

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Συμβούλιο	
97/C 164/01	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 21/97, της 14ης Απριλίου 1997, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την έκδοση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία	1
97/C 164/02	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 22/97, της 14ης Απριλίου 1997, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την έκδοση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό	17
97/C 164/03	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 23/97, της 14ης Απριλίου 1997, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την έκδοση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου, για την ενίσχυση της εποπτείας των δημοσιονομικών θέσεων και την εποπτεία και το συντονισμό των οικονομικών πολιτικών	26

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 21/97

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 14 Απριλίου 1997

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../97 του Συμβουλίου, της ..., που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία

(97/C 164/01)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι, σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 1 στοιχείο α) της συνθήκης, η θέσπιση κοινής πολιτικής μεταφορών συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, τη θέσπιση κοινών κανόνων εφαρμοστέων στις διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών
- (2) ότι τέτοιοι κανόνες περιέχονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία⁽⁴⁾
- (3) ότι το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 προβλέπει ότι η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο,

πριν από την 1η Ιουλίου 1995, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και ότι το Συμβούλιο θεσπίζει, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 και κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, κανόνες για την απλούστευση των διαδικασιών και, ανάλογα με τα συμπεράσματα της έκθεσης, την κατάργηση των αδειών

- (4) ότι θα πρέπει να απλουστευθεί και να βελτιωθεί ο ορισμός διάφορων γραμμών διεθνούς μεταφοράς με πούλμαν και λεωφορεία· ότι οι εν λόγω γραμμές μπορούν να καταταχθούν σε τακτικές γραμμές, ειδικές τακτικές γραμμές και έκτακτες γραμμές· ότι, συνεπώς, η έννοια της γραμμής κλειστής διαδρομής μπορεί να καταργηθεί
- (5) ότι θα πρέπει να προβλεφθεί καθεστώς πρόσβασης στην αγορά απαλλασσόμενο αδειας για όλες τις έκτακτες γραμμές, τις ειδικές τακτικές γραμμές καθώς και για όλες τις γραμμές για ίδιο λογαριασμό
- (6) ότι θα πρέπει να διατηρηθεί το καθεστώς της άδειας για τις τακτικές γραμμές, ενώ παράλληλα να καταστούν ελαστικότεροι οι όροι εκμετάλλευσης αυτών των γραμμών
- (7) ότι, για να προστατευθεί ο ανταγωνισμός των μέσων μεταφοράς, θα πρέπει να καταργηθεί, μετά από κάποιο χρονικό διάστημα, η προτεραιότητα του σιδηροδρόμου όταν δημιουργείται αντίστοιχη γραμμή με πούλμαν και λεωφορεία
- (8) ότι, για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της εκτέλεσης των μεταφορών, θα πρέπει όλοι οι τρόποι διεθνούς οδικής μεταφοράς επιβατών για λογαριασμό άλλου να υπόκεινται σε κοινοτική άδεια η οποία θα καταρτίζεται

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 203 της 13. 7. 1996, σ. 11.

⁽²⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε στις 27 Νοεμβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 66 της 3. 3. 1997, σ. 23).

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Νοεμβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 380 της 16. 12. 1996, σ. 40), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 1997 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 74 της 20. 3. 1992, σ. 1.

βάσει εναρμονισμένου υποδείγματος και θα χορηγείται δυνάμει ταχείας και αποτελεσματικής διοικητικής διαδικασίας·

- (9) ότι είναι απαραίτητο να γίνουν ελαστικότερες ορισμένες προθεσμίες που προβλέπονται για τη διαδικασία έκδοσης αδειών·
- (10) ότι αποτελεί καθήκον των κρατών μελών η λήψη των απαραίτητων μέτρων για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις κυρώσεις οι οποίες πρέπει να είναι αποτελεσματικές, εύλογα σταθμισμένες και αποτρεπτικού χαρακτήρα·
- (11) ότι θα πρέπει να προβλεφθεί ότι η Επιτροπή θα επικουρείται από συμβουλευτική επιτροπή κατά τη θέσπιση μέτρων για την εφαρμογή του κανονισμού σχετικών με τα μεταφορικά έγγραφα·
- (12) ότι θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλη προθεσμία για την εισαγωγή της κοινοτικής άδειας·
- (13) ότι θα πρέπει να παρακολουθείται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού βάσει έκθεσης η οποία θα υποβάλλεται από την Επιτροπή,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 τροποποιείται ως εξής:

1. στο άρθρο 2

- σημείο 1.1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο: «Ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσης της γραμμής.»·
- σημείο 1.2, το στοιχείο δ) διαγράφεται,
- σημείο 1.3, οι λέξεις «η δρομολόγηση συμπληρωματικών οχημάτων και η συχνότερη εκτέλεση δρομολογίων,» διαγράφονται,
- το σημείο 2 διαγράφεται,
- το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1. Έκτακτες γραμμές είναι εκείνες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό των τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών, και οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως από το γεγονός ότι μεταφέρουν ομάδες που έχουν συσταθεί κατόπιν πρωτοβουλίας ενός εντολέα ή του ίδιου του μεταφορέα.

Για την οργάνωση παράλληλων ή προσωρινών γραμμών ανάλογων με τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές που απευθύνονται στην ίδια πελατεία με τις τελευταίες, απαιτείται άδεια σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο τμήμα II.»·

— το σημείο 3.2 διαγράφεται,

— στο σημείο 3.4 δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16α»,

— το σημείο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Μεταφορές για ίδιο λογαριασμό

Οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό είναι οι μεταφορές που εκτελούνται για μη κερδοσκοπικούς και μη εμπορικούς σκοπούς από φυσικό ή νομικό πρόσωπο υπό τον όρο ότι:

- η μεταφορά αποτελεί απλώς παρεπόμενη δραστηριότητα γι' αυτό το φυσικό ή νομικό πρόσωπο,
- τα χρησιμοποιούμενα οχήματα ανήκουν κατά κυριότητα σ' αυτό το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ή έχουν αγορασθεί με δόσεις από αυτό ή έχουν αποτελέσει αντικείμενο μακροπρόθεσμης σύμβασης μίσθωσης, και οδηγούνται από μέλος του προσωπικού αυτού του φυσικού ή νομικού προσώπου ή από το ίδιο το φυσικό πρόσωπο.»·

2. στο άρθρο 3 παράγραφος 1, η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— στο κράτος εγκατάστασης έχει την άδεια να εκτελεί μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, με τη μορφή τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών ή των έκτακτων γραμμών,»·

3. παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3α

Κοινοτική άδεια

1. Για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, κάθε μεταφορέας που ανταποκρίνεται στα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 πρέπει να διαθέτει κοινοτική άδεια εκδοθείσα από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος.

2. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης χορηγούν στο δικαιούχο το πρωτότυπο της κοινοτικής άδειας, το οποίο διατηρεί ο μεταφορέας, και έναν αριθμό επικυρωμένων αντιγράφων αντίστοιχο με αυτό των οχημάτων που διαθέτει ο δικαιούχος της κοινοτικής άδειας είτε με πλήρη ιδιοκτησία, είτε με άλλη ιδιότητα, ιδίως με συμβόλαιο αγοράς με δόσεις,

συμβόλαιο μίσθωσης ή σύμβαση χρηματοπιστωτικής μίσθωσης (leasing).

3. Η κοινοτική άδεια εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα. Δεν μπορεί να μεταφερθεί από αυτόν σε τρίτους. Επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος και να επιδεικνύεται στους εξουσιοδοτημένους για τον έλεγχο υπαλλήλους όποτε ζητηθεί.

4. Η κοινοτική άδεια εκδίδεται για πέντε έτη ανανεώσιμα.

5. Η κοινοτική άδεια αντικαθιστά το έγγραφο που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης το οποίο βεβαιώνει ότι ο μεταφορέας είναι δεκτός στην αγορά των διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών.

6. Κατά την υποβολή της αίτησης χορήγησης άδειας και εν συνεχεία τουλάχιστον κάθε πέντε έτη, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης ελέγχουν κατά πόσον ο μεταφορέας ανταποκρίνεται ή ανταποκρίνεται ακόμη στους όρους που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1.

7. Στην περίπτωση όπου οι όροι που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 δεν τηρούνται, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης αρνούνται, με αιτιολογημένη απόφαση, τη χορήγηση ή την ανανέωση της κοινοτικής άδειας.

8. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο αιτών ή ο κάτοχος κοινοτικής άδειας μπορεί να ασκήσει έφεση κατά της απόφασης απόρριψης ή αφαίρεσης της άδειας αυτής από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης.

9. Το αργότερο στις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον αριθμό των μεταφορέων οι οποίοι ήταν κάτοχοι κοινοτικής άδειας στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους καθώς και τον αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων που αντιστοιχούν στα κυκλοφορούντα οχήματα κατά την ανωτέρω ημερομηνία.

10. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η κοινοτική άδεια θα ισχύει επίσης και για την εκτέλεση εθνικών μεταφορών.»

4. το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Πρόσβαση στην αγορά

1. Δεν απαιτείται άδεια για τις έκτακτες γραμμές που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 3.1.

2. Για τις ειδικές τακτικές γραμμές που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1.2 δεν απαιτείται άδεια, εφόσον καλύπτονται από σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα.

3. Δεν απαιτείται άδεια για τις μετακινήσεις κενών οχημάτων οι οποίες συνδέονται με τις μεταφορές που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2.

4. Για τις τακτικές γραμμές που ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1.1 πρώτο εδάφιο, καθώς και για τις ειδικές τακτικές γραμμές που δεν καλύπτονται από σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα, απαιτείται άδεια σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10.

5. Το καθεστώς των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό καθορίζεται στο άρθρο 13.»

5. ο τίτλος του τμήματος II αντικαθίσταται από τον τίτλο «**ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΔΕΙΑ**»

6. στο άρθρο 5

— παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Σε περίπτωση κοινοπραξίας επιχειρήσεων για την εκμετάλλευση τακτικής γραμμής, η άδεια εκδίδεται στο όνομα όλων των επιχειρήσεων»,

— παράγραφος 2, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η ανώτατη διάρκεια ισχύος της άδειας είναι πενταετής.»

— παράγραφος 3, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «δ) τις στάσεις και τα ωράρια.»

— παράγραφος 4, οι λέξεις «μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16α»,

— η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Η άδεια εξουσιοδοτεί τον ή τους κατόχους της να εκτελούν, στο έδαφος όλων των κρατών μελών από τα οποία διέρχεται το δρομολόγιο, μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές.»

— προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Η επιχείρηση που εκμεταλλεύεται τακτική γραμμή μπορεί να χρησιμοποιεί συμπληρωματικά οχήματα για την αντιμετώπιση προσωρινών και εξαιρετικών καταστάσεων.

Στην περίπτωση αυτή, ο μεταφορέας πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχουν επί του οχήματος τα ακόλουθα έγγραφα:

— αντίγραφο της άδειας της τακτικής γραμμής,

— αντίγραφο της σύμβασης που έχει συναφθεί μεταξύ της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται την τακτική γραμμή και της επιχείρησης που διαθέτει τα συμπληρωματικά οχήματα ή αντίστοιχο έγγραφο,

— επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας που έχει χορηγηθεί στην επιχείρηση η οποία εκμεταλλεύεται την τακτική γραμμή.»

7. στο άρθρο 6:

— η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών για τακτικές γραμμές υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου βρίσκεται το σημείο αναχώρησης, η οποία καλείται στο εξής “εκδίδουσα αρχή”. Ως “σημείο αναχώρησης” θεωρείται ένα από τα τέρατα της γραμμής.».

— παράγραφος 2, οι λέξεις «μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16α»,

— η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο αιτών υποβάλλει, προς υποστήριξη της αίτησης άδειας, κάθε συμπληρωματική πληροφορία που θεωρεί χρήσιμη ο ίδιος ή του ζητά η εκδίδουσα αρχή και κυρίως ένα πρόγραμμα οδήγησης που να επιτρέπει τον έλεγχο της τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και αντίγραφο της κοινοτικής άδειας για τη διεθνή μεταφορά επιβατών για λογαριασμό άλλου που προβλέπεται στο άρθρο 3α»

8. το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Διαδικασία χορήγησης της άδειας

1. Η άδεια εκδίδεται κατόπιν συμφωνίας με τις αρχές όλων των κρατών μελών στο έδαφος των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες. Η εκδίδουσα αρχή χορηγεί στις αρχές αυτές, καθώς και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από τα οποία γίνεται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αντίγραφο της αίτησης καθώς και οποιοδήποτε χρήσιμο έγγραφο, συνοδευόμενα από σχετική εκτίμησή της.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών των οποίων ζητήθηκε η συμφωνία γνωστοποιούν την απόφασή τους στην εκδίδουσα αρχή εντός προθεσμίας δύο μηνών. Η προθεσμία αυτή υπολογίζεται από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης γνώμης η οποία περιλαμβάνεται στην απόδειξη παραλαβής. Εάν η εκδίδουσα αρχή δεν λάβει απάντηση εντός της προθεσμίας αυτής, λογίζεται ότι οι εν λόγω αρχές έχουν συμφωνήσει και η εκδίδουσα αρχή χορηγεί την άδεια.

Οι αρχές των κρατών μελών από τα οποία γίνεται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών μπορούν να γνωστοποιήσουν στην εκδίδουσα αρχή τις παρατηρήσεις τους εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 7 και 8, η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.

4. Η άδεια χορηγείται εκτός και εάν:

α) ο αιτών δεν είναι σε θέση, με το υλικό το οποίο έχει στην άμεση διάθεσή του, να εκτελέσει τη μεταφορά για την οποία υποβάλει την αίτηση·

β) στο παρελθόν ο αιτών δεν τήρησε την εθνική ή διεθνή νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές, και ιδιαίτερα τους όρους και τις προδιαγραφές για τις άδειες γραμμών διεθνών μεταφορών επιβατών ή διέπραξε σοβαρές παραβάσεις των κανόνων για την οδική ασφάλεια, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα που ισχύουν για τα οχήματα και το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών·

γ) σε περίπτωση ανανέωσης της άδειας, δεν είχαν τηρηθεί οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας·

δ) αποδεικνύεται ότι η εν λόγω γραμμή θα έθετε σε άμεσο κίνδυνο την ύπαρξη τακτικών γραμμών για τις οποίες έχει ήδη δοθεί άδεια, εκτός από την περίπτωση που τις εν λόγω τακτικές γραμμές εκμεταλλεύεται μόνον ένας μεταφορέας ή μόνον μια ομάδα μεταφορέων·

ε) κρίνεται ότι η εκμετάλλευση των γραμμών για τις οποίες υποβάλλεται αίτηση αφορά αποκλειστικά τις πλέον επικερδείς μεταξύ των υφιστάμενων γραμμών στα σχετικά δρομολόγια·

στ) ένα κράτος μέλος αποφασίσει, βάσει εμπειριστατικής ανάλυσης, ότι η εν λόγω γραμμή θα έθιγε σοβαρά την βιωσιμότητα ανάλογης σιδηροδρομικής γραμμής που εξυπηρετεί τα ίδια τμήματα απευθείας διαδρομής. Κάθε απόφαση που λαμβάνεται κατ' εφαρμογή της παρούσας διάταξης, καθώς και η αιτιολογία της κοινοποιούνται στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς.

Από την 1η Ιανουαρίου 2000, στην περίπτωση που μια υπάρχουσα διεθνής γραμμή με πούλμαν και λεωφορεία θίγει σοβαρά την βιωσιμότητα ανάλογης σιδηροδρομικής γραμμής που εξυπηρετεί τα ίδια τμήματα απευθείας διαδρομής, ένα κράτος μέλος μπορεί, εφόσον συμφωνήσει η Επιτροπή, να αναστείλει ή να ανακαλέσει την άδεια εκμετάλλευσης της διεθνούς γραμμής λεωφορείων και πούλμαν αφού ειδοποιήσει τον μεταφορέα έξι μήνες πριν.

Το γεγονός ότι ένας μεταφορέας προσφέρει τιμές κατώτερες από εκείνες που προσφέρουν άλλοι οδικοί μεταφορείς ή το γεγονός ότι άλλοι οδικοί μεταφορείς εκμεταλλεύονται το εν λόγω δρομολόγιο, δεν δικαιολογούν από μόνα τους την απόρριψη της αίτησης.

