trådt i kraft, medens sagen verserede ved domstolen. Hertil kommer, at fællesskabsretten ikke forhindrer en national domstol i at anvende artikel 1, stk. 2, og artikel 8, stk. 1, i andet direktiv i ubegrænset omfang, selv når forseelsen skete før 1. juli 1995 (se DEF-sag 230/97, punkt 2 i dommens konklusion).

Hvis en borger i Fællesskabet ændrede sin sædvanlige bopæl efter 1. juli 1995 (eksempel 1 og 2) og ikke ombyttede sit kørekort, har kørekortindehaveren ikke begået en forseelse, da ombytningen var frivillig. I disse sager kan der hverken pålægges strafferetlige eller forvaltningsretlige sanktioner.

B. GENSIDIG ANERKENDELSE AF KØREKORT

B.1. Anerkendelse af kørekort, som var begrænset gyldige ved ombytningen

B.1.1. *Retsstilling*

I henhold til bestemmelserne i første direktiv forbliver det oprindelige kørekort gyldigt i den udstedende medlemsstat. Et ombyttet kørekort er kun bevis på retten til at føre et køretøj, men afgør den ikke i sig selv, idet det er op til den udstedende medlemsstat at fastlægge omfanget af retten til at føre et køretøj ⁽¹⁹⁾. I afledt fællesskabsret skelnes der ikke mellem selve kørekortet og retten til at føre køretøj siden ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF. Eftersom direktivet blandt andet harmoniserer kørekortkategorier, mindste alder og betingelserne for udstedelse af et kørekort, og kørekort derfor angiver indehaverens rettigheder på en tydelig måde, skal *alle* rettigheder, som er angivet på et kørekort, anerkendes i henhold til princippet om gensidig anerkendelse.

Omfanget af rettigheder i forbindelse med kørekort, som er udstedt inden 1. juli 1996 kan ikke udledes af de oplysninger, der er registreret på kørekortet. For sådanne kørekort gælder andet direktivs artikel 10: ækvivalenstabeller, som er udarbejdet i overensstemmelse med andet direktivs artikel 10 fastlægger de faktiske rettigheder i forhold til andet direktivs artikel 3. Det er desuden fastsat i artikel 8 i direktiv 80/1263/EØF, at bopælsmedlemsstaten skal udstede et kørekort til den eller de *samme*

kategorier til den pågældende kørekortindehaver. Begrænsning af rettigheder, som er opnået i andre medlemsstater (hvilket var helt almindeligt inden ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF) er derfor kun berettiget, hvis der er tale om en begrænsning, der gælder for selve kørekortet, og ikke den oprindelige ret til at føre et køretøj.

Eftersom indehaveren var tvunget til at ombytte til et andet kørekort, kunne han ikke fremlægge dokumentation for den oprindelige ret med det (begrænsede) kørekort. Han var derfor ikke berettiget til at føre køretøjer i andre kategorier, end dem, der var registreret på kørekortet.

Da en begrænsning, som var pålagt af bopælsmedlemsstaten i henhold til direktiv 80/1263/EØF, kun var gyldig på det nationale område, var andre medlemsstater ikke forpligtet til at anerkende begrænsningen, hvis kørekortindehaveren ændrede sin sædvanlige bopæl til en anden medlemsstat. En kørekortindehavers rettigheder, som var begrænset i bopælsmedlemsstaten, kunne derfor være blevet yderligere begrænset eller udvidet ved en senere ændring af bopælen til en tredje medlemsstat.

I henhold til artikel 8, stk. 1, sidste punktum i direktiv 80/1263/EØF, var bopælsmedlemsstaten kun berettiget til at nægte en ombytning af kørekortet, hvis dens nationale bestemmelser ville have udelukket udstedelse af et kørekort til den pågældende.

B.1.2. *Praksis*

Eksempel 4:

En tysk kørekortindehaver har taget bopæl i Frankrig før 1. juli 1995. I henhold til den daværende ombytningspraksis udstedes et fransk kørekort til kategori B, som giver ret til at føre køretøjer op til 3,5 t, i stedet for hans/hendes tyske kørekort til »Klasse 3«, som giver ret til at føre køretøjer på op til 7,5 t (og endda op til 18,25 t for visse kombinationer) på tysk område. Stadig bosat i Frankrig kræver han/hun efter 1. juli 1996 med henvisning til princippet om gensidig anerkendelse fuld anerkendelse af den oprindelige tyske ret til at føre køretøj.

Eksempel 5:

Som i eksempel 4 er den oprindelige ret blevet indskrænket. Efter 1. juli 1996 flytter kørekortindehaveren til en tredje medlemsstat og kræver fuld anerkendelse af den oprindelige ret til at føre køretøj.

Eksempel 6:

Som i eksempel 4 er den oprindelige ret blevet indskrænket. Efter 1. juli 1996 flytter kørekortindehaveren tilbage til den udstedende medlemsstat og kræver anerkendelse af de oprindelige rettigheder, som var tildelt ved udstedelsen af det oprindelige kørekort i den udstedende medlemsstat.

⁽¹⁸⁾ Se navnlig sag C-265/88 Messner, præmis 14, og C-24/97, Kommissionen mod Tyskland, præmis 14.

⁽¹⁹⁾ Se præmis 31, 32 og 34 i DEF-dom C-193/94 — Skanavi.

B.1.3. Løsning

I artikel 32 i sag C-193/94 fastslog DEF, at den oprindelige ret til at føre køretøj forblev uændret og gyldig i den udstedende medlemsstat. Desuden skelner direktiv 91/439/EØF ikke mellem retten til at føre køretøj og selve kørekortet og fastsætter princippet om gensidig anerkendelse af kørekort. Bevarelsen eller genopretning af den oprindelige ret til at føre et køretøj er resultatet af den vedvarende eksistens af den oprindelige ret i den udstedende medlemsstat, og den er uafhængig af indførelsen af princippet om gensidig anerkendelse.

Genopretning af rettigheder, som har været begrænset, har således en anden juridisk begrundelse end bevarelse af udvidede rettigheder (se nedenfor).

Med hensyn til krav om anerkendelse af den oprindelige ret til at føre køretøj efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF i enten bopælsmedlemsstaten eller en tredje medlemsstat (eksempel 4 og 5) følger det af ovenstående, at en kørekortindehaver **ikke** kan kræve sine oprindelige rettigheder. Medlemsstaterne er kun forpligtet til at anerkende selve kørekortet. I de anførte eksempler er kørekortet bevis på mindre omfattende rettigheder end den oprindelige ret til at føre et køretøj. Da den oprindelige ret til at føre et køretøj kun forblev uændret i den udstedende medlemsstat, kan en genopretning af denne ret i andre medlemsstater ikke begrundes med princippet om gensidig anerkendelse, idet det fulde omfang af rettighederne ikke udtrykkeligt angives på kørekortet.

Hvis en kørekortindehaver kræver fuld anerkendelse af den oprindelige ret til at føre et køretøj i den udstedende medlemsstat (eksempel 6), er han fuldt ud berettiget til genopretning, siden den oprindelige ret til at føre et køretøj forblev uændret der i henhold til de principper, der er fastsat af DEF ⁽²⁰⁾.

Det anbefales, at kørekortindehavere, som er berettiget til at få genoprettet deres oprindelige rettigheder kun gives disse mere omfattende rettigheder efter anmodning og mod aflevering af det ombyttede kørekort. På denne måde kan alle rettigheder anføres på et nyt kørekort, som udstedes af den udstedende medlemsstat.

B.2. Anerkendelse af kørekort, hvis gyldighed blev udvidet ved ombytningen

B.2.1. Retsstilling

Det kan afledes af første og niende betragtning i direktiv 91/439/EØF samt direktivets artikel 13, som fuldtud ophævede

direktiv 80/1263/EØF, at der kun findes **fuld** gensidig anerkendelse fra ikrafttræden af andet direktiv. I tilfælde, hvor rettigheder blev udvidet ved ombytningen, er rettighederne ikke afledt af den oprindelige ret til at føre et køretøj, men tildelt på grundlag af anvendelsen af gældende nationale bestemmelser i bopælsmedlemsstaten. Derfor er en begrænsning af de udvidede rettigheder ved en senere ændring af bopælen til en anden medlemsstat eller til den udstedende medlemsstat tilladelig, hvis den anden bopælsændring skete før andet direktivs ikrafttræden. Det skyldes, at de udvidede rettigheder blev tildelt på grundlag af en anden medlemsstats nationale lovgivning.

Kun rettigheder, som faktisk er påført kørekortet, skal anerkendes fuldt ud siden ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF. En begrænsning af sådanne rettigheder er generelt udelukket ved senere ændring af kørekortindehaverens bopæl efter 1. juli 1996, da mulighederne for en restriktiv anvendelse af nationale bestemmelser er begrænset ved artikel 1, stk. 3, i direktiv 91/439/EØF.

B.2.2. Praksis

Eksempel 7:

En fransk statsborger med kørekort til kategori B og ret til at føre køretøjer på op til 3,5 t ændrer sædvanlig bopæl til Tyskland i 1990. Her tildeltes de sædvanlige »Klasse 3«-rettigheder ved ombytningen, hvilket omfatter ret til at føre køretøjer på op til 7,5 t (og endda 18,25 t). Før 1. juli 1996 flyttede han/hun sin sædvanlige bopæl til Frankrig igen, hvor han/hun skulle ombytte det tyske kørekort til et fransk kørekort, som begrænsede de tyske rettigheder. Efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF kræver indehaveren fuld anerkendelse af de rettigheder, der er tildelt i Tyskland.

Eksempel 8:

En irsk B-kørekortindehaver ændrer sin sædvanlige bopæl til Det Forenede Kongerige i 1993. Her fik han/hun ombyttet sit kørekort og blev tildelt den yderligere ret at føre køretøjer, som ikke er til erhvervsmæssig brug, i kategori C1, C1E, D1 og D1E. Da han/hun flytter sin sædvanlige bopæl tilbage til Irland efter 1. juli 1996, henviser han/hun til princippet om gensidig anerkendelse, der er fastlagt i artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF og modsætter sig enhver begrænsning af det britiske kørekort, som blev udstedt til ham/hende ved ombytningen.

Eksempel 9:

En fransk kørekortindehaver flyttede bopæl til Tyskland inden 1. juli 1996, hvor hans/hendes rettigheder blev udvidet til »Klasse 3«. Før ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF ændrede han/hun sin sædvanlige bopæl fra Tyskland til en tredje medlemsstat, hvor han/hun kræver fuld anerkendelse af de udvidede rettigheder.

⁽²⁰⁾ Hvis princippet om gensidig anerkendelse blev anvendt i dette tilfælde, ville den udstedende medlemsstat kun være forpligtet til at anerkende de begrænsede rettigheder, der er registreret på det kørekort, som er ombyttet tidligere.

Eksempel 10

Som i eksempel 9 udvides de oprindelige rettigheder i forbindelse med en ombytning. Efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF ændrer kørekortindehaveren sin sædvanlige bopæl til en tredje medlemsstat, hvor han/hun kræver fuld anerkendelse af de udvidede rettigheder i henhold til princippet om gensidig anerkendelse.

