

Dansk udgave

## Meddelelser og oplysninger

---

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	<b>I Meddelelser</b>	
	<b>Rådet</b>	
97/C 164/01	Fælles holdning (EF) nr. 21/97 af 14. april 1997 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 C i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus .....	1
97/C 164/02	Fælles holdning (EF) nr. 22/97 af 14. april 1997 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 C i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Rådets forordning om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende .....	17
97/C 164/03	Fælles holdning (EF) nr. 23/97 af 14. april 1997 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 189 C i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Rådets forordning om styrkelse af overvågningen af budgetstillinger samt overvågning og samordning af økonomiske politikker .....	26

## I

(Meddelelser)

## RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 21/97

fastlagt af Rådet den 14. april 1997

med henblik på vedtagelse af Rådets forordning (EF) nr. .../97 af ... om ændring af forordning (EØF) Nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus

(97/C 164/01)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>(2)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C<sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til traktatens artikel 75, stk. 1, litra a), indebærer vedtagelsen af den fælles transportpolitik bl.a., at der fastsættes fælles regler for international personbefordring ad vej;

(2) sådanne regler er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus<sup>(4)</sup>;

(3) ifølge artikel 20 i forordning (EØF) nr. 684/92 skal Kommissionen inden den 1. juli 1995 aflægge rapport til Rådet om gennemførelsen af forordningen, og Rådet skal inden den 1. januar 1997 på forslag af Kommissionen vedtage regler om forenkling af procedurer, herunder — afhængigt af rapportens konklusioner — afskaffelse af tilladelserne;

(4) definitionen af de forskellige former for international personbefordring med bus bør forenkles og forbedres; sådan befordring kan klassificeres som rutekørsel, speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel; begrebet pendulkørsel kan derfor udgå;

(5) markedsadgangsordningen bør være således, at al lejlighedsvis kørsel, speciel rutekørsel og al kørsel for egen regning ikke kræver tilladelse;

(6) der bør fortsat kræves tilladelse til rutekørsel, men driftsvilkårene for sådan kørsel bør lempes;

(7) for at bevare konkurrencen mellem de forskellige transportformer, bør der efter udløbet af en vis frist ikke længere gives prioritet til jernbanen, når der etableres kørsel med bus;

(8) for at lette kontrollen med transportoperationer bør der til al international passagerbefordring ad vej kræves en EF-tilladelse, der udstedes efter en

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 203 af 13. 7. 1996, s. 11.

<sup>(2)</sup> Udtalelse afgivet den 27. november 1996 (EFT nr. C 66 af 3. 3. 1997, s. 23).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 28. november 1996 (EFT nr. C 380 af 16. 12. 1996, s. 40), Rådets fælles holdning af 14. april 1997 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

<sup>(4)</sup> EFT nr. L 74 af 20. 3. 1992, s. 1.

- harmoniseret model og efter en hurtig og effektiv administrativ procedure;
- (9) visse af tidsfristerne i proceduren for udstedelse af tilladelser må gøres mere fleksible;
- (10) medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning, navnlig sanktioner, som skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning;
- (11) der bør fastsættes regler om, at Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg ved vedtagelsen af foranstaltninger til gennemførelse af forordningen vedrørende transportdokumenter;
- (12) der bør fastsættes en passende frist for indførelsen af EF-tilladelsen;
- (13) gennemførelsen af denne forordning bør vurderes på grundlag af en beretning fra Kommissionen —

Udførelse af parallel eller midlertidig kørsel, der kan sammenlignes med eksisterende rutekørsel, og som tager sigte på samme passagerkreds, kræver tilladelse efter proceduren i afdeling II.«

— nr. 3.2 udgår

— i nr. 3.4, andet afsnit, ændres »efter høring af medlemsstaterne« til »efter proceduren i artikel 16a«

— nr. 4 affattes således:

#### »4. Personbefordring for egen regning

Ved personbefordring for egen regning forstås personbefordring, som en fysisk eller juridisk person udfører uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, forudsat

— at personbefordringen kun udgør en biaktivitet for denne fysiske eller juridiske person

— at de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne eller er omfattet af en langvarig leasingaftale, og at de føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv.«

#### UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

##### Artikel 1

I forordning (EØF) nr. 684/92 foretages følgende ændringer:

#### 1) Artikel 2 ændres således:

— i nr. 1.1 tilføjes følgende andet afsnit: »Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at driftsvilkårene for kørslen tilpasses.«

— i nr. 1.2 udgår litra d)

— i nr. 1.3 udgår »indsættelse af ekstra køretøjer og kørsel med mindre intervaller«

— nr. 2 udgår

— nr. 3.1 affattes således:

»3.1. Ved lejlighedsvis kørsel forstås kørsel, der ikke svarer til definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og som bl.a. er karakteriseret ved, at det er grupper, der er organiseret på initiativ af en ordregiver eller af transportvirksomheden selv, der befordres.

#### 2) I artikel 3, stk. 1, affattes første led således:

»— i den medlemsstat, hvor den har hjemsted, har tilladelse til at udføre personbefordring med bus i form af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, eller lejlighedsvis kørsel.«

#### 3) Følgende artikel indsættes:

##### »Artikel 3a

##### EF-tilladelse

1. Transportvirksomheder, der opfylder kriterierne i artikel 3, stk. 1, skal med henblik på udførelse af international personbefordring med bus være i besiddelse af en EF-tilladelse, som er udstedt af de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten efter modellen i bilaget.

2. De kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten udsteder den originale EF-tilladelse til transportvirksomheden, som opbevarer originalen tillige med et antal bekræftede kopier svarende til det antal køretøjer til international personbefordring, virksomheden råder over, idet den enten ejer

disse køretøjer, har købt dem på afbetaling eller har lejet eller leaset dem.

3. EF-tilladelsen udstedes i transportvirksomhedens navn. Denne kan ikke overdrage den til tredjemand. En bekræftet kopi af EF-tilladelsen skal befinde sig i køretøjet og på forlangende forevises kontrolpersonalet.

4. EF-tilladelsen udstedes for en periode på fem år, som kan forlænges.

5. EF-tilladelsen træder i stedet for det dokument, de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten har udstedt, som attesterer, at transportvirksomheden har adgang til markedet for international personbefordring ad vej.

6. Når der ansøges om EF-tilladelse, og derefter mindst hvert femte år, skal de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten kontrollere, om transportvirksomheden stadig opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 1.

7. Er betingelserne i artikel 3, stk. 1, ikke opfyldt, skal de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten ved en begrundet afgørelse afslå udstedelse eller fornyelse af EF-tilladelsen.

8. Medlemsstaterne garanterer, at en transportvirksomhed, der ansøger om eller har fået en EF-tilladelse, kan gøre indsigelse mod en afgørelse truffet af de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten om afslag på ansøgningen eller inddragelse af tilladelsen.

9. Medlemsstaterne underretter senest den 31. januar hvert år Kommissionen om antallet af transportvirksomheder med EF-tilladelse pr. 31. december det foregående år og antallet af bekræftede kopier svarende til køretøjer, som var i drift på denne dato.

10. Medlemsstaterne kan træffe afgørelse om, at EF-tilladelsen også skal gælde for udførelse af interne transporter.«

#### 4) Artikel 4 affattes således:

»Artikel 4

##### Adgang til markedet

1. Der kræves ikke tilladelse til lejlighedsvis kørsel efter artikel 2, nr. 3.1.

2. Der kræves ikke tilladelse til speciel rutekørsel efter artikel 2, nr. 1.2, såfremt sådan kørsel er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden.

3. Der kræves ikke tilladelse til tomkørsel med køretøjer i forbindelse med kørsel som nævnt i stk. 1 og 2.

4. Til rutekørsel efter artikel 2, nr. 1.1, første afsnit, og til speciel rutekørsel, der ikke er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden, kræves der tilladelse i overensstemmelse med artikel 5-10.

5. Ordningen for befordring for egen regning er fastlagt i artikel 13.«

#### 5) Overskriften til afdeling II affattes således: »RUTEKØRSEL, DER KRÆVER TILLADELSE«.

#### 6) Artikel 5 ændres således:

— stk. 1, andet afsnit, første punktum, affattes således:

»Udføres rutekørsel af flere virksomheder i forening, udstedes tilladelsen i alle de deltagende virksomheders navn.«

— første punktum i stk. 2 affattes således:

»2. Tilladelserne gælder højst fem år.«

— stk. 3, litra d), affattes således:

»d) stoppesteder og køreplaner.«

— i stk. 4 ændres »efter høring af medlemsstaterne« til »efter proceduren i artikel 16a.«

— stk. 5 affattes således:

»5. Tilladelsen giver transportvirksomheden eller -virksomhederne ret til at udføre rutekørsel i alle de medlemsstater, hvis område ruten passerer.«

— følgende stykke tilføjes:

»6. En rutekørselsvirksomhed kan midlertidigt og i særlige situationer benytte ekstra køretøjer.

Transportvirksomheden skal i så fald påse, at følgende dokumenter befinder sig i køretøjet:

— en kopi af tilladelsen til rutekørsel

— en kopi af den aftale, der er indgået mellem rutekørselsvirksomheden og den virksomhed, der stiller ekstra køretøjer til rådighed, eller et tilsvarende dokument

— en bekræftet kopi af den EF-tilladelse, der er udstedt til rutekørselsvirksomheden.«

## 7) Artikel 6 ændres således:

— stk. 1 affattes således:

»1. Ansøgningen om tilladelse til rutekørsel indgives til den kompetente myndighed i den medlemsstat, på hvis område afgangspunktet er beliggende, i det følgende benævnt »den tilladelsesudstedende myndighed«. Ved afgangspunkt forstås en af rutens endestationer.«

— i stk. 2 ændres »efter høring af medlemsstaterne« til »efter proceduren i artikel 16a.«

— stk. 3 affattes således:

»3. Ansøgeren giver til støtte for sin ansøgning om tilladelse alle yderligere oplysninger, som han skønner relevante, eller som den tilladelsesudstedende myndighed anmoder om, herunder bl.a. en plan for driften, således at det kan kontrolleres, at EF-bestemmelserne om køre- og hviletid overholdes, samt en kopi af EF-tilladelsen til international personbefordring for fremmed regning, jf. artikel 3a.«

## 8) Artikel 7 affattes således:

»Artikel 7

#### Procedure for udstedelse af tilladelser

1. Tilladelsen udstedes efter aftale med de kompetente myndigheder i alle de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af. Den tilladelsesudstedende myndighed sender de nævnte myndigheder og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvis område gennemkøres, uden at passagerer tages op eller sættes af, en kopi af ansøgningen samt af eventuelle andre relevante dokumenter og anfører sin egen vurdering.

2. De kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, meddeler den tilladelsesudstedende myndighed deres afgørelse i løbet af to måneder. Denne frist løber fra den dato for modtagelse af anmodningen, som er anført i modtagelsesbeviset. Har den tilladelsesudstedende myndighed ikke modtaget svar inden for nævnte frist, anses de pågældende myndigheder for at have givet deres samtykke, hvorefter den tilladelsesudstedende myndighed udsteder tilladelsen.

Myndighederne i de medlemsstater, hvis område gennemkøres, uden at passagerer tages op eller sættes af, kan meddele den tilladelsesudstedende myndighed deres bemærkninger inden for den i første afsnit fastsatte frist.

3. Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden fire måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af den, jf. dog stk. 7 og 8.

## 4. Tilladelse gives, medmindre:

a) ansøgeren ikke er i stand til at udføre den kørsel, der ansøges om tilladelse til, med køretøjer, han råder helt over

b) ansøgeren tidligere har overtrådt nationale eller internationale regler om vejtransport, herunder navnlig betingelser og krav i forbindelse med en tilladelse til at udføre international personbefordring, eller har begået alvorlige overtrædelser af bestemmelserne om trafikikkerhed, især vedrørende køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid

c) betingelserne for udstedelse af tilladelse ikke er opfyldt i forbindelse med en ansøgning om fornyelse af en tilladelse

d) det påvises, at den kørsel, der ansøges om tilladelse til, direkte vil kunne true en virksomhed, der udfører rutekørsel, som der allerede er givet tilladelse til, bortset fra det tilfælde, hvor den pågældende rutekørsel kun udføres af en enkelt transportvirksomhed eller gruppe af transportvirksomheder

e) det viser sig, at der kun ansøges om tilladelse til at udføre de mest indbringende af de kørselsformer, der findes på de pågældende forbindelser

f) en medlemsstat på grundlag af en detaljeret analyse fastslår, at den pågældende kørsel i alvorlig grad vil true levedygtigheden af tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser. Enhver afgørelse i henhold til denne bestemmelse skal meddeles de pågældende transportvirksomheder med en begrundelse.

Fra den 1. januar 2000 kan en medlemsstat, såfremt en eksisterende international buskørsel i alvorlig grad truer levedygtigheden af en tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser, med Kommissionens godkendelse suspendere eller inddrage tilladelsen til den internationale buskørsel med seks måneders varsel til transportvirksomheden.