5. Η εκδίδουσα αρχή καθώς και οι αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών που πρέπει να παρέμβουν

- κατά τη διαδικασία επίτευξης της συμφωνίας που προβλέπεται στην παράγραφο 1 μπορούν να απορρίπτονται τις αιτήσεις μόνον για λόγους που συμβιβάζονται με τον παρόντα κανονισμό.
6. Εάν η διαδικασία επίτευξης συμφωνίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν καταλήξει σε αποτέλεσμα, το θέμα παραπέμπεται στην Επιτροπή εντός προθεσμίας πέντε μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.
7. Η Επιτροπή, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, λαμβάνει εντός προθεσμίας δέκα εβδομάδων, απόφαση η οποία παράγει αποτελέσματα 30 ημέρες μετά την κοινοποίησή της στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
8. Η απόφαση της Επιτροπής ισχύει μέχρις ότου επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων κρατών μελών.
9. Μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο, η εκδίδουσα αρχή ενημερώνει όλες τις αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τους αποστέλει, ενδεχομένως, αντίγραφο της άδειας. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διέλευσης μπορούν να αποποιηθούν τη σχετική ενημέρωση.»
9. στο άρθρο 8 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο, προστίθενται οι λέξεις «της συχνότητας», μετά από τη λέξη «προσαρμογής»·
10. στο άρθρο 9, η παράγραφος 4 διαγράφεται·
11. ο τίτλος του τμήματος III αντικαθίσταται από τον τίτλο **«ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΔΕΙΑ»**,
12. το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 11*
- Φύλλο πορείας**
1. Οι γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 εκτελούνται υπό την κάλυψη φύλλου πορείας.
2. Οι μεταφορείς που εκτελούν έκτακτες γραμμές πρέπει να συμπληρώσουν το φύλλο πορείας πριν από κάθε ταξίδι.
3. Το φύλλο πορείας περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) το είδος της γραμμής·
- β) το βασικό δρομολόγιο·
- γ) τον ή τους οικείους μεταφορείς.
4. Τα βιβλιάρια φύλλων πορείας εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ή από οργανισμούς που καθορίζονται από τις αρχές αυτές.
5. Η Επιτροπή, καταρτίζει το υπόδειγμα του φύλλου πορείας καθώς και τις οδηγίες χρήσης του, σύμφωνα με την προβλεπόμενη στο άρθρο 16α διαδικασία·
13. στο άρθρο 12 πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «διεθνούς γραμμής κλειστής διαδρομής με παροχή καταλύματος και» διαγράφονται·
14. στο άρθρο 13
- η παράγραφος 2 διαγράφεται,
- στην παράγραφο 3 δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με την διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 16α»·
15. στο άρθρο 14
- στο εισαγωγικό μέρος της παραγράφου 1, οι όροι «γραμμές κλειστής διαδρομής ή» διαγράφονται,
- στην παράγραφο 1, η τελευταία περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «— το κόμιστρο.»·
16. το άρθρο 16 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 16*
- Κυρώσεις και αμοιβαία συνδρομή**
1. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ανακαλούν την κοινοτική άδεια που προβλέπεται στο άρθρο 3α, όταν ο κάτοχός της:
- δεν ανταποκρίνεται πλέον στους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1,
- έχει χορηγήσει ανακριβείς πληροφορίες όσον αφορά τα αναγκαία για την έκδοση της κοινοτικής άδειας στοιχεία.
2. Η εκδίδουσα αρχή ανακαλεί την άδεια όταν ο κάτοχός της δεν ανταποκρίνεται πλέον στους όρους που καθόρισαν τη χορήγησή της δυνάμει του παρόντος κανονισμού, και ιδίως όταν η σχετική αίτηση είχε υποβληθεί από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας. Η εκδίδουσα αρχή ειδοποιεί αμέσως τις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους.
3. Σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή μικρών και επαναλαμβανόμενων παραβάσεων των κανόνων σχετικά με τις μεταφορές και με την οδική ασφάλεια ιδιαίτερα όσον αφορά τους κανόνες που ισχύουν για τα οχήματα, το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και την άνευ αδειας εκτέλεση των παράλληλων ή προσωρινών γραμμών που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημείο 1.3, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας ο οποίος διέπραξε την παράβαση μπορούν ιδίως να ανακαλέσουν την κοινοτική άδεια ή να προβούν σε προσωρινή ή/και μερική ανάκληση των επικυρωμένων αντιγράφων της κοινοτικής άδειας.
- Οι κυρώσεις αυτές καθορίζονται σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα της παράβασης που έχει διαπράξει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας και σε συνάρτηση με το

συνολικό αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων που διαθέτει για τις διεθνείς γραμμές του.

4. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών απαγορεύουν στο έδαφός τους κάθε εκμετάλλευση διεθνών γραμμών επιβατών που εμπíπτουν στον παρόντα κανονισμό από μεταφορείς που έχουν διαπράξει σοβαρές και επαναλαμβανόμενες παραβάσεις των κανόνων για την οδική ασφάλεια, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες που ισχύουν για τα οχήματα και το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών. Ενημερώνουν σχετικά άμεσα τις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

5. Κατόπιν σχετικής αιτήσεως, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν μεταξύ τους κάθε χρήσιμη πληροφορία που βρίσκεται στην κατοχή τους σχετικά με:

— τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού, καθώς και των άλλων κοινοτικών κανόνων που εφαρμόζονται στις γραμμές διεθνών μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία οι οποίες διαπράχθηκαν στο έδαφός τους από μεταφορέα άλλου κράτους μέλους, καθώς και τις επιβληθείσες κυρώσεις,

— τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν στους δικούς τους μεταφορείς για παραβάσεις που διαπράχθηκαν στο έδαφος άλλου κράτους μέλους.»

17. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16α

Σε περίπτωση προσφυγής στη διαδικασία του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή επικουρείται από τη συμβουλευτική επιτροπή η οποία θεσπίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../97 του Συμβουλίου, της ... , για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (*), της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των ληπτέων μέτρων. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό, εντός προθεσμίας την οποία μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, αν χρειασθεί, προβαίνει σε ψηφοφορία.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη της τη γνώμη της επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη της τη γνώμη αυτή.

(*) ΕΕ αριθ. L ... της ... σ. ...»

18. στα άρθρο 19, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα ιδίως όσον αφορά τα μέσα ελέγχου καθώς και το καθεστώς των κυρώσεων που ισχύουν για τις παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλίσουν την υλοποίησή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, εύλογα σταθμισμένες και αποτρεπτικού χαρακτήρα. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα ληφθέντα μέτρα το αργότερο δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, καθώς και κάθε σχετική μεταγενέστερη τροποποίηση το συντομότερο δυνατό. Εγγυώνται ότι όλα αυτά τα μέτρα εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης του μεταφορέα.»

19. το παράρτημα αντικαθίσταται από το παράρτημα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Πριν την ... (*), τα κράτη μέλη θεσπίζουν, κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή, τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού και τα κοινοποιούν στην Επιτροπή.

Άρθρο 3

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με τα αποτελέσματα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από ... (*), με εξαίρεση το άρθρο 3 που εφαρμόζεται από ... (**).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

(*) Δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(**) Δέκα οκτώ μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

(α)

(Ενισχυμένο χαρτί μπλέ χρώματος — Διαστάσεις DIN A4)

(Πρώτη σελίδα της άδειας)

(Κείμενο συνταγμένο στην, τις ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια)

Διακριτικό σήμα του κράτους μέλους ⁽¹⁾ που εκδίδει την άδεια	Όνομασία της αρμόδιας αρχής ή οργανισμού
---	--

ΑΔΕΙΑ αριθ. ...**για τη διεθνή οδική μεταφορά επιβατών για λογαριασμό άλλου με πούλμαν και λεωφορεία**Ο κάτοχος της παρούσας αδειάς⁽²⁾
.....

έχει άδεια να πραγματοποιεί στο έδαφος της Κοινότητας, διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό άλλου υπό τους όρους που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../97 και σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις της παρούσας άδειας.

Ιδιαίτερες παρατηρήσεις:

.....
.....
.....

Η παρούσα άδεια ισχύει από έως

Εκδοθείσα στ , την

.....⁽³⁾

(¹) (B) Βέλγιο, (DK) Δανία, (D) Γερμανία, (GR) Ελλάδα, (E) Ισπανία, (F) Γαλλία, (IRL) Ιρλανδία, (I) Ιταλία, (L) Λουξεμβούργο, (NL) Κάτω Χώρες, (P) Πορτογαλία, (UK) Ηνωμένο Βασίλειο, (FIN) Φινλανδία, (A) Αυστρία, (S) Σουηδία.

(²) Όνομα ή επωνυμία και πλήρης διεύθυνση του μεταφορέα.

(³) Υπογραφή και σφραγίδα της αρμόδιας αρχής ή οργανισμού που εκδίδει την άδεια.

Γενικές διατάξεις

1. Η παρούσα άδεια εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../97.
2. Η παρούσα άδεια εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα για λογαριασμό άλλου:
 - ο οποίος έχει δικαίωμα στο κράτος μέλος εγκατάστασής του να πραγματοποιεί μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία, υπό μορφή τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών ή των έκτακτων γραμμών.
 - ο οποίος πληροί τους όρους που ισχύουν, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία, για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών σε εθνικές και διεθνείς μεταφορές,
 - ο οποίος ικανοποιεί τους κανόνες για την οδική ασφάλεια όσον αφορά τους οδηγούς και τα οχήματα.
3. Η παρούσα άδεια επιτρέπει, σε κάθε σύνδεση και για τα τμήματα διαδρομής που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας, τις διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία για λογαριασμό άλλου οι οποίες:
 - έχουν σημείο αναχώρησης και σημείο άφιξης σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη με ή χωρίς διέλευση από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες,
 - αναχωρούν από ένα κράτος μέλος και έχουν ως προορισμό τρίτη χώρα και αντιστρόφως, με ή χωρίς διέλευση από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες,
 - πραγματοποιούνται μεταξύ τρίτων χωρών μέσω του εδάφους ενός ή περισσότερων κρατών μελών,καθώς και τις μετακινήσεις κενών οχημάτων στα πλαίσια αυτών των μεταφορών υπό τους όρους που καθορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92.

Στην περίπτωση μεταφοράς με αναχώρηση από ένα κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα και αντιστρόφως, εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, για τη διαδρομή που πραγματοποιήθηκε στο έδαφος του κράτους μέλους επιβίβασης ή αποβίβασης, μόλις συναφθεί η δέουσα συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας.
4. Η παρούσα άδεια είναι ατομική και δεν μπορεί να μεταβιβαστεί σε τρίτο.
5. Η παρούσα άδεια μπορεί να ανακληθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που την χορήγησε, κυρίως εάν ο μεταφορέας:
 - δεν ανταποκρίνεται πλέον στους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92,
 - έδωσε ανακριβείς πληροφορίες όσον αφορά τα στοιχεία που ήταν αναγκαία για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας,
 - έχει διαπράξει σοβαρή παράβαση ή μικρές και επαναλαμβανόμενες παραβάσεις των κανόνων σχετικά με τις μεταφορές και την οδική ασφάλεια, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες που ισχύουν για τα οχήματα, το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών και την άνευ αδειάς εκτέλεση των παράλληλων ή προσωρινών γραμμών που προβλέπονται στο άρθρο 2 σημείο 1.3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα ο οποίος διέπραξε την παράβαση μπορούν ιδίως να ανακαλέσουν την κοινοτική άδεια ή να προβούν σε προσωρινή ή/και μερική ανάκληση των επικυρωμένων αντιγράφων της κοινοτικής άδειας.Οι κυρώσεις αυτές καθορίζονται σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα της παράβασης που έχει διαπράξει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας και σε συνάρτηση με το συνολικό αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων που διαθέτει για τις διεθνείς γραμμές του.
6. Ο μεταφορέας πρέπει να διατηρεί το πρωτότυπο της άδειας. Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος που εκτελεί διεθνή μεταφορά.
7. Η παρούσα άδεια πρέπει να επιδεικνύεται στους εξουσιοδοτημένους για τον έλεγχο υπαλλήλους όποτε ζητηθεί.
8. Ο κάτοχος υποχρεούται να σέβεται στο έδαφος κάθε κράτους μέλους τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν σε αυτό, ιδίως σε θέματα μεταφορών και κυκλοφορίας.

9. Τακτικές γραμμές είναι εκείνες με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, με καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή, και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους, μολονότι υπάρχει, ενδεχομένως, η υποχρέωση κράτησης θέσεως.

Ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσης της γραμμής.

Για την εκτέλεση τακτικών γραμμών απαιτείται άδεια.

Ειδικές τακτικές γραμμές είναι οι τακτικές γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται με προκαθορισμένη συχνότητα και διαδρομή, συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών, και μόνον αυτές, και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

- α) τη μεταφορά των εργαζομένων από τον τόπο της κατοικίας τους στον τόπο εργασίας τους και αντιστρόφως·
- β) τη μεταφορά μαθητών και σπουδαστών από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο του εκπαιδευτικού τους ιδρύματος και αντιστρόφως·
- γ) τη μεταφορά στρατιωτικών και των οικογενειών τους από τον τόπο της κατοικίας τους στον τόπο στρατωνισμού τους και αντιστρόφως.

Ο τακτικός χαρακτήρας των ειδικών γραμμών δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η οργάνωση της μεταφοράς προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρηστών.

Για την εκτέλεση ειδικών τακτικών γραμμών δεν απαιτείται άδεια, εφόσον καλύπτονται από σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα.

Για την οργάνωση παράλληλων ή προσωρινών γραμμών που απευθύνονται στην ίδια πελατεία με τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές, απαιτείται άδεια.

Έκτακτες γραμμές είναι εκείνες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό των τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών, και οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως από το γεγονός ότι μεταφέρουν ομάδες που έχουν συσταθεί κατόπιν πρωτοβουλίας ενός εντολέα ή του ίδιου του μεταφορέα. Για την οργάνωση παράλληλων ή προσωρινών γραμμών ανάλογων με τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές που απευθύνονται στην ίδια πελατεία με τις τελευταίες, απαιτείται άδεια σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο τμήμα II του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Οι γραμμές αυτές δεν χάνουν το χαρακτήρα της έκτακτης γραμμής από το γεγονός ότι λειτουργούν με κάποια συχνότητα.

Για την εκτέλεση έκτακτων γραμμών δεν απαιτείται άδεια.»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 10 Μαΐου 1996, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο πρόταση κανονισμού, βασιζόμενη στο άρθρο 75 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 που θεσπίζει κοινούς κανόνες στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία⁽¹⁾.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη γνώμη του στις 28 Νοεμβρίου 1996⁽²⁾, η δε Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στις 27 Νοεμβρίου 1996⁽³⁾.

Κατόπιν της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή διεβίβασε στο Συμβούλιο στις 28 Φεβρουαρίου 1997 τροποποιημένη πρόταση⁽⁴⁾.

Στις 14 Απριλίου 1997, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 189 Γ της συνθήκης ΕΚ.

II. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής έχει ως στόχο να απλοποιήσει και να αποσαφηνίσει τις διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού και να προχωρήσει στην κατεύθυνση της ελευθέρωσης.

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει συγκεκριμένα:

- την κατάργηση της κατηγορίας των γραμμών κλειστής διαδρομής διεθνούς μεταφοράς, οι οποίες θα εξομοιωθούν με τις τακτικές ή με τις έκτακτες γραμμές, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους,
- την κατάργηση της κατηγορίας των λοιπών έκτακτων γραμμών,
- την ελευθέρωση του συνόλου των τακτικών ειδικών γραμμών (δεν απαιτείται για τις γραμμές αυτές άδεια εάν καλύπτονται από σύμβαση),
- τον αποκλεισμό από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας των τακτικών γραμμών που εκτελούνται στο πλαίσιο αστικών και υπεραστικών γραμμών μεταφορών μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καλούμενων «μεθοριακών αστικών μεταφορών»,
- την ελευθέρωση των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό για τις οποίες απαιτείται μόνο βεβαίωση,
- την βελτίωση και απλούστευση του ορισμού των «έκτακτων γραμμών»,
- την θέσπιση της κοινοτικής άδειας για τις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία.