B.2.3. Løsning

Hvis kørekortet blev udvidet ved en ombytning, men begrænset igen på grund af et bopælsskift tilbage til den udstedende medlemsstat før 1. juli 1996 (eksempel 7), kan begrænsningen bibeholdes, også efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF. En kørekortindehaver, hvis kørekort tidligere var udvidet i en periode, men som er blevet begrænset igen inden ikrafttræden af princippet om gensidig anerkendelse, har intet retsgrundlag for sit krav om genopretning af rettighederne. Kørekortindehaverens kørekort, som indeholdt de udvidede rettigheder, er blevet ombyttet og indeholder nu de oprindelige rettigheder; den oprindelige ret til at føre et køretøj forblev uændret.

Hvis kørekortet blev udvidet i forbindelse med en ombytning, og indehaveren ændrede bopæl tilbage til den udstedende medlemsstat efter 1. juli 1996 (eksempel 8), skal de udvidede rettigheder anerkendes fuldt ud i henhold til princippet om gensidig anerkendelse. Anvendelsen af artikel 1, stk. 2, udelukker senere begrænsning af de udvidede rettigheder såvel som henvisninger til de oprindelige, mindre omfattende rettigheder.

Hvis rettighederne blev udvidet, og kørekortindehaveren flyttede til en tredje medlemsstat før 1. juli 1996 (eksempel 9), var en efterfølgende begrænsning af de udvidede rettigheder retligt tilladt, da den tredje medlemsstat kan have haft en strengere forsikringspolitik end det var tilfældet i den medlemsstat, hvor kørekortet blev udvidet. Desuden skulle den tredje medlemsstat anerkende den oprindelige ret til at føre et køretøj, som er tildelt af den udstedende medlemsstat, men kunne begrænse denne på sit nationale område.

Hvis indehaveren af et udvidet kørekort flyttede til en tredje medlemsstat efter 1. juli 1996 (eksempel 10), er enhver tredje medlemsstat forpligtet til at anerkende alle rettigheder, også dem, der senere er tildelt af en anden medlemsstat, i henhold til princippet om gensidig anerkendelse (eksempel 8).

Hvis et kørekort mistes eller stjæles, gælder følgende, hvis den udvidede rettighed (eksempel 8 og 10), kan opretholdes: den udstedende medlemsstat har stadig det originale kørekort. Hvis kørekortindehaveren har bopæl der (eksempel 8), skal myndighederne iværksætte undersøgelser i samarbejde med de myndigheder, der har tildelt de udvidede rettigheder og

udstede et nyt kørekort, som omfatter alle rettigheder. I eksempel 10 er bopælsmedlemsstaten kompetent til at udstede et nyt kørekort i henhold til artikel 8, stk. 5, som omfatter alle rettigheder, der tidligere er tildelt.

Det bør bemærkes, at de juridiske løsninger, som foreslås i det foregående, ikke kan give anledning til »kørekortturisme«⁽²¹⁾, idet direktiv 91/439/EØF er gennemført i alle medlemsstater, så køretøjskategorier og betingelserne for udstedelse af kørekort er blevet harmoniseret. Efter gennemførelsen af andet direktiv kan der derfor ikke længere opnås udvidede rettigheder. Rettigheder, som gik ud over dem, der er fastsat i direktivets artikel 3 (f.eks. i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4), gælder kun på det nationale område, og det er kun de grundlæggende rettigheder i henhold til artikel 3, som registreres på kørekortet. Andre medlemsstater er ikke forpligtet til at anerkende sådanne udvidede rettigheder, heller ikke hvis de er tildelt i overensstemmelse med andet direktiv.

B.2.4. Forklarende bemærkning vedrørende en alternativ løsning

En begrænsning af udvidede rettigheder til de oprindelige rettigheder i den udstedende medlemsstat efter 1. juli 1996 ville være i modstrid med de grundlæggende principper i fællesskabslovgivningen, navnlig den fri bevægelighed for personer og princippet om ikke-diskriminering. Enhver fællesskabsborger kan henvise til rettigheder, som er tildelt vedkommende i henhold til andet direktiv, også i forhold til sin egen medlemsstat. Denne henvisning kan ske, uden at der kan diskrimineres på grundlag af udstedelsesstedet, hvilket er den medlemsstat, hvor kørekortindehaveren har sin sædvanlige bopæl⁽²²⁾.

Desuden ville fremgangsmåden kun medføre en begrænsning i den udstedende medlemsstat. Hvis indehaveren af sådanne rettigheder ændrer sin sædvanlige bopæl til et tredjeland inden for EU (se eksempel 10), skal hans rettigheder fuldt ud anerkendes i den tredje medlemsstat i henhold til artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF.

B.3. Manglende aflevering af det oprindelige kørekort

B.3.1. Retstilling

Hvis førere af køretøjer har mere end et kørekort, fordi de ikke har ombyttet det oprindelige kørekort eller uretmæssigt har skaffet sig et duplikat, er der tale om en klar overtrædelse af

⁽²¹⁾ »Kørekortturisme« er følgende i praksis: aspiranter til kørekort består deres køreprøve i et andet land end bopælslandet. Grunden kan være at kørekort er nemmere at få end i bopælslandet (f.eks. hvis der ikke kræves obligatoriske køretimer eller teoriprøve) eller at de samlede udgifter til kørekortet er mindre end i bopælslandet.

⁽²²⁾ Se DEF's sag C-19/92 Kraus, og C-212/97 Centros vedrørende en beskrivelse af denne type diskrimination.

artikel 7, stk. 5, i direktiv 91/439/EØF. At være i besiddelse af mere end et kørekort er også i modstrid med første direktiv, eftersom det pålagde tvungen ombytning af kørekort inden et år efter ændring af sædvanlig bopæl til en anden medlemsstat.

Artikel 7, stk. 5, i direktiv 91/439/EØF bestemmer klart og tydeligt, at ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort udstedt af en medlemsstat. Hvis en kørekortindehaver, som har mere end et kørekort, henviser til princippet om gensidig anerkendelse efter 1. juli 1996, er dette misvisende.

Desuden har DEF konsekvent fastholdt ⁽²³⁾, at medlemsstater kan have legitim interesse i, ved hjælp af de midler, som findes i EF-traktaten, at forhindre deres borgere i at forsøge at omgå deres nationale lovgivning. Da de juridiske interesser er ens, er det hensigtsmæssigt, at anvende denne regel ensartet for alle, der er bosat i området, uanset om de er borgere i landet eller i andre medlemsstater. I sådanne tilfælde kan medlemsstaterne iværksætte passende foranstaltninger for at forhindre at borgere (og personer bosat i landet) påberåber sig bestemmelser i fællesskabslovgivningen på en bedragerisk eller misvisende måde.

B.3.2. Praksis

Eksempel 11:

En EF-borger har ændret sædvanlig bopæl til en anden medlemsstat før 1. juli 1995 og ombyttet sit kørekort der. Det originale kørekort blev sendt tilbage til den udstedende myndighed, men kørekortindehaveren har (uretmæssigt) beholdt et duplikat af det originale kørekort. Efter 1. juli 1996 kræver han/hun anerkendelse af de oprindelige rettigheder i bopælsmedlemsstaten på grundlag af den oprindelige ret til at føre køretøj, som han/hun kan dokumentere ved at aflevere duplikatet.

Eksempel 12:

En EF-borger ændrede sin sædvanlige bopæl til Norge eller Sverige før 1. januar 1994. I disse lande skulle kørekortindehavere ikke aflevere deres originale kørekort til myndighederne efter udstedelse af et nationalt kørekort. [Bemærk: Det er sandsynligt, at dette også skete i andre medlemsstater.] Efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF og i overensstemmelse med princippet om gensidig anerkendelse i artikel 1, stk. 2, krævede kørekortindehaveren at få anerkendt sine oprindelige rettigheder (uden at have skiftet bopælsland), som han/hun dokumenterede ved at forelægge det oprindelige kørekort.

B.3.3. Løsning

Medlemsstaterne bør kræve, at en person skal aflevere alle kørekort til de kompetente myndigheder i bopælsmedlemsstaten, som derefter udsteder et nyt kørekort, så snart de får

kendskab til at person er i besiddelse af mere end et kørekort. Denne fremgangsmåde anvendes både for eksempel 11 og 12.

For så vidt angår omfanget af rettigheder, må det fastslås, hvad situationen ville have været, hvis fællesskabslovgivningen var blevet overholdt fuldt ud fra begyndelsen. Hvis en kørekortindehaver er i besiddelse af to kørekort, hvoraf det ene giver mere omfattende rettigheder end det andet kørekort, og er dette sidste det eneste kørekort, han ville have været i besiddelse af, hvis han overholdt fællesskabslovgivningen fra begyndelsen, så kan de udvidede rettigheder begrænses *også efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF*. Denne løsning anvendes ved tilfælde af svig som i eksempel 11.

Hvis kørekortindehaveren er borger i den medlemsstat, som pålægger ombytningen, fremgår retsgrundlaget for ovennævnte procedure af den relevante, ovenfor anførte, DEF-domspraksis. Medlemsstaterne kan forhindre deres borgere fra at påberåbe sig fællesskabslovgivningen (her: princippet om gensidig anerkendelse) på en misvisende eller bedragerisk måde (eksempel 11).

For så vidt angår forvaltningsretlige sanktioner ved svig (eksempel 11), henvises der til beskrivelsen af bødepålæg i forbindelse med manglende ombytning af kørekort (punkt B.4.4).

Med hensyn til eksempel 12, hvor den beskrevne situation er en følge af nationale regler, som var i kraft i lande, som ikke var EØS-medlemsstater på det pågældende tidspunkt, og derfor ikke var forpligtet til at anvende første direktivs bestemmelser, kan der dog ikke pålægges indehavere af mere end et kørekort nogen som helst bøder. Det samme gør sig gældende for medlemsstater, som indførte den samme praksis til trods for deres forpligtelse til at overholde fællesskabslovgivningen, idet borgere, som er bosat i en medlemsstat, ikke kan pålægges bøder for deres bopælsmedlemsstats manglende håndhævelse af lovgivningen eller dens overtrædelser af fællesskabslovgivningen. De pågældende kørekortindehavere beholdt retmæssigt deres kørekort for så vidt angår den daværende nationale lovgivning. For så vidt angår lande, som oprindeligt ikke var omfattet af fællesskabslovgivningen, bør det bemærkes, at en anvendelse af fællesskabslovgivningen med tilbagevirkende kraft på det tidspunkt, hvor det pågældende land tiltræder EØS-aftalen, er udelukket.

C. KØREKORT UDSTEDT I MODSTRID MED FÆLLESSKABSLOVGIVNINGEN

C.1. Overtrædelse af artikel 7, stk. 1, litra a)

C.1.1. Retsstilling

Hvis kørekort er udstedt i modstrid med bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, litra a) i direktiv 91/439/EØF, må det konstateres, hvilken myndighed der er kompetent til at inddrage kørekortene i tilfælde, hvor indehaveren ændrede sædvanlig bopæl inden for EU.

⁽²³⁾ Se navnlig sag C-212/97 Centros Ltd af 9. marts 1999, præmis 24, og C-61/98 Bouchoucha, præmis 14.

Generelt skal medlemsstaterne anerkende kørekort udstedt i en anden medlemsstat i henhold til artikel 1, stk. 2, selv i tilfælde, hvor den udstedende medlemsstat ikke har overholdt reglerne i 7, stk. 1, litra a), i andet direktiv. Bopælsmedlemsstaten har derfor ikke ret til at nægte at anerkende kørekort, som ikke er udstedt i overensstemmelse med direktivets bestemmelser.