Den omstændighed, at en transportvirksomhed tilbyder priser, der er lavere end de priser, som andre vejtransportvirksomheder tilbyder, eller den omstændighed, at andre vejtransportvirksomheder allerede udfører kørsel på den pågældende forbindelse, kan ikke i sig selv begrunde, at ansøgningen afslås.

5. Den tilladelsesudstedende myndighed samt de kompetente myndigheder i alle de medlemsstater, som medvirker i proceduren for indgåelse af den i stk. 1 nævnte aftale, kan kun afslå ansøgninger af grunde, der er forenelige med denne forordning.

6. Lykkes det ikke at indgå den i stk. 1 nævnte aftale, kan sagen forelægges for Kommissionen inden for fem måneder regnet fra datoen for transportvirksomhedens indgivelse af anmodningen.

7. Efter at have hørt de berørte medlemsstater træffer Kommissionen inden ti uger en afgørelse, som får virkning 30 dage efter, at den er meddelt de berørte medlemsstater.

8. Kommissionens afgørelse er gyldig, indtil der indgås en aftale mellem de berørte medlemsstater.

9. Når proceduren i denne artikel er afsluttet, giver den tilladelsesudstedende myndighed alle de i stk. 1 nævnte myndigheder meddelelse herom og sender dem eventuelt en kopi af tilladelsen; de kompetente myndigheder i transitmedlemsstaterne kan give afkald på denne meddelelse.«

9) I artikel 8, stk. 3, andet afsnit, indføres »interval-ler,« efter »tilpasning af«.

10) I artikel 9 udgår stk. 4.

11) Overskriften til afdeling III affattes således:

»LEJLIGHEDSVIS KØRSEL OG ANDEN KØRSEL, DER IKKE KRÆVER TILLADELSE«.

12) Artikel 11 affattes således:

»Artikel 11

#### Kørselsblad

1. De former for kørsel, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, udføres i henhold til et kørselsblad.

2. Transportvirksomheder, der udfører lejlighedsvis kørsel, skal udfylde et kørselsblad inden hver tur.

3. Kørselsbladet skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- a) kørsels art
- b) hovedruten
- c) den eller de berørte transportvirksomheder.

4. Kørselsbladshæfterne udleveres af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden har hjemsted, eller af et andet af disse myndigheder udpeget organ.

5. Kommissionen fastlægger efter proceduren i artikel 16a en model for kørselsbladet samt de nærmere bestemmelser for anvendelsen af det.«

13) I artikel 12, stk. 1, udgår »international pendulkørsel med indlogering og«.

14) Artikel 13 ændres således:

— stk. 2 udgår

— i stk. 3, andet afsnit, ændres »efter høring af medlemsstaterne« til »efter proceduren i artikel 16a«.

15) Artikel 14 ændres således:

— i indledningen i stk. 1 udgår »eller pendulkørsel«

— stk. 1, sidste led, affattes således:

»— takst.«

16) Artikel 16 affattes således:

»Artikel 16

#### Sanktioner og gensidig assistance

1. De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden har hjemsted, indrager den i artikel 3a omhandlede EF-tilladelse, hvis indehaveren:

— ikke længere opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 1

— har givet urigtige oplysninger i forbindelse med udstedelsen af EF-tilladelsen.

2. Den tilladelsesudstedende myndighed inddrager tilladelsen, hvis indehaveren ikke længere opfylder de betingelser, der har været bestemmende for udstedelsen af tilladelsen i medfør af denne forordning, og navnlig hvis den medlemsstat, hvor transportvirksomheden har hjemsted, fremsætter anmodning herom. Den tilladelsesudstedende myndighed underretter omgående de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat herom.

3. Ved en alvorlig overtrædelse eller gentagne tilfælde af mindre overtrædelser af bestemmelserne om personbefordring og trafikikkerhed, navnlig for så vidt angår køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid samt udførelse uden tilladelse af parallel eller midlertidig kørsel, jf. artikel 2, nr. 1.3, kan de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor den transportvirksomhed, der har begået overtrædelsen, har hjemsted, blandt andet tage skridt til inddragelse af EF-tilladelsen eller midlertidig og/eller delvis inddragelse af de bekræftede kopier af EF-tilladelsen.

Hvilke sanktioner, der anvendes, afhænger af, hvor grov en overtrædelse indehaveren af en EF-tilladelse har begået, og af, hvor mange bekræftede kopier

indehaveren har vedrørende international personbefordring.

4. Medlemsstaternes kompetente myndigheder forbyder på deres område en transportvirksomhed at udføre international personbefordring i henhold til denne forordning, hvis virksomheden gentagne gange har begået alvorlige overtrædelser af bestemmelserne om trafikikkerhed, især vedrørende køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid. De underretter omgående de kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat herom.

5. Medlemsstaterne giver på anmodning hinanden enhver relevant oplysning, som de er i besiddelse af, om:

- overtrædelser af denne forordning og af andre fællesskabsregler om international personbefordring med bus, der er begået på deres område af en transportvirksomhed fra en anden medlemsstat, samt om iværksatte sanktioner
- sanktioner, der er iværksat over for nationale transportvirksomheder for overtrædelser begået på en anden medlemsstats område.«

17) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 16a

Når der henvises til proceduren i denne artikel, bistås Kommissionen af det rådgivende udvalg, der er nedsat ved Rådets forordning (EF) nr. .../97 af ... om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (\*), og som har Kommissionens repræsentant som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget spørgsmålet haster, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i protokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvordan den har taget hensyn til dets udtalelse.

(\*) EFT nr. L ... af ..., s. ...«

18) Artikel 19, andet afsnit, affattes således:

»Medlemsstaterne træffer navnlig foranstaltninger vedrørende midler til kontrol samt sanktioner ved overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at disse sanktioner iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse foranstaltninger senest tolv måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden og så hurtigt som muligt om eventuelle ændringer. De sikrer, at alle sådanne foranstaltninger gennemføres uden forskelsbehandling på grund af transportvirksomhedens nationalitet eller hjemsted.«

19) Bilaget erstattes af bilaget i bilaget til denne forordning.

Artikel 2

Medlemsstaterne træffer efter høring af Kommissionen inden den ...(\*) de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning og underretter Kommissionen herom.

Artikel 3

Senest den 31. december 1999 aflægger Kommissionen beretning til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 4

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

Den anvendes fra den ...(\*), bortset fra artikel 3, der anvendes fra den ...(\*\*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Rådets vegne

Formand

(\*) Tolv måneder efter denne forordnings ikrafttræden.  
(\*\*) 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

## BILAG

»BILAG

## DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

(a)

(Kraftigt, blåt papir — A4)

(EF-tilladelsens side 1)

(Teksten affattes på det, de eller et af de officielle sprog i den medlemsstat, der udsteder EF-tilladelsen)

Nationalitetsbetegnelse <sup>(1)</sup> for den medlemsstat, der udsteder tilladelsen	Angivelse af den kompetente myndighed eller det kompetente organ
--	--

## EF-TILLADELSE Nr. ...

## til international personbefordring med bus for fremmed regning

EF-tilladelsens indehaver<sup>(2)</sup> .....

.....

.....

.....

har tilladelse til på Fællesskabets område at foretage international personbefordring ad vej for fremmed regning på betingelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992, som ændret ved forordning (EF) nr. .../97, og efter de almindelige bestemmelser i denne tilladelse.

Særlige bemærkninger: .....

.....

.....

.....

.....

Denne tilladelse gælder fra den ..... til den .....

Udstedt i ..... den .....

.....<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grækenland, (E) Spanien, (F) Frankrig, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxembourg, (NL) Nederlandene, (P) Portugal, (UK) Det Forenede Kongerige, (FIN) Finland, (A) Østrig, (S) Sverige.

<sup>(2)</sup> Transportvirksomhedens navn eller firmanavn og fuldstændige adresse.

<sup>(3)</sup> Den udstedende myndigheds eller det udstedende organs underskrift og stempel.



## Almindelige bestemmelser

1. Denne tilladelse er udstedt i medfør af Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus, som ændret ved forordning (EF) nr. 197.
2. Denne tilladelse er udstedt af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden har hjemsted:
  - transportvirksomheden har i hjemstedsmedlemsstaten tilladelse til at udføre personbefordring med bus i form af rutekørsel, speciel rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel
  - transportvirksomheden opfylder betingelserne i fællesskabsbestemmelserne om adgang til erhvervet personbefordring ad vej i intern og international transport
  - transportvirksomheden overholder de bestemmelser om trafiksikkerhed, som gælder for førere og køretøjer.
3. Denne tilladelse giver ret til at udføre international personbefordring med bus for fremmed regning på alle former for forbindelser på Fællesskabets område:
  - med afgangssted og bestemmelsessted i to forskellige medlemsstater med eller uden kørsel gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
  - med afgangssted i en medlemsstat og bestemmelsessted i et tredjeland og omvendt med eller uden kørsel gennem en eller flere medlemsstater eller et eller flere tredjelande
  - forbindelse mellem to tredjelande med kørsel gennem en eller flere medlemsstatersamt tomkørsel i forbindelse med sådan befordring på betingelserne i forordning (EØF) nr. 684/92.

I forbindelse med personbefordring fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt gælder forordning (EØF) nr. 684/92 for den strækning, der tilbagelægges i den medlemsstat, hvor passagerer tages op eller sættes af, så snart den nødvendige aftale er indgået mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland.
4. Denne tilladelse er personlig og kan ikke overdrages til tredjemand.
5. Denne tilladelse kan inddrages af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den er udstedt, hvis transportvirksomheden f.eks.:
  - ikke længere opfylder betingelserne i artikel 3, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 684/92
  - har afgivet urigtige oplysninger i forbindelse med udstedelsen eller fornyelsen af tilladelsen
  - har begået en alvorlig overtrædelse eller gentagne gange har begået mindre overtrædelser af bestemmelserne om personbefordring og trafiksikkerhed, navnlig for så vidt angår køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid samt udførelse uden tilladelse af parallel eller midlertidig kørsel, jf. artikel 2, nr. 1.3, i forordning (EØF) nr. 684/92. De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor den transportvirksomhed, der har begået overtrædelsen, har hjemsted, kan bl.a. tage skridt til inddragelse af EF-tilladelsen eller midlertidig og/eller delvis inddragelse af de bekræftede kopier af EF-tilladelsen.

Hvilke sanktioner der anvendes, afhænger af, hvor grov en overtrædelse indehaveren af en EF-tilladelse har begået, og af, hvor mange bekræftede kopier indehaveren har vedrørende international personbefordring.
6. Den originale EF-tilladelse opbevares af transportvirksomheden. En bekræftet kopi af tilladelsen skal befinde sig i det køretøj, hvormed der udføres international personbefordring.
7. Denne tilladelse skal på forlangende forevises kontrolpersonalet.
8. Indehaveren skal på hver enkelt medlemsstats område overholde alle gældende nationale love og administrative bestemmelser, særlig hvad angår personbefordring og færdsel.

9. Ved rutekørsel forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved faste stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, unanset om der eventuelt skal foretages reservation.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at driftsvilkårene for kørslen tilpasses.

Der kræves tilladelse til rutekørsel.

Ved speciel rutekørsel forstås befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved faste stoppesteder.

Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

- a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde
- b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution
- c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem bopæl og kaserneområde.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at den specielle rutekørsel tilpasses efter brugernes varierende behov.

Der kræves ikke tilladelse til speciel rutekørsel, hvis den er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden.

Udførelse af parallel eller midlertidig kørsel, som tager sigte på samme passagerkreds som eksisterende rutekørsel, kræver tilladelse.

Ved lejlighedsvis kørsel forstås kørsel, der ikke svarer til definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og som bl.a. er kendetegnet ved, at der sker befordring af grupper, der er dannet på initiativ af en ordregiver eller af transportvirksomheden selv. Udførelse af parallel eller midlertidig kørsel, der kan sammenlignes med eksisterende rutekørsel, og som tager sigte på samme passagerkreds, kræver tilladelse efter proceduren i afdeling II i forordning (EØF) nr. 684/92. Sådant kørsel betragtes stadig som lejlighedsvis kørsel, selv om den udføres efter faste tidsintervaller.

Der kræves ikke tilladelse til lejlighedsvis kørsel.«

## RÅDETS BEGRUNDELSE

## I. INDLEDNING

Kommissionen sendte den 10. maj 1996 Rådet et forslag til forordning baseret på EF-traktatens artikel 75, stk. 1, om ændring af forordning (EØF) nr. 684/92 om fælles regler for international personbefordring med bus<sup>(1)</sup>.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 28. november 1996<sup>(2)</sup>, og Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 27. november 1996<sup>(3)</sup>.

På baggrund af Europa-Parlamentets udtalelse sendte Kommissionen den 28. februar 1997 Rådet et ændret forslag<sup>(4)</sup>.

Den 14. april 1997 fastlagde Rådet sin fælles holdning i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 189 C.