Αυτή η άδεια αντικαθιστά το ή τα έγγραφα που εκδίδονται από το κράτος μέλος εγκατάστασης και πιστοποιούν ότι ο μεταφορέας είναι δεκτός στην οικεία διεθνή αγορά μεταφορών. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος που γίνεται από τα κράτη μέλη, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτων γραμμών, η άδεια θα αποδεικνύει ότι ο μεταφορέας έχει άδεια στο κράτος μέλος εγκατάστασης να εκτελεί τις μεταφορές αυτές, ότι ανταποκρίνεται στην κοινοτική ρύθμιση όσον αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα και ότι τηρεί τους κανονισμούς στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 203 της 13. 7. 1996, σ. 11. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92: ΕΕ αριθ. L 74 της 20. 3. 1992, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 380 της 16. 12. 1996, σ. 40.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. C 66 της 3. 3. 1997, σ. 23.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. C 107 της 5. 4. 1997, σ. 3.

Ο μεταφορέας που είναι κάτοχος άδειας μπορεί συνεπώς να εκτελεί διεθνείς μεταφορές σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος εγκατάστασης, χωρίς να οφείλει να προσκομίζει δικαιολογητικά, με εξαίρεση, όσον αφορά τις τακτικές γραμμές, της ειδικής άδειας και, όσον αφορά τις έκτακτες γραμμές, του φύλλου πορείας.

Το σύστημα των αδειών θα διευκολύνει επίσης την εφαρμογή των κυρώσεων. Το αντίγραφο της κοινοτικής άδειας που πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος είναι αποκλειστικά το αντίγραφο της άδειας της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται την τακτική γραμμή, ενώ η επιχείρηση που διαθέτει τα συμπληρωματικά οχήματα δεν οφείλει, εάν είναι κάτοχος άδειας, να κατέχει αντίγραφο της άδειας αυτής.

- την αποκατάσταση του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία και των τακτικών σιδηροδρομικών γραμμών με την κατάργηση της διάταξης που περιλαμβάνεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο ii) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92,
- την παράταση ορισμένων προθεσμιών που προβλέπονται στα πλαίσια της διαδικασίας χορήγησης άδειας για τακτικές γραμμές,
- την εναρμόνιση και απλούστευση ορισμένων λεπτομερειών διοικητικού χαρακτήρα που προβλέπει ο κανονισμός,
- την εφαρμογή του κανονισμού από την 1η Ιουνίου 1996.

Η πρόταση της Επιτροπής κατατάσσει τις διάφορες κατηγορίες γραμμών και καθορίζει ως εξής τις λεπτομέρειες πρόσβασης στην αγορά για καθεμία από τις κατηγορίες αυτές:

- για τις *τακτικές γραμμές* απαιτείται άδεια,
- για τις *ειδικές τακτικές γραμμές*, δεν απαιτείται άδεια (εφόσον καλύπτονται από σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα),
- για τις *έκτακτες γραμμές* δεν απαιτείται άδεια,
- για τις *μεταφορές για ίδιο λογαριασμό*, δεν απαιτείται άδεια.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η κοινή θέση του Συμβουλίου αντιστοιχεί, ουσιαστικά, στην πρόταση της Επιτροπής αλλά περιλαμβάνει κάποιες τροποποιήσεις, οι κυριότερες των οποίων αναφέρονται κατωτέρω:

α) Μεθοριακές αστικές μεταφορές

Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 θεωρείται στο άρθρο 2 σημείο 1.2 στοιχείο δ) και στο άρθρο 4 παράγραφος 2, ότι οι μεθοριακές αστικές μεταφορές είναι τακτικές ειδικές γραμμές για τις οποίες δεν απαιτείται άδεια εφόσον καλύπτονται από σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα.

Η Επιτροπή προτείνει να θεωρηθούν οι μεθοριακές αστικές μεταφορές ως ειδική περίπτωση των τακτικών γραμμών, αλλά να διατηρηθεί το κοινοτικό κεκτημένο της ελευθέρωσης της άδειας. Προς τούτο προτείνει:

- στο άρθρο 1 παράγραφος 1, να προστεθεί στο σημείο 1.1 του άρθρου 2 του ισχύοντος κανονισμού εδάφιο για τον ορισμό των μεθοριακών αστικών μεταφορών,
- στο άρθρο 1 παράγραφος 2, να διαγραφεί το σημείο 1.2 στοιχείο δ) του άρθρου 2 του ισχύοντος κανονισμού,
- στο άρθρο 4 παράγραφος 2 (που αναφέρει τις γραμμές για τις οποίες δεν απαιτείται άδεια εφόσον καλύπτονται από σύμβαση), να προστεθεί αναφορά στις μεθοριακές αστικές μεταφορές.

Στην κοινή θέση προβλέπεται μόνον, στο άρθρο 1 νέο σημείο 1 δεύτερη περίπτωση, η απαλειφή του σημείου 1.2 στοιχείο δ) του άρθρου 2 του ισχύοντος κανονισμού.

Οι μεθοριακές αστικές μεταφορές θεωρούνται τακτικές γραμμές για τις οποίες απαιτείται άδεια, εκτός και αν τα κράτη μέλη κάνουν χρήση του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 προκειμένου να συμφωνήσουν διμερώς ή πολυμερώς για την ελευθέρωσή τους.

β) Τροποποίηση ορισμένων όρων εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών: συχνότητα

Η κοινή θέση προβλέπει, στο άρθρο 1 σημείο 1 τρίτη περίπτωση (άρθρο 2 του κανονισμού, νέο σημείο 1.3) και στο άρθρο 1 σημείο 9 (άρθρο 8 του κανονισμού, παράγραφος 3, νέο δεύτερο εδάφιο), ένα λιγότερο αυστηρό καθεστώς που θα διέπει τους όρους εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών όσον αφορά την τροποποίηση της συχνότητας.

γ) Σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής

Το σχέδιο κανονισμού προβλέπει ότι η Επιτροπή επικουρείται από συμβουλευτική επιτροπή κατά τη θέσπιση εκτελεστικών μέτρων που αφορούν κυρίως τα μεταφορικά έγγραφα [βλέπε το άρθρο 1 σημείο 1 έβδομη περίπτωση (άρθρο 2 σημείο 3.4 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού), το σημείο 6 τέταρτη περίπτωση (άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού), το σημείο 7 δεύτερη περίπτωση (άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού), το σημείο 12 (άρθρο 11 παράγραφος 5 του κανονισμού), το σημείο 14 δεύτερη περίπτωση (άρθρο 13 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού) και το σημείο 17 (άρθρο 16α του κανονισμού)].

δ) Ανταγωνισμός μεταξύ τακτικών γραμμών που εκτελούνται με πούλμαν και λεωφορεία και των αντιστοίχων σιδηροδρομικών γραμμών

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 προβλέπει στο άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο ω) σημείο ii), ότι η αίτηση αδειάς για διεθνή τακτική γραμμή με πούλμαν και λεωφορεία μπορεί να απορριφθεί εάν αποδειχθεί ότι η γραμμή αυτή θίγει σοβαρά τη βιωσιμότητα ανάλογης σιδηροδρομικής γραμμής που εξυπηρετεί τα εν λόγω τμήματα απ' ευθείας διαδρομής.

Στην πρότασή της η Επιτροπή προβλέπει την αποκατάσταση της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Προς το σκοπό αυτό προτείνει τη διαγραφή του στοιχείου β) σημείο ii) από το άρθρο 7 παράγραφος 4 του ισχύοντος κανονισμού.

Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει, στο άρθρο 1 σημείο 8 [νέο άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο στ) του κανονισμού], ότι ένα κράτος μέλος μπορεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999 να αρνηθεί, βάσει λεπτομερούς ανάλυσεως τη χορήγηση αδειάς για τακτικές διεθνείς γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία, με το επιχείρημα ότι η γραμμή θίγει σοβαρά τη βιωσιμότητα αναλόγου σιδηροδρομικής που εξυπηρετεί τα εν λόγω τμήματα απ' ευθείας διαδρομής.

Το κράτος μέλος κοινοποιεί την ληφθείσα απόφαση και την αιτιολόγησή της στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς.

Από την 1η Ιανουαρίου 2000, η κοινή θέση προβλέπει την εφαρμογή ρήτρας διασφάλισης: το κράτος μέλος μπορεί, με τη συναίνεση της Επιτροπής, να αναστείλει ή να αφαιρέσει την άδεια που έχει χορηγήσει βάσει της ως άνω διατάξεως, αφού δώσει εξάμηνη προθεσμία προειδοποίησης στον μεταφορέα.

ε) Τοπικές εκδρομές

Η Επιτροπή προτείνει την κατάργηση του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Το άρθρο αυτό προβλέπει συγκεκριμένα ότι ένας μεταφορέας μπορεί να εκτελεί τοπικές εκδρομές σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο είναι εγκατεστημένος, στο πλαίσιο διεθνούς γραμμής κλειστής διαδρομής με παροχή καταλύματος και διεθνούς έκτακτης γραμμής.

Το άρθρο 1 σημείο 13 της κοινής θέσης προβλέπει τη διατήρηση του άρθρου 12 διότι οι τοπικές εκδρομές που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο διεθνούς μεταφοράς αποτελούν στάδιο μιας διεθνούς μεταφοράς εφόσον απευθύνονται σε επιβάτες που δεν κατοικούν στο εν λόγω κράτος αλλά μεταφέρονται σε αυτό από το διεθνή μεταφορέα.

Οι λέξεις «διεθνούς γραμμής κλειστής διαδρομής με παροχή καταλύματος» απαλείφθηκαν, διότι η κοινή θέση σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, προβλέπει την κατάργηση της κατηγορίας «γραμμές κλειστής διαδρομής» και κατατάσσει τις γραμμές κλειστής διαδρομής με παροχή καταλύματος στις έκτακτες γραμμές.

στ) Ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού

Η κοινή θέση προβλέπει, στο άρθρο 4, ότι ο κανονισμός θα τεθεί σε εφαρμογή δώδεκα μήνες μετά την έναρξη ισχύος του, αλλά ότι η κοινοτική άδεια που προβλέπεται στο άρθρο 1 σημείο 3 (νέο άρθρο 3α του κανονισμού) θα τεθεί σε εφαρμογή 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού, λόγω της πολυπλοκότητας των προς λήψη μέτρων.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ενέκρινε το Συμβούλιο

α) τις οποίες περιέλαβε η Επιτροπή

Το Συμβούλιο ακολούθησε την πρόταση της Επιτροπής και ενέκρινε, ως προς το περιεχόμενο ή τουλάχιστον ως προς τη διατύπωσή τους, τις ακόλουθες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- στην όγδοη παράγραφο του αιτιολογικού, το τμήμα της τροπολογίας 5 που αφορά τη διαδικασία χορήγησης της κοινοτικής αδειας,
- στο άρθρο 1 σημείο 1 πέμπτη περίπτωση, το τμήμα της τροπολογίας 12 που αφορά την αντικατάσταση του πρώτου εδαφίου του νέου ορισμού των «εκτάκτων γραμμών» που περιέχεται στο άρθρο 2 σημείο 3.1 του κανονισμού,
- στο άρθρο 1 σημείο 1 όγδοη περίπτωση, την τροπολογία 13 που αφορά την αντικατάσταση του ορισμού των «μεταφορών για ίδιο λογαριασμό» που περιέχεται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού,
- στο άρθρο 1 σημείο 3, την τροπολογία 17 που αφορά την προσθήκη στον κανονισμό νέου άρθρου 3α το οποίο προβλέπει την καθιέρωση κοινοτικής αδειας για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία,
- στο άρθρο 1 σημείο 6 έκτη περίπτωση, την τροπολογία 18 που αφορά την προσθήκη στο άρθρο 5 του κανονισμού νέας παραγράφου 6 σχετικής με τα συμπληρωματικά οχήματα·

β) τις οποίες δεν περιέλαβε η Επιτροπή

Στο άρθρο 3 περιλαμβάνεται το τμήμα της τροπολογίας 24 το οποίο προβλέπει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, όχι μόνον στο Συμβούλιο αλλά και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Η κοινή θέση, λόγω των προθεσμιών που απαιτούνται για την έκδοση του κανονισμού, προβλέπει ως τελική ημερομηνία υποβολής της έκθεσης την 31η Δεκεμβρίου 1999 και όχι την 1η Ιουλίου 1998 που προέβλεπε η τροπολογία.

2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που δεν ενέκρινε το Συμβούλιο

α) τις οποίες περιέλαβε η Επιτροπή

Το Συμβούλιο έκρινε ότι δεν είναι αναγκαίο να εγκρίνει την τροπολογία 1 η οποία αφορά την προσθήκη στον κανονισμό νέας αιτιολογικής παραγράφου που να υπενθυμίζει την παραλληλία μεταξύ ελευθέρωσης και προοδευτικής κοινωνικοοικονομικής, φορολογικής και τεχνικής εναρμόνισης στον τομέα των οδικών μεταφορών επιβατών·

β) τις οποίες η Επιτροπή περιέλαβε εν μέρει

Όπως εκτέθηκε στο σημείο III στοιχείο α) ανωτέρω, το Συμβούλιο θεώρησε τις μεθοριακές αστικές γραμμές ως τακτικές γραμμές και δεν ενέκρινε την τροποποίηση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 την οποία αφορά η τροπολογία 11, ούτε την προσθήκη στον κανονισμό της αντίστοιχης αιτιολογικής παραγράφου την οποία αφορά η τροπολογία 6, διότι οι δύο αυτές τροπολογίες αποσκοπούν στο να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι διεθνείς αστικές, υπεραστικές και περιφερειακές τακτικές γραμμές έως ότου το Συμβούλιο θεσπίσει γενική νομοθεσία σχετικά με την εκχώρηση των δημοσίων υπηρεσιών.

Το Συμβούλιο δεν ενέκρινε το τμήμα της τροπολογίας 7 το οποίο απέρριψε επίσης η Επιτροπή και το οποίο αναφέρεται σε πρόγραμμα κοινοτικής δράσης και σε ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Δεν ενέκρινε επίσης το τμήμα της τροπολογίας 7 την οποία περιέλαβε η Επιτροπή και αφορά την προσθήκη στον κανονισμό αιτιολογικής παραγράφου σχετικής με την πλήρη πρόσβαση στα λεωφορεία της γραμμής. Το Συμβούλιο κρίνει ότι πρόκειται για θέμα που πρέπει να ρυθμιστεί στο πλαίσιο ειδικής κοινοτικής νομοθεσίας.

γ) τις οποίες δεν περιέλαβε η Επιτροπή

Το Συμβούλιο δεν ενέκρινε:

- την τροπολογία 2 η οποία προβλέπει την προσθήκη στον κανονισμό αιτιολογικής παραγράφου η οποία θα προβλέπει για το χρήστη την ελεύθερη επιλογή του τρόπου μεταφοράς υπό τον όρον ότι θα τηρεί ένα από τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών, δηλαδή το στόχο της μείωσης της οδικής κυκλοφορίας.

Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι η μείωση της οδικής κυκλοφορίας επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία δεν περιλαμβάνεται στους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών,

- τις τροπολογίες 3 και 12 (την τελευταία ως προς το τμήμα που δεν αφορά τον νέο ορισμό των «εκτάκτων γραμμών»), οι οποίες αφορούν την προσθήκη στον κανονισμό αιτιολογικής παραγράφου και διάταξης στις οποίες να προβλέπεται νέα κατάταξη των γραμμών διεθνούς μεταφοράς επιβατών η οποία θα περιορίζεται σε δύο κατηγορίες γραμμών: τακτικές και μη τακτικές γραμμές (οι μη τακτικές γραμμές διακρίνονται κατόπιν σε ειδικές και έκτακτες γραμμές). Κι άλλες τροπολογίες απορρέουν από τη νέα κατάταξη όπως οι τροπολογίες 4, 22 και 23 που αποσκοπούν αντιστοίχως στην τροποποίηση μιας αιτιολογικής παραγράφου, ενός τίτλου και μιας διάταξης.