Til trods for forpligtelsen til at anerkende et kørekort kan bopælsmedlemsstaten anvende visse nationale regler i henhold til artikel 1, stk. 3. Kun i meget specielle sager, som udtrykkeligt er nævnt i direktiv 91/439/EØF⁽²⁴⁾, kan bopælsmedlemsstaten nægte anerkendelse.

C.1.2. Praksis

Eksempel 13:

Efter ikrafttræden af direktiv 91/439/EØF udstedes kørekort i medlemsstat A i henhold til reglerne af tidligere vedtaget national lovgivning, hvilket er i modstrid med direktivets bestemmelser. Medlemsstat B nægter at anerkende kørekort, hvis indehavere ændrer sædvanlig bopæl til medlemsstat B.

C.1.3. Løsning

— Den udstedende medlemsstat gennemførte ikke direktivet rettidigt

I dette tilfælde er andre medlemsstater forpligtet til at anerkende kørekort, som er udstedt i modstrid med fællesskabslovgivningen i henhold til artikel 1, stk. 2. Bopælsmedlemsstaten kan kun anvende sine nationale bestemmelser inden for rammerne af artikel 1, stk. 3. Europa-Kommissionen har iværksat flere overtrædelsesprocedurer mod medlemsstater, som ikke gennemførte direktivet pr. 1. juli 1996, og disse medlemsstater har siden gennemført det. Der er dog millioner af kørekort, som er blevet udstedt mellem datoen for andet direktivs ikrafttræden og de (ofte forsinkede) gennemførelsesdatoer. Disse kørekort må umiddelbart anerkendes.

— Overtrædelse af artikel 7, stk. 1, litra a) trods gennemførelse af andet direktiv

I dette tilfælde anvendes en særlig procedure i overensstemmelse med bestemmelserne i andet direktiv og primær fællesskabslovgivning.

Først indhenter bopælsmedlemsstaten yderligere oplysninger fra den udstedende medlemsstat i henhold til direktivets artikel 12, stk. 3. Sammenlignet med direktiv 80/1263/EØF lægger andet direktiv mere vægt på gensidig bistand mellem medlemsstaterne (afledt af den nye formulering af artikel 12, stk. 3, sammenlignet med artikel 12, stk. 3, i direktiv 80/1263/EØF). Rådet for De Europæiske Fællesskaber og Europa-Kommissionen tydeliggjorde

omfanget af den ovennævnte bestemmelse med følgende udtalelse i løbet af vedtagelsesproceduren for direktiv 91/439/EØF:

»Rådet og Kommissionen er af den opfattelse, at bestemmelserne i direktivet for så vidt angår fuld gensidig anerkendelse af kørekort forudsætter et tættere samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder. I denne sammenhæng betyder det navnlig at sørge for en faktisk udveksling af oplysninger . . .«.

Hvis den udstedende medlemsstat kun har meddelt utilstrækkelige eller utilfredsstillende oplysninger, kan bopælsmedlemsstaten derefter henvende sig til DEF i overensstemmelse med artikel 227 EF, eller kan anmode Kommissionen om at henvende sig til Domstolen i overensstemmelse med artikel 226 EF.

Bopælsmedlemsstaten er normalt ikke kompetent til at beslutte ikke at anerkende kørekort, som kan være udstedt i modstrid med fællesskabslovgivningen, ellers ville princippet om gensidig anerkendelse fuldstændig miste sin virkning. Kun efter fejlslag af den ovennævnte procedure og i helt usædvanlige tilfælde⁽²⁵⁾ er det tilladt at nægte at anerkende kørekort udstedt i en anden medlemsstat.

Medlemsstatens ret hertil er afledt af en ensartet anvendelse af reglerne i en DEF-dom⁽²⁶⁾ og skal anvendes meget restriktivt. Denne dom understreger også, at der skal være tale om en iøjnefaldende unøjagtighed. Der henvises desuden til DEF-dommen C-212/97 (Centros Ltd), som giver medlemsstaterne mulighed for at iværksætte passende foranstaltninger for at forhindre visse af deres borgere og borgere i andre medlemsstater, som er bosat på deres område, i at påberåbe sig bestemmelser i fællesskabslovgivningen (her: princippet om gensidig anerkendelse) på en bedragerisk eller misvisende måde⁽²⁷⁾.

C.2. Overtrædelse af artikel 7, stk. 1, litra b)

C.2.1. Retsstilling

Bopælsmedlemsstaten er forpligtet til at anerkende kørekort udstedt i en anden medlemsstat i henhold til artikel 1, stk. 2, uanset om kørekortet er udstedt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 1, litra b), eller ej.

Ved anvendelsen af artikel 8, stk. 2, i andet direktiv, som primært er indført for at retsforfølge alvorlige færdselsforseelser og ikke overtrædelser af fællesskabslovgivningen, er bopælsmedlemsstaten kompetent til at begrænse retten til at anvende et kørekort udstedt i en anden medlemsstat på bopælsmedlemsstatens område i udtrykkeligt anførte tilfælde. Artikel 8, stk. 2, skal anvendes med forbehold af overholdelsen af territorialprincippet i straffe- og ordensretlige bestemmelser.

⁽²⁵⁾ Nemlig i sager med tydelige og systematiske unøjagtigheder, f.eks.: organiseret svig.

⁽²⁶⁾ Sag C-130/88, Van de Bijl.

⁽²⁷⁾ Se navnlig præmis 24 (med yderligere henvisninger til tidligere DEF-afgørelser) og 25 i den anførte dom.

⁽²⁴⁾ F.eks. i artikel 6, stk. 3, og artikel 8, stk. 4.

Desuden er anvendelsesområdet for artikel 8, stk. 2, blevet afklaret med kommentarerne til forslaget til direktiv 91/439/EØF:

»Nationale bestemmelser om suspension eller inddragelse af retten til at anvende kørekortet vil skulle anvendes på førere, som ikke opfylder betingelserne for udstedelse eller fornyelse af kørekort for så vidt angår kundskaber, færdigheder og adfærd, som kræves for at føre motorkøretøjer samt deres fysiske og psykiske egnethed [...]«.

Det er derfor normalt udelukket at anvende artikel 8, stk. 2, på overtrædelser af bopælskravet, da formuleringen strukturelt sigter mod bødepålæg for manglende overholdelse af faktiske vilkår (heriblandt helbredstilstand og kundskabskrav) snarere end manglende overholdelse af det formelle bopælskrav.

C.2.2. Praksis

Eksempel 14:

En kørekortindehaver ændrer sædvanlig bopæl til en anden medlemsstat i 1980 og begynder at arbejde der. I 1997 tilmelder han/hun sig hos den lokale myndighed i sit oprindelsesland, hvor nogle af hans/hendes slægtninge, som faktisk bor der, er tilmeldt. Et halvt år senere, medens han/hun stadig arbejder i bopælsmedlemsstaten, får han/hun udstedt et kørekort i sit oprindelsesland under sin sommerferie. Kørekortet anerkendes ikke af bopælsmedlemsstatens myndigheder, som hævder, at kørekortindehaveren har været permanent bosiddende i bopælsmedlemsstaten og ikke i den udstedende medlemsstat.

C.2.3. Løsning ⁽²⁸⁾

I det store hele har medlemsstater ikke ret til at nægte anerkendelse af kørekort udstedt i andre medlemsstater, medmindre de opfylder de procedurekrav, som er anført ovenfor for generelle tilfælde. Det betyder, at der først må etableres kontakter mellem de berørte medlemsstater, og at Kommissionen og medlemsstaterne derefter må henvende sig til DEF i henhold til artikel 226 EF og 227 EF.

Medlemsstaterne selv kan ikke beslutte, om bopælskravet i en anden medlemsstat er overholdt. Medlemsstaterne er derfor normalt ikke kompetente til at nægte at anerkende kørekort, som er udstedt i andre medlemsstater, eller til at inddrage kørekort uden at følge den beskrevne procedure.

Det er kun myndighederne i den medlemsstat, hvor kørekortindehaveren normalt er bosiddende, som er kompetente til at udstede eller forny kørekortet. Hvis den ovennævnte procedure viser, at bopælskravet ikke er opfyldt, er myndighederne i bopælsmedlemsstaten kompetente til at inddrage kørekortet

og sende det tilbage til den udstedende medlemsstat. I så fald ophæves også retten til at føre et køretøj, idet kørekortindehaveren ikke opfyldte alle formelle krav i forbindelse med udstedelse af et kørekort.

Da der ventes mange sager i praksis, bør en alternativ procedure overvejes.

Man kunne kræve en erklæring på tro og love fra hver kørekortansøger (eller når kørekort skal fornys), hvori det erklæres, at vedkommende er bosat i det pågældende land og hverken har et andet kørekort eller har haft et kørekort, som er blevet inddraget. Manglende overholdelse af bopælskravet ville derefter være en svigagtig handling, som direkte kan retsfølges i henhold til bestemmelserne i den nationale straffelovgivning. I sådanne tilfælde ville bopælsmedlemsstaten inddrage kørekortet (kun med virkning for sit eget område) efter anvendelse af den ovennævnte procedure og sende kørekortet tilbage til den udstedende medlemsstat, som så kan inddrage kørekortet med generel virkning på grund af den svigagtige handling.

D. BEREKNING AF GYLDIGHEDSPERIODER

D.1. Retsstilling

I henhold til artikel 1, stk. 3, i direktiv 91/439/EØF kan bopælsmedlemsstaten lade sine nationale bestemmelser med hensyn til gyldighedsperiode gælde for kørekort udstedt i andre medlemsstater. Det er datoen for bopælsskiftet der er afgørende for beregningen af gyldighedsperioden, som en bopælsmedlemsstat agter at pålægge udenlandske kørekortindehavere, når de ændrer sædvanlig bopæl til det pågældende land.

D.2. Praksis

Eksempel 15:

En nederlandsk kørekortindehaver har ændret bopæl til Frankrig i 2000. Hans/hendes nederlandske kørekort til kategori B var gyldigt i ti år og udløber i Frankrig i 2005. Til trods for, at kørekort til kategori B i Frankrig normalt udstedes for livstid, uden at skulle ombyttes eller fornys, er den pågældende kørekortindehaver nødt til at forny sit kørekort for at kunne køre med et gyldigt kørekort.

Eksempel 16

En fransk kørekortindehaver har ændret bopæl til Nederlandene i 1995. Hans/hendes franske kørekort til kategori B var gyldigt på livstid. De nederlandske myndigheder vil anvende artikel 1, stk. 3, og pålægge en gyldighedsperiode på 10 år i 2005.

I disse sager drejer det sig om, hvilken medlemsstat, der er kompetent til at »forny« disse forældede kørekort, og hvilket retsgrundlag der gælder for fornyelsen.

⁽²⁸⁾ Bemærk: Udstedelsen af kørekort i medlemsstater til personer, som ikke normalt bor i medlemsstaten, hvilket er en overtrædelse af artikel 7, stk. 1, litra b) i direktiv 91/439/EØF, ses ofte i praksis. På grund af det store antal kørekort, som skal udstedes i medlemsstaterne, må de nationale myndigheder finde en metode til at håndhæve denne artikel. Medlemsstaterne må på udstedelsestidspunktet undersøge om bopælskravet er opfyldt for hver aspirant.