## II. FORMÅLET MED FORSLAGET

Kommissionens ændrede forslag tager sigte på forenkling og præcisering af bestemmelserne i den gældende forordning samt på yderligere liberalisering.

Det indeholder bl. a. følgende ændringer:

- kategorien international pendulkørsel udgår og sidestilles alt efter karakteristika med rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel
- kategorien anden lejlighedsvis kørsel udgår
- liberalisering af al speciel rutekørsel (hvortil der ikke kræves tilladelse, hvis kørslen er omfattet af en kontrakt)
- rutekørsel, der udføres som led i by- og forstadstransport mellem to eller flere medlemsstater, kaldet »grænseoverskridende bytransport«, falder ikke ind under forordningens anvendelsesområde
- liberalisering af kørsel for egen regning, der fortsat blot er underkastet en ordning med attester
- præcisering og forenkling af definitionen af lejlighedsvis kørsel
- indførelse af en EF-tilladelse til international personbefordring med bus.

Denne tilladelse erstatter det eller de dokumenter, som hjemstedsmedlemsstaten har udstedt, og som attesterer, at transportvirksomheden har adgang til det pågældende internationale marked for personbefordring. Med henblik på at lette medlemsstaternes kontrol, bl. a. i forbindelse med lejlighedsvis kørsel, er det i tilladelsen attesteret, at transportvirksomheden i hjemstedsmedlemsstaten har tilladelse til at udføre denne form for transport, at den opfylder betingelserne i fællesskabsbestemmelserne om adgang til erhvervet, og at den opfylder betingelserne med hensyn til trafikikkerhed.

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 203 af 13. 7. 1996, s. 11. Forordning (EØF) nr. 684/92: EFT nr. L 74 af 20. 3. 1992, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 380 af 16. 12. 1996, s. 40.

<sup>(3)</sup> EFT nr. C 66 af 3. 3. 1997, s. 23.

<sup>(4)</sup> EFT nr. C 107 af 5. 4. 1997, s. 3.

En transportvirksomhed, der er indehaver af en tilladelse, kan således udføre international befordring i en anden medlemsstat end hjemstedsmedlemsstaten uden at skulle fremlægge dokumentation, bortset fra, med hensyn til rutekørsel, den særlige tilladelse, og, med hensyn til lejlighedsvis kørsel, kørselsbladet.

Ordningen med tilladelser vil også lette anvendelsen af sanktioner. Den EF-tilladelse, der skal medføres i køretøjet, er rutekørselsvirksomhedens tilladelse, idet den virksomhed, der stiller ekstra køretøjer til rådighed, ikke, selv om den er indehaver af en tilladelse, er pligtig til at fremlægge en kopi af denne.

- genindførelse af fri konkurrence mellem rutekørsel med bus og rutekørsel med tog ved at udelade bestemmelsen i artikel 7, stk. 4, litra b), nr. ii), i forordning (EØF) nr. 684/92
- forlængelse af nogle tidsfrister som led i proceduren for udstedelse af tilladelse til rutekørsel
- harmonisering og forenkling af en række administrative bestemmelser i forordningen
- gennemførelse af forordningen fra den 1. juni 1996.

Kommissionens forslag indeholder en klassificering af de forskellige kørselskategorier samt følgende betingelser for markedsadgang for hver enkelt af disse kategorier:

- *rutekørsel*, krav om tilladelse
- *speciel rutekørsel*, ingen krav om tilladelse (dersom kørslen er omfattet af en kontrakt mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden)
- *lejlighedsvis kørsel*, ingen krav om tilladelse
- *kørsel for egen regning*, ingen krav om tilladelse.

### III. ANALYSE AF RÅDETS FÆLLES HOLDNING

Rådets fælles holdning svarer i det væsentlige til Kommissionens forslag, men den indeholder en række ændringer, hvoraf de væsentligste er anført nedenfor:

#### a) Grænseoverskridende bytransport

I artikel 2, nr. 1.2, litra d), og artikel 4, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 684/92 betragtes grænseoverskridende bytransport som speciel rutekørsel, som der ikke kræves nogen tilladelse til, hvis den er omfattet af en kontrakt mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden.

Kommissionen foreslår, at grænseoverskridende bytransport betragtes som et særligt tilfælde under rutekørsel, men at gældende fællesskabsret, hvorefter der ikke kræves nogen tilladelse hertil, opretholdes. Den foreslår med henblik herpå følgende:

- ved *artikel 1, nr. 1*, i forslaget tilføjes et afsnit i nr. 1.1 i artikel 2 i den gældende forordning med henblik på at definere grænseoverskridende bytransport
- ved *artikel 1, nr. 2*, i forslaget udelades nr. 1.2, litra d), i artikel 2 i den gældende forordning
- i *artikel 4, stk. 2*, i den gældende forordning (hvor de former for kørsel, hvortil der ikke kræves nogen tilladelse, hvis de er omfattet af en kontrakt, er nævnt), tilføjes grænseoverskridende bytransport.

Det eneste, der er overtaget fra Kommissionens forslag, i det nye nr. 1 i artikel 1 i den fælles holdning, er udeladelsen af nr. 1.2, litra d), i artikel 2 i den gældende forordning.

Grænseoverskridende bytransport skal betragtes som rutekørsel, hvortil der kræves tilladelse, medmindre medlemsstaterne gør brug af artikel 18 i forordning (EØF) nr. 684/92 med henblik på at indgå bilaterale eller multilaterale aftaler om liberalisering heraf.

**b) Ændring af visse driftsvilkår for rutekørsel: tidsintervaller**

Ifølge den fælles holdnings artikel 1, nr. 1, tredje led (artikel 2 i forordningen, det nye nr. 1.3) og artikel 1, nr. 9, (artikel 8 i forordningen, stk. 3, det nye andet afsnit) skal den ordning, der gælder driftsvilkårene for rutekørsel, lempes med hensyn til kravene om intervaller.

**c) Nedsættelse af et rådgivende udvalg**

Ifølge forordningsudkastet skal der nedsættes et rådgivende udvalg til at bistå Kommissionen, når denne vedtager gennemførelsesforanstaltninger vedrørende især transportdokumenterne (jf. artikel 1, nr. 1 syvende led, (artikel 2, nr. 3.4, andet afsnit, i forordningen), artikel 1, nr. 6, fjerde led (artikel 5, stk. 4, i forordningen), artikel 1, nr. 7, andet led (artikel 6, stk. 2, i forordningen), artikel 1, nr. 12 (artikel 11, stk. 5, i forordningen), artikel 1, nr. 14, andet led (artikel 13, stk. 3, andet afsnit, i forordningen) og artikel 1, nr. 17 (artikel 16a i forordningen).

**d) Konkurrence mellem rutekørsel med bus og tilsvarende jernbanekørsel**

Det er i artikel 7, stk. 4, litra b), nr. ii), i forordning (EØF) nr. 684/92 fastsat, at en ansøgning om tilladelse til international rutekørsel med bus kan afslås, hvis det påvises, at nævnte kørsel i alvorlig grad vil true tilsvarende jernbanekørsels levedygtighed på de pågældende direkte forbindelser.

Kommissionen slår i sit forslag til lyd for genindførelse af princippet om fri konkurrence mellem de forskellige transportmåder. Den foreslår med henblik herpå, at artikel 7, stk. 4, litra b), nr. ii), i den gældende forordning udgår.

Ifølge Rådets fælles holdning, artikel 1, nr. 8 (den nye artikel 7, stk. 4, litra f), i forordningen), kan en medlemsstat indtil den 31. december 1999 på grundlag af en detaljeret analyse afslå en tilladelse til international rutekørsel med bus under henvisning til, at denne kørsel i alvorlig grad vil true levedygtigheden af tilsvarende jernbanekørsel på de pågældende direkte forbindelser.

Medlemsstaten meddeler de pågældende transportvirksomheder den trufne afgørelse med begrundelsen for den.

Fra den 1. januar 2000 skal der ifølge den fælles holdning gælde en beskyttelsesklausul: en medlemsstat kan med Kommissionens godkendelse suspendere eller inddrage tilladelsen til den internationale buskørsel med seks måneders varsel til transportvirksomheden.

**e) Lokale udflugter**

Kommissionen foreslår, at artikel 12 i forordning (EØF) nr. 684/92 udgår. Ifølge artiklen kan en transportvirksomhed i forbindelse med international pendulkørsel med indlogering og international lejlighedsvis kørsel udføre lokale udflugter i en anden medlemsstat end den, hvor den har sit hjemsted.

Ifølge artikel 1, nr. 13, i den fælles holdning skal artikel 12 bibeholdes, fordi lokale udflugter, der udføres i forbindelse med international kørsel, er et led i den internationale kørsel, hvis der er tale om befordring af personer, der ikke har bopæl i medlemsstaten, og som den internationale transportvirksomhed selv har befordret til det pågældende sted.

Udtrykket »international pendulkørsel med indlogering« udgår, da den fælles holdning i overensstemmelse med Kommissionens holdning lader pendulkørsel udgå og anser pendulkørsel med indlogering som lejlighedsvis kørsel.

f) **Datoen for gennemførelsen af forordningen**

Ifølge den fælles holdnings artikel 4 skal forordningen gennemføres tolv måneder efter dens ikrafttræden, medens den EF-tilladelse, der er omhandlet i artikel 1, nr. 3 (den nye artikel 3a i forordningen), skal gennemføres 18 måneder efter forordningens ikrafttræden, da de foranstaltninger, der skal træffes, er meget komplekse.

#### IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

##### 1. De af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Rådet har accepteret

a) *overtaget af Kommissionen*

Rådet har fulgt Kommissionens forslag, idet det har accepteret følgende af Europa-Parlamentets ændringsforslag, dog med en anden formulering:

- i ottende betragtning den del af ændringsforslag 5, der vedrører proceduren for udstedelse af en EF-tilladelse
- i artikel 1, nr. 1, femte led, den del af ændringsforslag 12, der tager sigte på at ændre første afsnit af den nye definition på lejlighedsvis kørsel, som findes i artikel 2, nr. 3.1, i forordningen
- i artikel 1, nr. 1, ottende led, ændringsforslag 13, der tager sigte på at ændre den definition på personbefordring for egen regning, der findes i artikel 2, nr. 4, i forordningen
- i artikel 1, nr. 3, ændringsforslag 17, der tager sigte på i forordningen at medtage en bestemmelse, ny artikel 3a, ifølge hvilken der indføres EF-tilladelse for at udføre international personbefordring med bus
- i artikel 1, nr. 6, sjette led, ændringsforslag 18, der tager sigte på, at der i forordningens artikel 5 medtages et nyt stykke 6 vedrørende ekstra køretøjer

b) *ikke overtaget af Kommissionen*

I artikel 3 overtages den del af ændringsforslag 24, ifølge hvilken Kommissionen skal aflægge beretning om gennemførelsen af forordningen ikke alene til Rådet, men ligeledes til Europa-Parlamentet.

I betragtning af de frister, der er nødvendige for vedtagelse af forordningen, er fristen for aflæggelse af rapport i den fælles holdning den 31. december 1999 og ikke den 1. juli 1998 som i ændringsforslaget.

##### 2. De af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Rådet ikke har accepteret

a) *overtaget af Kommissionen*

Rådet finder det ikke nødvendigt at antage ændringsforslag 1, som tager sigte på, at der i forordningen medtages en ny betragtning for at minde om parallelismen mellem liberalisering og den gradvise socioøkonomiske, skattemæssige og tekniske harmonisering inden for intern personbefordring ad vej.

b) *delvis overtaget af Kommissionen*

Som anført under punkt III, litra a), betragter Rådet grænseoverskridende bytransport som rutekørsel, og det har ikke accepteret den ændring af artikel 2 i forordning (EØF) nr. 684/92, som er indeholdt i ændringsforslag 11, og heller ikke ændringsforslag 6, hvorefter der indsættes en tilsvarende betragtning; formålet med disse to ændringsforslag er, at forordningens anvendelsesområde kommer til at omfatte by-, forstads- og regionalrutekørsel i afventen af, at Rådet vedtager en generel lovgivning for koncessioner i forbindelse med offentlige tjenester.

Rådet har som Kommissionen ikke accepteret den del af ændringsforslag 7, der henviser til et EF-handlingsprogram og en beslutning vedtaget af Europa-Parlamentet. Det har heller ikke accepteret den del af ændringsforslag 7, som Kommissionen har overtaget, og som tager sigte på, at der i forordningen medtages en betragtning vedrørende fuldstændig adgang for rutebiler. Det finder, at der er tale om et spørgsmål, som skal løses inden for rammerne af specifik fællesskabslovgivning.

c) *ikke overtaget af Kommissionen*

Rådet har ikke accepteret:

- ændringsforslag 2, ifølge hvilket der skal indsættes en betragtning i forordningen, som tager sigte på, at brugeren frit kan vælge transportmiddel på betingelse af, at vedkommende overholder et af den fælles transportpolitikens mål, dvs. reduktion af vejtrafikken. Rådet minder om, at reduktion af personbefordring ad vej med bus ikke er blandt målene for den fælles transportpolitik
- ændringsforslag 3 og 12 (sidstnævnte for den del, som ikke vedrører den nye definition på lejlighedsvis kørsel), og som tager sigte på, at der i forordningen medtages en betragtning og en bestemmelse om en ny klassificering af international personbefordring, hvorefter kørslen reduceres til to kategorier: rutekørsel og ikke-rutekørsel (idet ikke-rutekørsel derpå opdeles i speciel kørsel og lejlighedsvis kørsel). Den nye klassificering giver anledning til andre ændringsforslag, nemlig ændringsforslag 4, 22 og 23, som henholdsvis tager sigte på at ændre en betragtning, en overskrift og en bestemmelse. Rådet finder det bedst at bibeholde den gældende terminologi for klassificering af de forskellige kørsler, for den er velkendt, og en ændring heraf risikerer at give transportvirksomhederne vanskeligheder. Desuden kan det ikke accepteres at medtage speciel rutekørsel i ikke-rutekørsel, for de fleste af de elementer, der indgår i definitionen på speciel rutekørsel, genfindes definitionen på rutekørsel
- ændringsforslag 12 (ny definition på lejlighedsvis kørsel, andet afsnit), som tager sigte på, at der i definitionen på lejlighedsvis kørsel indføres en mulighed for medlemsstaten til at kræve tilladelse for lejlighedsvis kørsel, når den er af den opfattelse, at en lejlighedsvis kørsel »direkte vil kunne true en virksomhed, der udfører rutekørsel, for hvilken der allerede er givet tilladelse«

Rådet bemærker, at i henhold til artikel 7, stk. 4, litra b), i forordning (EØF) nr. 684/92 kan ansøgningen afslås, »hvis det påvises, at den kørsel, for hvilken der ansøges om tilladelse, direkte vil kunne true en virksomhed, der udfører rutekørsel, for hvilken der allerede er givet tilladelse, bortset fra det tilfælde, hvor den pågældende rutekørsel kun udføres for en enkelt transportvirksomhed eller gruppe af transportvirksomheder«. Den pågældende lejlighedsvis kørsel vil følgelig blive anvendt meget sjældent

- den del af ændringsforslag 5, som tager sigte på at ændre en betragtning (ottende betragtning i den fælles holdning), for at minde om, at der ligeledes kræves en EF-tilladelse for transportvirksomheder for egen regning.

Rådet understreger, efter at det har bemærket, at Europa-Parlamentet ligeledes burde have foreslået, at der indsættes en bestemmelse med henblik herpå, at der ikke er grund til at kræve, at transportvirksomheder for egen regning er indehaver af en EF-tilladelse, for disse transportvirksomheder opfylder ikke de betingelser, der er fastsat i EF-bestemmelserne for adgang til erhvervet personbefordring ad vej i indenlandsk og international transport

- ændringsforslag 8, som tager sigte på, at der i forordningen indsættes en betragtning for at minde om, at Kommissionen agter at udvide forordningens anvendelsesområde.

Rådet finder, at der ikke er grund til en sådan henvisning i denne forordning

- ændringsforslag 9 og 26, som tager sigte på, at der i forordningen indsættes en betragtning og en bestemmelse om, at Kommissionen inden den 30. juni 1997 udarbejder en kodificeret tekst til forordning (EØF) nr. 684/92, som også omfatter Kommissionens forordninger vedrørende dels kontroldokumenter, dels dokumenterne til international persontransport.

Rådet finder, at forordningens målsætning ikke omfatter kodifikation, og at det må foretrækkes, at en rådsforordning ikke omfatter Kommissionens forordninger, for hvis disse forordninger senere bør tilpasses, kan man kun gøre dette ved hjælp af en rådsforordning

- ændringsforslag 10, ifølge hvilket der skal indsættes en betragtning om, at Rådet bør give Kommissionen mandat til at indlede forhandlinger med tredjelande om international ikke-lejlighedsvis personbefordring med bus.

Rådet finder ikke dette ændringsforslag relevant i betragtning af forordningens formål

- ændringsforslag 15 og 16, som tager sigte på at ændre betingelserne for markedsadgang i den gældende forordnings artikel 3 for at fastsætte, at transportvirksomheder for tredjemands regning og transportvirksomheder for egen regning ikke alene skal overholde reglerne vedrørende trafikssikkerhed for køretøjer og førere heraf, hvilket også følger af den gældende forordning, men ligeledes retsbestemmelserne om social sikring.

Rådet finder, at disse ændringsforslag ikke hører ind under forordningens formål

- ændringsforslag 19, som tager sigte på at ændre artikel 6 i forordning (EØF) nr. 684/92 (artikel 1, nr. 7, første led, i den fælles holdning) for at begrænse ansøgninger om tilladelse til rutekørsel til kun at omfatte kørsel på forbindelser, hvor der allerede findes en offentlig transporttjeneste.

Rådet finder, at dette ændringsforslag ikke er klart, for man kan slutte modsætningsvis, at der ingen krav om tilladelse er for den transportvirksomhed, der som den første udfører kørsel på en forbindelse

- ændringsforslag 20, som tager sigte på at ændre artikel 7, stk. 4, litra b), i forordning (EØF) nr. 684/92 (artikel 1, nr. 8, i den fælles holdning) for at fastsætte, at for at opnå en tilladelse til at udføre rutekørsel skal ansøgeren ikke have begået alvorlige overtrædelser af reglerne om den tekniske kontrol med



køretøjer, hvorimod den fælles holdning indeholder en bestemmelse om overtrædelser af bestemmelser om køretøjer.

Rådet finder, at en bredere bestemmelse er at foretrække, idet der hermed også tages hensyn til de øvrige bestemmelser for køretøjer

- ændringsforslag 21, som tager sigte på at ændre artikel 7, stk. 4, litra d), i forordning (EØF) nr. 684/92 (artikel 1, nr. 8, i den fælles holdning), ifølge hvilken der ikke gives tilladelse, hvis det påvises, at den kørsel, for hvilken der ansøges om tilladelse, direkte vil kunne true en virksomhed, der udfører rutekørsel, der allerede er givet tilladelse til. Formålet med ændringsforslaget er at afklare begrundelsen for et afslag på tilladelse, idet de kompetente myndigheder skal afslå tilladelse, hvis den kørsel, for hvilken der ansøges om tilladelse, truer den økonomiske og finansielle balance i en virksomhed, der i bybebyggelse eller regionalt udfører rutekørsel, for hvilken der allerede er givet tilladelse.

Rådet bemærker, at dette ændringsforslag er i modstrid med ændringsforslag 11, ifølge hvilket rutekørsel, der udføres som led i by-, forstads- og regionaltransport, ikke falder ind under forordningens anvendelsesområde

- en del af ændringsforslag 24. Som anført ovenfor accepterer Rådet den del af dette ændringsforslag, hvorefter Kommissionen skal aflægge beretning til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af forordningen, idet det dog finder, at denne beretning ikke kan aflægges inden den 1. juli 1998, fordi forordningen sandsynligvis først bliver vedtaget et år forinden.

Rådet finder desuden, at da den fælles holdning omfatter en udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 684/92 vil det ikke være hensigtsmæssigt, at Kommissionen som anført i ændringsforslaget anmodes om at forelægge et nyt forslag til forordning inden en bestemt dato vedrørende en yderligere udvidelse af forordningens anvendelsesområde

- ændringsforslag 25, som tager sigte på, at forordningen skal gennemføres inden den 30. juni 1997.

Som anført i punkt III, litra f), finder Rådet, at medlemsstaterne bør have tolv måneder fra forordningens ikrafttræden til at vedtage de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af forordningen og 18 måneder til at vedtage foranstaltningerne vedrørende EF-tilladelsen.

## FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 22/97

fastlagt af Rådet den 14. april 1997

med henblik på vedtagelse af Rådets forordning (EF) nr. .../97 af ... om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende

(97/C 164/02)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>(2)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C<sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Domstolen har i sin dom af 1. juni 1994<sup>(4)</sup> annulleret Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende<sup>(5)</sup>;
- (2) i henhold til traktatens artikel 75, stk. 1, litra b), indebærer vedtagelsen af en fælles transportpolitik bl.a., at det fastsættes, under hvilke betingelser transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende;
- (3) nævnte bestemmelse indebærer fjernelse af enhver restriktion mod den virksomhed, der udfører tjenesteydelsen, på grund af nationalitet eller som følge af, at virksomheden er hjemmehørende i en anden medlemsstat end den, hvor tjenesteydelsen skal udføres;
- (4) disse ydelser bør være underkastet sammenlignelige ordninger, således at ulighederne med hensyn til

konkurrencevilkårene på grund af nationalitet og hjemsted begrænses, og den gradvise tilnærmelse af de nationale lovgivninger fremmes;

- (5) der bør anvendes de samme definitioner af de forskellige former for personbefordring med bus som inden for international transport;
- (6) det bør sikres, at transportvirksomheder får adgang til visse former for personbefordring med bus i medlemsstater, hvor de ikke er hjemmehørende, under hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for de enkelte former for transport;
- (7) der bør fastsættes bestemmelser for cabotagekørsel;
- (8) bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser<sup>(6)</sup> anvendes, når transportvirksomheder med henblik på udførelse af speciel rutekørsel udstationerer arbejdstagere fra den medlemsstat, hvor de sædvanligvis arbejder, og der består et ansættelsesforhold mellem transportvirksomhederne og arbejdstagerne;
- (9) kun rutekørsel i forbindelse med international rutekørsel, men ikke kørsel i byer og forstæder, bør på visse betingelser, herunder navnlig anvendelse af værtsmedlemsstatens lovgivning, have tilladelse til cabotage;
- (10) der bør indføres bestemmelser, der giver mulighed for at gribe ind på markedet for de pågældende former for transport i tilfælde af alvorlige forstyrrelser;

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 60 af 29. 2. 1996, s. 10.

<sup>(2)</sup> Udtalelse afgivet den 25. september 1996 (EFT nr. C 30 af 30. 1. 1997, s. 40).

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 28. november 1996 (EFT nr. C 380 af 16. 12. 1996, s. 35), Rådets fælles holdning af 14. april 1997 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

<sup>(4)</sup> Dom af 1. juni 1994, sag C-388/92, Europa-Parlamentet mod Rådet (Sml. 1994, s. I-2081).

<sup>(5)</sup> EFT nr. L 251 af 29. 8. 1992, s. 1.

<sup>(6)</sup> EFT nr. L 18 af 21. 1. 1997, s. 1.

- (11) der bør nedsættes et rådgivende udvalg til at bistå Kommissionen med at udforme dokumenter vedrørende udførelse af lejlighedsvis cabotagekørsel og rådgive den om beskyttelsesforanstaltninger;

- (12) medlemsstaterne bør yde hinanden bistand med henblik på tilfredsstillende gennemførelse af denne forordning, navnlig for så vidt angår sanktioner, der skal finde anvendelse i tilfælde af overtrædelser;
- (13) medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning;
- (14) gennemførelsen af denne forordning bør vurderes på grundlag af en beretning fra Kommissionen;
- (15) i henhold til Domstolens ovennævnte dom, hvorved forordning (EØF) nr. 2454/92 blev annulleret, har forordningen fortsat retsvirkning, indtil Rådet har vedtaget nye bestemmelser på området; nærværende forordning vil først blive iværksat 18 måneder efter ikrafttrædelsen; retsvirkningerne af den annullerede forordning bør derfor fastholdes, indtil nærværende forordning fuldt ud er bragt i anvendelse —

## UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1*

Enhver transportvirksomhed med en EF-tilladelse, som omhandlet i artikel 3a i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus<sup>(1)</sup>, der udfører personbefordring ad vej for fremmed regning, har adgang til, på de betingelser der er fastsat i nærværende forordning og uden forskelsbehandling på grund af nationalitet eller etableringssted, midlertidigt at udføre intern personbefordring ad vej for fremmed regning i en anden medlemsstat, i det følgende benævnt »værtsmedlemsstaten«, uden at have hjemsted eller andet forretningssted dér.

Denne interne personbefordring benævnes i det følgende »cabotagekørsel«.

*Artikel 2*

I denne forordning forstås ved:

- 1) »Rutekørsel«: personbefordring efter faste tidsintervaller og på en bestemt rute, hvor på- og afstigning kan ske ved faste stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 74 af 20. 3. 1992, s. 1. Forordningen er ændret ved forordning (EF) nr. . . . /97 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

Kørselens karakter af rutekørsel påvirkes ikke af tilpasninger i betingelserne for udførelse af kørslen.

- 2) »Speciel rutekørsel«: befordring udelukkende af bestemte kategorier af passagerer efter faste tidsintervaller og på en bestemt rute, hvor på- og afstigning kan ske ved faste stoppesteder.

Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

- a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde
- b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution
- c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem bopæl og kaserneområde.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at den specielle rutekørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov.

- 3) »Lejlighedsvis kørsel«: kørsel, der ikke svarer til definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og som bl.a. er kendetegnet ved, at der sker befordring af grupper, der er dannet på initiativ af en ordregiver eller af transportvirksomheden selv. Sådant kørsel betragtes stadig som lejlighedsvis kørsel, selv om den udføres efter faste tidsintervaller.

- 4) »Køretøjer«: motorkøretøjer, som i kraft af deres indretning og udstyr kan befordre mere end ni personer, føreren medregnet, og som er bestemt til sådan brug.

*Artikel 3*

Cabotagekørsel er tilladt ved følgende former for kørsel:

- 1) speciel rutekørsel, forudsat at der er indgået en aftale herom mellem arrangøren og transportvirksomheden
- 2) lejlighedsvis kørsel
- 3) rutekørsel, forudsat at denne kørsel udføres under international rutekørsel i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 684/92 af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i værtsmedlemsstaten.

Cabotagekørsel kan kun udføres i forbindelse med denne internationale transport.

Kørsel i byer og forstæder er ikke omfattet af anvendelsesområdet for dette nummer.

Ved »kørsel i byer og forstæder« forstås befordring, der opfylder behovene i en bykerne eller et byområde samt behovene for befordring mellem denne bykerne eller dette byområde og de dertil hørende forstæder.

#### Artikel 4

1. Udførelsen af cabotagekørsel i henhold til artikel 3 er med forbehold af anvendelsen af fællesskabslovgivningen underkastet værtsmedlemsstatens love og administrative bestemmelser for så vidt angår følgende områder:

- a) priser og betingelser for transportaftalen
- b) køretøjers vægt og dimensioner. Vægt og dimensioner kan eventuelt overstige dem, der gælder i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret, men de kan under ingen omstændigheder overstige de tekniske værdier, der er angivet i typeattesten
- c) forskrifter vedrørende befordring af visse kategorier af passagerer såsom skoleelever, børn og bevægelseshæmmede
- d) køre- og hviletid
- e) moms på transportydelser. På dette område gælder artikel 21, stk. 1, litra a), i Rådets direktiv 77/388/EØF af 17. maj 1977 om harmonisering af medlemsstaternes lovgivning om omsætningsafgifter — det fælles merværdiafgiftssystem: ensartet beregningsgrundlag<sup>(1)</sup> for de ydelser, der er omhandlet i artikel 1 i denne forordning.

2. Udførelsen af cabotagekørsel i forbindelse med den i artikel 3, nr. 3, nævnte form for kørsel er med forbehold af anvendelse af fællesskabslovgivningen underkastet værtsmedlemsstatens love og administrative bestemmelser med hensyn til tilladelser, udbudsprocedurer, de pågældende trafikforbindelser samt regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed og ruter.

3. Køretøjer, der anvendes til cabotagekørsel, skal opfylde de tekniske standarder for køretøjers konstruktion og udstyr, der gælder for køretøjer, som er godkendt til kørsel i international transport.

4. De i stk. 1 og 2 omhandlede nationale bestemmelser skal anvendes på ikke-hjemmehørende transportvirksomheder på samme betingelser som dem, medlemsstaten pålægger hjemmehørende virksomheder, for i praksis at forhindre enhver åbenlys eller skjult forskelsbehandling på grund af nationalitet eller etableringssted.

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 145 af 13. 6. 1977, s. 1. Direktivet er senest ændret ved direktiv 91/680/EØF (EFT nr. L 376 af 31. 12. 1991, s. 1).

5. Viser erfaringen, at det er nødvendigt at ændre listen over områderne for værtsmedlemsstatens bestemmelser i stk. 1, træffer Rådet afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen.

#### Artikel 5

EF-tilladelsen eller en bekræftet genpart af den skal befinde sig i køretøjet og på forlangende forevises kontrolpersonalet.

#### Artikel 6

1. Cabotagekørsel i form af lejlighedsvis kørsel finder sted i henhold til et kontroldokument, kørselsbladet, der skal befinde sig i køretøjet og på forlangende forevises kontrolpersonalet.

2. Kørselsbladet, som Kommissionen udarbejder en model til efter proceduren i artikel 8, skal indeholde følgende oplysninger:

- a) afgang- og bestemmelsessted for kørslen
- b) datoerne for kørselens begyndelse og afslutning.

3. Kørselsbladene udleveres i form af hæfter, der attesteres af den kompetente myndighed eller det kompetente organ i etableringsmedlemsstaten. Kommissionen udarbejder en model til hæftet med kørselsbladene efter proceduren i artikel 8.

4. I forbindelse med speciel rutekørsel træder aftalen mellem transportvirksomheden og transportarrangøren eller en bekræftet genpart af den i stedet for kontroldokumentet.

Dog udfyldes kørselsbladet, således at det giver en månedlig oversigt.

5. De anvendte kørselsblade tilbagesendes til den kompetente myndighed eller det kompetente organ i etableringsmedlemsstaten efter regler, som fastlægges af myndigheden eller organet.

#### Artikel 7

1. Ved udgangen af hvert kvartal og inden for en frist på tre måneder, som Kommissionen i det i artikel 9 omhandlede tilfælde kan nedsætte til én måned, sender den kompetente myndighed eller det kompetente organ i hver enkelt medlemsstat Kommissionen oplysninger vedrørende den cabotagekørsel i form af speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel, som hjemmehørende transportvirksomheder har udført i det pågældende kvartal.

Denne underretning sker ved hjælp af et skema, der udarbejdes i overensstemmelse med en model, der fastlægges af Kommissionen efter proceduren i artikel 8.

2. Værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder sender en gang om året Kommissionen en statistisk oversigt over antallet af tilladelser til cabotagekørsel, der udføres i form af rutekørsel som omhandlet i artikel 3, nr. 3.

3. Kommissionen sender snarest muligt medlemsstaterne oversigter udarbejdet på grundlag af de oplysninger, den har modtaget i henhold til stk. 1.

#### Artikel 8

Når der henvises til proceduren i denne artikel, bistår Kommissionen af det i artikel 10 omhandlede rådgivende udvalg.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

#### Artikel 9

1. I tilfælde af alvorlige forstyrrelser af markedet for intern transport inden for et bestemt geografisk område, som skyldes cabotagekørsel, eller som forværrer deraf, kan enhver medlemsstat forelægge sagen for Kommissionen med henblik på vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, idet medlemsstaten meddeler Kommissionen de nødvendige oplysninger, samt hvilke foranstaltninger den påtænker at træffe over for de hjemmehørende transportvirksomheder.

2. I stk. 1 forstås ved

— »alvorlige forstyrrelser af markedet for intern transport inden for et bestemt geografisk område«: at der på dette marked opstår problemer, der er specifikke for dette marked, og som medfører et alvorligt og tilsyneladende vedvarende udbudsoverskud i forhold til efterspørgslen, hvilket indebærer en trussel for mange transportvirksomheders økonomiske ligevægt og overlevelsessevne

— »geografisk område«: et område, som omfatter en del af eller hele en medlemsstats område, eller som udstrækker sig over en del af andre medlemsstaters område eller hele deres område.

3. Kommissionen undersøger situationen og træffer efter høring af det rådgivende udvalg inden for en frist på en måned efter modtagelsen af medlemsstatens anmodning afgørelse om, hvorvidt der er grundlag for at træffe beskyttelsesforanstaltninger, og vedtager sådanne, hvis det er tilfældet.

Gyldighedsperioden for de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel, er højst seks måneder og kan forlænges én gang med samme tidsbegrænsning.

Kommissionen underretter straks medlemsstaterne og Rådet om enhver afgørelse, der træffes i henhold til dette stykke.

4. Træffer Kommissionen afgørelse om at træffe beskyttelsesforanstaltninger vedrørende en eller flere medlemsstater, skal de pågældende medlemsstaters kompetente myndigheder træffe foranstaltninger af tilsvarende omfang over for de hjemmehørende transportvirksomheder og underrette Kommissionen herom.

Sidstnævnte foranstaltninger anvendes senest fra samme dato som de beskyttelsesforanstaltninger, Kommissionen har truffet afgørelse om.

5. Hver medlemsstat kan forelægge den i stk. 3 nævnte kommissionsafgørelse for Rådet inden for en frist på 30 dage fra datoen for meddelelsen af den.

Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på 30 dage fra den dato, hvor det får sagen forelagt af en medlemsstat, eller, hvis det får sagen forelagt af flere medlemsstater, fra den dato, hvor det får den forelagt første gang.

De i stk. 3, andet afsnit, fastsatte gyldighedsbegrænsninger gælder for Rådets afgørelse.

De kompetente myndigheder i de pågældende medlemsstater skal træffe foranstaltninger af tilsvarende omfang over for de hjemmehørende transportvirksomheder og underrette Kommissionen herom.

Træffer Rådet ikke afgørelse inden for den frist, der er nævnt i andet afsnit, bliver Kommissionens afgørelse endelig.

6. Finder Kommissionen, at de i stk. 3 omhandlede foranstaltninger skal videreføres, forelægger den et forslag for Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

#### Artikel 10

1. Kommissionen bistås af et rådgivende udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne og har en repræsentant for Kommissionen som formand.

Udvalget skal efter proceduren i artikel 8 bistå Kommissionen ved udarbejdelsen af modeller til de kørselsblade, hæfter med kørselsblade og øvrige blanketter, som er omhandlet i artikel 6 og 7.

2. Udvalget skal desuden rådgive Kommissionen om
  - enhver anmodning fra en medlemsstat i henhold til artikel 9, stk. 1
  - de foranstaltninger med henblik på at løse alvorlige forstyrrelser på markedet, som er omhandlet i artikel 9, og særlig om foranstaltningernes anvendelse i praksis.
3. Udvalget fastlægger selv sin forretningsorden.

#### Artikel 11

1. Medlemsstaterne yder hinanden bistand med henblik på anvendelsen af denne forordning.

2. Værtsmedlemsstaten kan iværksætte sanktioner mod en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, der på dens område overtræder denne forordning eller nationale bestemmelser og fællesskabsbestemmelser på transportområdet i forbindelse med cabotagekørsel, uden at dette dog udelukker en eventuel strafforfølgning.

Den iværksætter disse sanktioner uden at udøve forskelsbehandling og i overensstemmelse med stk. 3.

3. De i stk. 2 omhandlede sanktioner kan bl.a. bestå i en advarsel eller, i tilfælde af alvorlige eller gentagne overtrædelser, i et midlertidigt forbud mod cabotagekørsel på den værtsmedlemsstats område, hvor overtrædelserne er begået.

Forevises der en forfalsket EF-tilladelse, national tilladelse eller bekræftet genpart, inddrages det forfalskede dokument straks og sendes efter omstændighederne snarest muligt til den kompetente myndighed i transportvirksomhedens hjemstedsmedlemsstat.

4. Værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder underretter hjemstedsmedlemsstatens kompetente myndigheder om de begærede overtrædelser og om, hvilke sanktioner der eventuelt er iværksat over for transportvirksomheden, og de kan ved alvorlige eller gentagne overtrædelser lade ovennævnte underretning ledsage af en anmodning om, at der iværksættes sanktioner.

I tilfælde af alvorlige eller gentagne overtrædelser vurderer hjemstedsmedlemsstatens kompetente myndigheder, om der skal iværksættes en sanktion mod den pågældende transportvirksomhed; de skal tage hensyn til den sanktion, der eventuelt er iværksat i værtsmedlemsstaten,

og sikre sig, at de sanktioner, der iværksættes mod den pågældende transportvirksomhed, som helhed står i forhold til den eller de overtrædelser, der har foranlediget sanktionerne.

Den sanktion, de kompetente myndigheder i hjemstedsmedlemsstaten iværksætter efter høring af værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder, kan medføre inddragelse af tilladelsen til at udføre personbefordring ad vej.

Hjemstedsmedlemsstatens kompetente myndigheder kan ligeledes i overensstemmelse med national ret indklage den pågældende transportvirksomhed for en kompetent national instans.

De underretter værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder om de afgørelser, der træffes i medfør af dette stykke.

#### Artikel 12

Medlemsstaterne sikrer, at transportvirksomhederne kan indbringe alle administrative sanktioner, der iværksættes over for dem, for en højere instans.

#### Artikel 13

Senest den 31. december 1999 aflægger Kommissionen beretning til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af denne forordning, bl.a. om cabotagekørselens indvirkning på markedet for intern transport.

#### Artikel 14

Medlemsstaterne sætter i tide de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at gennemføre denne forordning. De underretter Kommissionen herom.

#### Artikel 15

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

Den anvendes fra den ...(\*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Rådets vegne

Formand

(\* ) 18 måneder efter ikrafttrædelsen.

## RÅDETS BEGRUNDELSE

### I. INDLEDNING

Kommissionen sendte den 15. januar 1996 Rådet et forslag til forordning, der bygger på EF-traktatens artikel 75, og som fastlægger betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende<sup>(1)</sup>.

Europa-Parlamentet afgav udtalelse den 28. november 1996<sup>(2)</sup> og Det Økonomiske og Sociale Udvalg den 25. september 1996<sup>(3)</sup>.

På baggrund af Europa-Parlamentets udtalelse sendte Kommissionen den 28. februar 1997 Rådet et ændret forslag<sup>(4)</sup>.

Den 14. april 1997 fastlagde Rådet sin fælles holdning i overensstemmelse med traktatens artikel 189 C.

### II. FORSLAGETS FORMÅL

Kommissionens ændrede forslag skal erstatte og ændre forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992<sup>(5)</sup> som følge af Domstolens dom af 1. juni 1994 i sag C-388/92 (Europa-Parlamentet mod Rådet)<sup>(6)</sup>, hvorved nævnte forordning blev annulleret.

For ikke at sætte den liberalisering på spil, som skulle gennemføres ved hjælp af forordning (EØF) nr. 2454/92, besluttede Domstolen at lade retsvirkningerne af den annullerede forordning stå ved magt, »indtil Rådet efter at have hørt Parlamentet har udstedt nye bestemmelser på området«.

Det ændrede forslag er i vidt omfang en gentagelse af indholdet af den annullerede forordning, men anvendelsesområdet udvides dog noget.

Formålet er således at fjerne visse restriktioner i denne forordning for så vidt angår speciel rutekørsel samt på visse betingelser at indføre cabotage ved visse former for rutekørsel. Kommissionen ønsker således at anvende princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på cabotagekørsel med passagerer, hvilket medfører bortfald af enhver forskelsbehandling af transportvirksomhederne begrundet i deres nationale tilhørsforhold eller den omstændighed, at de er etableret i en anden medlemsstat end den, hvor tjenesteydelsen leveres.

Kommissionen har tilsluttet sig Rådets fælles holdning og har derfor ændret sit forslag i overensstemmelse hermed.

### III. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådets fælles holdning fastsætter navnlig:

- a) i *artikel 3, nr. 3*, at der indføres cabotage ved rutekørsel, der udføres under international rutekørsel af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i værtsmedlemsstaten, men at denne bestemmelse ikke gælder kørsel i byer og forstæder

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 60 af 29. 2. 1996, s. 10.

<sup>(2)</sup> EFT nr. C 380 af 16. 12. 1996, s. 35.

<sup>(3)</sup> EFT nr. C 30 af 30. 1. 1997, s. 40.

<sup>(4)</sup> EFT nr. C 124 af 21. 4. 1997, s. 73.

<sup>(5)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT nr. L 251 af 29. 8. 1992, s. 1).

<sup>(6)</sup> Sml. I fra 1994, s. 2081.

- b) i *artikel 4, stk. 2*, at den i artikel 3, nr. 3, nævnte cabotagekørsel er underkastet værtsmedlemsstatens bestemmelser
- c) i *artikel 10, stk. 1*, at der efter procedure I i komitologi-afgørelsen (artikel 8) nedsættes et rådgivende udvalg til at bistå Kommissionen ved udarbejdelse af modeller til kørselsblad (artikel 6, stk. 2), til hæfte med kørselsblade (artikel 6, stk. 3) og til statistisk skema (artikel 7, stk. 1).

Der gøres opmærksom på, at den fælles holdning i ottende betragtning erindrer om, at bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/71/EF af 16. december 1996 om udstationering af arbejdstagere som led i udveksling af tjenesteydelser<sup>(1)</sup> anvendes, når transportvirksomheder med henblik på udførelse af speciel rutekørsel udstationerer arbejdstagere fra den medlemsstat, hvor de sædvanligvis arbejder, og der består et ansættelsesforhold mellem transportvirksomhederne og arbejdstagerne.

#### IV. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

##### 1. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som både Rådet og Kommissionen har accepteret

Rådet har om ikke ordret så i indholdet godkendt følgende ændringsforslag fra Europa-Parlamentet:

- *ændringsforslag 1*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en ny betragtning om gradvis tilnærmelse af de nationale lovgivninger; den nye betragtning er indsat som nr. 4 i den fælles holdning
- *ændringsforslag 14*, der går ud på, at artikel 4 i Kommissionens oprindelige forslag udgår. I denne fastlægges det regelsæt, der gælder for cabotagekørsel, der udføres i forbindelse med international rutekørsel, som omhandlet i artikel 3, nr. 3, i den fælles holdning. Denne cabotagekørsel er nemlig i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i den fælles holdning underkastet værtsmedlemsstatens bestemmelser med hensyn til tilladelser, udbudsprocedurer, de pågældende trafikforbindelser samt regelmæssighed, kontinuitet, hyppighed og ruter
- *den del af ændringsforslag 16*, efter hvilken Kommissionen aflægger beretning om gennemførelsen af denne forordning ikke blot til Rådet, men også til Europa-Parlamentet, jf. den fælles holdnings artikel 13.

##### 2. Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som hverken Rådet eller Kommissionen har accepteret

Rådet har ikke accepteret:

- *ændringsforslag 2 og 3*, som går ud på at indsætte to betragtninger i forordningen, den ene for at undgå risikoen for at stå med femten forskellige nationale ordninger for cabotagekørsel, den anden for at minde om parallelismen mellem liberaliseringen og den gradvise harmonisering af personbefordringen ad vej.

Rådet mener, at der allerede er taget hensyn til disse målsætninger i andre betragtninger og i den dispositive del af den fælles holdning

- *ændringsforslag 4*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en ny betragtning om optimal udnyttelse af køretøjerne.

Rådet mener ikke, at dette ændringsforslag er relevant i betragtning af forordningens formål

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 18 af 21. 1. 1997, s. 1.



- *ændringsforslag 5*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en betragtning om brugerens ret til frit at vælge transportmiddel, på betingelse af at et af den fælles transportpolitikks mål, nemlig reduktion af landevejstrafikken, overholdes.

Rådet erindrer om, at reduktion af personbefordring med bus ikke optræder blandt den fælles transportpolitikks mål

- *ændringsforslag 6*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en betragtning om fuld adgang til rutebiler.

Rådet mener, at det er et spørgsmål, der skal løses inden for rammerne af specifikke fællesskabsregler

- *ændringsforslag 7*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en betragtning for at minde om, at Kommissionen agter at udvide forordningens anvendelsesområde.

Rådet mener ikke, at der er grund til at anføre en sådan påmindelse i denne forordning

- *ændringsforslag 8 og 9*, som går ud på, at der i forordningen indsættes to nye betragtninger, hvoraf den ene drejer sig om, at der anvendes samme ordning for cabotagekørsel, uanset om virksomheden er hjemmehørende eller ikke-hjemmehørende i værtslandet, og den anden om harmonisering af de lovregler, der gælder for cabotagekørsel.

Rådet påpeger, at disse ændringer ikke længere er nødvendige, da den fælles holdning nøjes med at indføre cabotage for rutekørsel, der udføres under international rutekørsel og at sådan cabotagekørsel er underkastet værtsmedlemsstatens nationale bestemmelser (jf. den fælles holdnings artikel 4, stk. 2)

- *ændringsforslag 10*, som går ud på, at der i forordningen indsættes en ny betragtning, der anbefaler, at de virksomheder, der udfører cabotagekørsel, har eller udnævner en repræsentant på værtsmedlemsstatens område.

Rådet mener, at denne bestemmelse er uforenelig med fri udveksling af tjenesteydelser

- *ændringsforslag 11*, som går ud på at få præciseret i artikel 1, at etableringsmedlemsstaten er den, hvor transportvirksomheden har sine vigtigste aktiviteter eller sit hovedkontor.

Rådet mener, at det, for at virksomheden opfylder denne betingelse for markedsadgang, blot bør kræves, at den har den fællesskabstilladelse, der er omhandlet i forordning (EØF) nr. 684/92, som ændret ved den forordning, der vil blive offentliggjort i samme Tidende som denne forordning

- *ændringsforslag 12*, som går ud på at udvide definitionen af »speciel rutekørsel«, som optræder i artikel 2, stk. 2.

Rådet minder om, at denne definition er den samme som i forordning (EØF) nr. 684/92, således som den vil blive ændret (se ovenfor), da definitionerne på de forskellige bustransporttydelser bør være de samme som dem, der anvendes ved international transport

- *den del af ændringsforslag 13*, som går ud på, at ikke blot rutekørsel i byer og forstæder, som fastsat i den fælles holdning, men også regional rutekørsel skal være undtaget fra forordningens anvendelsesområde, indtil der er sket en harmonisering af kravene til koncessioner på transporttydelser på grundlag af forpligtelserne til offentlig tjeneste inden for cabotagekørsel med passagerer.

Rådet mener, at hvis regional kørsel undtages fra cabotagekørslen, vil formålet med forordningen blive væsentligt svækket

- *den del af ændringsforslag 13*, der går ud på, at visse geografiske områder, der allerede er omfattet af fællesskabsbestemmelser, skal undtages fra cabotagekørsel i forbindelse med international rutekørsel.

Rådet mener, at denne bestemmelse ville være for restriktiv og medføre urimeligt store kontrolproblemer

- *ændringsforslag 15*, som går ud på, at Kommissionen skal sende ikke blot Rådet, men også Europa-Parlamentet alle statistiske oplysninger om udført cabotagekørsel, der er omfattet af denne forordning.

Rådet erindrer om, at den beretning om gennemførelsen af denne forordning, som Kommissionen i henhold til den fælles holdnings artikel 13 skal aflægge til Europa-Parlamentet og Rådet, vil blive udarbejdet på grundlag af disse statistiske oplysninger

- *den del af ændringsforslag 16*, som går ud på i artikel 13 at indsætte et stykke, ifølge hvilket Kommissionen inden den 31. december 1996 skal aflægge beretning til Europa-Parlamentet og Rådet både om resultaterne af gennemførelsen af den forordning, Domstolen har annulleret, og om, hvordan rutekørslen fungerer i medlemsstaterne.

Rådet mener, bortset fra at den anførte dato er overskredet, at det ikke er nødvendigt, at Kommissionen aflægger en sådan beretning

- *den del af ændringsforslag 16*, som går ud på, at den beretning, Kommissionen skal aflægge i henhold til den fælles holdnings artikel 13, også skal omhandle muligheden for en udvidelse af forordningens anvendelsesområde, og at Kommissionen på grundlag af beretningens konklusioner eventuelt skal forelægge et forslag.

Rådet mener, at da den fælles holdning allerede indeholder en udvidelse af fællesskabsbestemmelsernes anvendelsesområde i forhold til tidligere, er det ikke hensigtsmæssigt at anmode Kommissionen om at forelægge et sådant forslag.

---

## FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 23/97

fastlagt af Rådet den 14. april 1997

med henblik på vedtagelse af Rådets forordning (EF) nr. .../97 af ... om styrkelse af overvågningen af budgetstillinger samt overvågning og samordning af økonomiske politikker

(97/C 164/03)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 103, stk. 5,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>(1)</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C<sup>(2)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Stabilitets- og vækstpagten bygger på målsætningen om sunde offentlige finanser som et middel til styrkelse af forudsætningerne for prisstabilitet og for en stærk og bæredygtig vækst, der bidrager til øget beskæftigelse;
- (2) stabilitets- og vækstpagten består af denne forordning, som har til formål at styrke overvågningen af budgetstillinger samt at overvåge og samordne økonomiske politikker, Rådets forordning (EF) nr. .../97<sup>(3)</sup>, der har til formål at fremskynde og afklare gennemførelsen af proceduren i forbindelse med uforholdsmæssigt store underskud, og Det Europæiske Råds resolution af 17. juni 1997 om stabilitets- og vækstpagten<sup>(4)</sup>, hvori medlemsstaterne, Rådet og Kommissionen er enedes om klare politiske retningslinjer med henblik på at gennemføre traktaten og stabilitets- og vækstpagten strengt og rettidigt;
- (3) i tredje fase af Den Økonomiske og Monetære Union (ØMU'en) har medlemsstaterne i henhold til traktatens artikel 104 C en klar traktatfæstet forpligtelse til at undgå uforholdsmæssigt store offentlige underskud; i henhold til nr. 5 i den til traktaten knyttede protokol nr. 11 om visse bestemmelser vedrørende Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland finder artikel 104 C, stk. 1, ikke anvendelse på Det Forenede Kongerige, hvis det

ikke vælger at deltage i tredje fase; den i artikel 109 E, stk. 4, fastsatte forpligtelse til at bestræbe sig på at undgå uforholdsmæssigt store offentlige underskud gælder dog fortsat for Det Forenede Kongerige;

- (4) efterlevelse af den mellemfristede målsætning om en budgetsaldo tæt på balance eller i overskud, som alle medlemsstater har givet tilsagn om i overensstemmelse med ovennævnte resolution om stabilitets- og vækstpagten, vil gøre det muligt for medlemsstaterne at klare normale cykliske udsving, samtidig med at de holder underskuddet på deres offentlige finanser inden for referenceværdien på 3 % af BNP;
- (5) den multilaterale overvågningsprocedure i traktatens artikel 103, stk. 3 og 4, bør udbygges med et varslingsystem, hvor Rådet på et tidligt stadium vil advare en medlemsstat om, at den er nødt til at træffe budgetkorrigerende foranstaltninger for at undgå, at dens offentlige underskud bliver uforholdsmæssigt stort; alle medlemsstaterne har i overensstemmelse med ovennævnte resolution om stabilitets- og vækstpagten forpligtet sig til at træffe de budgetkorrigerende foranstaltninger, de finder nødvendige for at opfylde målene i deres stabilitets- og konvergensprogrammer, så snart de har oplysninger, der angiver en faktisk eller forventet væsentlig afvigelse fra den mellemfristede målsætning;
- (6) den multilaterale overvågningsprocedure i traktatens artikel 103, stk. 3 og 4, bør endvidere fortsat tjene til at overvåge alle aspekter af den økonomiske udvikling i hver medlemsstat og i Fællesskabet samt de økonomiske politikkers overensstemmelse med de overordnede økonomiske retningslinjer, der er omhandlet i artikel 103, stk. 2; med henblik på overvågningen af denne udvikling bør oplysningerne forelægges i form af stabilitets- og konvergensprogrammer;
- (7) der er behov for at bygge på de nyttige erfaringer med konvergensprogrammer opnået under de to første faser af Den Økonomiske og Monetære Union;
- (8) de medlemsstater, der indfører den fælles valuta, i det følgende benævnt »deltagende medlemsstater«,

<sup>(1)</sup> EFT nr. C 368 af 6. 12. 1996, s. 9.

<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 28. november 1996 (EFT nr. C 380 af 16. 12. 1996, s. 28), Rådets fælles holdning af 14. april 1997 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

<sup>(3)</sup> Endnu ikke offentliggjort i Tidende.

<sup>(4)</sup> Endnu ikke offentliggjort i Tidende.

vil i overensstemmelse med traktatens artikel 109 J have opnået en høj grad af varig konvergens og især holdbare offentlige finanser; det vil være nødvendigt at opretholde sunde budgetstillinger i disse medlemsstater for at understøtte prisstabiliteten og styrke forudsætningerne for en bæredygtig vækst i produktion og beskæftigelse; det er nødvendigt, at deltagende medlemsstater forelægger mellemfristede programmer, i det følgende benævnt stabilitetsprogrammer; det er nødvendigt at definere hovedindholdet i disse programmer;

(9) de medlemsstater, der ikke indfører den fælles valuta, i det følgende benævnt »ikke-deltagende medlemsstater«, skal føre en politik, der tager sigte på en høj grad af varig konvergens; det er nødvendigt, at disse medlemsstater forelægger mellemfristede programmer, i det følgende benævnt »konvergensprogrammer«; det er nødvendigt at definere hovedindholdet i konvergensprogrammerne;

(10) valutaerne i de ikke-deltagende medlemsstater, der tilslutter sig den nye valutakursmekanisme, i det følgende benævnt »ERM 2«<sup>(1)</sup>, vil få en centralkurs i forhold til euroen, hvilket giver et referencepunkt for vurderingen af, hvor hensigtsmæssige deres politikker er; for at give Rådet mulighed for at foretage en passende overvågning vil de ikke-deltagende medlemsstater, der ikke tilslutter sig ERM 2, alligevel i deres konvergensprogrammer forelægge politikker, der sigter mod stabilitet, og således undgår reale valutakursuligevægte og for store nominelle valutakursfluktuationer;

(11) vedvarende konvergens af de grundlæggende økonomiske resultater er en forudsætning for vedvarende valutakursstabilitet;

(12) det er nødvendigt at fastsætte tidsfrister for forelæggelse og opdatering af stabilitets- og konvergensprogrammer;

(13) af hensyn til gennemsigtighed og kvalificeret offentlig debat er det nødvendigt, at medlemsstaterne offentliggør deres stabilitets- og konvergensprogrammer;

(14) når Rådet behandler og overvåger stabilitets- og konvergensprogrammerne og navnlig de mellemfristede budgetmål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål, bør det ske under hensyn til de relevante cykliske og strukturelle karakteristika i den enkelte medlemsstats økonomi;

(15) der bør i denne sammenhæng lægges særlig vægt på væsentlige afvigelser i budgetstillingen fra målsætningen om en budgetsaldo tæt på balance eller i overskud; Rådet bør tidligt advare en medlemsstat, for at undgå at dens offentlige underskud bliver uforholdsmæssigt stort; i tilfælde af vedvarende negative afvigelser på budgettet bør Rådet forstærke og offentliggøre sin henstilling; for så vidt angår ikke-deltagende medlemsstater kan Rådet fremsætte henstillinger om foranstaltninger, der bør træffes, for at deres konvergensprogrammer kan gennemføres;

(16) både konvergens- og stabilitetsprogrammerne fører til opfyldelse af betingelserne for økonomisk konvergens som omhandlet i traktatens artikel 104 C —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### AFSNIT 1

#### Formål og definitioner

##### Artikel 1

Denne forordning fastsætter regler for indhold, forelæggelse, undersøgelse og overvågning af stabilitets- og konvergensprogrammer som led i den multilaterale overvågning. Rådet skal gennemføre for på et tidligt stadium at hindre fremkomsten af uforholdsmæssigt store offentlige underskud og for at fremme overvågningen og samordningen af økonomiske politikker.

##### Artikel 2

I denne forordning forstås ved »deltagende medlemsstater« de medlemsstater, der indfører den fælles valuta i overensstemmelse med traktaten, og ved »ikke-deltagende medlemsstater« de medlemsstater, der ikke har indført den fælles valuta.

#### AFSNIT 2

#### Stabilitetsprogrammer: et afgørende grundlag for bæredygtig vækst og øget beskæftigelse

##### Artikel 3

1. Hver deltagende medlemsstat forelægger et »stabilitetsprogram« for Rådet og Kommissionen med de oplysninger, der er nødvendige af hensyn til den periodiske

<sup>(1)</sup> Jf. Det Europæiske Råds resolution af 17. juni 1997 om en ny valutakursmekanisme (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

multilaterale overvågning, der er omhandlet i traktatens artikel 103; programmet er et afgørende grundlag for prisstabilitet og stærk og bæredygtig vækst, som fører til øget beskæftigelse.

2. I stabilitetsprogrammet skal der forelægges følgende oplysninger:

- a) det mellemfristede mål om en budgetsaldo tæt på balance eller i overskud og den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål for det offentlige overskud/underskud samt den forventede udvikling for den offentlige gældskvotest
- b) hovedantagelserne vedrørende den forventede økonomiske udvikling og vigtige økonomiske variabler, der er relevante for gennemførelsen af stabilitetsprogrammet, såsom væksten i bruttonationalproduktet (BNP) i faste priser, beskæftigelsen og inflation
- c) en beskrivelse af de budgetforanstaltninger og andre økonomisk-politiske foranstaltninger, der træffes og/eller foreslås for at nå målene i programmet, og, for så vidt angår centrale budgetforanstaltninger, en vurdering af disses kvantitative virkninger på budgettet
- d) en analyse af, hvordan ændringer i de centrale økonomiske antagelser vil påvirke budget- og gældsstillingen.

3. Oplysningerne om udviklingen i den offentlige overskuds-/underskudskvotest og i gældskvoten samt om de centrale økonomiske antagelser, der er nævnt i stk. 2, litra a) og b), skal være på årsbasis og skal udover det indeværende år og det foregående år mindst dække de efterfølgende tre år.

#### Artikel 4

1. Stabilitetsprogrammerne forelægges inden den 1. marts 1999. Derefter forelægges der opdaterede programmer hvert år. En medlemsstat, der indfører den fælles valuta på et senere tidspunkt, forelægger et stabilitetsprogram inden for seks måneder efter Rådets afgørelse om dens deltagelse i den fælles valuta.

2. Medlemsstaterne offentliggør deres stabilitetsprogrammer og opdaterede programmer.

#### Artikel 5

1. På grundlag af den vurdering, der foretages af Kommissionen og af det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg, undersøger Rådet inden for rammerne af den multilaterale overvågning efter traktatens artikel 103, om den mellemfristede budgetmålsætning i stabilitetsprogrammet er forenelig med den sikkerhedsmargen, der er

nødvendig for at sikre, at et uforholdsmæssigt stort underskud undgås, om de økonomiske antagelser, programmet er baseret på, er realistiske, og om de foranstaltninger, der træffes og/eller foreslås, er tilstrækkelige til at nå den tilsigtede tilpasning i retning af det mellemfristede budgetmål.

Rådet undersøger endvidere, om stabilitetsprogrammets indhold fremmer den snævrere samordning af den økonomiske politik, og om den pågældende medlemsstats økonomiske politik er i overensstemmelse med de overordnede retningslinjer for den økonomiske politik.

2. Rådet foretager den i stk. 1 omhandlede undersøgelse af stabilitetsprogrammet inden for en frist på to måneder fra programmets forelæggelse. På grundlag af en henstilling fra Kommissionen og efter høring af det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg afgiver Rådet en udtalelse om programmet. Finder Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 103, at målene og indholdet i et program bør strammes op, stiler Rådet en udtalelse til den pågældende medlemsstat med opfordring om at tilpasse programmet.

3. Opdaterede stabilitetsprogrammer undersøges af det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg på grundlag af Kommissionens vurderinger. Om nødvendigt kan opdaterede programmer også undersøges af Rådet efter proceduren i stk. 1 og 2.

#### Artikel 6

1. Som led i den multilaterale overvågning efter traktatens artikel 103, stk. 3, overvåger Rådet gennemførelsen af stabilitetsprogrammerne på grundlag af oplysninger fra de deltagende medlemsstater og på grundlag af de vurderinger, der foretages af Kommissionen og det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg, særlig med sigte på at identificere faktiske eller forventede væsentlige afvigelser i budgetstillingen fra det mellemfristede budgetmål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål, der er fastlagt i stabilitetsprogrammet for det offentlige overskud/underskud.

2. Hvis Rådet påviser en væsentlig afvigelse i budgetstillingen fra det mellemfristede mål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette, advarer det den pågældende medlemsstat for at undgå fremkomsten af et uforholdsmæssigt stort underskud og retter en henstilling til den efter traktatens artikel 103, stk. 4, om at træffe de nødvendige tilpasningsforanstaltninger.

3. Hvis Rådet i dets efterfølgende overvågning skønner, at afvigelsen i budgetstillingen fra det mellemfristede mål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette vedvarer eller forværres, retter det i overensstemmelse med traktatens artikel 103, stk. 4, en henstilling til den pågældende medlemsstat om straks at træffe korrigerende foranstaltninger, og det kan, som fastsat i samme artikel, offentliggøre denne henstilling.

## AFSNIT 3

**Konvergensprogrammer: et afgørende grundlag for bæredygtig vækst og øget beskæftigelse***Artikel 7*

1. Hver ikke-deltagende medlemsstat forelægger et »konvergensprogram« for Rådet og Kommissionen med de oplysninger, der er nødvendige af hensyn til den periodiske multilaterale overvågning, der er omhandlet i traktatens artikel 103; programmet er et afgørende grundlag for prisstabilitet og stærk og bæredygtig vækst, som fører til øget beskæftigelse.

2. I konvergensprogrammet skal der forelægges følgende oplysninger, specielt om variable i relation til konvergens:

- a) den mellemfristede målsætning om en budgetsaldo tæt på balance eller i overskud og den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål for det offentlige overskud/underskud; den forventede udvikling for den offentlige gældskvotestørrelse; de mellemfristede mål for den monetære politik; forbindelsen mellem disse mål og henholdsvis pris- og valutakursstabilitet
- b) hovedantagelserne vedrørende den forventede økonomiske udvikling og vigtige økonomiske variable, der er relevante for gennemførelsen af konvergensprogrammet, såsom væksten i BNP i faste priser, beskæftigelsen og inflationen
- c) en beskrivelse af de budgetforanstaltninger og andre økonomisk-politiske foranstaltninger, der træffes og/eller foreslås for at nå målene i programmet, og, for så vidt angår centrale budgetforanstaltninger, en vurdering af disses kvantitative virkninger på budgettet
- d) en analyse af, hvordan ændringer i de centrale økonomiske antagelser vil påvirke budget- og gældsstillingen.

3. Oplysningerne om udviklingen i den offentlige overskuds-/underskudskvotestørrelse og i gældskvotestørrelsen samt om de centrale økonomiske antagelser, der er nævnt i stk. 2, litra a) og b), skal være på årsbasis og skal udover det indeværende år og det foregående år mindst dække de efterfølgende tre år.

*Artikel 8*

1. Konvergensprogrammerne forelægges inden den 1. marts 1999. Derefter forelægges der opdaterede programmer hvert år.

2. Medlemsstaterne offentliggør deres konvergensprogrammer og opdaterede programmer.

*Artikel 9*

1. På grundlag af den vurdering, der foretages af Kommissionen og af det ved traktatens artikel 109 C

nedsatte udvalg, undersøger Rådet inden for rammerne af den multilaterale overvågning efter traktatens artikel 103, om den mellemfristede budgetmålsætning er forenelig med den sikkerhedsmargen, der er nødvendig for at sikre, at et uforholdsmæssigt stort underskud undgås, om de økonomiske antagelser, programmet er baseret på, er realistiske, og om de foranstaltninger, der træffes og/eller foreslås, er tilstrækkelige til at nå den tilsigtede tilpasning i retning af det mellemfristede budgetmål og opnå varig konvergens.

Rådet undersøger endvidere, om konvergensprogrammets indhold fremmer den snævrere samordning af den økonomiske politik, og om den pågældende medlemsstats økonomiske politik er i overensstemmelse med de overordnede retningslinjer for den økonomiske politik.

2. Rådet foretager den i stk. 1 omhandlede undersøgelse af konvergensprogrammet inden for en frist på to måneder fra programmets forelæggelse. På grundlag af en henstilling fra Kommissionen og efter høring af det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg afgiver Rådet en udtalelse om programmet. Finder Rådet i overensstemmelse med traktatens artikel 103, at målene og indholdet i et program bør strammes op, stiler Rådet en udtalelse til den pågældende medlemsstat med opfordring om at tilpasse programmet.

3. Opdaterede konvergensprogrammer undersøges af det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg på grundlag af Kommissionens vurderinger. Om nødvendigt kan opdaterede programmer også undersøges af Rådet efter proceduren i stk. 1 og 2.

*Artikel 10*

1. Som led i den multilaterale overvågning efter traktatens artikel 103, stk. 3, overvåger Rådet gennemførelsen af konvergensprogrammerne på grundlag af oplysninger fra de ikke-deltagende medlemsstater i henhold til artikel 7, stk. 2, litra a), i denne forordning og på grundlag af de vurderinger, der foretages af Kommissionen og det ved traktatens artikel 109 C nedsatte udvalg, særlig med sigte på at identificere faktiske eller forventede væsentlige afvigelser i budgetstillingen fra det mellemfristede budgetmål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål, der er fastlagt i konvergensprogrammet for det offentlige overskud/underskud.

Endvidere overvåger Rådet på grundlag af målene i konvergensprogrammet de ikke-deltagende medlemsstaters økonomiske politikker med henblik på at sikre, at disse politikker sigter mod stabilitet og således undgår reale valutakursuligevægte og for store nominelle valutakursfluktuationer.

2. Hvis Rådet påviser en væsentlig afvigelse i budgetstillingen fra det mellemfristede mål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette, advarer det den pågældende medlemsstat for at undgå fremkomsten af et uforholdsmæssigt stort underskud og retter en henstilling til den efter traktatens artikel 103, stk. 4, om at træffe de nødvendige tilpasningsforanstaltninger.

3. Hvis Rådet i dets efterfølgende overvågning skønner, at afvigelsen i budgetstillingen fra det mellemfristede mål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette vedvarer eller forværres, retter det i overensstemmelse med traktatens artikel 103, stk. 4, en henstilling til den pågældende medlemsstat om straks at træffe korrigerende foranstaltninger, og det kan, som fastsat i samme artikel, offentliggøre denne henstilling.

## AFSNIT 4

## Fælles bestemmelser

*Artikel 11*

Som led i den multilaterale overvågning som beskrevet i denne forordning gennemfører Rådet den samlede bedømmelse omhandlet i traktatens artikel 103, stk. 3.

*Artikel 12*

Formanden for Rådet og Kommissionen medtager resultaterne af den multilaterale overvågning, der gennemføres i henhold til denne forordning, i de rapporter til Europa-Parlamentet, de skal aflægge i henhold til traktatens artikel 103, stk. 4, andet afsnit.

*Artikel 13*

Denne forordning træder i kraft den 1. juli 1998.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i . . .

*På Rådets vegne*

*Formand*

## RÅDETS BEGRUNDELSE

## I. INDLEDNING

1. Kommissionen sendte den 18. oktober 1996 Rådet ovennævnte forslag til forordning, der er baseret på EF-traktatens artikel 103, stk. 5.
2. Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse den 28. november 1996.

Kommissionen forelagde den 20. marts 1997 et ændret forslag i medfør af traktatens artikel 189 A, stk. 2. Den tog med det ændrede forslag hensyn til Europa-Parlamentets udtalelse og ændringsforslag, til konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Dublin og til resultaterne af drøftelsen om det oprindelige forslag i Rådets ØMU-Gruppe.

3. Rådet vedtog den fælles holdning den 14. april 1997 i medfør af traktatens artikel 189 A.

## II. FORMÅL

Formålet med forordningsforslaget er at indføre et varslingsystem, så man på et tidligt tidspunkt kan identificere væsentlige afvigelser fra den mellemfristede målsætning om en budgetsaldo tæt på balance eller i overskud, som alle medlemsstaterne har givet tilsagn om. Dette varslingsystem vil tilskynde medlemsstaterne til straks at træffe de nødvendige budgetkorrigerende foranstaltninger, når de modtager oplysning om, at budgetstillingen afviger betydeligt fra det mellemfristede budgetmål eller den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål, så de kan undgå, at der opstår et uforholdsmæssigt stort offentligt underskud.

Med henblik herpå omhandler Rådets fælles holdning især kravene til indholdet af, tidsplanen for og offentliggørelsen af:

- de stabilitetsprogrammer, som skal forelægges af de medlemsstater, der indfører den fælles valuta
- de konvergensprogrammer, der skal forelægges af de medlemsstater, der ikke indfører den fælles valuta.

Stabilitets- og konvergensprogrammerne er et væsentligt grundlag for prisstabilitet og en stærk bæredygtig vækst, der giver øget beskæftigelse. Den fælles holdning bygger på de erfaringer, man har gjort med konvergensprogrammerne under de første to faser af Den Økonomiske og Monetære Union (ØMU'en). I ØMU'ens tredje fase har medlemsstaterne en klar traktatfæstet forpligtelse til at undgå uforholdsmæssigt store offentlige underskud<sup>(1)</sup>.

Målsætningen om en sund budgetsaldo tæt på balance eller i overskud vil gøre det muligt for medlemsstaterne at klare normale cykliske udsving, samtidig med at de holder underskuddet på deres offentlige finanser inden for referenceværdien på 3 % af BNP. Både stabilitets- og konvergensprogrammerne skal derfor navnlig indeholde oplysninger om den mellemfristede budgetmålsætning og den tilsigtede tilpasning i retning af dette mål, herunder den forventede udvikling for den offentlige gældskvote, om de centrale tilgrundliggende økonomiske antagelser og om de budgetforanstaltninger og andre økonomisk-politiske foranstaltninger, der træffes eller foreslås for at nå målene, og de skal også

<sup>(1)</sup> I henhold til artikel 5 i protokol nr. 11 gælder denne forpligtelse ikke for Det Forenede Kongerige, medmindre det går over til tredje fase. Forpligtelsen i artikel 109 E, stk. 4, til at bestræbe sig på at undgå uforholdsmæssigt store offentlige underskud gælder fortsat for Det Forenede Kongerige.



indeholde en analyse af, hvordan ændringer i de centrale økonomiske antagelser vil påvirke budget- og gældsstillingen.

Endvidere skal konvergensprogrammerne indeholde oplysning om de mellemfristede mål for den monetære politik og forbindelsen mellem disse mål og henholdsvis pris- og valutakursstabilitet.

Der indføres således et omfattende sæt regler for en effektiv overvågning gennem Rådet og Kommissionen af medlemsstaternes budgetstillinger samt et passende varslingsystem.

### III. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådets fælles holdning tager om ikke ordret så i det mindste i substansen hensyn til en række vigtige ændringsforslag fra Europa-Parlamentets udtalelse, hvoraf Kommissionen også havde taget de fleste med i sit ændrede forslag:

- I artikel 1 i den fælles holdning defineres formålet med forordningen i overensstemmelse med Parlamentets ændringsforslag 18.
- I overensstemmelse med ændringsforslag 21 skal stabilitets- og konvergensprogrammerne indeholde en vurdering af de kvantitative virkninger af de budgetforanstaltninger, der træffes for at nå målene i stabilitets- og konvergensprogrammerne (jf. artikel 3, stk. 2, litra c), og artikel 7, stk. 2, litra c), i den fælles holdning).
- Det hedder i første betragtning i den fælles holdning, at stabilitets- og vækstpagten bygger på målsætningen om sunde offentlige finanser som et middel til styrkelse af forudsætningerne for prisstabilitet og for en stærk og bæredygtig vækst, der bidrager til øget beskæftigelse. Dette imødekommer — omend i en forkortet udgave — Parlamentets grundlæggende betænkeligheder, som kommer til udtryk i ændringsforslag 1 og 59. I samme ånd beskrives stabilitets- og konvergensprogrammerne i titlen til afsnit 2 og 3 i den fælles holdning som værende et afgørende grundlag for bæredygtig vækst og øget beskæftigelse.
- Ifølge artikel 11 skal Rådet vurdere den økonomiske udvikling i Fællesskabet, der følger af stabilitets- og konvergensprogrammerne. Artiklen gengiver med en ændret ordlyd substansen i ændringsforslag 31 og afspejler samtidig traktatens artikel 103, stk. 3.

Derimod er der andre af Europa-Parlamentets ændringsforslag, som Rådet ikke har accepteret at inkorporere i sin fælles holdning:

- fordi de indebærer en udvidelse af forordningens anvendelsesområde ud over dens specifikke formål og retsgrundlag (f.eks. især ændringsforslag 16, 17 og 22 om videreførelse af Samhørighedsfonden, ændringsforslag 11 og 32 om finansiel støtte fra Fællesskabet og ændringsforslag 10 og 63, som nævner andre traktatmål end dem, der er relevante for denne specifikke forordning)
- fordi de eventuelt er uforenelige med traktatens procedurebestemmelser, for så vidt de tager sigte på at ændre institutionernes respektive roller i henhold til traktaten (f.eks. ændringsforslag 70 om en revisionsklausul og ændringsforslag 26, 29 og 30 om Rådets orientering af Europa-Parlamentet før det vedtager at rette opfordring til en medlemsstat om at tilpasse sit stabilitets- eller konvergensprogram, jf. forordningens artikel 5, stk. 2, eller artikel 9, stk. 2)
- fordi de rokker ved den hårfine balance, der kendetegner den samlede vurdering af stabilitets- og konvergensprogrammerne, ved at lægge for stor vægt på specifikke

økonomiske analysebegreber (f.eks. ændringsforslag 4, 66, 67 og 68, som specifikt nævner offentlige investeringer, eller ændringsforslag 62, som specifikt omhandler cyklisk neutralitet).

Udover mindre redaktionelle ændringer, navnlig i betragtningerne, indeholder Rådets fælles holdning især følgende ændringer i forhold til det ændrede kommissionsforslag:

- Fristen for forelæggelsen af stabilitets- og konvergensprogrammerne sættes til den 1. marts 1999 (i stedet for den 1. januar 1999) (jf. artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, i den fælles holdning); dette giver medlemsstaterne mere tid til at forberede forelæggelsen af deres programmer.
- Det tilføjes, at stabilitets- og konvergensprogrammerne er et afgørende grundlag for prisstabilitet og stærk og bæredygtig vækst, som fører til øget beskæftigelse.
- Kommissionen foreslog i sit ændrede forslag (artikel 3, stk. 2, litra e), og artikel 7, stk. 2, litra e), at medlemsstaterne i deres stabilitets- og konvergensprogrammer skal give tilsagn om at træffe supplerende foranstaltninger, hvis det er nødvendigt for at forhindre afvigelser fra det mellemfristede budgetmål, men dette forslag er ikke blevet inkorporeret; dette tilsagn vil blive afspejlet i Det Europæiske Råds resolution om stabilitets- og vækstpakten).
- Det præciseres, at Rådet på grundlag af målene i konvergensprogrammet skal overvåge de ikke-deltagende medlemsstaters økonomiske politikker med henblik på at sikre, at disse politikker sigter mod stabilitet og således undgår reale valutakursuligevægte og for store nominelle valutakursfluktuationer (jf. artikel 10, stk. 1, samt betragtning 10 og 11 i den fælles holdning).

#### IV. KONKLUSION

Rådet finder:

- at dens fælles holdning i fuldt omfang efterkommer anmodningen fra Det Europæiske Råd i Dublin om at udarbejde en specifik forordning om styrkelse af overvågningen af medlemsstaternes budgetstillinger ved at indføre et passende varslingsystem som led i stabilitets- og vækstpakten
  - at den fælles holdning tager hensyn til Europa-Parlamentets udtalelse og inkorporerer en række af dets væsentlige specifikke ændringsforslag
  - at ændringerne i den fælles holdning i forhold til det ændrede kommissionsforslag ikke vedrører substansen, og at de vil lette fortolkningen og gennemførelsen af forordningen.
-