Το Συμβούλιο κρίνει προτιμότερο να διατηρηθεί η ορολογία που ισχύει για την κατάταξη των διαφόρων γραμμών διότι είναι πολύ γνωστή ενώ η τροποποίησή της θα δημιουργούσε προβλήματα στους επιχειρηματίες. Τέλος, η ένταξη των ειδικών τακτικών γραμμών στις μη τακτικές γραμμές δεν είναι αποδεκτή διότι τα περισσότερα από τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στον ορισμό των «ειδικών τακτικών γραμμών» αποτελούν μέρος των τακτικών γραμμών,

- την τροπολογία 12 (νέος ορισμός των «εκτάκτων γραμμών», δεύτερο εδάφιο) η οποία αφορά την εισαγωγή στον ορισμό των εκτάκτων γραμμών της δυνατότητας ενός κράτους μέλους να υποβάλει μια έκτακτη γραμμή σε υποχρέωση αδείας όταν κρίνει ότι η γραμμή αυτή «θα απειλούσε άμεσα την ύπαρξη τακτικών γραμμών για τις οποίες έχει ήδη χορηγηθεί άδεια».

Το Συμβούλιο παρατηρεί ότι, σύμφωνα προς το άρθρο 7 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, είναι δυνατόν να μη χορηγηθεί άδεια «εφόσον διαπιστωθεί ότι η εν λόγω γραμμή θα έθετε σε άμεσο κίνδυνο την ύπαρξη τακτικών γραμμών για τις οποίες έχει ήδη χορηγηθεί άδεια, εκτός εάν τις εν λόγω τακτικές γραμμές εκμεταλλεύεται ένας μόνο μεταφορέας ή ομάδα μεταφορέων». Επομένως η εν λόγω έκτακτη γραμμή θα εχρησιμοποιείτο σπανίως,

- το τμήμα της τροπολογίας 5 που αφορά την τροποποίηση μιας αιτιολογικής παραγράφου (όγδοη αιτιολογική παράγραφος της κοινής θέσης) ώστε να υπενθυμίζεται ότι η κοινοτική άδεια απαιτείται επίσης από τους μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό.

Το Συμβούλιο, αφού παρατήρησε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα όφειλε να προτείνει επίσης σχετική διάταξη, τονίζει ότι δεν υπάρχει λόγος να απαιτείται η κατοχή κοινοτικής αδειας από τους μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό, διότι οι μεταφορείς αυτοί δεν πληρούν τους όρους που θέτει η κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέως στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών.

- την τροπολογία 8, η οποία αφορά την προσθήκη στον κανονισμό μιας αιτιολογικής παραγράφου ώστε να υπενθυμίζονται οι προθέσεις της Επιτροπής στον τομέα της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι δεν υπάρχει λόγος να περιληφθεί η υπενθύμιση αυτή στον παρόντα κανονισμό.

- τις τροπολογίες 9 και 26 που αφορούν την εισαγωγή στον κανονισμό μιας αιτιολογικής παραγράφου και μιας διάταξης όπου προβλέπεται ότι η Επιτροπή θα υποβάλει πριν από τις 30 Ιουνίου 1997 κωδικοποιημένο κείμενο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 στο οποίο θα περιλαμβάνονται επίσης δύο κανονισμοί της Επιτροπής σχετικοί με τα έγγραφα ελέγχου και με τα έγγραφα για τη διεθνή μεταφορά επιβατών.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η κωδικοποίηση δεν εμπίπτει στο αντικείμενο του κανονισμού και ότι είναι προτιμότερο να μην περιληφθούν κανονισμοί της Επιτροπής σε κανονισμούς του Συμβουλίου διότι, εάν στη συνέχεια οι κανονισμοί αυτοί πρέπει να προσαρμοστούν, αυτό μπορεί να γίνει μόνον με κανονισμό του Συμβουλίου.

- την τροπολογία 10 η οποία προβλέπει την προσθήκη μιας αιτιολογικής παραγράφου σχετικής με την ανάγκη να αναθέσει το Συμβούλιο εντολή στην Επιτροπή ώστε να αρχίσει διαπραγματεύσεις με τις τρίτες χώρες για τις μη έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η τροπολογία αυτή είναι περιττή λόγω του στόχου του κανονισμού.

- τις τροπολογίες 15 και 16, οι οποίες αφορούν την τροποποίηση των όρων πρόσβασης στην αγορά που προβλέπει το άρθρο 3 του ισχύοντος κανονισμού ώστε να προβλέπεται ότι οι μεταφορείς για λογαριασμό τρίτου και οι μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό οφείλουν, όσον αφορά τους κανόνες που ισχύουν για τους οδηγούς και τα οχήματα, να τηρούν όχι μόνον τις νομοθετικές διατάξεις περί οδικής ασφάλειας, όπως προβλέπει ο ισχύων κανονισμός, αλλά και τις νομοθετικές διατάξεις περί κοινωνικών θεμάτων.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι οι τροπολογίες αυτές δεν εμπίπτουν στο αντικείμενο του κανονισμού.

- την τροπολογία 19, η οποία αφορά την τροποποίηση του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 (άρθρο 1 σημείο 7 πρώτη περίπτωση της κοινής θέσης) ώστε οι αιτήσεις για τη χορήγηση αδειας για τακτικές γραμμές να περιορίζονται μόνον στις διαδρομές για τις οποίες υπάρχει ήδη γραμμή δημοσίων μεταφορών.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η τροπολογία αυτή δεν είναι σαφής διότι μπορεί να εννοηθεί, αντιθέτως, ότι ο μεταφορέας που εκτελεί πρώτος μια διαδρομή, δεν υποχρεούται να διαθέτει άδεια.

- την τροπολογία 20, η οποία αποσκοπεί στην τροποποίηση του άρθρου 7 παράγραφος 4 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 (άρθρο 1 σημείο 8 της κοινής θέσης) ώστε να προβλέπεται ότι, προκειμένου να του χορηγηθεί άδεια εκτελέσεως τακτικών γραμμών, ο αιτών δεν πρέπει να έχει διαπράξει σοβαρές παραβάσεις της νομοθεσίας περί τεχνικού ελέγχου των οχημάτων ενώ η κοινή θέση προβλέπει παραβάσεις των κανόνων που ισχύουν για τα οχήματα.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι είναι προτιμότερο να προβλέπεται μια ευρύτερη διάταξη ώστε να λαμβάνονται επίσης υπόψη οι λοιποί κανόνες που ισχύουν για τα οχήματα,

- την τροπολογία 21, η οποία αφορά την τροποποίηση του άρθρου 7 παράγραφος 4 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 (άρθρο 1 σημείο 8 της κοινής θέσης), ο οποίος προβλέπει ότι δεν χορηγείται άδεια εάν η γραμμή για την οποία ζητείται θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ύπαρξη τακτικών γραμμών για τις οποίες έχει ήδη χορηγηθεί άδεια. Η τροπολογία αποσκοπεί στη διευκρίνιση του λόγου για τον οποίο δεν χορηγείται η άδεια και προβλέπει ότι οι αρμόδιες αρχές δεν χορηγούν την άδεια εάν η γραμμή για την οποία ζητείται θέτει σε κίνδυνο την οικονομική και δημοσιονομική ισορροπία αστικών και περιφερειακών τακτικών γραμμών για τις οποίες έχει ήδη χορηγηθεί άδεια.

Το Συμβούλιο παρατηρεί ότι η τροπολογία αυτή έρχεται σε αντίφαση με την τροπολογία 11 η οποία προβλέπει τον αποκλεισμό από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού των αστικών, υπεραστικών και περιφερειακών τακτικών γραμμών,

- ένα μέρος της τροπολογίας 24. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω το Συμβούλιο δέχεται το μέρος της τροπολογίας αυτής που αφορά την υποβολή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο της έκθεσης της Επιτροπής σχετικά με τα αποτελέσματα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενώ κρίνει παράλληλα ότι η έκθεση αυτή δεν μπορεί να υποβληθεί πριν από την 1η Ιουλίου 1998 διότι ο παρών κανονισμός θα εκδοθεί μόνον ένα χρόνο πριν. Το Συμβούλιο κρίνει επίσης ότι, εφόσον η κοινή θέση περιλαμβάνει ήδη επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 δεν θα ήταν σκόπιμο να ζητηθεί από την Επιτροπή η υποβολή νέας πρότασης κανονισμού, όπως προβλέπει η τροπολογία, πριν από ορισμένη ημερομηνία σε συνάρτηση προς την μεταγενέστερη επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού,
- την τροπολογία 25, η οποία ορίζει την 30η Ιουνίου 1997 ως τελική ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού.

Όπως αναφέρθηκε στο σημείο III στοιχείο στ) ανωτέρω, το Συμβούλιο κρίνει ότι πρέπει να διατεθούν στα κράτη μέλη δώδεκα μήνες από την έναρξη ισχύος του κανονισμού για τη θέσπιση των μέτρων που απαιτούνται για την εφαρμογή του και 18 μήνες για τη θέσπιση των μέτρων που αφορούν την κοινική άδεια.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 22/97

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 14 Απριλίου 1997

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../97 του Συμβουλίου, της ..., για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό

(97/C 164/02)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό⁽⁴⁾ ακυρώθηκε από το Δικαστήριο με την απόφασή του της 1ης Ιουνίου 1994⁽⁵⁾.
- (2) ότι η καθιέρωση κοινής πολιτικής μεταφορών συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, και σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 75 παράγραφος 1 στοιχείο β) της συνθήκης, τη θέσπιση των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό.
- (3) ότι η εν λόγω διάταξη συνεπάγεται την κατάργηση όλων των περιορισμών που τυχόν επιβάλλονται στον παρέχοντα τις υπηρεσίες λόγω της ιθαγένειάς του ή του γεγονότος ότι είναι εγκατεστημένος σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο όπου πρέπει να παρέχεται η υπηρεσία.
- (4) ότι είναι σκόπιμο να υπαχθούν οι παρέχοντες υπηρεσίες σε συγκρίσιμα καθεστώτα, ώστε να περιοριστούν

οι ανισότητες στις συνθήκες ανταγωνισμού λόγω ιθαγένειας ή χώρας εγκατάστασης και να διευκολυνθεί η σταδιακή προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών.

- (5) ότι οι ορισμοί των διάφορων γραμμών μεταφοράς με πούλμαν ή λεωφορεία θα πρέπει να είναι οι ίδιοι με εκείνους που ισχύουν στις διεθνείς μεταφορές.
- (6) ότι θα πρέπει να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των μη εγκατεστημένων μεταφορέων σε ορισμένα είδη μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, συνεκτιμώντας τα ειδικά χαρακτηριστικά κάθε είδους μεταφοράς.
- (7) ότι θα πρέπει να καθοριστούν οι διατάξεις που εφαρμόζονται στις ενδομεταφορές.
- (8) ότι οι διατάξεις της οδηγίας 97/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών⁽⁶⁾ εφαρμόζονται στην περίπτωση που, για την εκτέλεση μεταφορών επιβατών σε ειδικές τακτικές γραμμές, οι μεταφορείς αποσπούν, από το κράτος μέλος όπου εργάζονται συνήθως, εργαζόμενους που έχουν εργασιακή σχέση μαζί τους.
- (9) ότι όσον αφορά τις τακτικές γραμμές, θα πρέπει να γίνουν δεκτές στις ενδομεταφορές, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και κυρίως την εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους μέλους υποδοχής, μόνον οι τακτικές γραμμές που εκτελούνται κατά τη διεξαγωγή διεθνούς τακτικής γραμμής, και να εξαιρεθούν οι αστικές και προαστιακές γραμμές.
- (10) ότι είναι σκόπιμο να θεσπισθούν διατάξεις που θα επιτρέπουν παρέμβαση στην αγορά των συγκεκριμένων μεταφορών σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 60 της 29. 2. 1996, σ. 10.⁽²⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 30 της 30. 1. 1997, σ. 40).⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 1996, (ΕΕ αριθ. C 380 της 16. 12. 1996, σ. 35), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 1997 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*).⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 251 της 29. 8. 1992, σ. 1.⁽⁵⁾ Απόφαση της 1ης Ιουνίου 1994, υπόθεση C-388/92, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου (Συλλ. 1994, σελ. I-2081).⁽⁶⁾ ΕΕ αριθ. L 18 της 21. 1. 1997, σ. 1.

- (12) ότι είναι σκόπιμο τα κράτη μέλη να αλληλοβοηθούνται με σκοπό την καλή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων·
- (13) ότι εναπόκειται στα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού·
- (14) ότι η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να παρακολουθείται με βάση έκθεση που θα υποβάλει η Επιτροπή·
- (15) ότι η προαναφερόμενη απόφαση του Δικαστηρίου, με την οποία ακυρώθηκε ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92, διατηρεί τα αποτελέσματα του εν λόγω κανονισμού μέχρις ότου το Συμβούλιο εκδώσει νέο σχετικό κανονισμό· ότι ο παρών κανονισμός θα τεθεί σε εφαρμογή δεκαοκτώ μήνες μετά την έναρξη της ισχύος του· ότι θα πρέπει συνεπώς να θεωρηθεί ότι τα αποτελέσματα του ακυρωθέντος κανονισμού διατηρούνται έως ότου τεθεί πλήρως σε εφαρμογή ο παρών κανονισμός,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Κάθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτων και ο οποίος έχει την κοινοτική άδεια που προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία⁽¹⁾, γίνεται δεκτός, υπό τους όρους που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό και χωρίς διάκριση όσον αφορά την ιθαγένειά του ή τον τόπο εγκατάστασής του, για να εκτελεί, προσωρινά, εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτων σε άλλο κράτος μέλος, αποκαλούμενο στο εξής «κράτος μέλος υποδοχής», χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση.

Αυτές οι εθνικές μεταφορές αποκαλούνται στο εξής «ενδο-μεταφορές» («καμποτάζ»).

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1. «τακτικές γραμμές»: οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες με καθορισμένη συχνότητα και διαδρομή και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους, μολονότι υπάρχει, ενδεχομένως, η υποχρέωση κράτησης θέσεως.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 74 της 20. 3. 1992, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../97 (δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

Ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσής της γραμμής.

2. «ειδικές τακτικές γραμμές»: οι τακτικές γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται με προκαθορισμένη συχνότητα και διαδρομή συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών, και μόνον αυτές, και στις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις.

Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

- α) τη μεταφορά εργαζομένων από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο εργασίας τους και αντιστρόφως·
- β) τη μεταφορά μαθητών και σπουδαστών από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο του εκπαιδευτικού τους ιδρύματος και αντιστρόφως·
- γ) τη μεταφορά στρατιωτικών και των οικογενειών τους από τον τόπο κατοικίας τους στον τόπο στρατωνισμού τους και αντιστρόφως.

Το στοιχείο της τακτικότητας των ειδικών γραμμών δεν θίγεται από το γεγονός ότι η οργάνωση των μεταφορών προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρηστών.

3. «έκτακτες γραμμές»: οι γραμμές οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στον ορισμό των τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών, και οι οποίες χαρακτηρίζονται κυρίως από το γεγονός ότι μεταφέρουν ομάδες που έχουν συσταθεί κατόπιν πρωτοβουλίας ενός εντολέα ή του ίδιου του μεταφορέα. Οι γραμμές αυτές δεν χάνουν το χαρακτήρα της έκτακτης γραμμής από το γεγονός ότι λειτουργούν με κάποια συχνότητα.
4. «οχήματα»: τα αυτοκίνητα οχήματα τα οποία, λόγω του τύπου κατασκευής τους και του εξοπλισμού τους, μπορούν να μεταφέρουν άνω των εννέα ατόμων — συμπεριλαμβανομένου του οδηγού — και προορίζονται για το σκοπό αυτό.

Άρθρο 3

Γίνονται δεκτές οι ενδομεταφορές («καμποτάζ») για τις ακόλουθες γραμμές:

1. τις ειδικές τακτικές γραμμές, με την προϋπόθεση ότι καλύπτονται από σύμβαση μεταξύ του διοργανωτή και του μεταφορέα·
2. τις έκτακτες γραμμές·
3. τις τακτικές γραμμές, υπό τον όρο ότι εκτελούνται από μεταφορέα μη εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής κατά τη διεξαγωγή διεθνούς τακτικής γραμμής σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92.

Οι ενδομεταφορές δεν μπορούν να εκτελούνται ανεξάρτητα από αυτή τη διεθνή γραμμή.

Οι αστικές και προαστιακές γραμμές εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος σημείου. Ως «αστικές

και προαστειακές γραμμές» νοούνται οι γραμμές μεταφορών με τις οποίες εξυπηρετούνται οι ανάγκες αστικού κέντρου ή ευρύτερης αστικής περιοχής καθώς και οι ανάγκες μεταφορών μεταξύ του εν λόγω κέντρου ή της ευρύτερης αστικής περιοχής και των προαστείων.