D.3. Løsning

Det følger af artikel 1, stk. 3, at en medlemsstat kun kan anvende sine **egne** regler på gyldighedsperioden.

Hvis en kørekortindehaver ændrer sædvanlig bopæl til en medlemsstat, hvor gyldighedsperioden er *længere* end i den udstedende medlemsstat (eller hvor kørekort udstedes for livstid), ophører kørekort, som er udstedt i den oprindelige medlemsstat, med at være gyldige på den oprindelige udløbsdato (i eksempel 15 er det i 2005). Det skyldes det forhold, at den oprindelige ret til at føre køretøj (i dette tilfælde nederlandsk) er tidsbegrænset, og kørekortet udløber uanset, om kørekortindehaveren ændrer sin sædvanlige bopæl eller ej. Det er ikke tilladt at føre et køretøj, når kørekortet er udløbet. Derfor vil bopælsmedlemsstatens nationale regler for gyldighedsperioden skulle anvendes, når det oprindelige kørekort udløber. I eksempel 15 vil de franske myndigheder udstede et fransk kørekort, som gælder for livstid.

Hvis en kørekortindehaver ændrer sædvanlig bopæl til en medlemsstat, hvor gyldighedsperioden er *kortere* end i den udstedende medlemsstat, ophører kørekortet med at være gyldig efter udløbet af den gyldighedsperiode, der gælder i bopælsmedlemsstaten, regnet fra det tidspunkt for bopælsændringen (i eksempel 16) i 2005).

Enhver anden måde at beregne den resterende gyldighedsperiode i sagerne, navnlig ved at beregne det fra tidspunktet for *udstedelse af kørekortet* er i praksis det samme som manglende anerkendelse af kørekort ⁽²⁹⁾.

De forskellige løsninger i eksempel 15 og 16 er en følge af, at den oprindelige ret til at føre et køretøj i det ene tilfælde var tidsbegrænset, og at kørekortet udløber, uanset hvor kørekortindehaveren er bosat, medens der i det andet tilfælde pålægges en ny, yderligere begrænsning af gyldighedsperioden.

I begge tilfælde er det *kun* bopælsmedlemsstaten, der er kompetent til at forny kørekortene; en kompetence, som direkte kan afledes af artikel 1, stk. 3. Hvis kørekortindehaveren *undlod* at ombytte kørekortet rettidigt i bopælsmedlemsstaten, skal bopælsmedlemsstaten anmode om oplysninger fra den udstedende medlemsstat analogt med anvendelsen af artikel 8, stk. 5, i direktiv 91/439/EØF. I overensstemmelse med artikel 12, stk. 3, er den medlemsstat, som anmoder om oplysninger, *forpligtet til at udstede et nyt kørekort*, når oplysningerne fra den udstedende medlemsstat modtages. Dette afledes fra DEF's dom i sag C-193/94, hvori der skelnes mellem retten til at føre et køretøj og selve kørekortet, som kun er beviset herfor. Retten til at føre et køretøj eksisterer fortsat, også selv om kørekortet er udløbet. I dette tilfælde, kan der derfor udstedes et nyt kørekort.

⁽²⁹⁾ Kørekortet er tidsbegrænset eller gælder indtil en vis alder i henhold til de gyldighedsregler, der anvendes i den udstedende medlemsstat. Hvis kørekortet udløber af en af disse grunde, medens indehaveren har sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, skal det afgøres, hvilken medlemsstat der er kompetent til at forny kørekortet.

E. FORNYELSE AF KØREKORT

E.1. Fornyelsesgrunde

Artikel 1, stk. 2, i direktiv 91/439/EØF indeholder princippet om gensidig anerkendelse af kørekort udstedt i medlemsstaterne. Dette princip gælder også for kørekort, som er udstedt før direktivets ikrafttræden.

Under visse omstændigheder udløber et kørekort i en anden medlemsstat, medens kørekortindehaveren er bosat der:

— Kørekortet er tidsbegrænset eller gælder indtil en vis alder i henhold til de gyldighedsregler, der anvendes i den udstedende medlemsstat. Hvis kørekortet udløber af en af disse grunde, medens indehaveren har sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, skal det afgøres, hvilken medlemsstat der er kompetent til at forny kørekortet.

— Indehaveren af et gyldigt kørekort ændrer sædvanlig bopæl til en medlemsstat, som anvender en kortere gyldighedsperiode. I dette tilfælde medfører de nationale gyldighedsregler i den medlemsstat, hvor indehaveren har sædvanlig bopæl, at han skal have sit kørekort fornyet efter udløbet af den kortere periode, og det må igen afgøres, hvilken medlemsstat, der er kompetent til at forny kørekortet.

De forskellige gyldighedsperioder og udløbsdatoer skyldes manglende harmonisering af fornyelsesintervaller: i henhold til artikel 1, stk. 3, i direktivet skal en medlemsstat anvende sine nationale bestemmelser vedrørende gyldighedsperiode.

E.2. Fortolkning af de relevante bestemmelser i andet direktiv

Artikel 7, stk. 1, i andet direktiv bestemmer, at:

»Udstedelse af kørekort er betinget af, at den pågældende har sædvanlig bopæl [...] i den medlemsstat, der udsteder kørekortet.«.

Anvendelsesområdet for denne bestemmelse kan kun vurderes sammenholdt med andre af direktivets bestemmelser om sædvanlig bopæl. Artikel 7, stk. 1, sammenholdt med definitionen af sædvanlig bopæl i artikel 9 gør det klart, at kørekort kun udstedes til de ansøgere, som bor i den udstedende medlemsstat i mere end 185 dage.

Desuden bestemmer artikel 8, stk. 1:

»Når indehaveren af et gyldigt kørekort udstedt i en medlemsstat får sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, kan han anmode om at få sit kørekort ombyttet med et tilsvarende kørekort.«.

Denne artikel bestemmer, at det er medlemsstaten, der er den sædvanlige bopæl, som har kompetencen til ombytning; denne fortolkning støttes også, hvis man sammenholder artikel 7, stk. 1, og artikel 9 i andet direktiv. En frivillig ombytning af kørekortet kan derfor kun ske i den medlemsstat, hvor kørekortindehaveren har sædvanlig bopæl. Denne vurdering understreges af følgende punktum i direktivets artikel 8, stk. 2:

»[...] bopælsmedlemsstaten kan på indehaveren af et kørekort, der er udstedt af en anden medlemsstat anvende sine nationale bestemmelser [...] og om nødvendigt med henblik herpå ombytte kørekortet.«

For så vidt angår fastlæggelse af, hvem der har juridisk kompetence til at ombytte kørekort, skelner direktiv 91/439/EØF ikke mellem kørekortindehavere, som frivilligt ombytter deres kørekort, og dem, der er tvunget til ombytning på grund af nationale bestemmelser (straffe- eller ordensretlige) i den medlemsstat, hvor vedkommende har sædvanlig bopæl. At dømme efter opbygningen af artikel 8 er der i direktiv 91/439/EØF ikke noget retsgrundlag for at skelne mellem indehavere, som er tvunget til ombytning på grund af nationale straffe- eller ordensretlige bestemmelser, og dem, der er nødt til at ombytte på grund af forvaltningsretlige bestemmelser (dvs. bestemmelser om gyldighedsperiode). Det er derfor tilstrækkelig klart, at det ved en frivillig ombytning af et kørekort er den medlemsstat, hvor indehaveren har sædvanlig bopæl, der er kompetent til at udføre ombytningen.

En anden bestemmelse i direktivet, nemlig artikel 8, stk. 5, fastsætter den juridiske enekompetence for medlemsstaten, hvor kørekortindehaveren har sædvanlig bopæl, i et andet tilfælde:

»Hvis et kørekort er gået tabt eller er blevet stjålet, kan et andet udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor indehaveren har sædvanlig bopæl.«

Artikel 8, stk. 5, fastsætter således, at medlemsstaten, hvor kørekortindehaveren har sædvanlig bopæl, er kompetent i et tilfælde, der kan betragtes som en »fornyelse« af kørekortet.

Desuden fastlægges i direktivets artikel 8, stk. 3, og artikel 12, stk. 3, ordninger for jævnlig udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, som sigter mod at fremme kommunikationen mellem bopælsmedlemsstater, som er kompetente for forskellige aspekter vedrørende kørekort udstedt i andre medlemsstater, og de udstedende medlemsstater. Disse ordninger ville

blive fuldstændig virkningsløse, hvis bopælsmedlemsstatens kompetence indskrænkes, når der er tale om fornyelse af kørekort, som er udløbet eller udløber.

E.3. Løsning

Direktiv 91/439/EØF fastsætter bopælsmedlemsstatens enekompetence i tilfælde af udstedelse af det første kørekort, udstedelse af erstatningskørekort, anvendelse af nationale straffe- og ordensretlige bestemmelser og i tilfælde af frivillig ombytning af kørekortet. Desuden sigter direktivet mod at etablere en ordning for udveksling af oplysninger mellem bopælsmedlemsstaten og de udstedende medlemsstater.

Heraf afledes, at tildeling af kompetence til den udstedende medlemsstat i tilfælde af fornyelse af kørekort, som udløber uden for den udstedende medlemsstat, ville være i modstrid med direktivets opbygning og formål samt den logiske struktur i de ovenfor citerede bestemmelser.

Desuden understreger en modsatrettet argumentation de foregående konklusioner: i henhold til artikel 1, stk. 3, kan medlemsstaterne anvende deres nationale bestemmelser vedrørende gyldighedsperiode på alle kørekortindehavere på deres område. Hvis medlemsstater havde ret til at ombytte kørekort for indehavere, som har sædvanlig bopæl i en anden medlemsstat, ville det underminere bopælsmedlemsstatens ret til at anvende sine nationale regler. Bestemmelserne i artikel 1, stk. 3, ville være overflødige.

Det er derfor bopælsmedlemsstaten, der må anses for at have enekompetence vedrørende alle aspekter af ombytning af kørekort, herunder kørekort, som er udløbet og dermed ikke fornyet, medens de stadig var gyldige. For så vidt angår dette sidste aspekt, bør udløbne kørekort, som oprindeligt blev udstedt i en anden medlemsstat, fornyes på samme vilkår, som udløbne kørekort udstedt af bopælsmedlemsstaten. Hvis bopælsmedlemsstaten udsteder kørekort, der er gyldige i en ubegrænset periode, må der ikke være begrænsninger for kørekort udstedt af en anden medlemsstat, når de fornyes.

E.4. Procedurespørgsmål

I sammenhæng med fornyelse af kørekort, må det understreges, at de samme forvaltningsprocedurer skal anvendes på alle kørekortindehavere **uden forskelsbehandling**, uanset om kørekortet blev udstedt i den medlemsstat, som ombytter det, eller i en anden medlemsstat. Det gælder alle aspekter af proceduren, som f.eks. pålæg af gebyrer og overholdelse af tidsfrister.