Άρθρο 4

1. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 3 υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων, στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής, όσον αφορά τους παρακάτω τομείς:

- α) τιμή και όροι που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς·
- β) βάρος και διαστάσεις των οδικών οχημάτων: οι τιμές του βάρους και των διαστάσεων μπορούν, ενδεχομένως, να υπερβαίνουν εκείνες που ισχύουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης του μεταφορέα, σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις τεχνικές τιμές που αναγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης·
- γ) προϋποθέσεις σχετικά με τις μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επιβατών, ήτοι μαθητών, παιδιών και ατόμων με μειωμένη κινητική ικανότητα·
- δ) χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης·
- ε) φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ) επί των υπηρεσιών μεταφοράς. Στον τομέα αυτό, στις παροχές υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού εφαρμόζεται το άρθρο 21 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών — Κοινό σύστημα φόρου προστιθεμένης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση⁽¹⁾.

2. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών για τις γραμμές που προβλέπονται στο άρθρο 3 σημείο 3 υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής όσον αφορά τις άδειες, τις διαδικασίες πρόσκλησης υποβολής προσφορών, τις γραμμές που πρέπει να εξυπηρετούνται, την κανονική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα καθώς και τα ακολουθητέα δρομολόγια.

3. Οι τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν την κατασκευή και τον εξοπλισμό των οχημάτων, τις οποίες πρέπει να πληρούν τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση ενδομεταφορών, είναι οι ίδιες με εκείνες που επιβάλλονται στα οχήματα τα οποία γίνονται δεκτά στις διεθνείς μεταφορές.

4. Οι εθνικές διατάξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 πρέπει να εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που εφαρμόζονται και στους δικούς τους υπηκόους, ώστε πράγματι να αποφεύγεται κάθε εμφανής ή συγκαλυμμένη διάκριση λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 145 της 13. 6. 1977, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 91/680/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1991, σ. 1).

5. Εάν διαπιστωθεί ότι πρέπει να τροποποιηθεί, βάσει της πείρας η οποία θα έχει αποκτηθεί, ο κατάλογος των τομέων των διατάξεων του κράτους μέλους υποδοχής που αναφέρονται στην παράγραφο 1, το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία, βάσει πρότασης της Επιτροπής.

Άρθρο 5

Η κοινοτική άδεια ή επικυρωμένο αντίγραφο της πρέπει να βρίσκεται εντός του οχήματος και να επιδεικνύεται οποτεδήποτε ζητηθεί από τους επιφορτισμένους με τον έλεγχο υπαλλήλους.

Άρθρο 6

1. Οι ενδομεταφορές υπό μορφή έκτακτων γραμμών διενεργούνται με την κάλυψη ελεγκτικού εγγράφου, του φύλλου πορείας, το οποίο πρέπει να βρίσκεται εντός του οχήματος και να επιδεικνύεται οποτεδήποτε ζητηθεί από τους επιφορτισμένους με τον έλεγχο υπαλλήλους.

2. Το φύλλο πορείας, του οποίου το υπόδειγμα θα καθορίσει η Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 8, πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τα σημεία αναχώρησης και προορισμού της γραμμής·
- β) τις ημερομηνίες αναχώρησης και τέλους της γραμμής.

3. Τα φύλλα πορείας χορηγούνται σε βιβλιάρια επικυρωμένα από την αρμόδια αρχή ή τον αρμόδιο οργανισμό του κράτους μέλους εγκατάστασης. Το υπόδειγμα του βιβλιαρίου φύλλων πορείας θα καθορισθεί από την Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 8.

4. Στην περίπτωση των ειδικών τακτικών γραμμών, η σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ του μεταφορέα και του διοργανωτή των μεταφορών ή επικυρωμένο αντίγραφο της επέχει θέση ελεγκτικού εγγράφου.

Ωστόσο, το φύλλο πορείας συμπληρώνεται υπό τύπον μηνιαίου ανακεφαλαιωτικού πίνακα.

5. Τα χρησιμοποιηθέντα φύλλα πορείας αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή ή τον αρμόδιο οργανισμό του κράτους μέλους εγκατάστασης, σύμφωνα με τον τρόπο που καθορίζεται η εν λόγω αρχή ή οργανισμός.

Άρθρο 7

1. Στο τέλος κάθε τριμήνου και εντός προθεσμίας τριών μηνών, την οποία η Επιτροπή μπορεί να περιορίσει σε ένα μήνα στην περίπτωση που αναφέρεται στο άρθρο 9, η αρμόδια αρχή ή ο αρμόδιος οργανισμός κάθε κράτους μέλους κοινοποιεί στην Επιτροπή τα στοιχεία σχετικά με τις ενδομεταφορές υπό μορφή ειδικών τακτικών και έκτακτων γραμμών, τις οποίες εκτέλεσαν κατά το τρίμηνο αυτό οι μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια του.

Η κοινοποίηση γίνεται μέσω πίνακα, ο οποίος καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που θα καθορίσει η Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 8.

2. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής διαβιβάζουν στην Επιτροπή, μία φορά ανά έτος, στατιστική κατάσταση με τον αριθμό αδειών ενδομεταφορών, οι οποίες εκτελέστηκαν υπό μορφή τακτικών γραμμών που αναφέρονται στο άρθρο 3 σημείο 3.

3. Η Επιτροπή κοινοποιεί, το συντομότερο δυνατό, στα κράτη μέλη ανακεφαλαιωτικούς πίνακες που καταρτίζονται βάσει των στοιχείων που της διαβιβάζονται βάσει της παραγράφου 1.

Άρθρο 8

Όταν γίνεται αναφορά στη διαδικασία που ορίζεται στο παρόν άρθρο, η Επιτροπή επικουρείται από τη συμβουλευτική επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 10.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, αν χρειασθεί, προβαίνει σε ψηφοφορία.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τη γνώμη της επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 9

1. Σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής ή επιδείνωσης της κατάστασης στην αγορά εθνικών μεταφορών μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής ζώνης, οφειλόμενης στις δραστηριότητες ενδομεταφορών, οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να θεσπίσει μέτρα διασφάλισης, γνωστοποιώντας της συγχρόνως τις αναγκαίες πληροφορίες και τα μέτρα που προτίθεται να λάβει έναντι των εγκατεστημένων μεταφορέων.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, νοούνται ως:

— «σοβαρή διαταραχή της αγοράς εθνικών μεταφορών μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής ζώνης»: η εμφάνιση, στην αγορά αυτή, ιδιαίτερων σ' αυτήν προβλημάτων, τα οποία μπορούν να συνεπάγονται σοβαρό και, ενδεχομένως, διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση προς τη ζήτηση και συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική ισορροπία και την επιβίωση πολλών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών,

— «γεωγραφική ζώνη»: μία περιοχή η οποία περιλαμβάνει μέρος ή το σύνολο του εδάφους ενός κράτους μέλους ή εκτείνεται σε μέρος ή στο σύνολο του εδάφους άλλων κρατών μελών.

3. Η Επιτροπή εξετάζει την κατάσταση και, αφού συμβουλευθεί τη συμβουλευτική επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 10 αποφασίζει, εντός μηνός αφότου λάβει την αίτηση του κράτους μέλους, εάν χρειάζεται ή όχι να ληφθούν μέτρα διασφάλισης και, εάν ναι, τα θεσπίζει.

Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο παραμένουν σε ισχύ για περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες και μπορεί να ανανεωθεί μία φορά με τα ίδια όρια ισχύος.

Η Επιτροπή κοινοποιεί αμελλητί στα κράτη μέλη και το Συμβούλιο κάθε απόφαση που λαμβάνει δυνάμει της παρούσας παραγράφου.

4. Εάν η Επιτροπή αποφασίσει να λάβει μέτρα διασφάλισης που αφορούν ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, οι αρμόδιες αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών οφείλουν να λάβουν μέτρα αντίστοιχης εμβέλειας έναντι των εγκατεστημένων μεταφορέων και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

Τα τελευταία αυτά μέτρα εφαρμόζονται το αργότερο από την ίδια ημερομηνία με την ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων διασφάλισης που αποφασίζει η Επιτροπή.

5. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να φέρει ενώπιον του Συμβουλίου την απόφαση της Επιτροπής, που αναφέρεται στην παράγραφο 3, εντός τριάντα ημερών από την κοινοποίησή της.

Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί να λάβει διαφορετική απόφαση εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης ενός κράτους μέλους ή, εάν η αίτηση υποβλήθηκε από περισσότερα κράτη μέλη, εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία της πρώτης υποβολής.

Τα όρια ισχύος που προβλέπονται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 εφαρμόζονται στην απόφαση του Συμβουλίου.

Οι αρμόδιες αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών οφείλουν να λάβουν μέτρα αντίστοιχης εμβέλειας έναντι των εγκατεστημένων μεταφορέων και ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά.

Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο, η απόφαση της Επιτροπής καθίσταται οριστική.

6. Η Επιτροπή, εάν κρίνει ότι τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 πρέπει να ανανεωθούν, υποβάλλει πρόταση στο Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

Άρθρο 10

1. Η Επιτροπή επικουρείται στο έργο της από συμβουλευτική επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών, της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Η επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 8, επικυρώνει την Επιτροπή όσον αφορά τον καθορισμό των υποδειγμάτων του φύλλου πορείας, του βιβλιαρίου φύλλων πορείας και του πίνακα που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7.

2. Επιπλέον, καθήκον αυτής της επιτροπής είναι να συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με:

- κάθε αίτηση την οποία υποβάλλει κράτος μέλος δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 1,
- τα μέτρα που στόχο έχουν την αντιμετώπιση της σοβαρής διαταραχής της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 9 και ιδίως σχετικά με την πρακτική εφαρμογή των εν λόγω μέτρων.

3. Η επιτροπή καταρτίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Με την επιφύλαξη ποινικών δώξεων, το κράτος μέλος υποδοχής δύναται να επιβάλει κυρώσεις κατά μη εγκατεστημένου μεταφορέα εφόσον διαπράξει στο έδαφος του κατά την εκτέλεση ενδομεταφορών παράβαση του παρόντος κανονισμού ή των κοινοτικών και εθνικών διατάξεων περί μεταφορών.

Οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται χωρίς διακρίσεις και σύμφωνα με την παράγραφο 3.

3. Οι κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι δυνατόν να συνίστανται ιδίως σε προειδοποίηση ή, σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή μικρών και επανειλημμένων παραβάσεων, σε προσωρινή απαγόρευση εκτέλεσης ενδομεταφορών στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής όπου διαπράχθηκε η παράβαση.

Σε περίπτωση υποβολής πλαστογραφημένης κοινοτικής άδειας ή άλλης άδειας, ή πλαστογραφημένου επικυρωμένου αντιγράφου, το πλαστό έγγραφο αφαιρείται αμέσως και, ενδεχομένως, διαβιβάζεται, μόλις αυτό είναι δυνατόν, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα.

4. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής γνωστοποιούν στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης τις παραβάσεις που διέπραξε ο μεταφορέας και τις επιβληθείσες σε αυτόν κυρώσεις, δύναται δε, σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή μικρών και επανειλημμένων παραβάσεων, να συνοδεύουν την προαναφερόμενη γνωστοποίηση με αίτηση επιβολής κυρώσεων.

Σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή μικρών και επανειλημμένων παραβάσεων, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης εξετάζουν εάν πρέπει να επιβληθεί κατάλληλη κύρωση κατά του συγκεκριμένου μεταφορέα: οι

εν λόγω αρμόδιες αρχές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την κύρωση που ενδεχομένως έχει επιβληθεί από το κράτος μέλος υποδοχής και να βεβαιώνονται ότι οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν κατά του μεταφορέα είναι, συνολικά, ανάλογες με την ή τις παραβάσεις που τις προκάλεσαν.

Η κύρωση που επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης, κατόπιν διαβουλεύσεων με τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής, μπορεί να φθάσει μέχρι την αφαίρεση της άδειας άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα επιβατών.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης μπορούν επίσης, σύμφωνα με το εσωτερικό δίκαιο, να παραπέμπουν το συγκεκριμένο μεταφορέα ενώπιον αρμόδιας εθνικής δικαστικής αρχής.

Οι αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής για τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

Άρθρο 12

Τα κράτη μέλη εγγυώνται ότι οι μεταφορείς μπορούν να προσβάλλουν ενώπιον δικαστηρίου οποιαδήποτε διοικητική κύρωση τους έχει επιβληθεί.

Άρθρο 13

Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999, έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και ιδίως σχετικά με τις επιπτώσεις των ενδομεταφορών στην αγορά εθνικών μεταφορών.

Άρθρο 14

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ εγκαίρως τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού και τις κοινοποιούν στην Επιτροπή.

Άρθρο 15

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την ...(*)

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, ...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) Δεκαοκτώ μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

ΔΙΠΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο, στις 15 Ιανουαρίου 1996, πρόταση κανονισμού, βασισμένη στο άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΚ, σχετικά με τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις οδικές μεταφορές επιβατών, σε ένα κράτος μέλος, μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό⁽¹⁾.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε τη γνώμη του στις 28 Νοεμβρίου 1996⁽²⁾ και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή τη δική της γνώμη στις 25 Σεπτεμβρίου 1996⁽³⁾.

Με βάση τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο, στις 28 Φεβρουαρίου 1997, μια τροποποιημένη πρόταση⁽⁴⁾.

Στις 14 Απριλίου 1997, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 189 Γ της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στο να αντικατασταθεί και να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92, της 23ης Ιουλίου 1992⁽⁵⁾, κατόπιν της αποφάσεως του Δικαστηρίου, της 1ης Ιουνίου 1994, στην υπόθεση C-388/92 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά Συμβουλίου)⁽⁶⁾, με την οποία ακυρώθηκε ο προαναφερόμενος κανονισμός.

Προκειμένου να μην τεθεί εκ νέου υπό αμφισβήτηση ο βαθμός της απελευθέρωσης τον οποίο αποσκοπούσε να επιτύχει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92, το Δικαστήριο διατήρησε τα αποτελέσματα του κανονισμού που ακυρώθηκε, «έως ότου το Συμβούλιο, ύστερα από διαβούλευση με το Κοινοβούλιο, εκδώσει μια νέα σχετική ρύθμιση».

Το περιεχόμενο της τροποποιημένης πρότασης συμπίπτει, σε μεγάλο βαθμό, με το περιεχόμενο του κανονισμού που ακυρώθηκε, αλλά διευρύνει και το πεδίο εφαρμογής του.

Η πρόταση αποβλέπει, πράγματι, στο να αρθούν ορισμένοι περιορισμοί που διατηρούνται από τον προαναφερόμενο κανονισμό και αφορούν τις ειδικές τακτικές γραμμές, και στο να εισαχθεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις το καμποτάζ (ενδομεταφορές) για ορισμένες τακτικές γραμμές. Η Επιτροπή αναφέρει ότι πρόθεσή της, κατά τον τρόπο αυτό, είναι να εφαρμοστεί στις δραστηριότητες των οδικών ενδομεταφορών επιβατών, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, η οποία συνεπάγεται την κατάργηση έναντι του παρέχοντος την υπηρεσία, κάθε περιορισμού λόγω ιθαγένειας ή εθνικότητας ή λόγω τυχόν εγκατάστασής του σε άλλο κράτος μέλος από το κράτος μέλος όπου πρέπει να παρασχεθεί η υπηρεσία.

Η Επιτροπή, δεδομένου ότι συντάχθηκε με την κοινή θέση του Συμβουλίου, τροποποίησε ανάλογα την πρότασή της.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ιδίως ότι:

- a) στο άρθρο 3 παράγραφος 3, για τις τακτικές που εξυπηρετούνται από μεταφορέα μη εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής, καθιερώνεται το καμποτάζ (ενδομεταφορές) κατά την διεξαγωγή μεταφοράς σε διεθνή τακτική γραμμή, με εξαίρεση των αστικών και προαστιακών γραμμών από το πεδίο εφαρμογής αυτής της διάταξης.

(1) ΕΕ αριθ. C 60 της 29. 2. 1996, σ. 10.

(2) ΕΕ αριθ. C 380 της 16. 12. 1996, σ. 35.

(3) ΕΕ αριθ. C 30 της 30. 1. 1997, σ. 40.

(4) ΕΕ αριθ. C 124 της 21. 4. 1997, σ. 73.

(5) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών, σε ένα κράτος μέλος, μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό. (ΕΕ αριθ. L 251 της 29. 8. 1992, σ. 1).

(6) Συλλογή Ι του 1994, σ. 2081.

- β) στο άρθρο 4 παράγραφος 2, οι ενδομεταφορές που προβλέπονται στους άρθρο 3 παράγραφος 3 υπόκεινται στη νομοθεσία του κράτους μέλους υποδοχής,
- γ) στο άρθρο 10 παράγραφος 1, δημιουργείται συμβουλευτική επιτροπή για να επικουρεί την Επιτροπή, σύμφωνα με διαδικασία I της απόφασης για την «επιτροπολογία» (άρθρο 8), στον καθορισμό του υποδείγματος φύλλου πορείας (άρθρο 6 παράγραφος 3), του υποδείγματος βιβλιαρίου φύλλων πορείας και του υποδείγματος στατιστικού πίνακα (άρθρο 7 παράγραφος 1).

Επισημαίνεται ότι, στην κοινή θέση, υπενθυμίζεται, στην όγδοη παράγραφο του αιτιολογικού, ότι οι διατάξεις της οδηγίας 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών⁽¹⁾ εφαρμόζονται στην περίπτωση που, για την πραγματοποίηση μεταφορών επιβατών σε ειδικές τακτικές γραμμές, οι μεταφορείς αποσπούν εργαζόμενους που έχουν εργασιακή σχέση μαζί τους, από το κράτος μέλος όπου εργάζονται συνήθως.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που υιοθέτησε το Συμβούλιο και έχει δεχθεί η Επιτροπή

Το Συμβούλιο υιοθέτησε τουλάχιστον ως προς το περιεχόμενο, αν όχι ως προς τη διατύπωση, τις ακόλουθες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- την τροπολογία 1, η οποία αποβλέπει στο να περιληφθεί στον κανονισμό μια νέα παράγραφος αιτιολογικού σχετική με τη σταδιακή προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών, που περιέχεται στην τέταρτη παράγραφο αιτιολογικού της κοινής θέσης,
- την τροπολογία 14, που αποβλέπει στο να απαλειφθεί το άρθρο 4 της αρχικής πρότασης της Επιτροπής, το οποίο προέβλεπε το νομικό καθεστώς που θα εφαρμόζονταν στις δραστηριότητες ενδομεταφορών οι οποίες πραγματοποιούνται με την ευκαιρία εξυπηρέτησης μιας διεθνούς τακτικής γραμμής, όπως προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφος 3 της κοινής θέσης. Οι δραστηριότητες αυτές υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της κοινής θέσης, στις διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής και αφορούν τις απαιτήσεις για τις άδειες, τις διαδικασίες πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών, τις συνδέσεις που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα και τα δρομολόγια,
- το τμήμα της τροπολογίας 16, που προβλέπει ότι η Επιτροπή, όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, υποβάλλει έκθεση, όχι μόνο στο Συμβούλιο αλλά επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στοιχείο που περιλαμβάνεται στο άρθρο 13 της κοινής θέσης.

2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που δεν υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο και δεν έχει δεχθεί η Επιτροπή

Το Συμβούλιο δεν υιοθέτησε:

- τις τροπολογίες 21 και 3, οι οποίες προβλέπουν να περιληφθούν στον κανονισμό δύο παράγραφοι αιτιολογικού, μία για να αποφευχθεί ο κίνδυνος να υπάρχουν δεκαπέντε διαφορετικά εθνικά καθεστάτα ενδομεταφορών και μία για να υπενθυμισθεί ότι η απελευθέρωση και η σταδιακή εναρμόνιση στον τομέα των οδικών μεταφορών επιβατών πρέπει να συντελούνται εκ παραλλήλου.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι οι στόχοι αυτοί έχουν ήδη ληφθεί υπόψη σε άλλες παραγράφους του αιτιολογικού καθώς και στο διατακτικό της κοινής θέσης.

- την τροπολογία 4, η οποία αποβλέπει στο να περιληφθεί στον κανονισμό μια νέα παράγραφος αιτιολογικού σχετικά με τη βέλτιστη δυνατή πληρότητα του οχήματος.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η τροπολογία αυτή είναι άνευ αντικειμένου, δεδομένου του στόχου του κανονισμού,

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 18 της 21. 1. 1997, σ. 1.

- την τροπολογία 5, η οποία προβλέπει να περιληφθεί στον κανονισμό μια παράγραφος αιτιολογικού η οποία να αποβλέπει στο να προβλεφθεί για το χρήστη η ελεύθερη επιλογή του μεταφορικού μέσου υπό τον όρο ότι θα ανταποκρίνεται σε έναν από τους στόχους της κοινής πολιτικής των μεταφορών, και συγκεκριμένα στο στόχο της μείωσης της οδικής κυκλοφορίας.

Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι η μείωση της οδικής κυκλοφορίας πούλμαν ή λεωφορείων δεν περιλαμβάνεται μεταξύ των στόχων της κοινής πολιτικής των μεταφορών,

- την τροπολογία 6, η οποία αποβλέπει στο να περιληφθεί στον κανονισμό μια παράγραφος αιτιολογικού σχετικά με την πλήρη δυνατότητα πρόσβασης σε λεωφορεία γραμμής.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι πρόκειται για ζήτημα που θα πρέπει να ρυθμισθεί στο πλαίσιο της ειδικής σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας,

- την τροπολογία 7, η οποία αποβλέπει στο να εισαχθεί στον κανονισμό μία παράγραφος αιτιολογικού για να υπενθυμίζονται οι προθέσεις της Επιτροπής σε θέματα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι δεν θα πρέπει να περιληφθεί μια τέτοια υπενθύμιση στον παρόντα κανονισμό,

- τις τροπολογίες 8 και 9, οι οποίες αποβλέπουν στο να περιληφθούν στον κανονισμό δύο νέες παράγραφοι αιτιολογικού, η μία σχετικά με την εφαρμογή ενός και του αυτού καθεστώτος για τις υπηρεσίες ενδομεταφορών που παρέχονται τόσο από μια επιχείρηση εγκατεστημένη στο κράτος μέλος υποδοχής όσο και από μια μη εγκατεστημένη σ' αυτό επιχείρηση, και η άλλη σχετικά με την εναρμόνιση των κανονιστικών όρων που εφαρμόζονται στις ενδομεταφορές.

Το Συμβούλιο επεσήμανε ότι οι τροπολογίες αυτές δεν είναι πλέον αναγκαίες, δεδομένου ότι η κοινή θέση περιορίζεται στην καθιέρωση του καμποτάζ (ενδομεταφορών) για τις τακτικές γραμμές που εξυπηρετούνται κατά τη διεξαγωγή μεταφοράς σε διεθνή τακτική γραμμή και ότι τέτοιες δραστηριότητες ενδομεταφορών υπόκεινται στην εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους υποδοχής (βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 2 της κοινής θέσης),

- την τροπολογία 10, η οποία αποβλέπει στο να περιληφθεί στον κανονισμό μια νέα παράγραφος αιτιολογικού η οποία να συστήνει οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν ενδομεταφορές να έχουν ή να ορίζουν έναν εκπρόσωπό τους στο κράτος μέλος υποδοχής.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η διάταξη αυτή είναι ασυμβίβαστη με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών,

- την τροπολογία 11, η οποία αποβλέπει στο να διευκρινισθεί, στο πρώτο άρθρο του κανονισμού, ότι το κράτος μέλος εγκατάστασης είναι το κράτος μέλος όπου ο μεταφορέας έχει το «κυρίως κέντρο των δραστηριοτήτων του» ή την «έδρα» του.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι αρκεί να απαιτείται από το μεταφορέα, για να πληροί αυτόν τον όρο πρόσβασης στην αγορά, να είναι κάτοχος της κοινοτικής άδειας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, όπως θα τροποποιηθεί από τον κανονισμό που θα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα όπου θα δημοσιευθεί και ο παρών κανονισμός,

- η τροπολογία 12, η οποία αποβλέπει στη διεύρυνση του ορισμού των «ειδικών τακτικών γραμμών» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.

Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι ο ορισμός αυτός είναι ο ίδιος με τον ορισμό ο οποίος περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, όπως θα τροποποιηθεί (βλέπε παραπάνω), επειδή θα πρέπει οι ορισμοί των διάφορων υπηρεσιών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία να είναι οι ίδιοι με τους ορισμούς που έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο των διεθνών μεταφορών,

- το μέρος της τροπολογίας 13, το οποίο αποβλέπει στο να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όχι μόνο οι αστικές και υπεραστικές τακτικές γραμμές, όπως προβλέπει η κοινή θέση, αλλά επίσης οι περιφερειακές γραμμές, έως ότου εναρμονι-

στούν οι απαιτήσεις για την παραχώρηση υπηρεσιών μεταφορών επί τη βάσει των υποχρεώσεων που διέπουν την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των οδικών ενδομεταφορών επιβατών.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι, εάν εξαιρεθούν από τις ενδομεταφορές οι περιφερειακές γραμμές, αυτό θα οδηγούσε στη σημαντική αποδυνάμωση του στόχου στον οποίο αποβλέπει ο κανονισμός,

- *το μέρος της τροπολογίας 13* το οποίο αποβλέπει στο να εξαιρεθούν από ενδομεταφορές που συνδέονται με διεθνείς τακτικές γραμμές ορισμένες γεωγραφικές ζώνες οι οποίες ήδη καλύπτονται από την κοινοτική νομοθεσία.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η διάταξη αυτή θα είναι υπερβολικά περιοριστική και θα συνεπάγεται υπερβολικές δυσκολίες ελέγχου,

- *την τροπολογία 15*, η οποία αποβλέπει στο να ζητηθεί από την Επιτροπή να κοινοποιεί όχι μόνο στο Συμβούλιο αλλά και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όλα τα στατιστικά στοιχεία τα σχετικά με την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ενδομεταφορών που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι η έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού την οποία η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, δυνάμει του άρθρου 13 της κοινής θέσης, θα καταρτιστεί επί τη βάσει αυτών των στατιστικών στοιχείων,

- *το μέρος της τροπολογίας 16* το οποίο αποβλέπει στο να προστεθεί μία παράγραφος στο άρθρο 13 με την οποία θα ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1996, έκθεση για τα αποτελέσματα της εφαρμογής του κανονισμού που ακυρώθηκε από το Δικαστήριο και για τη λειτουργία των τακτικών γραμμών στα κράτη μέλη.

Το Συμβούλιο, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η αναφερόμενη ημερομηνία έχει ξεπεραστεί, κρίνει ότι δεν είναι ανάγκη η Επιτροπή να υποβάλει μια τέτοια έκθεση,

- *το μέρος της τροπολογίας 16* το οποίο αποβλέπει, σύμφωνα με το άρθρο 13 της κοινής θέσης, η έκθεση της Επιτροπής να αφορά επίσης το κατά πόσον θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθεί επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού καθώς και το ενδεχόμενο να υποβάλει η Επιτροπή πρόταση ανάλογα με τα συμπεράσματα της έκθεσης.

Το Συμβούλιο κρίνει πως, δεδομένου ότι η κοινή θέση συνεπάγεται ήδη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας που εφαρμοζόταν προηγουμένως στα θέματα αυτά, δεν θα ήταν σκόπιμο να ζητηθεί από την Επιτροπή να υποβάλει μια τέτοια πρόταση.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 23/97

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 14 Απριλίου 1997

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../97 του Συμβουλίου, της ... , για την ενίσχυση της εποπτείας των δημοσιονομικών θέσεων και την εποπτεία και το συντονισμό των οικονομικών πολιτικών

(97/C 164/03)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 103 παράγραφος 5,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης βασίζεται στο στόχο των υγιών δημόσιων οικονομικών ως μέσου για την ενίσχυση των προϋποθέσεων για την εξασφάλιση σταθερότητας τιμών και την επίτευξη ισχυρής και βιώσιμης αύξησης που δημιουργεί θέσεις εργασίας·
- (2) ότι το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης αποτελείται από τον παρόντα κανονισμό, ο οποίος έχει ως στόχο την ενίσχυση της εποπτείας των δημοσιονομικών θέσεων και την εποπτεία και τον συντονισμό των οικονομικών πολιτικών, από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. ... του Συμβουλίου⁽³⁾ ο οποίος έχει ως στόχο την επιτάχυνση και την διασαφήνιση της διαδικασίας υπερβολικού ελλείμματος, και από το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 1997 για το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης⁽⁴⁾, με το οποίο τα κράτη μέλη, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφώνησαν να υπάρξει αποφασιστικός πολιτικός προσανατολισμός με σκοπό τη συνεπή και εγκαίρως εφαρμογή της συνθήκης και του συμφώνου σταθερότητας και ανάπτυξης·
- (3) ότι στο τρίτο στάδιο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (ΟΝΕ), τα κράτη μέλη υπόκεινται, σύμφωνα με το άρθρο 104 Γ της συνθήκης, σε σαφή εκ της συνθήκης υποχρέωση να αποφεύγουν τα υπερβολικά ελλείμματα του ευρύτερου δημόσιου τομέα· ότι, βάσει του άρθρου 5 του πρωτοκόλλου αριθ. 11 της συνθήκης για ορισμένες διατάξεις που αφορούν το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας, η παράγραφος 1 του άρθρου 104 Γ δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο

εάν δεν μεταβεί στο τρίτο στάδιο· ότι η υποχρέωση, βάσει του άρθρου 109 Ε παράγραφος 4, προσπάθειας αποφυγής των υπερβολικών ελλειμμάτων θα συνεχίσει να ισχύει και για το Ηνωμένο Βασίλειο·

- (4) ότι η προσήλωση στο μεσοπρόθεσμο στόχο των σχεδόν ισοσκελισμένων ή πλεονασματικών δημοσιονομικών θέσεων, για την οποία όλα τα κράτη μέλη έχουν αναλάβει τη δέσμευση με βάση το προαναφερόμενο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης, θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να αντιμετωπίζουν τις κανονικές κυκλικές διακυμάνσεις, διατηρώντας ταυτόχρονα το δημόσιο έλλειμμα εντός της τιμής του πλαισίου αναφοράς του 3 % του ΑΕΠ·
- (5) ότι αρμόζει να συμπληρωθεί η διαδικασία πολυμερούς εποπτείας που προβλέπεται στο άρθρο 103 παράγραφοι 3 και 4 με τη δημιουργία συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης, μέσω του οποίου το Συμβούλιο θα επιστά εγκαίρως την προσοχή ενός κράτους μέλους στην ανάγκη λήψης των απαραίτητων διορθωτικών δημοσιονομικών μέτρων για την αποφυγή υπερβολικού δημοσιονομικού ελλείμματος· ότι, σύμφωνα πάντα με το προαναφερθέν ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης, όλα τα κράτη μέλη έχουν αναλάβει την υποχρέωση να λαμβάνουν τα διορθωτικά μέτρα που κρίνουν αναγκαία για την εκπλήρωση των στόχων των οικείων προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης, όταν διαθέτουν στοιχεία που μαρτυρούν ότι έχουν σημειωθεί ή αναμένονται σημαντικές αποκλίσεις από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο·
- (6) ότι η διαδικασία πολυμερούς εποπτείας του άρθρου 103 παράγραφοι 3 και 4 θα πρέπει επίσης να συνεχίσει να καλύπτει το σύνολο των οικονομικών εξελίξεων σε κάθε κράτος μέλος και στην Κοινότητα, καθώς και τη συμβατότητα των οικονομικών πολιτικών με τους γενικούς οικονομικούς προσανατολισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 103 παράγραφος 2· ότι, για την παρακολούθηση των ανωτέρω εξελίξεων, είναι ενδεδειγμένη η παρουσίαση των στοιχείων υπό μορφή προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης·
- (7) ότι υπάρχει ανάγκη να αξιοποιηθεί η χρήσιμη εμπειρία που έχει αποκτηθεί από τα προγράμματα σύγκλισης κατά τα δύο πρώτα στάδια της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης·
- (8) ότι τα κράτη μέλη που υιοθετούν το ενιαίο νόμισμα, τα οποία στα εξής θα αναφέρονται ως «συμμετέχοντα

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 368 της 6. 12. 1996, σ. 9.⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 380 της 16. 12. 1996, σ. 28), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 1997, και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽³⁾ Δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.⁽⁴⁾ Δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

κράτη μέλη», θα έχουν επιτύχει, σύμφωνα με το άρθρο 109 i, υψηλό βαθμό σταθερής σύγκλισης, και ιδίως σταθερή δημοσιονομική θέση: ότι η διατήρηση υγιούς δημοσιονομικής θέσης σε αυτά τα κράτη μέλη θα είναι αναγκαία για την εξασφάλιση σταθερότητας των τιμών και την ενίσχυση των προϋποθέσεων διαρκούς αύξησης της παραγωγής και της απασχόλησης: ότι τα συμμετέχοντα αυτά κράτη μέλη πρέπει να υποβάλουν μεσοπρόθεσμα προγράμματα, που εφεξής θα αποκαλούνται «προγράμματα σταθερότητας»: ότι πρέπει να ορισθεί το κύριο περιεχόμενο των προγραμμάτων αυτών:

- (9) ότι τα κράτη μέλη που δεν θα υιοθετήσουν το ενιαίο νόμισμα, τα οποία στο εξής θα αναφέρονται ως «μη συμμετέχοντα κράτη μέλη», θα πρέπει να συνεχίσουν τις πολιτικές επιδίωξης υψηλού βαθμού σταθερής σύγκλισης: ότι είναι ανάγκη αυτά τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να υποβάλουν μεσοπρόθεσμα προγράμματα, που εφεξής θα αποκαλούνται «προγράμματα σύγκλισης»: ότι πρέπει να ορισθεί το κύριο περιεχόμενο αυτών των προγραμμάτων σύγκλισης:
- (10) ότι τα νομίσματα των μη συμμετεχόντων κρατών που θα προσχωρούν στον νέο μηχανισμό συναλλαγματικών ισοτιμιών, ο οποίος στο εξής θα αποκαλείται «ERM2»⁽¹⁾, θα έχουν μια κεντρική ισοτιμία ως προς το Ευρώ, παρέχοντας έτσι ένα σημείο αναφοράς για την αξιολόγηση της επάρκειας των πολιτικών τους: ότι, προκειμένου να επιτρέψουν την κατάλληλη εποπτεία από το Συμβούλιο, τα μη συμμετέχοντα κράτη που δεν έχουν προσχωρήσει στο ERM2 θα παρουσιάζουν μολαταύτα στα εθνικά τους προγράμματα σύγκλισης πολιτικής προσανατολισμένες προς την επίτευξη σταθερότητας, ώστε να αποφεύγονται οι άστοχες πραγματικές συναλλαγματικές ισοτιμίες και οι υπερβολικές διακυμάνσεις των ονομαστικών συναλλαγματικών ισοτιμιών:
- (11) ότι η σταθερή σύγκλιση των βασικών οικονομικών μεγεθών αποτελεί προϋπόθεση για τη διαρκή σταθερότητα των συναλλαγματικών ισοτιμιών:
- (12) ότι είναι αναγκαίο να καταρτισθεί χρονοδιάγραμμα για την υποβολή των προγραμμάτων σταθερότητας και των προγραμμάτων σύγκλισης και των ενημερώσεών τους:
- (13) ότι, για την εξασφάλιση διαφάνειας και προϋποθέσεων για τεκμηριωμένη δημόσια συζήτηση, είναι αναγκαίο τα κράτη μέλη να ανακοινώνουν δημοσίως τα εθνικά τους προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης:
- (14) ότι το Συμβούλιο, κατά την εξέταση και παρακολούθηση των προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης, και ιδίως του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού στόχου ή της σχεδιαζόμενης πορείας προσαρμογής για την επίτευξη του στόχου αυτού, θα πρέπει να

λαμβάνει υπόψη του τα συγκυριακά και διαρθρωτικά χαρακτηριστικά του κάθε κράτους μέλους:

- (15) ότι, στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις σημαντικές αποκλίσεις των δημοσιονομικών θέσεων από τους στόχους του σχεδόν πλήρους ισοσκελισμού ή της επίτευξης πλεονάσματος: ότι το Συμβούλιο θα πρέπει να απευθύνει εγκαίρως προειδοποίηση προκειμένου να μην καταστεί υπερβολικό το δημοσιονομικό έλλειμμα ενός κράτους μέλους: ότι, σε περίπτωση συνεχιζόμενων αποκλίσεων από τους δημοσιονομικούς στόχους, το Συμβούλιο θα πρέπει να ενισχύει και να ανακοινώνει δημοσίως τις συστάσεις του: ότι, για τα μη συμμετέχοντα κράτη μέλη, το Συμβούλιο μπορεί να προβαίνει σε συστάσεις για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την υλοποίηση των οικείων προγραμμάτων σύγκλισης:
- (16) ότι τόσο τα προγράμματα σύγκλισης όσο και τα προγράμματα σταθερότητας οδηγούν στην εκπλήρωση των προϋποθέσεων οικονομικής σύγκλισης που περιλαμβάνονται στο άρθρο 104 Γ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΤΜΗΜΑ 1

Σκοπός και ορισμοί

Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τους κανόνες που διέπουν το περιεχόμενο, την υποβολή, την εξέταση και την παρακολούθηση των προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης στο πλαίσιο της πολυμερούς εποπτείας εκ μέρους του Συμβουλίου, ώστε να αποτρέπεται εγκαίρως η εμφάνιση υπερβολικών ελλειμμάτων του ευρύτερου δημόσιου τομέα και να ενισχύεται η εποπτεία και ο συντονισμός των οικονομικών πολιτικών.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως «συμμετέχοντα κράτη μέλη» νοούνται εκείνα τα οποία υιοθετούν το ενιαίο νόμισμα σύμφωνα με τη συνθήκη, και ως «μη συμμετέχοντα κράτη μέλη» νοούνται εκείνα τα κράτη τα οποία δεν έχουν υιοθετήσει το ενιαίο νόμισμα.

ΤΜΗΜΑ 2

Προγράμματα σταθερότητας: Μια ουσιαστική βάση για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας

Άρθρο 3

1. Κάθε συμμετέχον κράτος μέλος υποβάλλει στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή τα αναγκαία στοιχεία για

⁽¹⁾ Βλέπε ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1997, για το νέο μηχανισμό συναλλαγματικών ισοτιμιών (δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

την εντός τακτών διαστημάτων άσκηση πολυμερούς εποπτείας δυνάμει του άρθρου 103 της συνθήκης υπό μορφή «προγράμματος σταθερότητας», το οποίο παρέχει μια ουσιαστική βάση για την εξασφάλιση σταθερότητας τιμών και για την επίτευξη ισχυρής βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία δημιουργεί θέσεις εργασίας.

2. Το πρόγραμμα σταθερότητας παρουσιάζει τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) το μεσοπρόθεσμο στόχο όσον αφορά τη σχεδόν ισοσκελισμένη ή πλεονασματική δημοσιονομική θέση και την πορεία προσαρμογής προς το δημοσιονομικό αυτόν στόχο όσον αφορά το πλεόνασμα/έλλειμμα του ευρύτερου δημοσίου τομέα και την αναμενόμενη πορεία του λόγου δημοσίου χρέους προς το ΑΕΠ·
- β) τις κυριότερες υποθέσεις για τις αναμενόμενες οικονομικές εξελίξεις και τις σημαντικές οικονομικές μεταβλητές που σχετίζονται με την υλοποίηση του προγράμματος σταθερότητας, όπως είναι η αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) σε πραγματικούς όρους, η απασχόληση και ο πληθωρισμός·
- γ) περιγραφή των δημοσιονομικών και άλλων μέτρων οικονομικής πολιτικής που λαμβάνονται ή/και προτείνονται για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος και, στην περίπτωση των κύριων δημοσιονομικών μέτρων, εκτίμηση των ποσοτικών τους επιπτώσεων στον προϋπολογισμό·
- δ) ανάλυση του κατά πόσον τυχόν μεταβολές των κύριων οικονομικών παραδοχών θα επηρέαζαν τη δημοσιονομική θέση και την κατάσταση του χρέους.

3. Τα στοιχεία για την πορεία του δημοσιονομικού πλεονάσματος/ελλείμματος και του δημοσίου χρέους ως ποσοστών του ΑΕΠ και οι κυριότερες οικονομικές υποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), καταρτίζονται σε ετήσια βάση και καλύπτουν, εκτός από το τρέχον και το προηγούμενο έτος, τουλάχιστον τα τρία επόμενα έτη.

Άρθρο 4

1. Τα προγράμματα σταθερότητας υποβάλλονται πριν από την 1η Μαρτίου 1999. Μετά την ημερομηνία αυτή, υποβάλλονται ενημερωμένα προγράμματα κάθε χρόνο, Ένα κράτος μέλος που υιοθετεί μεταγενέστερα το ενιαίο νόμισμα, υποβάλλει πρόγραμμα σταθερότητας εντός έξι μηνών από την απόφαση του Συμβουλίου για τη συμμετοχή του στο ενιαίο νόμισμα.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν δημοσίως τα προγράμματα σταθερότητας και τα ενημερωμένα προγράμματα τους.

Άρθρο 5

1. Με βάση τις εκτιμήσεις της Επιτροπής και της επιτροπής του άρθρου 109 Γ της συνθήκης, το Συμβούλιο εξετάζει, εντός του πλαισίου της βάσει του άρθρου 103 πολυμερούς εποπτείας, κατά πόσον ο μεσοπρόθεσμος δημοσιονομικός στόχος του προγράμματος σταθερότητας είναι συμβατός με το περιθώριο ασφαλείας, το οποίο απαιτείται

προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνιση υπερβολικού ελλείμματος, αν το πρόγραμμα βασίζεται σε εύλογες οικονομικές παραδοχές και αν τα μέτρα που λαμβάνονται ή/και προτείνονται επαρκούν για την επίτευξη της επιδιωκόμενης πορείας προσαρμογής προς το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο.

Το Συμβούλιο εξετάζει, περαιτέρω, αν το περιεχόμενο των προγραμμάτων σταθερότητας διευκολύνει το στενότερο συντονισμό των οικονομικών πολιτικών και το κατά πόσον οι οικονομικές πολιτικές του συγκεκριμένου κράτους μέλους είναι συνεπείς με τους γενικούς προσανατολισμούς της οικονομικής πολιτικής.

2. Το Συμβούλιο εξετάζει το πρόγραμμα σταθερότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εντός δύο μηνών το αργότερο από την υποβολή του. Το Συμβούλιο, μετά από σύσταση της Επιτροπής και διαβούλευση με την επιτροπή του άρθρου 109 Γ, εκδίδει γνώμη για το πρόγραμμα σταθερότητας. Εάν το Συμβούλιο κρίνει, σύμφωνα με το άρθρο 103, ότι οι στόχοι και το περιεχόμενο του προγράμματος πρέπει να ενισχυθούν, το Συμβούλιο καλεί, με τη γνώμη που εκδίδει, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να προσαρμόσει το πρόγραμμά του.

3. Τα ενημερωμένα προγράμματα σταθερότητας εξετάζονται από την επιτροπή του άρθρου 109 Γ με βάση τις εκτιμήσεις της Επιτροπής· εάν είναι αναγκαίο, τα ενημερωμένα προγράμματα μπορούν επίσης να εξετάζονται από το Συμβούλιο, σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6

1. Στο πλαίσιο πολυμερούς εποπτείας σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 3, το Συμβούλιο παρακολουθεί την εφαρμογή των προγραμμάτων σταθερότητας, με βάση τα στοιχεία που γνωστοποιούν τα συμμετέχοντα κράτη μέλη και τις εκτιμήσεις της Επιτροπής και της επιτροπής του άρθρου 109 Γ, προκειμένου ιδίως να εντοπίσει τις πραγματικές ή αναμενόμενες σημαντικές αποκλίσεις της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα σταθερότητας για το δημοσιονομικό πλεόνασμα/έλλειμμα.

2. Εάν το Συμβούλιο διαπιστώσει σημαντική απόκλιση της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του, τότε, με σκοπό να προειδοποιήσει εγκαίρως προκειμένου να προληφθεί η εμφάνιση υπερβολικού ελλείμματος, απευθύνει σύσταση, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 4, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, ώστε να λάβει τα αναγκαία μέτρα προσαρμογής.

3. Εάν το Συμβούλιο κατά την παρακολούθηση της κατάστασης κρίνει ότι η απόκλιση της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του συνεχίζεται ή επιδεινώνεται, τότε το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 4, απευθύνει σύσταση στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να λάβει άμεσα διορθωτικά μέτρα και μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, να ανακοινώσει δημοσίως τη σύστασή του.

ΤΜΗΜΑ 3

Προγράμματα σύγκλισης: Μια ουσιαστική βάση για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας*Άρθρο 7*

1. Κάθε μη συμμετέχον κράτος μέλος υποβάλλει στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή τα αναγκαία στοιχεία για την εντός τακτών διαστημάτων άσκηση πολυμερούς εποπτείας δυνάμει του άρθρου 103 υπό μορφή «προγράμματος σύγκλισης» που παρέχει μια ουσιαστική βάση για την εξασφάλιση σταθερότητας τιμών και για την επίτευξη ισχυρής βιώσιμης αύξησης η οποία δημιουργεί θέσεις εργασίας.

2. Το πρόγραμμα σύγκλισης παρουσιάζει τα ακόλουθα στοιχεία, ιδίως σχετικά με τις μεταβλητές που σχετίζονται με τη σύγκλιση:

- α) το μεσοπρόθεσμο στόχο όσον αφορά την σχεδόν ισοσκελισμένη ή πλεονασματική δημοσιονομική θέση και την πορεία προσαρμογής προς το δημοσιονομικό αυτόν στόχο όσον αφορά το πλεόνασμα/έλλειμμα του ευρύτερου δημοσίου τομέα και την αναμενόμενη πορεία του λόγου δημοσίου χρέους προς το ΑΕΠ· τους μεσοπρόθεσμους στόχους της νομισματικής πολιτικής· τη σχέση των στόχων αυτών με τη σταθερότητα των τιμών και των συναλλαγματικών ισοτιμιών·
- β) τις κυριότερες υποθέσεις για τις αναμενόμενες οικονομικές εξελίξεις και τις σημαντικές οικονομικές μεταβλητές που σχετίζονται με την υλοποίηση του προγράμματος σύγκλισης, όπως είναι η αύξηση του ΑΕΠ σε πραγματικούς όρους, η απασχόληση και ο πληθωρισμός·
- γ) περιγραφή των δημοσιονομικών και άλλων μέτρων οικονομικής πολιτικής που λαμβάνονται ή και προτείνονται για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος και, στην περίπτωση των κύριων δημοσιονομικών μέτρων, εκτίμηση των ποσοτικών τους επιπτώσεων στον προϋπολογισμό·
- δ) ανάλυση του κατά πόσον τυχόν μεταβολές των κύριων οικονομικών παραδοχών θα επηρεάζαν τη δημοσιονομική θέση και την κατάσταση του χρέους.

3. Τα στοιχεία για την πορεία του δημοσιονομικού πλεονάσματος/ελλείματος και του δημόσιου χρέους ως ποσοστών του ΑΕΠ και οι κυριότερες οικονομικές παραδοχές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β), καταρτίζονται σε ετήσια βάση και καλύπτουν, εκτός από το τρέχον και το προηγούμενο έτος, τουλάχιστον τα τρία επόμενα έτη.

Άρθρο 8

1. Τα προγράμματα σύγκλισης υποβάλλονται πριν από την 1η Μαρτίου 1999. Μετά την ημερομηνία αυτή, υποβάλλονται ενημερωμένα προγράμματα κάθε χρόνο.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν δημοσίως τα προγράμματα σύγκλισης και τα ενημερωμένα προγράμματά τους.

Άρθρο 9

1. Με βάση τις εκτιμήσεις της Επιτροπής και της επιτροπής του άρθρου 109 Γ της συνθήκης, το Συμβούλιο εξε-

τάζει, εντός του πλαισίου της βάσει του άρθρου 103 πολυμερούς εποπτείας, κατά πόσον ο μεσοπρόθεσμος δημοσιονομικός στόχος του προγράμματος σύγκλισης είναι συμβατός με το περιθώριο ασφαλείας το οποίο απαιτείται προκειμένου να αποφευχθεί η εμφάνιση υπερβολικού ελλείματος, αν το πρόγραμμα βασίζεται σε εύλογες οικονομικές παραδοχές και αν τα μέτρα που λαμβάνονται ή προτείνονται επαρκούν για την επίτευξη της επιδιωκόμενης πορείας προσαρμογής προς το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο και την επίτευξη σταθερής σύγκλισης.