Godkendt statsstøtte inden for rammerne af bestemmelserne i artikel 87 og 88 i EF-traktaten**Tilfælde, mod hvilke Kommissionen ikke gør indsigelse**

(2002/C 77/04)

(EØS-relevant tekst)

Dato for vedtagelse af beslutningen: 11.10.2001**Medlemsstat:** Det Forenede Kongerige**Sag nr.:** N 180/01**Støtteordning:** Foranstaltninger i Nordirland, som medfinansieres af FIUF**Formål:** At gennemføre strukturforanstaltninger inden for fiskeri og akvakultur**Retsgrundlag:**

— The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001

— Rådets forordning (EF) nr. 2792/1999 af 17. december 1999 om Fællesskabets strukturforanstaltninger i fiskerisektoren

Rammebeløb: 8,14 mio. EUR**Støtteintensitet eller støttebeløb:** Støtte til satser, der stemmer overens med satserne i forordning (EF) nr. 2792/1999**Andre oplysninger:** Årlig rapport

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

—

Dato for vedtagelse af beslutningen: 27.2.2002**Medlemsstat:** Irland**Sag nr.:** N 436/01**Støtteordning:** Tilskudsordning vedrørende turisme og lystfiskeri**Formål:** At fremme og udvikle turistprodukter vedrørende lystfiskeri og forbedre den dertil knyttede infrastruktur**Retsgrundlag:** 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980**Rammebeløb:** 38,48 mio. EUR**Støtteintensitet eller støttebeløb:** I overensstemmelse med regionalstøttekortet 2000-2006**Varighed:** Indtil 31.12.2006

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

—

Dato for vedtagelse af beslutningen: 31.1.2002**Medlemsstat:** Frankrig**Sag nr.:** N 464/01**Støtteordning:** Skattelignende afgifter til fordel for fiskerikomitéer**Formål:** At gennemføre foranstaltninger vedrørende ressourcer og brancheaktiviteter (sociale aktioner, information, kommunikation)**Retsgrundlag:** Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)**Rammebeløb:** 28 mio. FRF (4,2 mio. EUR) om året**Støtteintensitet eller støttebeløb:** Finansiering af komitéernes personaleudgifter og andre driftsomkostninger**Andre oplysninger:** Årlig rapport

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

—

Dato for vedtagelse af beslutningen: 30.10.2001**Medlemsstat:** Portugal (Setubal-regionen)**Sag nr.:** N 613/01**Støtteordning:** Ford Electronica Visteon**Retsgrundlag:** Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

Andre oplysninger: Anmeldelse af omlægning af et rentelettet lån til et kontanttilskud i overensstemmelse med Kommissionen beslutning af 27. februar 1996 ⁽¹⁾

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

⁽¹⁾ Jf. EFT C 102 af 4.4.1996, s. 10.

Dato for vedtagelse af beslutningen: 11.12.2001

Medlemsstat: Nederlandene

Sag nr.: N 651/01

Støtteordning: At fremme brugen af vedvarende varme

Formål: At fremme brugen af vedvarende varme

Retsgrundlag: Artikel 360, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

Rammebeløb: 6 mio. NLG (2,72 mio. EUR)

Støtteintensitet eller støttebeløb: 17,5 %

Varighed: Fem år

Andre oplysninger: Årlig indberetning

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 30.10.2001

Medlemsstat: Irland

Sag nr.: N 6/A/01

Støtteordning: Electricity Supply Board's forpligtelse til offentlig tjeneste på området for eludvinding på grundlag af tørv

Formål: Fremme af elforsyningssikkerheden i Irland

Retsgrundlag: Electricity Regulation Act 1999

Rammebeløb: Skøn i alt: 568 mio. EUR (ca. 30 mio. EUR om året)

Varighed: 19 år: 2001-2019

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 4.2.2002

Medlemsstat: Det Forenede Kongerige

Sag nr.: N 719/01

Støtteordning: Buy-Out Scheme for salmon fisheries

Formål: Frivillig indstilling af laksefiskeri med net gennem opgivelse af licenser eller fiskerirettigheder

Retsgrundlag: Fisheries Act 1966

Rammebeløb: 1,5 mio. GBP

Støtteintensitet eller støttebeløb: Fastsat ved ekspertise

Andre oplysninger: Årlig rapport

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 5.5.2000

Medlemsstat: Nederlandene

Sag nr.: N 729/99

Støtteordning: Støtteforanstaltninger til Limburg-provinsen, stk. 4.3

Formål: At tilskynde til beskæftigelse og videreuddannelse

Retsgrundlag: Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

Rammebeløb: 395 242 EUR om året

Støtteintensitet eller støttebeløb: Beskæftigelsesstøtte: 9,26 %; Støtte til videreuddannelse: 50 %

Varighed: 2000-2006

Andre oplysninger: Årlig indberetning. Forlængelse af støtteordning N 185/98 (Limbourg-provinsens fond til mindske af flaskehalse på arbejdsmarkedet (Bottlenecks Fund)), som Kommissionen godkendte i januar 1999

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 4.2.2002

Medlemsstat: Det Forenede Kongerige

Sag nr.: N 760/01

Støtteordning: Plan for udtagning af fiskerfartøjer

Formål: At udtage fiskerfartøjer, der er ældre end 10 år og længere end 10 m (foranstaltningen medfinansieres af FIUF)

Retsgrundlag:

— et Statutory Instrument

— Rådets forordning (EF) nr. 2792/1999 af 17. december 1999 om Fællesskabets strukturforanstaltninger på fiskeriområdet

Rammebeløb: 6 mio. GBP (9,6 mio. EUR)

Støtteintensitet eller støttebeløb: De ansøgninger, der angiver de laveste støttebeløb under »den af ansøger ønskede præmie/skibstonnage«, vli blive imødekommet

Varighed: 2001-2002

Andre oplysninger: Årlig rapport

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 11.12.2001

Medlemsstat: Tyskland

Sag nr.: NN 137/01

Støtteordning: Reserver til forvaltning af affald fra atomkraftværker samt til nedlukning

Formål: Tilvejebringelse af finansielle reserver til finansiering af fremtidige lovfæstede forpligtelser

Retsgrundlag: Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Dato for vedtagelse af beslutningen: 30.10.2001

Medlemsstat: Italien

Sag nr.: NN 92/01

Støtteordning: Støtte til endelig oplægning af fiskerfartøjer

Formål: At oplægge fiskerfartøjer, der er mere end ti år gamle (foranstaltningen medfinansieres af FIUF)

Retsgrundlag:

— dekret af 22. december 2000 fra ministeren for landbrugs-politik

— Rådets forordning (EF) nr. 2792/1999 af 17. december 1999 om Fællesskabets strukturforanstaltninger i fiskerisektoren

Rammebeløb: 232,2 mio. EUR (49,99 % fra Italien, 50,01 % fra FIUF)

Støtteintensitet eller støttebeløb: Inden for de beløbsgrænser, der er fastsat i artikel 7 i og bilag IV til forordning (EF) nr. 2792/1999

Varighed: 2000-2006

Andre oplysninger: Årlig rapport

Den autentiske tekst til beslutningen (renset for fortrolige oplysninger) findes på

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

STATSSTØTTE — DET FORENEDE KONGERIGE

Støtte C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(2002/C 77/05)

(EØS-relevant tekst)

Ved brev af 23 januar 2002, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Det Forenede Kongerige, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Statsstøtte
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 12 42.

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Det Forenede Kongerige. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUME

Sagsforløb

Den foreslåede støtte blev anmeldt den 23. august 2001. Kommissionen stillede yderligere spørgsmål den 23. oktober 2001, som Det Forenede Kongerige besvarede ved brev af 16. november 2001.

Beskrivelse

Støttemodtageren er Vauxhall Motors (UK) Ltd. Den pågældende støtte er regionalstøtte, der medfører omlægning af bilfabrikken fra en fabrik, der producerer en enkelt model, til en fabrik, der kan veksle mellem produktion af to modeller. Når investeringen er foretaget, vil fabrikken i Ellesmere Port være i stand til at producere et produktmix af Astra-modeller og nye Vectra-modeller. Fabrikken i Ellesmere Port ligger i et område, der er berettiget til regionalstøtte i medfør af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), med et regionalstøtteloft på 15 % (nettosubventionsækvivalent).

De støtteberettigede investeringer beløber sig til i alt 156,198 mio. GBP (nettonutidsværdi 153,814 mio. GBP). Den planlagte støtte andrager 10 mio. GBP (nettonutidsværdi 9,847 mio. GBP). Den anmeldte støtteintensitet er på 6,4 %. Ifølge UK har General Motors Europe overvejet to alternative placeringer for projektet, henholdsvis Ellesmere Port og Antwerpen.

Vurdering

Støtten vurderes i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til motorkøretøjsindustrien. I henhold til disse rammebestemmelser skal Kommissionen sikre, at den ydede støtte både er nødvendig for projektets gennemførelse og står i et rimeligt forhold til problemernes alvor.

For at påvise nødvendigheden af regionalstøtte skal støttemodtageren klart bevise, at han har et økonomisk rentabelt alternativ til projektets placering. Det er nødvendigt med en nærmere redegørelse for de tekniske detaljer i forbindelse med investeringen og for, hvorvidt det er muligt at gennemføre projektet i Antwerpen.

Med hensyn til proportionalitet skal Kommissionen sikre, at den planlagte støtte står i et rimeligt forhold til de regionale problemer, den har til formål at løse. Med det for øje benyttes en costbenefitanalyse. Den costbenefitanalyse, Det Forenede Kongerige har anmeldt, resulterer i en ulempefaktor for projektet på 11,8 % for placeringen i Ellesmere Port. Kommissionen er imidlertid skeptisk over for costbenefitanalysen. Kommissionens skepsis vedrører specielt de påregnede højere uddannelsesomkostninger i Antwerpen, de påregnede omkostninger ved transport af rå- og hjælpestoffer, den påregnede indkøbsstruktur og følgevirkningerne for Vauxhall-mærket i Det Forenede Kongerige, hvis projektet gennemføres i Antwerpen samt de mulige følgevirkninger hvad angår markedsandel og afsætning. Kommissionen kan ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at den foreslåede støtte vil medføre en overkompensation af projektets faktiske ulempefaktor.

Konklusion

Kommissionen har derfor besluttet at iværksætte proceduren i EF-traktatens artikel 88, stk. 2, i forbindelse med denne støtteforanstaltning.

BREVETS ORDLYD

»The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternative sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry⁽¹⁾.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

⁽¹⁾ OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

- (24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.
- (25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.
- (26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.
- (27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.
- (28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.
- ### Decision
- (29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.
- (30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.
-

Oversigt over fællesskabsbeslutninger om tilladelse til markedsføring af lægemidler fra 15. februar til 15. marts 2002

(Offentliggørelse i medfør af artikel 12 eller artikel 34 i Rådets forordning (EØF) nr. 2309/93 ⁽¹⁾)

(2002/C 77/06)

— Udstedelse af markedsføringstilladelse (artikel 12 i forordning (EØF) nr. 2309/93): godkendt

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markedsføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

— Ændring af markedsføringstilladelse (artikel 12 i forordning (EØF) nr. 2309/93): godkendt

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markedsføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

⁽¹⁾ EFT L 214 af 24.8.1993, s. 1.

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-SS AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Udstedelse af markedsføringstilladelse (artikel 34 i forordning (EØF) nr. 2309/93): godkendt**

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Ændring af markedsføringstilladelse (artikel 34 i forordning (EØF) nr. 2309/93): godkendt**

Dato for beslutningen	Lægemidlets navn	Indehaver af markesføringstilladelsen	Nr. i EF-registret	Dato for notifikation
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Alle interesserede kan ved henvendelse på nedenstående adresse få tilsendt den offentlige rapport om evaluering af de pågældende lægemidler og de beslutninger, der er truffet vedrørende disse:

Det Europæiske Agentur for Lægemiddelvurdering
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
Det Forenede Kongerige.