Το Συμβούλιο εξετάζει περαιτέρω αν το περιεχόμενο του προγράμματος σύγκλισης διευκολύνει το στενότερο συντονισμό των οικονομικών πολιτικών και το κατά πόσον οι οικονομικές πολιτικές του συγκεκριμένου κράτους μέλους είναι συνεπείς με τους γενικούς προσανατολισμούς της οικονομικής πολιτικής.

2. Το Συμβούλιο εξετάζει το πρόγραμμα σύγκλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εντός δύο μηνών το αργότερο από την υποβολή του. Το Συμβούλιο, μετά από σύσταση της Επιτροπής και διαβούλευση με την επιτροπή του άρθρου 109 Γ, εκδίδει γνώμη για το πρόγραμμα σύγκλισης. Εάν το Συμβούλιο κρίνει, σύμφωνα με το άρθρο 103, ότι οι στόχοι και το περιεχόμενο του προγράμματος πρέπει να ενισχυθούν, το Συμβούλιο καλεί, με τη γνώμη που εκδίδει, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να προσαρμόσει το πρόγραμμά του.

3. Τα ενημερωμένα προγράμματα σύγκλισης εξετάζονται από την επιτροπή του άρθρου 109 Γ με βάση τις εκτιμήσεις της Επιτροπής· εάν είναι αναγκαίο, τα ενημερωμένα προγράμματα μπορούν επίσης να εξετάζονται από το Συμβούλιο, σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 10

1. Στο πλαίσιο πολυμερούς εποπτείας σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 3, το Συμβούλιο παρακολουθεί την εφαρμογή των προγραμμάτων σύγκλισης, με βάση τα στοιχεία που παρέχουν τα μη συμμετέχοντα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α) του παρόντος κανονισμού και τις εκτιμήσεις της Επιτροπής και της επιτροπής του άρθρου 109 Γ, προκειμένου ιδίως να εντοπίσει τις πραγματικές ή αναμενόμενες σημαντικές αποκλίσεις της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του, όπως ορίζεται στο πρόγραμμα σύγκλισης για το δημοσιονομικό πλεόνασμα/έλλειμμα.

Επιπλέον, το Συμβούλιο παρακολουθεί τις οικονομικές πολιτικές των μη συμμετεχόντων κρατών μελών, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους των προγραμμάτων σύγκλισης, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι πολιτικές τους κατευθύνονται προς τη σταθερότητα και να αποφευχθούν, κατ' αυτόν τον τρόπο, οι άστοχες πραγματικές συναλλαγματικές ισοτιμίες και οι υπερβολικές διακυμάνσεις των ονομαστικών συναλλαγματικών ισοτιμιών.

2. Εάν το Συμβούλιο διαπιστώσει σημαντική απόκλιση της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του, τότε, με σκοπό να προειδοποιήσει εγκαίρως προκειμένου να προληφθεί η εμφάνιση υπερβολικού ελλείματος, απευθύνει σύσταση, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 4 στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ώστε να λάβει τα αναγκαία μέτρα προσαρμογής.

3. Εάν το Συμβούλιο, κατά την παρακολούθηση της κατάστασης, κρίνει ότι η απόκλιση της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο ή από την πορεία προσαρμογής για την επίτευξή του συνεχίζεται ή επιδεινώνεται, τότε το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 4, απευθύνει σύσταση στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να λάβει άμεσα διορθωτικά μέτρα και μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο αυτό, να ανακοινώσει δημόσια τη σύστασή του.

ΤΜΗΜΑ 4

Κοινές διατάξεις

Άρθρο 11

Στα πλαίσια της πολυμερούς εποπτείας που περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό, το Συμβούλιο θα προβεί στη συνολική αξιολόγηση που προβλέπεται στο άρθρο 103 παράγραφος 3.

Άρθρο 12

Σύμφωνα με το άρθρο 103 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου και η Επιτροπή περιλαμβάνουν, στις εκθέσεις τους προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τα αποτελέσματα της πολυμερούς εποπτείας που ασκείται στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 13

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1998.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στις 18 Οκτωβρίου 1996, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την ανωτέρω πρόταση κανονισμού η οποία βασίζεται στο άρθρο 103 παράγραφος 5 της συνθήκης ΕΚ.
2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην πρώτη του ανάγνωση, γνωμοδότησε στις 28 Νοεμβρίου 1996.

Στις 20 Μαρτίου 1997 η Επιτροπή υπέβαλε τροποποιημένη πρόταση δυνάμει του άρθρου 189α παράγραφος 2 της συνθήκης. Στην τροποποιημένη αυτή πρόταση λαμβάνεται υπόψη η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και οι προτεινόμενες τροπολογίες, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δουβλίνου και τα αποτελέσματα της ομάδας εργασίας ONE του Συμβουλίου επί της αρχικής πρότασης.

3. Στις 14 Απριλίου 1997, το Συμβούλιο καθόρισε κοινή θέση δυνάμει του άρθρου 189α της συνθήκης.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Σκοπός της ανωτέρω πρότασης κανονισμού είναι η καθιέρωση συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης προκειμένου να εντοπίζονται στο αρχικό στάδιο οι σημαντικές αποκλίσεις από τους μεσοπρόθεσμους δημοσιονομικούς στόχους για δημοσιονομικές θέσεις πλησίον της ισορροπίας ή πλεονασματικές, τους οποίους έχουν δεσμευθεί να επιδιώξουν όλα τα κράτη μέλη. Αυτό το σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν αμελλητί τις αναγκαίες διορθωτικές δημοσιονομικές δράσεις μόλις λαμβάνουν πληροφορίες που αναφέρουν σημαντικές αποκλίσεις της δημοσιονομικής θέσης από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο και την πορεία προσαρμογής προς αυτόν, με σκοπό την αποφυγή δημιουργίας υπερβολικού δημοσιονομικού ελλείμματος.

Προς το σκοπό αυτό, η κοινή θέση που καθόρισε το Συμβούλιο υπογραμμίζει ιδιαίτερα τα περιεχόμενα, το χρονοδιάγραμμα και τις απαιτήσεις δημοσίευσης όσον αφορά:

- προγράμματα σταθερότητας που πρέπει να υποβάλουν τα κράτη μέλη που υιοθετούν το ενιαίο νόμισμα,
- προγράμματα σύγκλισης που πρέπει να υποβάλουν τα κράτη μέλη που δεν θα υιοθετήσουν το ενιαίο νόμισμα.

Τα προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης αποτελούν μια σημαντική βάση για τη σταθερότητα των τιμών και την ισχυρή αιφρόρο μεγέθυνση η οποία οδηγεί στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η κοινή θέση βασίζεται στην εμπειρία που αποκτήθηκε στη διάρκεια των δύο πρώτων σταδίων της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (ONE) από τα προγράμματα σύγκλισης. Στο τρίτο στάδιο της ONE, τα κράτη μέλη έχουν σαφή υποχρέωση δυνάμει της συνθήκης να αποφύγουν τα υπερβολικά δημοσιονομικά ελλείμματα⁽¹⁾.

Η προσχώρηση στο στόχο των υγιών δημοσιονομικών και σχεδόν ισοσκελισμένων ή πλεονασματικών θέσεων θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να αντιμετωπίζουν τις κανονικές κυκλικές διακυμάνσεις διατηρώντας ταυτόχρονα το δημόσιο έλλειμμα εντός της τιμής αναφοράς του 3% του ΑΕΠ. Για το λόγο αυτό, τα προγράμματα σταθερότητας και τα προγράμματα σύγκλισης πρέπει να παρέχουν ιδίως λεπτομέρειες ως προς το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο και την πορεία προσαρμογής προς αυτόν, συμπεριλαμβανομένης και της αναμενόμενης πορείας του δείκτη του συνολικού δημοσίου χρέους, ως προς τις κυριότερες οικονομικές παραδοχές και ως προς τα δημοσιονομικά και άλλα μέτρα οικονομικής πολιτικής που

⁽¹⁾ Δυνάμει του άρθρου 7 του πρωτοκόλλου αριθ. 11, η υποχρέωση αυτή δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, εκτός και εάν εισέλθει στο τρίτο στάδιο. Η υποχρέωση βάσει του άρθρου 109ε παράγραφος 4 για προσπάθεια αποφυγής των υπερβολικών ελλειμμάτων θα εξακολουθήσει να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο.

λαμβάνονται ή προτείνονται για την επίτευξη του στόχου. Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν ανάλυση του κατά πόσον μεταβολές των κύριων οικονομικών παραδοχών θα επηρεάζαν τη δημοσιονομική θέση και την κατάσταση του χρέους.

Επιπλέον τα προγράμματα σύγκλισης πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες ως προς τους μεσοπρόθεσμους στόχους της νομισματικής πολιτικής και τη σχέση τους με τη σταθερότητα των τιμών και των ισοτιμιών.

Κατά συνέπεια, θα δημιουργηθεί ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για την αποτελεσματική εποπτεία από το Συμβούλιο και την Επιτροπή των δημοσιονομικών θέσεων των κρατών μελών και θα καθιερωθεί ένα κατάλληλο σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Στην κοινή θέση του Συμβουλίου λαμβάνεται υπόψη, εάν όχι κυριολεκτικώς τουλάχιστον ουσιαστικά, ένας αριθμός σημαντικών τροπολογιών που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στη γνωμοδότησή του, οι περισσότερες των οποίων περιλαμβάνονται και στην τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής:

- Το άρθρο 1 της κοινής θέσης καθορίζει το σκοπό της ρύθμισης αυτής σύμφωνα με την τροπολογία αριθ. 18, όπως πρότεινε το Κοινοβούλιο στη γνωμοδότησή του.
- Σύμφωνα με την τροπολογία αριθ. 21, τα προγράμματα σύγκλισης και σταθερότητας πρέπει να περιλαμβάνουν αξιολόγηση των ποσοτικών συνεπειών των δημοσιονομικών μέτρων που έχουν ληφθεί για την επίτευξη των στόχων των προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης των προγραμμάτων [βλέπε άρθρα 3 και 7 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της κοινής θέσης].
- Η πρώτη παράγραφος του αιτιολογικού της κοινής θέσης αναφέρει ότι το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης βασίζεται στο στόχο της υγιούς δημοσιονομικής κατάστασης ως μέσου ενίσχυσης των προϋποθέσεων σταθερότητας των τιμών και ισχυρής αιφόρου μεγέθυνσης η οποία οδηγεί στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Αυτό ανταποκρίνεται, μολονότι εν συντομία, στις βασικές ανησυχίες του Κοινοβουλίου που διατυπώνονται στις τροπολογίες αριθ. 1 και αριθ. 59. Με το ίδιο πνεύμα, οι υπότιτλοι των τμημάτων 2 και 3 της κοινής θέσης χαρακτηρίζουν τα προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης ως μια σημαντικότερη βάση για την αιφόρο μεγέθυνση και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.
- Το άρθρο 11 προβλέπει την αξιολόγηση από το Συμβούλιο των οικονομικών εξελίξεων στην Κοινότητα τις οποίες συνεπάγονται τα προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης. Το άρθρο αυτό αντικατοπτρίζει, με διαφορετική διατύπωση, την ουσία της τροπολογίας αριθ. 31, καθώς και του άρθρου 103 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Αντιθέτως, το Συμβούλιο δεν δέχθηκε να περιλάβει στην κοινή του θέση άλλες τροπολογίες που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

- διότι θα συνεπάγονται τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού πέραν του συγκεκριμένου σκοπού και της νομικής βάσης του (π.χ. ιδιαίτερα τις τροπολογίες αριθ. 16, αριθ. 17 και αριθ. 22, όπου αναφέρεται η συνέχιση του Ταμείου Συνοχής, τις τροπολογίες αριθ. 11 και αριθ. 32, όπου αναφέρεται η χρηματοδοτική συνδρομή της Κοινότητας ή τις τροπολογίες αριθ. 10 και αριθ. 63, όπου αναφέρονται άλλοι στόχοι της συνθήκης πλόν των σχετικών με το συγκεκριμένο κανονισμό),
- διότι θα είναι ασυμβίβαστοι με τις διαδικαστικές διατάξεις της συνθήκης στο μέτρο που επιχειρούν την τροποποίηση των αντίστοιχων ρόλων των θεσμικών οργάνων δυνάμει της συνθήκης (π.χ. τροπολογία αριθ. 70 περί ρήτρας αναθεώρησης και τροπολογίες αριθ. 26, αριθ. 29 και αριθ. 30 περί προηγούμενης ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όταν το Συμβούλιο σκοπεύει να καλέσει ένα κράτος μέλος να προσαρμόσει το πρόγραμμα σταθερότητας και σύγκλισης βάσει των άρθρων 5 παράγραφος 2 και 9 παράγραφος 2 του κανονισμού),
- διότι θα ανέτρεπαν την εύθραυστη ισορροπία της συνολικής αξιολόγησης των προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης, δίδοντας ιδιαίτερο βάρος σε συγκεκριμένες έννοιες της

οικονομικής ανάλυσης (π.χ. τροπολογίες αριθ. 4, αριθ. 66, αριθ. 67 και αριθ. 68, που αναφέρονται ειδικότερα στις κρατικές επενδύσεις ή τροπολογία αριθ. 62, η οποία αναφέρεται ειδικότερα στην κυκλική ουδετερότητα).

Συγκρινόμενη με την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, η κοινή θέση του Συμβουλίου, εκτός από μικρές συντακτικές αλλαγές, ειδικότερα στις παραγράφους του αιτιολογικού, περιλαμβάνει ιδιαίτερα τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

- εισάγει την ημερομηνία της 1ης Μαρτίου 1999 (αντί εκείνης της 1ης Ιανουαρίου 1999) ως τελικής προθεσμίας υποβολής των προγραμμάτων σταθερότητας και σύγκλισης (βλέπε άρθρα 4 παράγραφος 1 και 8 παράγραφος 1 της κοινής θέσης). Τούτο θα δώσει στα κράτη μέλη περισσότερο χρόνο για την προετοιμασία της υποβολής των προγραμμάτων τους,
- προσθέτει το στοιχείο ότι τα προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης αποτελούν μια σημαντικότερη βάση για τη σταθερότητα των τιμών και την ισχυρή αιεφόρο μεγέθυνση που οδηγεί στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης,
- διαγράφει την απαίτηση, που προτείνει η Επιτροπή στην τροποποιημένη πρότασή της [άρθρα 3 παράγραφος 2 στοιχείο ε) και 7 παράγραφος 2 στοιχείο ε)] για τα κράτη μέλη να περιλάβουν, στα προγράμματα σταθερότητας και σύγκλισης, πληροφορίες σχετικά με τη δέσμευσή τους να λάβουν τα αναγκαία πρόσθετα μέτρα προκειμένου να αποφευχθούν οι παρεκκλίσεις από το μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό στόχο. Η δέσμευση αυτή θα περιληφθεί στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το σύμφωνο σταθερότητας και ανάπτυξης,
- προσδιορίζει ότι το Συμβούλιο θα παρακολουθεί τις οικονομικές πολιτικές των μη συμμετεχόντων κρατών μελών με βάση τους στόχους του προγράμματος σύγκλισης τους, ιδίως προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι πολιτικές τους προσανατολίζονται προς τη σταθερότητα και ότι αποφεύγονται με τον τρόπο αυτό οι άστοχες πραγματικές συναλλαγματικές ισοτιμίες και οι υπερβολικές διακυμάνσεις των ονομαστικών συναλλαγματικών ισοτιμιών (βλέπε άρθρο 10 παράγραφος 1 και τις σχετικές παραγράφους 10 και 11 του αιτιολογικού της κοινής θέσης).

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι:

- η κοινή του θέση συμμορφούται πλήρως με το αίτημα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Δουβλίνου για την προετοιμασία ειδικού κανονισμού περί ενίσχυσης της επιτήρησης των δημοσιονομικών θέσεων των κρατών μελών με τη θέσπιση ενός κατάλληλου συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης ως τμήματος του συμφώνου σταθερότητας και ανάπτυξης,
- στην κοινή θέση λαμβάνεται υπόψη η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και περιλαμβάνει αριθμό σημαντικών συγκεκριμένων τροπολογιών που προτείνει το Κοινοβούλιο,
- οι τροπολογίες που περιέχονται στην κοινή του θέση συγκρινόμενες με την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής δεν είναι ουσιαστικές και θα διευκολύνουν την ερμηνεία και την εφαρμογή του κανονισμού αυτού.