Samlet og sammenfattende rapport om resultaterne af den kontrol, der er foretaget på fællesskabsplan af alle medlemsstaterne i henhold til artikel 22 i Rådets direktiv 95/53/EF⁽¹⁾

(2002/C 77/07)

1. RETSGRUNDLAG

I artikel 22 i Rådets direktiv 95/53/EF af 25. oktober 1995 om principperne for tilrettelæggelse af offentlig kontrol på foderstofområdet⁽²⁾ hedder det, at medlemsstaterne skal udarbejde årlige programmer, der indeholder de nationale foranstaltninger, der skal iværksættes for at nå det mål, som tilstræbes med direktivet. Der skal i programmerne tages hensyn til medlemsstaternes særlige situation, og især skal arten og hyppigheden af kontrollen, som skal foretages regelmæssigt, angives.

Medlemsstaterne sender senest den 1. april hvert år Kommissionen alle fornødne oplysninger om, hvorledes programmerne er blevet gennemført i det foregående år, idet de præciserer:

- de kriterier, der er fulgt ved programmernes udarbejdelse
- antallet og arten af gennemførte kontrolforanstaltninger
- resultaterne af disse kontrolforanstaltninger, specielt antallet og arten af konstaterede overtrædelser
- de foranstaltninger, der er truffet i tilfælde af overtrædelser.

Kommissionen skal hvert år inden den 1. oktober forelægge en samlet og sammenfattende rapport om resultaterne af den kontrol, der er foretaget på fællesskabsplan, ledsaget af et forslag til henstilling om et samordnet kontrolprogram for det følgende år.

2. BAGGRUND

Formålet med artikel 22 i direktiv 95/53/EF er hvert år at give et samlet billede af, hvordan EF-reglerne på foderstofområdet overholdes i medlemsstaterne.

Det skulle medvirke til, at det indre marked fungerer, ved at der fremlægges elementer til en vurdering af, om EF-bestemmelserne anvendes ensartet. Oplysningerne er desuden med til at kortlægge særlige forhold eller kritiske områder af fælles interesse, som evt. kræver en samordnet indsats på fællesskabsplan.

Grundpillen i det indre marked er princippet om, at overholdelse af reglerne sikres på oprindelsesstedet, og at systematisk kontrol på bestemmelsesstedet derfor ikke er nødvendig. Kontrol på bestemmelsesstedet er således vanskeligere og dyrere. Det er derfor af afgørende betydning for opbygningen

af EU, at der foregår en gensidig udveksling af oplysning om kontrolaktiviteterne.

Det er i den sammenhæng, Kommissionen hermed sammenfatter medlemsstaternes kontrolaktiviteter i 2000 på grundlag af de oplysninger, den hidtil har modtaget.

3. SAMMENFATNING AF MEDLEMSSTATERNES KONTROLAKTIVITETER I 2000

Alle medlemsstaterne har indsendt skriftlige oplysninger om de kontrolprogrammer, de har gennemført i 2000 med henblik på at sikre overholdelse af EF-bestemmelserne på foderstofområdet.

Flere af dem har dog indsendt oplysninger efter fristen i april 2001, og nogle få af dem har kun forelagt foreløbige oplysninger. Situationen er kraftigt forbedret i forhold til 1999, som var det første år for gennemførelsen af direktivets artikel 22, stk. 2, med det er stadig ikke tilfredsstillende.

- 1) De fleste medlemsstater har klart vist, hvilke kriterier der er fulgt ved udarbejdelsen af kontrolprogrammerne.

De fleste medlemsstaters rapporter omfatter oplysninger om kontrolsystemet, og de har planlagt deres aktiviteter ud fra tal vedrørende produktion, handel og forbrug samt resultaterne af de foregående års kontrol.

I visse medlemsstater kan der på grund af regionale forskelle ikke effektivt gøres rede for planlægningen af et detaljeret landsdækkende årligt kontrolprogram.

Det kan generelt konkluderes, at et afsnit med basisstatistikker, hvor et sådant findes, fremmer forståelsen af den planlagte indsats.

- 2) Der er fremlagt oplysninger om antallet og arten af de gennemførte kontrolforanstaltninger. Kontrollen i de fleste medlemsstater spiller på to strenge:

- rutinekontrol eller inspektioner, der navnlig er rettet mod virksomheder, hvor forarbejdningsprocedurerne undersøges med mellemrum, der fastsættes af myndighederne ud fra kriterier, der ikke altid gøres rede for, men som ofte omfatter produktionsvolumen

⁽¹⁾ Se Kommissionens henstilling 2002/214/EF (EFT L 70 af 13.3.2002, s. 20).

⁽²⁾ EFT L 265 af 8.11.1995, s. 17.

- særlig kontrol, der er målrettet mod specifikke emner, der er fastlagt på nationalt plan eller på fællesskabsplan, idet de kræver særlig årvågenhed, f.eks. salmonellaforurening, anvendelse af tilsætningsstoffer til foderstoffer eller tungmetaller.

Begge kontroltyper omfatter normalt udtagning af stikprøver og analyser.

- 3) Der er oplysninger om resultaterne af kontrolforanstaltningerne, specielt antallet og arten af konstaterede overtrædelser; men det kan være vanskeligt at fortolke dem, for det er svært at rapportere om en overtrædelses relative betydning.
- 4) De fleste medlemsstater har gjort rede for, hvilke foranstaltninger der er truffet i tilfælde af overtrædelser. Der gives dog sjældent andre detaljer end antallet af administrative eller strafferetlige sanktioner, f.eks. vedrørende håndhævelse af korrigerende foranstaltninger i praksis.

4. KONKLUSIONER

De indsendte rapporter har ikke et ensartet format, og det er ikke muligt fra de gennemførte foranstaltninger at drage klare konklusioner om, hvor der er behov for en samordnet indsats på fællesskabsplan. Det er derfor nødvendigt at udforme en hensigtsmæssig rapportmodel, der vedtages efter proceduren i artikel 23 i direktiv 95/53/EF.

Det har under drøftelserne i den stående komité vist sig, at det er værd på fællesskabsplan at henstille til målrettet kontrol i 2002 vedrørende følgende emner:

- dioxin i sporstoffer og mineralske foderstoffer
- tungmetaller i sporstoffer og mineralske foderstoffer
- mykotoxiner i foderstoffer
- restriktioner i anvendelsen af forarbejdede animalske proteiner for at beskytte mod transmissible spongiforme encephalopatis.

Indførelse af elektroniske bevillinger til import af tekstilvarer og beklædningsgenstande

(2002/C 77/08)

Med Rådets forordning (EF) nr. 391/2001 af 26. februar 2001 ⁽¹⁾, blev der indført et stykke 3 i artikel 11 i bilag III til Rådets forordning (EØF) nr. 3030/93 om den fælles ordning for indførsel af visse tekstilvarer med oprindelse i tredjelande, og i dette stykke står der, at »hvis et leverandørland har indgået administrative arrangementer med Fællesskabet om elektroniske bevillinger, kan de relevante oplysninger sendes ad elektronisk vej som erstatning for indrømmelse af eksportbevillinger i papirform«.

Der er allerede indført elektroniske bevillinger med en række lande fra 1. november 2001 ⁽²⁾, 1. januar 2002 ⁽³⁾ og 1. februar 2002 ⁽⁴⁾. Siden da har Kommissionen indgået de nødvendige ordninger med følgende: Cambodja, Thailand, Malaysia og Ukraine. Fra 1. april 2002 skal disse lande ikke længere forelægge det originale eksemplar af den tilsvarende eksportbevilling for at få udstedt importbevillinger af bevillingsmyndighederne i medlemsstaterne, og importbevillingerne kan således udstedes, når de kompetente myndigheder har modtaget oplysningerne i elektronisk form fra leverandørlandene, og når Kommissionen har bekræftet, at de mængder, der ansøges om, er til rådighed, og/eller at den elektroniske bevilling er gyldig. de kompetente myndigheder i leverandørtredjelandene kan imidlertid udstede eksportbevillinger eller lignende dokumenter og dermed også, hvis de finder det hensigtsmæssigt, formelle eksportbevillinger for at lette transaktionen for de erhvervsdrivende.

Såfremt de erhvervsdrivende har spørgsmål, kan de henvende sig til medlemsstaternes bevillingsmyndigheder, offentliggjort i EFT C 78 af 18.3.2000, s. 2.

⁽¹⁾ EFT L 58, 28.2.2001, s. 3.

⁽²⁾ EFT C 308 af 1.11.2001, s. 16 (Sri Lanka, Bosnien-Hercegovina, Kroatien og Vietnam).

⁽³⁾ EFT C 374 af 29.12.2001, s. 58 (Rusland, Nepal, Taiwan, Macao og Filippinerne).

⁽⁴⁾ EFT C 29 af 1.2.2002, s. 5 (Indien, Sydkorea og Laos).

Meddelelse om indledning af en beskyttelsesundersøgelse vedrørende importen af visse stålprodukter

(2002/C 77/09)

Kommissionen er af visse medlemsstater (i det følgende benævnt »de pågældende medlemsstater«) i overensstemmelse med artikel 2 i henholdsvis Rådets forordning (EF) nr. 3285/94⁽¹⁾ og Rådets forordning (EF) nr. 519/94⁽²⁾ blevet underrettet om, at udviklingen i importen af visse stålprodukter synes at nødvendiggøre beskyttelsesforanstaltninger.

1. Oplysninger tilgået Kommissionen

De pågældende medlemsstater har fremlagt de beviser, de har til rådighed, vedrørende de indikatorer, der er fastlagt i artikel 10 i forordning (EF) nr. 3285/94 og artikel 8 i forordning (EF) nr. 519/94, og anmodet Kommissionen om at indlede en beskyttelsesundersøgelse og indføre midlertidige foranstaltninger.

2. Vare

De varer, for hvilke Kommissionen er blevet underrettet om, at udviklingen i importen synes at nødvendiggøre beskyttelsesforanstaltninger, er visse stålprodukter (i det følgende benævnt »de pågældende varer«). De pågældende varer er sammen med de KN-koder, de i øjeblikket tariferes under, opført i bilag 1 til denne meddelelse.

3. Øget import

Det fremgår af de oplysninger, Kommissionen i øjeblikket har rådighed over, at den samlede import af de pågældende varer steg fra 13 mio. tons i 1999 til 15,8 mio. tons i 2000 og til 16,6 mio. tons i 2001, og at der i den seneste tid er sket en kraftig stigning i importen af hver enkelt af de pågældende varer, enten i absolutte tal eller i forhold til produktionen eller forbruget i Fællesskabet.

4. Alvorlig skade eller fare for alvorlig skade

De oplysninger, Kommissionen i øjeblikket råder over, omfatter data vedrørende visse økonomiske indikatorer, der er omhandlet i artikel 10 i forordning (EF) nr. 3285/94 og i artikel 8 i forordning (EF) nr. 519/94, for så vidt angår de vigtigste fællesskabsproducenter af hver enkelt vare, som er tilsvarende eller konkurrerer direkte med en af de pågældende varer. Generelt viser disse data en situation med stagnerende eller faldende forbrug på fællesskabsmarkedet i de seneste 12 måneder samt voksende import til lave priser og lavere salgsmængder, priser og rentabilitet for fællesskabsproducenterne.

5. Procedure

I overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6 i forordning (EF) nr. 3285/94 og artikel 5 i forordning (EF) nr. 519/94

har Kommissionen konsulteret det rådgivende udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 4 i hver af nævnte forordninger. Efter denne konsultation er det klart for Kommissionen, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at iværksætte en undersøgelse vedrørende de pågældende varer, og Kommissionen har besluttet at indlede en undersøgelse i samarbejde med medlemsstaterne for at fastslå, om betingelserne for at vedtage endelige beskyttelsesforanstaltninger i forbindelse med nævnte varer er opfyldt.

6. Undersøgelsesprocedure

Ved undersøgelsen vil det i forbindelse med hver af de pågældende varer blive fastslået, om varerne som følge af en uforudset udvikling importeres til Fællesskabet i så stærkt øgede mængder og på sådanne vilkår, at det forvolder eller truer med at forvolde alvorlig skade for fællesskabsproducenter af tilsvarende eller direkte konkurrerende varer.

7. Skriftlige bemærkninger, besvarelser af spørgeskemaer og korrespondance

Alle berørte parter kan skriftligt give deres mening til kende og forelægge oplysninger. Alle berørte parter, der ønsker at gøre dette, skal fremsende deres bemærkninger og oplysninger senest 21 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* (medmindre andet angives), idet der ellers under undersøgelsen eventuelt ikke tages hensyn hertil.

Kommissionen vil desuden sende spørgeskemaer til kendte producenter af samme eller direkte konkurrerende varer og til alle kendte producentsammenslutninger i Fællesskabet. De besvarede spørgeskemaer skal være Kommissionen i hænde senest 21 dage efter den dato, de er sendt.

Alle relevante oplysninger skal meddeles Kommissionen. Alle redegørelser og anmodninger fra berørte parter fremsættes skriftligt (ikke i elektronisk format, medmindre andet er angivet) med angivelse af den pågældende parts navn, adresse, e-post, telefon-, fax- og/eller telexnummer.

Kommissionens adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Handel
Direktorat B
TERV 0/13
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 295 65 05
Telex: 21877 COMEU B.

⁽¹⁾ EFT L 349 af 31.12.1994, s. 53.

⁽²⁾ EFT L 67 af 10.3.1994, s. 89.

8. Høringer

Kommissionen kan høre berørte parter. Alle berørte parter kan anmode om at blive hørt mundtligt af Kommissionen. Kommissionen hører mundtlig alle berørte parter, som skriftligt anmoder herom senest 21 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, hvis de påviser, at de faktisk må formodes at blive berørt af resultatet af undersøgelsen, og at der er særlige grunde til, at de bør høres mundtligt.

9. Efterprøvning af oplysninger

Berørte parter, som har givet deres mening til kende eller forelagt oplysninger eller anmodet om at blive hørt i overensstemmelse med artikel 6 i forordning (EF) nr. 3285/94 og artikel 5 i forordning (EF) nr. 519/94, har ligesom repræsentanter for eksportlandene efter skriftlig anmodning adgang til alle de oplysninger, der er stillet til rådighed for Kommissionen som led i undersøgelsen, bortset fra interne dokumenter, der er udarbejdet af Fællesskabets eller medlemsstaternes myndigheder, for så vidt disse oplysninger har betydning for deres dossiers samlede fremtræden, ikke er fortrolige efter betydningen i artikel 7 i forordning (EF) nr. 519/94 og anvendes af Kommissionen i undersøgelsen.

De berørte parter, som har rettet henvendelse, kan fremsætte deres bemærkninger til disse oplysninger over for Kommissionen, og der kan tages hensyn til deres bemærkninger i det omfang, de støttes med tilstrækkelige beviser.

10. Manglende samarbejde

Såfremt oplysningerne ikke gives inden for den frist, der er fastsat i forordning (EF) nr. 3285/94 eller forordning (EF) nr.

519/94 eller af Kommissionen i henhold til nævnte forordninger, eller undersøgelsen hindres i væsentligt grad, kan der drages konklusioner på grundlag af de disponible oplysninger. Hvis Kommissionen finder, at en involveret part eller en tredjepart har indgivet falske eller vildledende oplysninger, kan den se bort fra dem og bruge de oplysninger, den råder over.

11. Tidsplan for undersøgelsen

I overensstemmelse med artikel 7 i forordning (EF) nr. 3285/94 og artikel 6 i forordning (EF) nr. 519/94 skal Kommissionen senest ni måneder efter offentliggørelsen af denne meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* afgøre, om det er nødvendigt at træffe beskyttelsesforanstaltninger.

Hvis Kommissionen finder det nødvendigt at træffe foranstaltninger, træffer den de nødvendige afgørelser i overensstemmelse med afsnit V i henholdsvis forordning (EF) nr. 3285/94 og forordning (EF) nr. 519/94 senest ni måneder efter, at undersøgelsen er blevet iværksat. Denne frist kan undtagelsesvis forlænges med højst to måneder. I så fald offentliggør Kommissionen en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* om, hvor meget fristen er forlænget, og en kortfattet begrundelse herfor.

Hvis Kommissionen finder, at det ikke er nødvendigt at træffe beskyttelsesforanstaltninger, afsluttes undersøgelsen, efter at Det Rådgivende Udvalg er blevet hørt, inden for en måned. Beslutningen om at afslutte undersøgelsen offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* sammen med de væsentligste konklusioner af undersøgelsen og en kortfattet begrundelse for beslutningen.

BILAG 1

DE PÅGÆLDENDE VARER

Vare-nummer	Varebeskrivelse	KN-kode
1	Ulegerede varmvalsede bredbånd	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Ulegerede varmvalsede plader	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Ulegerede varmvalsede smalle bånd	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Legerede varmvalsede flade produkter	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Koldvalsede plader	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Elektroplader (andre end kornorienterede elektroplader)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Metalovertrukne plader	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Plader overtrukket med organisk materiale	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Tinvalseprodukter	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Kvartopplader	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Brede flade produkter	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Uleget handelsstål og lette profiler	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Legeret handelsstål og lette profiler	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Betonstål	7214 20 00, 7214 99 10
15	Stænger og lette profiler af rustfrit stål	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Valsetråd af rustfrit stål	7221 00 10, 7221 00 90
17	Tråd af rustfrit stål	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Fittings (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Flanger (ikke rustfrit stål)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Gasrør	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Hule profiler	7306 60 31, 7306 60 39

Forudgående anmeldelse af en fusion**(Sag COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV)****Behandles eventuelt efter den forenklede procedure**

(2002/C 77/10)

(EØS-relevant tekst)

1. I henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 ⁽²⁾, modtog Kommissionen den 15. marts 2002 en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved virksomhederne Saubermacher Dienstleistungs-AG (Saubermacher, Østrig), som kontrolleres af den tyske Hypo- und Vereinsbank AG og Lafarge Perlmöser AG (Lafarge, Østrig) erhverver fælles kontrol, jf. forordningens artikel 3, stk. 1, litra b), med virksomheden Thermoteam Alternativebrennstoffsverwertungs GmbH (Østrig) gennem opkøb af aktier i et nyoprettet joint venture-selskab.

2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:

— Saubermacher: udnyttelse og bortskaffelse af affald

— Lafarge: fremstilling af beton og cement.

3. På grundlag af en foreløbig undersøgelse finder Kommissionen, at den anmeldte fusion kan falde ind under forordning (EØF) nr. 4064/89. Den forbeholder sig dog sin endelige stilling til dette punkt. I henhold til Kommissionens Meddelelse om en forenklet procedure for behandling af visse fusioner ifølge forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽³⁾ kan denne sag eventuelt behandles efter den procedure, der er fastsat i denne meddelelse.

4. Kommissionen opfordrer andre interesserede parter til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. Bemærkningerne med angivelse af sag COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV kan sendes til Kommissionen pr. telefax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller pr. brev til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Direktorat B — Merger Task Force
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Berigtigelse i EFT L 257 af 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1. Berigtigelse i EFT L 40 af 13.2.1998, s. 17.

⁽³⁾ EFT C 217 af 29.7.2000, s. 32.

Offentliggørelse af medlemsstaternes afgørelser om at udstede eller tilbagekalde licenser i henhold til artikel 13, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/11)

(EØS-relevant tekst)

FINLAND

Udstedte licenser

Kategori B: Licenser udstedt til luftfartsselskaber, der opfylder de kriterier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 2407/92

Luftfartsselskabets navn	Luftfartsselskabets adresse	Berettiget til befordring af	Afgørelse gyldig fra og med
Finnish Commuter Airlines Oy Firmanavn også: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Flypassagerer, post, fragt	30.5.2001

Tilbagekaldte licenser

Kategori B: Licenser udstedt til luftfartsselskaber, der opfylder de kriterier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 2407/92

Luftfartsselskabets navn	Luftfartsselskabets adresse	Berettiget til befordring af	Afgørelse gyldig fra og med
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Flypassagerer, post, fragt	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Flypassagerer, post, fragt	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Flypassagerer, post, fragt	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Flypassagerer, post, fragt	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Flypassagerer, post, fragt	11.12.2001
Metro Jet Oy Firmanavn også: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Flypassagerer, post, fragt	15.10.2001

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Meddelt til Kommissionen før den 31. december 2001.

Offentliggørelse af medlemsstaternes afgørelser om at udstede eller tilbagekalde licenser i henhold til artikel 13, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/12)

(EØS-relevant tekst)

TYSKLAND

Udstedte licenser

Kategori A: Licenser udstedt til luftfartsselskaber, der ikke opfylder de kriterier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 7, litra a), i forordning (EØF) nr. 2407/92

Luftfartsselskabets navn	Luftfartsselskabets adresse	Berettiget til befordring af	Afgørelse gyldig fra og med
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Flypassagerer	14.8.2001

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Meddelt til Kommissionen før den 31. december 2001.

III

(Oplysninger)

EUROPA-PARLAMENTET

Referat af mødesessionen fra den 19. til den 20. september 2001, der er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 77 E

(2002/C 77/13)

Teksterne er tilgængelige i:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

KOMMISSIONEN

LISTE OVER EGNEDE ANSØGERE

ALMINDELIG UDVÆLGELSESPRØVE KOM/A/5/01

EKSPEDITIONSSEKRETÆRER (A 5/A 4)

INDEN FOR INTERN REVISION

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank
CAMBA BARBOLLA Emilio
CLAESSENS Jos
DRIES Rudi
DURAND Regis
GRISARD Anne
HELLMAN Anni
LLEWELYN Iolo
MAGENHANN Bernard
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo
MASON Jeffrey
OVERBEEKE Cornelia
SCHLOESSLEN Pascal
VAN DER ZEE Reinder
VANDROMME Johan
VERMEERSCH Benoit
WEBB Christopher
WELCH Peter

Ruteflyvning

I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Rennes (Saint-Jacques) og Bâle-Mulhouse

(2002/C 77/15)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** I medfør af bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, litra a), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet, har Frankrig besluttet at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste vedrørende ruteflyvning mellem Rennes (Saint-Jacques) og Bâle-Mulhouse. De nærmere bestemmelser for denne forsyningspligt er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 76 af 27.3.2002.

Hvis der den 1. juni 2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde rute-flyvning mellem Rennes (Saint-Jacques) og Bâle-Mulhouse i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Frankrig i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d), i ovennævnte forordning besluttet at begrænse adgangen til et enkelt luftfartsselskab for ruten og - efter udbud - at give luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 1. juli 2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Rennes (Saint-Jacques) og Bâle-Mulhouse fra den 1. juli 2002 i henhold til forpligtelse til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 76 af 27.3.2002.

3. **Følgende kan byde:** Alle EF-luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h) og i), i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Udbudsdokumenter:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder bestemmelserne om udbud og om offentlig tjeneste samt det tekniske bilag (ordlyden af forpligtelse til offentlig tjeneste, som blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*) kan rekvireres gratis hos:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tlf: 02 99 33 66 58. Fax: 02 99 33 24 28. E-mail: jcmadrillon@rennes.cci.fr.

6. **Kompensation:** Kompensationssummen for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år at regne fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Det nøjagtige kompensationsbeløb fastsættes hvert år med tilbagevirkende kraft på grundlag af de faktiske omkostninger og indtægter i forbindelse med driften, men kan ikke overstige det beløb, der er anført i budet. Dette maksimumsbeløb kan kun revideres, hvis der sker uforudsete ændringer af driftsbetingelserne.

De årlige udbetalinger sker i form af acontobeløb og et udligningsbeløb. Udligningsbeløbet udbetales først, når luftfartsselskabets regnskaber for ruten er blevet godkendt, og man har konstateret, at beflyvningen af ruten har fundet sted i henhold til pkt. 8 nedenfor.

Hvis kontrakten ophæves, før den normalt udløber, træder bestemmelserne i pkt. 8 hurtigst muligt i kraft, således at luftfartsselskabet kan få udbetalt resten af den kompensation, det har ret til, idet det i afsnit 1 angivne maksimumsbeløb eventuelt reduceres i forhold til driftens reelle varighed.

7. **Kontraktens varighed:** Kontrakten (aftale om forsyningspligt) gælder for tre år fra datoen for driftens påbegyndelse (jf. pkt. 2 ovenfor).

8. **Kontrol med luftfartsselskabets drift af ruten og dets regnskaber:** Luftfartsselskabets drift af ruten og dets regnskaber gennemgås mindst en gang om året sammen med luftfartsselskabet.

9. **Opsigelse af kontrakten og opsigelsesvarsel:** Kontrakten kan opsiges af parterne, før den normalt udløber, med seks måneders varsel. Hvis et luftfartsselskab misligholder forpligtelsen til offentlig tjeneste, anses det for at have opsagt kontrakten uden varsel, hvis det ikke senest en måned efter at være blevet opfordret hertil har genoptaget beflyvningen i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Sanktioner:** Hvis luftfartsselskabet ikke overholder opsigelsesfristen i punkt 9, skal det enten betale en bod på maksimalt 7 622,45 EUR (7 622,45 EUR) i henhold til civilflugtskodeksens artikel R.330-20, eller en bod, som beregnes ud fra antallet af manglende måneder og det faktiske underskud på ruten det pågældende år. Dog kan boden ikke udgøre mere end det maksimale kompensationsbeløb i pkt. 6.

Såfremt den manglende opfyldelse af forsyningspligten er af alvorlig karakter, kan kontrakten ophæves med den begrundelse, at luftfartsselskabet ikke har overholdt opsigelsesvarslet.

Såfremt den manglende opfyldelse af forsyningspligten er af mindre alvorlig karakter vil det maksimale kompensationsbeløb i punkt 6 blive reduceret, uden at dette tilside-sætter civilflugtskodeksens artikel R.330-20. Ved beregningen af det reducerede kompensationsbeløb tages der højde for antallet af aflyste flyvninger, der skyldes luftfartsselskabet, antallet af flyvninger med mindre kapacitet end krævet, antallet af flyvninger uden de påkrævede mellem-landinger, samt antallet af flyvninger med manglende over-

holdelse af opholdstiden på bestemmelsesstedet, de fastlagte billetpriser eller det fastsatte reservationssystem.

11. **Indsendelse af bud:** Buddene sendes som anbefalet brev, hvorfor modtageren skal kvittere, idet poststemplets dato er afgørende, eller de kan afleveres personligt mod kvittering senest fem uger efter datoen for offentliggørelse af dette udbud i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, inden kl. 17.00 (lokal tid) på følgende adresse:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 02 99 33 66 58. Fax: 02 99 33 24 28. E-mail: jcmadrillon@rennes.cci.fr.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette bud er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 underkastet den betingelse, at intet luftfartsselskab før den 1. juni 2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute fra og med den 1. juli 2002 i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.

Ruteflyvning

I henhold til artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning mellem Reims-Champagne og Lyon-Saint-Exupéry

(2002/C 77/16)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** I medfør af bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, litra a), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet har Frankrig besluttet at indføre forpligtelse til offentlig tjeneste vedrørende ruteflyvning mellem Reims-Champagne og Lyon-Saint-Exupéry. De nærmere bestemmelser for denne forsyningspligt er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 76 af 27.3.2002.

Hvis der den 1. juni 2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde rute-flyvning mellem Reims-Champagne og Lyon-Saint-Exupéry i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og uden at anmode om økonomisk kompensation, har Frankrig i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d), i ovennævnte forordning besluttet at begrænse adgangen til et enkelt luftfartsselskab for ruten og - efter udbud - at give

luftfartsselskabet retten til at beflyve ruten fra den 1. juli 2002.

2. **Følgende gives i udbud:** Ruteflyvning mellem Reims-Champagne og Lyon-Saint-Exupéry fra den 1. juli 2002 i henhold til forpligtelse til offentlig tjeneste som offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 76 af 27.3.2002.
3. **Følgende kan byde:** Alle EF-luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.
4. **Udbudsprocedure:** Udbuddet sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h) og i), i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Udbudsdokumenter:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder bestemmelserne om udbud og om offentlig tjeneste samt det tekniske bilag (ordlyden af forpligtelse til offentlig tjeneste, som blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*) kan rekvireres gratis hos:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Épernay, Secrétariat Général, Service Achats/Marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tlf: 03 26 50 62 12. Telefax: 03 26 50 62 87.

6. **Kompensation:** Kompensationssummen for beflyvningen skal klart fremgå af de indgivne bud for en periode på tre år at regne fra driftens begyndelse (opgjort på årsbasis). Det nøjagtige kompensationsbeløb fastsættes hvert år med tilbagevirkende kraft på grundlag af de faktiske omkostninger og indtægter i forbindelse med driften, men kan ikke overstige det beløb, der er anført i budet. Dette maksimumsbeløb kan kun revideres, hvis der sker uforudsete ændringer af driftsbetingelserne.

De årlige udbetalinger sker i form af acountobeløb og et udligningsbeløb. Udligningsbeløbet udbetales først, når luftfartsselskabets regnskaber for ruten er blevet godkendt, og man har konstateret, at beflyvningen af ruten har fundet sted i henhold til pkt. 8 nedenfor.

Hvis kontrakten ophæves, før den normalt udløber, træder bestemmelserne i pkt. 8 hurtigst muligt i kraft, således at luftfartsselskabet kan få udbetalt resten af den kompensation, det har ret til, idet det i afsnit 1 angivne maksimumsbeløb eventuelt reduceres i forhold til driftens reelle varighed.

7. **Kontraktens varighed:** Kontrakten (aftale om forsyningspligt) gælder for tre år fra datoen for driftens påbegyndelse (jf. pkt. 2 ovenfor).
8. **Kontrol med luftfartsselskabets drift af ruten og dets regnskaber:** Luftfartsselskabets drift af ruten og dets regnskaber gennemgås mindst en gang om året sammen med luftfartsselskabet.
9. **Opsigelse af kontrakten og opsigelsesvarsel:** Kontrakten kan opsiges af parterne, før den normalt udløber, med seks måneders varsel. Hvis et luftfartsselskab misligholder forpligtelsen til offentlig tjeneste, anses det for at have opsagt kontrakten uden varsel, hvis det ikke senest en måned efter at være blevet opfordret hertil har

genoptaget beflyvningen i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste.

10. **Sanktioner:** Hvis luftfartsselskabet ikke overholder opsigelsesfristen i punkt 9, skal det enten betale en bod på maksimalt 7 622,45 EUR i henhold til civilflugtskodeksens artikel R.330-20, eller en bod, som beregnes ud fra antallet af manglende måneder og det faktiske underskud på ruten det pågældende år. Dog kan boden ikke udgøre mere end det maksimale kompensationsbeløb i pkt. 6.

Såfremt den manglende opfyldelse af forsyningspligten er af alvorlig karakter, kan kontrakten ophæves med den begrundelse, at luftfartsselskabet ikke har overholdt opsigelsesvarslet.

Såfremt den manglende opfyldelse af forsyningspligten er af mindre alvorlig karakter vil det maksimale kompensationsbeløb i punkt 6 blive reduceret, uden at dette tilsid sætter civilflugtskodeksens artikel R.330-20. Ved beregningen af det reducerede kompensationsbeløb tages der højde for antallet af aflyste flyvninger, der skyldes luftfartsselskabet, antallet af flyvninger med mindre kapacitet end krævet, antallet af flyvninger uden de påkrævede mellem-landinger, samt antallet af flyvninger med manglende overholdelse af opholdstiden på bestemmelsesstedet, de fastlagte billetpriser eller det fastsatte reservationssystem.

11. **Indsendelse af bud:** Buddene sendes som anbefalet brev, hvorfor modtageren skal kvittere, idet poststemplets dato er afgørende, eller de kan afleveres personligt mod kvittering senest seks uger efter datoen for offentliggørelse af dette udbud i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, inden kl. 17.00 (lokal tid) på følgende adresse:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Reims et d'Épernay, Secrétariat Général, Service Achats/Marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 03 26 50 62 12. Fax: 03 26 50 62 87.

12. **Udbuddets gyldighed:** Gyldigheden af dette bud er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra d), første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 underkastet den betingelse, at intet luftfartsselskab før den 1. juni 2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute fra og med den 1. juli 2002 i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at modtage nogen form for økonomisk kompensation.

MEDDELELSE

Den 3. april 2002 udkommer »Fælles sortsliste over landbrugsplantearter — 13. tilføjelse til 21. samlede udgave« som *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 79 A.

For abonnenter på EF-Tidende er nummeret gratis for hvert abonnement og i den/de pågældende sprogversion(er). Abonnenter, der ønsker at modtage denne EF-Tidende, bedes returnere nedenstående bestillingsseddel i udfyldt stand med angivelse af deres abonnementskode (findes til venstre på forsendelsesetiketterne — begynder med O/.....). Den pågældende EF-Tidende leveres gratis i op til et år fra udgivelsesdatoen.

Ikke-abonnenter kan mod betaling bestille denne EF-Tidende enten hos det lokale salgskontor eller direkte hos Publikationskontorets salgsafdeling i Luxembourg, der videresender bestillingen til det lokale salgskontor.

BESTILLINGSSEDDEL

Kontoret for
De Europæiske Fællesskabers
Officielle Publikationer
Salgsafdelingen
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

☐ **Jeg er abonnent** på *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Min abonnementskode er: O/.....

☐ Send mig venligst ... gratis eksemplar(er) af **EF-Tidende C 79 A/2002**.

☐ **Jeg bestiller** hermed mod betaling ... **ekstra eksemplar(er)**.

Sprog:

☐ **Jeg er ikke abonnent** på *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og bestiller hermed, mod betaling, ... **eksemplar(er)**.

Sprog:

Navn:

Adresse:

.....

Dato: Underskrift: