

Diario Oficial

de las Comunidades Europeas

ISSN 0257-7763

C 164

40° año

30 de mayo de 1997

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I Comunicaciones	
	Consejo	
97/C 164/01	Posición común (CE) n° 21/97, de 14 de abril de 1997, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Consejo que modifica el Reglamento (CEE) n° 684/92 por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses	1
97/C 164/02	Posición común (CE) n° 22/97, de 14 de abril de 1997, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Consejo por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro	17
97/C 164/03	Posición común (CE) n° 23/97, de 14 de abril de 1997, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Consejo relativo al reforzamiento de la supervisión de las situaciones presupuestarias y la supervisión y coordinación de las políticas económicas	26

ES

2

I

(Comunicaciones)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 21/97 DEL CONSEJO

aprobada por el Consejo el 14 de abril de 1997 con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../97 del Consejo, de ..., que modifica el Reglamento (CEE) nº 684/92 por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses

(97/C 164/01)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado⁽³⁾,

(1) Considerando que, de conformidad con lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, el establecimiento de una política común de transportes requiere, entre otras medidas, el establecimiento de normas comunes aplicables a los transportes internacionales de viajeros por carretera;

(2) Considerando que en el Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses⁽⁴⁾ figuran tales normas;

(3) Considerando que el artículo 20 del Reglamento (CEE) nº 684/92 establece que la Comisión presente

un informe al Consejo, antes del 1 de julio de 1995, sobre la aplicación de dicho Reglamento y que el Consejo adopte, antes del 1 de enero de 1997, a propuesta de la Comisión, normas relativas a la simplificación de los procedimientos, incluida, en función de las conclusiones del informe, la supresión de las autorizaciones;

(4) Considerando que conviene simplificar y mejorar la definición de los distintos servicios de transporte internacional en autocar y autobús; que dichos servicios pueden clasificarse en servicios regulares, servicios regulares especializados y servicios discrecionales; que, por consiguiente, puede suprimirse el concepto de servicio de lanzadera;

(5) Considerando que conviene establecer un régimen de acceso al mercado exento de autorización para todos los servicios discrecionales, los servicios regulares especializados y todos los servicios por cuenta propia;

(6) Considerando que conviene mantener el régimen de autorización para los servicios regulares, introduciendo un cierto grado de flexibilidad en las condiciones de explotación de los mismos;

(7) Considerando que para mantener la competencia intermodal es conveniente suprimir, una vez transcurrido un cierto tiempo, la prioridad del ferrocarril cuando se desee crear un servicio de autocar y autobús;

(8) Considerando que, para facilitar el control de las operaciones de transporte, es conveniente que la realización de todas las modalidades de transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta

⁽¹⁾ DO nº C 203 de 13. 7. 1996, p. 11.

⁽²⁾ Dictamen emitido el 27 de noviembre de 1996 (DO nº C 66 de 3. 3. 1997, p. 23).

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de noviembre de 1996 (DO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 40), Posición común del Consejo de 14 de abril de 1997 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO nº L 74 de 20. 3. 1992, p. 1.

ajena esté sometida a una licencia comunitaria establecida con arreglo a un modelo armonizado y expedida en virtud de un procedimiento administrativo rápido y eficaz;

- (9) Considerando que es necesario flexibilizar algunos de los plazos previstos para el procedimiento de expedición de las autorizaciones;
- (10) Considerando que corresponde a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento, en especial en materia de sanciones, que deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias;
- (11) Considerando que conviene prever que un comité consultivo asista a la Comisión cuando adopte las medidas de ejecución del Reglamento relativas a los documentos de transporte;
- (12) Considerando que conviene prever un plazo adecuado para la introducción de la licencia comunitaria;
- (13) Considerando que conviene hacer un seguimiento de la aplicación del presente Reglamento mediante un informe que presentará la Comisión,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 684/92 se modificará como sigue:

1) En el artículo 2:

- se añadirá el siguiente párrafo en el punto 1.1: «El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio»;
- se suprimirá la letra d) del punto 1.2;
- en el punto 1.3 se suprimirán los términos «la puesta en servicio de vehículos de refuerzo y de incremento de la frecuencia»;
- se suprimirá el punto 2;
- el punto 3.1 se sustituirá por el texto siguiente:

«3.1. Los servicios discrecionales son los servicios que no corresponden a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio regular especializado y que se caracterizan fundamentalmente por el hecho de transportar grupos formados por encargo o por el propio transportista.

La organización de servicios paralelos o temporales comparables a los servicios regulares existentes y que tengan el mismo tipo de clientela que estos últimos estará sujeta a autorización, de conformidad con el procedimiento establecido en la sección II.»;

- se suprimirá el punto 3.2;
- en el párrafo segundo del punto 3.4, los términos «previa consulta a los Estados miembros.» se sustituirán por los términos «con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16 bis.»;
- el punto 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«4. Transportes por cuenta propia

Los transportes por cuenta propia son los transportes realizados con fines no comerciales ni lucrativos, por una persona física o jurídica, siempre que:

- la actividad de transporte sólo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica,
- los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica o hayan sido comprados a plazos por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y sean conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física».

2) El primer guión del apartado 1 del artículo 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«— está autorizado en el Estado de establecimiento para efectuar transportes en autocar y autobús por medio de servicios regulares, incluidos los servicios regulares especializados, o por medio de servicios discrecionales.».

3) Se añadirá el siguiente artículo:

«Artículo 3 bis

Licencia comunitaria

1. Para poder efectuar transportes internacionales de viajeros con autocares y autobuses, todo transportista que cumpla los criterios establecidos en el apartado 1 del artículo 3 deberá poseer una licencia comunitaria expedida por las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento que se ajuste al modelo que figura en el Anexo.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento entregarán al titular el original de la licencia comunitaria, que será conservado por el transportista, y el número de copias autenticadas correspondiente al de los vehículos utilizados para el transporte internacional de viajeros de que disponga el titular de la licencia comunitaria bien en

plena propiedad, bien de otro modo, en particular mediante contrato de compra a plazos, contrato de arrendamiento o contrato de arrendamiento financiero ("leasing").

3. La licencia comunitaria se expedirá a nombre del transportista. La licencia no podrá ser transferida por éste a terceros. A bordo del vehículo deberá haber una copia autenticada de la licencia comunitaria, la cual deberá presentarse cada vez que los requieran los agentes encargados del control.

4. La licencia comunitaria se expedirá por un período de cinco años renovable.

5. La licencia comunitaria sustituye al documento expedido por las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento que certifica que el transportista tiene acceso al mercado del transporte internacional de viajeros por carretera.

6. Al presentárseles una solicitud de licencia así como, posteriormente, como mínimo cada cinco años, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento comprobarán si el transportista cumple o sigue cumpliendo las condiciones establecidas en el apartado 1 del artículo 3.

7. En caso de que no se cumplan las condiciones contempladas en el apartado 1 del artículo 3, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento denegarán, mediante resolución motivada, la expedición o renovación de la licencia comunitaria.

8. Los Estados miembros garantizarán que el solicitante o el titular de una licencia comunitaria pueda recurrir contra la resolución de denegación o retirada de la licencia por parte de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento.

9. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros comunicarán a la Comisión el número de transportistas que eran titulares de una licencia comunitaria el 31 de diciembre del año anterior y el número de copias autenticadas correspondientes a los vehículos que estaban en circulación en esa fecha.

10. Los Estados miembros podrán decidir que la licencia comunitaria sea igualmente válida para la realización de transportes nacionales.».

4) El artículo 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 4

Acceso al mercado

1. Los servicios discrecionales definidos en el punto 3.1 del artículo 2 no requerirán autorización alguna.

2. Los servicios regulares especializados definidos en el punto 1.2 del artículo 2 no requerirán autorización alguna siempre que estén amparados por un contrato celebrado entre el organizador y el transportista.

3. Los desplazamientos de vehículos vacíos en relación con los transportes mencionados en los apartados 1 y 2 tampoco requerirán autorización alguna.

4. Los servicios regulares definidos en el párrafo primero del punto 1.1 del artículo 2 así como los servicios regulares especializados no amparados por un contrato celebrado entre el organizador y el transportista requerirán autorización de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5 a 10.

5. El régimen de transporte por cuenta propia se fija en el artículo 13.».

5) El título de la sección II se sustituirá por el siguiente: «SERVICIOS REGULARES QUE REQUIEREN AUTORIZACIÓN».

6) En el artículo 5:

— en el párrafo segundo del apartado 1, la primera frase se sustituirá por el texto siguiente:

«En el caso de una asociación de empresas para la explotación de un servicio regular se expedirá la autorización a nombre de todas las empresas.»;

— en el apartado 2, la primera frase se sustituirá por el texto siguiente:

«2. El período máximo de validez de la autorización será de cinco años.»;

— la letra d) del apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente: «d) las paradas y los horarios.»;

— en el apartado 4, los términos «previa consulta a los Estados miembros» se sustituyen por los términos «con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16 bis»;

— el apartado 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«5. La autorización permitirá a su titular o a sus titulares efectuar servicios regulares en el territorio de todos los Estados miembros por donde pase el itinerario del servicio.»;

— se añadirá el apartado siguiente:

«6. El titular de un servicio regular podrá utilizar vehículos de refuerzo para hacer frente a situaciones temporales y excepcionales.

En ese caso, el transportista deberá garantizar que a bordo del vehículo se encuentren los siguientes documentos:

— copia de la autorización de servicio regular,

— copia del contrato entre el titular del servicio regular y la empresa que proporcione vehículos de refuerzo, o un documento equivalente,

— copia autenticada de la licencia comunitaria expedida al titular del servicio regular.»;

7) El artículo 6 se modificará como sigue:

— el apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Las solicitudes de autorización de servicios regulares se presentarán a la autoridad competente del Estado miembro en cuyo territorio esté situado el lugar de partida, denominada en lo sucesivo "autoridad expedidora". Se entenderá por lugar de partida una de las terminales del servicio.»;

— en el apartado 2 los términos «previa consulta a los Estados miembros.» se sustituirán por los términos «con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16 *bis*.»;

— el apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«3. El solicitante facilitará como apoyo a su solicitud de autorización cualquier información complementaria que considere útil o que le sea exigida por la autoridad expedidora, en especial un plan de conducción que permita controlar que se cumple la normativa comunitaria sobre tiempo de conducción y de descanso y una copia de la licencia comunitaria de transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta ajena a que se refiere el artículo 3 *bis*.».

8) El artículo 7 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 7

Procedimiento de autorización

1. La autorización se expedirá de acuerdo con las autoridades de todos los Estados miembros en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros. La autoridad expedidora facilitará a estas últimas -así como a las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo territorio se atravesase sin recoger ni depositar viajeros- junto con su valoración, una copia de la solicitud y de todos los demás documentos pertinentes.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado darán a conocer su decisión a la autoridad expedidora en un plazo de dos meses. Este plazo empezará a correr a partir de la fecha de recepción de la solicitud de dictamen que figure en el acuse de recibo. Si la autoridad expedidora no ha recibido respuesta dentro de ese plazo, se considerará que las autoridades consultadas dan su conformidad y la autoridad expedidora concederá la autorización.

Las autoridades de los Estados miembros cuyo territorio se atravesase sin que en él se recojan o depositen viajeros podrán comunicar a la autoridad expedidora sus observaciones en el plazo indicado en el párrafo primero.

3. Salvo lo dispuesto en los apartados 7 y 8, la autoridad expedidora resolverá dentro de un plazo

de cuatro meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud.

4. La autorización se concederá, salvo que:

a) el solicitante no esté en condiciones de realizar el servicio objeto de la solicitud con el material de que dispone directamente;

b) en el pasado, el solicitante no hubiera respetado la normativa nacional o internacional sobre transporte por carretera y, en particular, las condiciones y exigencias relativas a las autorizaciones para los servicios de transporte internacional de viajeros, o hubiera cometido infracciones graves de la normativa sobre seguridad vial, y en particular de las normas aplicables a los vehículos y a los períodos de conducción y de descanso de los conductores;

c) en el caso de una solicitud de renovación de la autorización, no se hubieran respetado las condiciones de la autorización;

d) se compruebe que el servicio objeto de la solicitud podría comprometer directamente la existencia de servicios regulares ya autorizados, salvo cuando los servicios regulares de que se trate sólo sean explotados por un único transportista o grupo de transportistas;

e) la explotación de los servicios objeto de la solicitud sólo se refiera a los servicios más lucrativos de los servicios existentes en los trayectos afectados;

f) un Estado miembro, sobre la base de un análisis detallado, decida que dicho servicio puede afectar seriamente la viabilidad de un servicio ferroviario comparable sobre los tramos directos afectados. Cualquier decisión que se adopte en aplicación de la presente disposición, así como su justificación deberá ser notificada a los transportistas afectados.

A partir del 1 de enero de 2000, en el caso de que un servicio internacional de autocares y autobuses existente afecte seriamente la viabilidad de un servicio ferroviario comparable en los tramos directos en cuestión, un Estado miembro podrá, con el acuerdo de la Comisión, suspender o retirar la autorización de explotar el servicio internacional de autobuses y de autocares tras dar un preaviso de seis meses al transportista.

El hecho de que un transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o el hecho de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera no podrá constituir, por sí mismo, justificación para denegar la solicitud.

5. La autoridad expedidora y las autoridades competentes de todos los Estados miembros que

deben intervenir en el procedimiento para llegar al acuerdo mencionado en el apartado 1 sólo podrán rechazar las solicitudes por motivos compatibles con el presente Reglamento.

6. Si el procedimiento para llegar al acuerdo a que se refiere el apartado 1 no da resultado, se podrá recurrir a la Comisión en un plazo de cinco meses contados desde la fecha en que el transportista presentó la solicitud.

7. Previa consulta a los Estados miembros interesados, la Comisión tomará, dentro de un plazo de diez semanas, una decisión que surtirá efecto a los treinta días de su notificación a dichos Estados miembros.

8. La decisión de la Comisión seguirá siendo aplicable hasta el momento en que se alcance un acuerdo entre los Estados miembros interesados.

9. Una vez cumplido el procedimiento previsto en el presente artículo, la autoridad expedidora informará de ello a todas las autoridades citadas en el apartado 1 y les enviará, si procede, una copia de la autorización; las autoridades competentes de los Estados miembros de tránsito podrán renunciar a esta información.».

9) En el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 8, se incluirán las palabras «de las frecuencias,» después de «de adaptación».

10) Se suprimirá apartado 4 del artículo 9.

11) El título de la sección III se sustituirá por el siguiente título:

«SERVICIOS DISCRECIONALES Y OTROS SERVICIOS QUE NO REQUIEREN AUTORIZACIÓN».

12) El artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 11

Hoja de ruta

1. Los servicios citados en el apartado 1 del artículo 4 se realizarán al amparo de una hoja de ruta.

2. Los transportistas que realicen servicios discrecionales deberán cumplimentar la hoja de ruta antes de cada viaje.

3. La hoja de ruta contendrá como mínimo los siguientes datos:

- a) el tipo de servicio;
- b) el itinerario principal;
- c) el transportista o transportistas de que se trate.

4. Los cuadernos de hojas de ruta serán expedidos por las autoridades competentes del Estado miembro donde esté establecido el transportista o por los organismos designados por ellas.

5. La Comisión aprobará el modelo de hoja de ruta y las modalidades de su utilización, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16 *bis*.».

13) En el párrafo primero del artículo 12, se suprimirán los términos «de un servicio de lanzadera internacional con alojamiento y».

14) En el artículo 13:

— se suprimirá el apartado 2,

— en el párrafo segundo del apartado 3 los términos «previa consulta a los Estados miembros.» se sustituirán por los términos «con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 16 *bis*».

15) En el artículo 14:

— en el párrafo primero del apartado 1, se suprimirán los términos «o un servicio de lanzadera»;

— el último guión del apartado 1, se sustituirá por el texto siguiente:

«— el precio del transporte».

16) El artículo 16 se sustituirá por el siguiente texto:

«Artículo 16

Sanciones y asistencia mutua

1. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento del transportista retirarán la licencia comunitaria que establece el artículo 3 *bis* cuando el titular:

— deje de cumplir las condiciones que establece el apartado 1 del artículo 3,

— haya dado información inexacta respecto de datos necesarios para la expedición de la licencia comunitaria.

2. La autoridad expedidora retirará la autorización cuando el titular deje de reunir las condiciones que hayan determinado su expedición a tenor de lo dispuesto en el presente Reglamento y, en particular, cuando el Estado miembro en que se encuentre establecido el transportista así lo solicite. La autoridad informará inmediatamente a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate.

3. En caso de infracción grave o de infracciones menos graves reiteradas de las normativas relativas al transporte y en materia de seguridad vial, en particular en lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos, a los tiempos de conducción y de descanso de los conductores y a la realización sin autorización de los servicios paralelos o temporales a que se refiere el punto 1.3 del artículo 2, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento del transportista que haya cometido la infracción podrán, en particular, retirar la licencia comunitaria o retirar temporal o parcialmente las copias autenticadas de la licencia comunitaria.

Estas sanciones se determinarán en función de la gravedad de la infracción cometida por el titular de la licencia comunitaria y en función del número

total de copias autenticadas de que disponga respecto de su tráfico internacional.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros prohibirán en su territorio cualquier explotación de servicios internacionales de viajeros al amparo del presente Reglamento a los transportistas que hayan cometido infracciones graves y reiteradas de la normativa en materia de seguridad vial, en particular en lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos y a los períodos de conducción y descanso de los conductores. Informarán inmediatamente a las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate.

5. Previa petición, los Estados miembros se comunicarán mutuamente cualquier información útil que posean referente a:

— las infracciones del presente Reglamento así como de las demás normas comunitarias aplicables a los servicios de transporte internacional de viajeros con autocares y autobuses, que sean cometidas en su territorio por un transportista de otro Estado miembro, así como las sanciones aplicadas,

— las sanciones aplicadas a sus propios transportistas por las infracciones cometidas en el territorio de otro Estado miembro.».

17. Se añadirá el siguiente artículo:

«Artículo 16 bis

Cuando deba seguirse el procedimiento del presente artículo, la Comisión estará asistida por el comité consultivo establecido en virtud del Reglamento (CE) nº . . . /97 del Consejo, de . . . , por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro(*), y presidido por el representante de la Comisión.

El representante de la Comisión presentará al comité un proyecto de medidas. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate, por votación cuando sea necesario.

El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en la misma.

La Comisión tendrá lo más en cuenta posible el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

(*) DO nº L . . . de . . . , p. . . .».

18) El párrafo segundo del artículo 19 se sustituirá por el texto siguiente:

«Los Estados miembros adoptarán medidas, en particular sobre los instrumentos de control y sobre el régimen de sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán tales medidas a la Comisión a más tardar doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, así como cualquier modificación ulterior de las mismas en el plazo más breve posible. Garantizarán que todas esas medidas se apliquen sin discriminación por razón de la nacionalidad o del lugar de establecimiento del transportista.».

19) Se sustituirá el Anexo por el texto que figura en el Anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Antes del . . . (*), los Estados miembros aprobarán, previa consulta con la Comisión, las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento y las notificarán a la Comisión.

Artículo 3

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 1999, un informe sobre los resultados de la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será aplicable a partir del . . . (*), excepto el artículo 3 que será aplicable a partir del . . . (**).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en . . .

Por el Consejo

El Presidente

(*) Doce meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

(**) Dieciocho meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

ANEXO

«ANEXO

COMUNIDAD EUROPEA

(a)

(Papel fuerte de color azul; dimensiones DIN A4)

(Primera página de la licencia)

(Texto redactado en la lengua oficial, las lenguas oficiales o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

Signo distintivo del Estado miembro⁽¹⁾ que expide la licencia

Denominación de la autoridad u organismo competente

LICENCIA Nº ...

de transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta ajena en autocar y autobús

El titular de la presente licencia⁽²⁾

queda autorizado para realizar en el territorio de la Comunidad transportes internacionales de viajeros por carretera por cuenta ajena en las condiciones establecidas en el Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, modificado por el Reglamento (CE) nº .../97, y en las disposiciones generales de la presente licencia.

Observaciones:

La presente licencia es válida desde el hasta el

Expedida en, el de de

.....⁽³⁾

⁽¹⁾ (D) Alemania, (A) Austria, (B) Bélgica, (DK) Dinamarca, (E) España, (FIN) Finlandia, (F) Francia, (GR) Grecia, (IRL) Irlanda, (I) Italia, (L) Luxemburgo, (NL) Países Bajos, (P) Portugal, (UK) Reino Unido, (S) Suecia.

⁽²⁾ Denominación o razón social y dirección del transportista.

⁽³⁾ Firma y sello de la autoridad o del organismo competente que expide la licencia.

Disposiciones generales

1. La presente licencia se expide en virtud del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses, modificado por el Reglamento (CE) nº . . . /97.
2. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento del transportista por cuenta ajena expedirán la presente licencia al transportista por cuenta ajena:
 - que esté autorizado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar transportes en autocar o autobús por medio de servicios regulares, incluidos los servicios regulares especializados o servicios discrecionales,
 - que cumpla las condiciones establecidas de conformidad con la normativa comunitaria relativa al acceso a la profesión de transportista de viajeros por carretera en el sector de los transportes nacionales e internacionales,
 - que cumpla lo dispuesto en la normativa de seguridad vial en lo que respecta a las normas aplicables a los conductores y los vehículos.
3. La presente licencia autoriza a efectuar, en todas las relaciones de tráfico en trayectos realizados en el territorio de la Comunidad, transportes internacionales de viajeros por carretera en autocar y autobús por cuenta ajena:
 - cuyos puntos de partida y de llegada se hallen en dos Estados miembros distintos, haya o no tránsito por uno o varios Estados miembros o países terceros,
 - con origen en un Estado miembro y destino en un país tercero y viceversa, haya o no tránsito por uno o varios Estados miembros o países terceros,
 - entre países terceros transitando por el territorio de uno o varios Estados miembrosasí como desplazamientos en vacío en relación con sus transportes en las condiciones establecidas en el Reglamento (CEE) nº 684/92.

Cuando se trate de un transporte con origen en un Estado miembro y con destino a un país tercero, y viceversa, será aplicable el Reglamento (CEE) nº 684/92, para el trayecto efectuado en el territorio del Estado miembro en que se recojan o depositen los viajeros, en cuanto se celebre el acuerdo necesario entre la Comunidad y el país tercero en cuestión.
4. La presente licencia es personal y no transferible a terceros.
5. La autoridad competente del Estado miembro que haya expedido la presente licencia podrá retirarla, en concreto, en caso de que el transportista:
 - deje de cumplir las condiciones que establece el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 684/92,
 - hubiere facilitado datos inexactos respecto a la información necesaria para la expedición o renovación de la licencia,
 - hubiere cometido una infracción grave, o infracciones menos graves reiteradas de la normativa sobre transporte y en materia de seguridad vial, sobre todo en lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos, a los períodos de conducción y descanso de los conductores y a la realización sin autorización de los servicios paralelos o temporales previstos en el punto 1.3 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento del transportista que haya cometido la infracción podrán, en particular, retirar temporal o parcialmente las copias autenticadas de la licencia comunitaria.Estas sanciones se determinarán en función de la gravedad de la infracción cometida por el titular de la licencia comunitaria y en función del número total de copias autenticadas de que disponga respecto de su tráfico internacional.
6. El transportista deberá conservar el original de la licencia. El vehículo que realice un transporte internacional deberá llevar a bordo una copia autenticada de la licencia.
7. Deberá presentarse la licencia cada vez que lo requieran los agentes encargados del control.
8. El titular de la licencia deberá cumplir, en el territorio de todo Estado miembro, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en dicho Estado miembro, en particular en lo que respecta al transporte y la circulación.

9. Servicios regulares son aquellos servicios que efectúan el transporte de viajeros con una frecuencia y en un trayecto determinados y en los que los viajeros pueden ser recogidos o depositados en paradas fijadas de antemano. Los servicios regulares están a disposición de todo el mundo aunque, en su caso, puede haber obligación de reservar.

El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio.

Los servicios regulares están sujetos a autorización.

Servicios regulares especializados son aquellos servicios regulares que efectúan el transporte de categorías determinadas de viajeros, con excepción de otros viajeros, con una frecuencia y en un trayecto determinados y en los que los viajeros pueden ser recogidos o depositados en paradas fijadas de antemano.

Los servicios regulares especializados comprenden en particular:

- a) el transporte «domicilio-trabajo» de los trabajadores,
- b) el transporte «domicilio-centro de enseñanza» de los escolares y estudiantes,
- c) el transporte «domicilio-acuartelamiento» de los militares y sus familias.

El hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios no afecta al carácter regular de los servicios especializados.

Los servicios regulares especializados están exentos de autorización siempre que estén amparados por un contrato entre el organizador y el transportista.

La organización de servicios paralelos o temporales, dirigidos a la misma clientela que los servicios regulares existentes, está sujeta a autorización.

Servicios discrecionales son aquellos servicios que no corresponden a la definición de servicios regulares ni a la de servicios regulares especializados y que se caracterizan, en particular, por el hecho de transportar a grupos formados por encargo o por el propio transportista. La organización de servicios paralelos o temporales comparables a los servicios regulares existentes y que tengan el mismo tipo de clientela que estos últimos estará sujeta a autorización, de conformidad con el procedimiento establecido en la sección II del Reglamento (CEE) nº 684/92.

Estos servicios no dejan de tener carácter de servicios discrecionales por el hecho de que se efectúen con una relativa frecuencia. Los servicios discrecionales están exentos de autorización.».

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

La Comisión transmitió al Consejo el 10 de mayo de 1996 una propuesta de Reglamento, basada en el apartado 1 del artículo 75 del Tratado CE, que modifica el Reglamento (CEE) nº 684/92 por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses⁽¹⁾.

El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 28 de noviembre de 1996⁽²⁾ y el Comité Económico y Social emitió el suyo el 27 de noviembre de 1996⁽³⁾.

A la vista del dictamen del Parlamento Europeo, la Comisión transmitió al Consejo, el 28 de febrero de 1997, una propuesta modificada⁽⁴⁾.

El 14 de abril de 1997, el Consejo adoptó su Posición común de conformidad con lo dispuesto en el artículo 189 C del Tratado CE.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La propuesta modificada de la Comisión está encaminada a simplificar y a aclarar las disposiciones del Reglamento vigente y a seguir adelante por el camino de la liberalización.

Establece, en particular:

- la supresión de la categoría de los servicios de transporte internacional de lanzadera que se asimilarán a los servicios regulares o a los servicios discrecionales, dependiendo de sus características;
- la supresión de la categoría de los servicios de transporte discrecionales residuales;
- la liberalización de la totalidad de los servicios regulares especializados (exentos de autorización cuando estén amparados por un contrato);
- la exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento de los servicios regulares efectuados en el marco de servicios de transporte urbanos y suburbanos entre dos o más Estados miembros, denominados «transportes urbanos fronterizos»;
- la liberalización de los servicios por cuenta propia, que se supeditan únicamente a declaración;
- la mejora y la simplificación de la definición de los servicios discrecionales,
- la introducción de la licencia comunitaria para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses.

Esta licencia sustituiría al documento o documentos extendidos por el Estado miembro de establecimiento que atestigüen que el transportista está admitido en el mercado internacional de los transportes de que se trate. Para facilitar el control efectuado por los Estados miembros, sobre todo en el caso de los servicios discrecionales, la licencia aportaría la prueba de que el transportista está facultado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar dichos transportes, de que cumple la normativa comunitaria relativa al acceso a la profesión y de que cumple las normativas en materia de seguridad vial.

⁽¹⁾ DO nº C 203 de 13. 7. 1996, p. 11. Reglamento (CEE) nº 684/92 (DO nº L 74 de 20. 3. 1992, p. 1).

⁽²⁾ DO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 40.

⁽³⁾ DO nº C 66 de 3. 3. 1997, p. 23.

⁽⁴⁾ DO nº C 107 de 5. 4. 1997, p. 3.

El transportista titular de una licencia, por lo tanto, podría efectuar transportes internacionales en un Estado miembro distinto del Estado de establecimiento, sin tener que presentar documentos justificativos, con excepción, en lo que se refiere a los servicios regulares, de la autorización específica y, en lo que se refiere a los servicios discrecionales, de la hoja de ruta.

El sistema de licencias facilitaría asimismo la aplicación de las sanciones. La copia de la licencia comunitaria que deberá encontrarse a bordo del vehículo será únicamente la del titular del servicio regular. La empresa que pone a disposición vehículos de refuerzo no estará obligada, aun siendo titular de una licencia, a proporcionar una copia de dicha licencia;

- el restablecimiento de la libertad de competencia entre los servicios regulares efectuados con autocares y autobuses y los servicios regulares efectuados por ferrocarril, mediante la supresión de la disposición que figura en el inciso ii) de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 684/92;
- la prórroga de determinados plazos establecidos en el marco del procedimiento de autorización de servicios regulares;
- la armonización y la simplificación de cierto número de procedimientos de carácter administrativo que establece el Reglamento;
- la puesta en aplicación del Reglamento a partir del 1 de junio de 1996.

La propuesta de la Comisión clasifica las distintas categorías de servicios y fija de la manera siguiente las modalidades de acceso al mercado para cada una de ellas:

- servicios regulares, sujetos a autorización;
- servicios regulares especializados, todos ellos exentos de autorización (siempre que estén amparados por un contrato firmado por el organizador y el transportista);
- servicios discrecionales, exentos de toda autorización;
- servicios por cuenta propia, exentos de toda autorización.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

La Posición común del Consejo corresponde, básicamente, a la propuesta de la Comisión, aunque incluye una serie de modificaciones; a continuación se indican las principales:

a) Servicios urbanos fronterizos

El Reglamento (CEE) nº 684/92 considera, en la letra d) del punto 1.2 del artículo 2, así como en el apartado 2 del artículo 4, que los servicios urbanos fronterizos son servicios regulares especializados, exentos de autorización siempre que estén amparados por un contrato firmado por el organizador y el transportista.

La Comisión propone que se consideren los servicios urbanos fronterizos como un caso especial de servicios regulares, pero que se mantenga el acervo comunitario de liberalización. Para ello propone lo siguiente:

- *en el apartado 1 del artículo 1:* que se añada un párrafo en el punto 1.1 del artículo 2 del Reglamento vigente, con el fin de definir los transportes urbanos fronterizos;
- *en el apartado 2 del artículo 1:* que se suprima la letra d) del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento vigente;
- *en el apartado 2 del artículo 4* (que indica los servicios exentos de autorización si están amparados por un contrato): que se añada una referencia a los servicios urbanos fronterizos.

La Posición común incluye únicamente, en el segundo guión del nuevo punto 1 del artículo 1, la supresión de la letra d) del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento vigente.

Los servicios urbanos fronterizos se considerarían servicios regulares sujetos a autorización, sin perjuicio de que los Estados miembros utilicen el artículo 18 del Reglamento (CEE) n° 684/92 para acordar bilateral o multilateralmente su liberalización.

b) Modificación de algunas de las condiciones de explotación para los servicios regulares: frecuencias

La Posición común establece, en el tercer guión del punto 1 del artículo 1 (nuevo punto 1.3 del artículo 2 del Reglamento) y en el punto 9 del artículo 1 (nuevo párrafo segundo del apartado 3 del artículo 8 del Reglamento) la flexibilización del régimen aplicable a las condiciones de explotación para los servicios regulares en materia de modificación de las frecuencias.

c) Creación de un comité consultivo

El proyecto de Reglamento prevé que un comité consultivo asista a la Comisión cuando adopte las medidas de ejecución relativas, en particular, a los documentos de transporte (véase el séptimo guión del punto 1) del artículo 1 (párrafo segundo del punto 3.4 del artículo 2 del Reglamento), el cuarto guión del punto 6 (apartado 4 del artículo 5 del Reglamento), el segundo guión del punto 7 (apartado 2 del artículo 6 del Reglamento), el punto 12 (apartado 5 del artículo 11 del Reglamento), el segundo guión del punto 14 (párrafo segundo del apartado 3 del artículo 13 del Reglamento), y el punto 17 (artículo 16 *bis* del Reglamento).

d) Competencia entre servicios regulares efectuados con autocares y autobuses y servicios ferroviarios comparables

El Reglamento (CEE) n° 684/92 establece en el inciso ii) de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 que la solicitud de autorización de un servicio internacional regular de autocares y autobuses podrá denegarse si se comprueba que dicho servicio afectaría seriamente a la viabilidad de un servicio ferroviario comparable en los tramos directamente afectados.

En su propuesta, la Comisión contempla el restablecimiento del principio de la libertad de competencia entre los distintos métodos de transporte. Para ello propone la supresión del inciso ii) de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento vigente.

La Posición común del Consejo prevé, en el punto 8 del artículo 1 [letra f) del apartado 4 del nuevo artículo 7], que el Estado miembro puede denegar, hasta el 31 de diciembre de 1999, sobre la base de un análisis detallado, una autorización para un servicio regular internacional de autocares y autobuses alegando que dicho servicio comprometería la viabilidad de un servicio ferroviario comparable en los tramos directamente afectados.

El Estado miembro notificará la decisión adoptada así como su justificación a los transportistas afectados.

A partir del 1 de enero de 2000, la Posición común prevé la aplicación de una cláusula de salvaguardia: el Estado miembro podrá, con el acuerdo de la Comisión, suspender o retirar la autorización que haya concedido basándose en lo dispuesto más arriba, tras dar un preaviso de seis meses al transportista.

e) Excursiones locales

La Comisión propone que se suprima el artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 684/92, en el que se prevé, en particular, que dentro de un servicio de lanzadera internacional con alojamiento y de un servicio discrecional internacional, el transportista podrá efectuar excursiones locales en un Estado miembro que no sea el Estado donde el transportista esté establecido.

El punto 13 del artículo 1 de la Posición común prevé que se mantenga el artículo 12 puesto que las excursiones locales que se efectúen dentro de un transporte internacional constituyen una etapa de un transporte internacional si están destinadas a viajeros no residentes que hayan sido llevados al lugar de que se trate por el transportista internacional.

Se han suprimido los términos «de un servicio de lanzadera internacional con alojamiento» ya que la Posición común, de conformidad con la propuesta de la Comisión, prevé que se suprima la categoría de servicios de lanzadera y considera los servicios de lanzadera con alojamiento como servicios discrecionales.

f) **Fecha de aplicación del Reglamento**

La Posición común establece, en su artículo 4, que el Reglamento se pondrá en aplicación doce meses después de su entrada en vigor, aunque la licencia comunitaria que cita el punto 3 del artículo 1 (nuevo artículo 3 *bis* del Reglamento) entrará en aplicación dieciocho meses después de la entrada en vigor del Reglamento, dada la complejidad de las medidas que se han de adoptar.

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Enmiendas del Parlamento Europeo adoptadas por el Consejo

a) *Aceptadas por la Comisión*

El Consejo, siguiendo la propuesta de la Comisión, ha adoptado, más en el espíritu que en la letra, las siguientes enmiendas del Parlamento Europeo:

- en el octavo considerando, la parte de la enmienda 5 relativa al procedimiento de expedición de la licencia comunitaria;
- en el quinto guión del punto 1 del artículo 1, la parte de la enmienda 12 relativa a la sustitución del párrafo primero de la nueva definición de los servicios discrecionales que figura en el punto 3.1 del artículo 2 del Reglamento;
- en el octavo guión del punto 1 del artículo 1, la enmienda 13 relativa a la sustitución de la definición de los transportes por cuenta propia que figura en el punto 4 del artículo 2 del Reglamento;
- en el punto 3 del artículo 1, la enmienda 17 relativa a la inclusión en el Reglamento de una disposición, en nuevo artículo 3 *bis*, que prevé la instauración de una licencia comunitaria para poder efectuar transportes internacionales de viajeros con autocares y autobuses;
- en el sexto guión del punto 6 del artículo 1, la enmienda 18 relativa a la inclusión en el artículo 5 del Reglamento de un nuevo apartado 6 relativo a los vehículos de refuerzo.

b) *Rechazadas por la Comisión*

El artículo 3 recoge la parte de la enmienda 24 que establece que la Comisión informará sobre los resultados de la aplicación del presente Reglamento no sólo al Consejo sino también al Parlamento Europeo.

Dados los plazos necesarios para la adopción del Reglamento, la Posición común prevé como fecha límite para la presentación del informe no el 1 de julio de 1998, como propone la enmienda, sino el 31 de diciembre de 1999.

2. Enmiendas del Parlamento Europeo no adoptadas por el Consejo

a) *Aceptadas por la Comisión*

El Consejo consideró que no era necesario adoptar la enmienda 1, relativa a la inclusión en el Reglamento de un nuevo considerando con el fin de recordar el paralelismo entre la liberalización y la armonización socioeconómica, fiscal y técnica progresiva en el ámbito del transporte de viajeros por carretera.

b) *Aceptadas parcialmente por la Comisión*

Como ya se ha mencionado en la letra a) del punto III del presente documento, el Consejo considera que los servicios urbanos fronterizos son servicios regulares por lo que no adopta la modificación del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92 objeto de la enmienda 11, ni la inserción en el Reglamento del considerando correspondiente objeto de la enmienda 6 (ambas enmiendas relativas a la inclusión en el ámbito de aplicación del Reglamento de los servicios urbanos, suburbanos y regionales regulares internacionales), a la espera de la adopción por parte del Consejo de una legislación general en materia de concesión de servicios públicos.

El Consejo no adopta la parte de la enmienda 7, que rechazó asimismo la Comisión, relativa a un programa de acción comunitario y a una resolución del Parlamento Europeo. Tampoco adopta la parte de la enmienda 7, aceptada por la Comisión, relativa a la inclusión en el Reglamento de un considerando sobre la plena accesibilidad de los autobuses de línea. Considera que se trata de una cuestión que debe regularse en el marco de la legislación comunitaria específica.

c) *Rechazadas por la Comisión*

El Consejo no ha adoptado:

- la enmienda 2 relativa a la inclusión en el Reglamento de un considerando que prevé la libre elección por parte del viajero del método de transporte a condición de que respete uno de los objetivos de la política común de transportes, a saber, la reducción del tráfico por carretera. El Consejo recuerda que la reducción del tráfico por carretera de los viajeros que escogen el autocar o el autobús no figura entre los objetivos de la política común de transportes;
- las enmiendas 3 y 12 (ésta última en la parte que no se refiere a la nueva definición de los servicios discrecionales) relativas a la inclusión en el Reglamento de un considerando y una disposición sobre una nueva clasificación de los servicios de transporte internacional de viajeros que reduce los servicios a dos categorías: los servicios regulares y los servicios no regulares (los servicios no regulares se subdividen a su vez en servicios especializados y servicios discrecionales). Otras enmiendas derivan de la nueva clasificación, a saber, las enmiendas 4, 22 y 23 relativas a la modificación de un considerando, un título y una disposición respectivamente. El Consejo considera que es preferible mantener la terminología vigente para clasificar los diferentes servicios, dado que es perfectamente conocida y su modificación podría acarrear problemas a los titulares. Además, la inclusión de los servicios regulares especializados en los servicios no regulares es inaceptable, ya que la mayoría de los elementos considerados en la definición de los servicios regulares especializados forman parte de los servicios regulares;
- la enmienda 12 (párrafo segundo de la nueva definición de los servicios discrecionales) relativa a la introducción en la definición de los servicios discrecionales de la posibilidad de que un Estado miembro someta a autorización un servicio discrecional cuando considere que dicho servicio «comprometería directamente la existencia de los servicios regulares ya autorizados».

El Consejo señala que, de conformidad con lo dispuesto en el inciso i) de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 684/92, podrá denegarse la autorización «si se comprueba que el servicio objeto de la solicitud podría comprometer directamente la existencia de servicios regulares que ya han sido autorizados, salvo cuando los servicios en cuestión sólo sean explotados por un único transportista o grupo de transportistas». Por lo que el servicio discrecional en cuestión sería utilizado en muy escasas ocasiones;

- la parte de la enmienda 5 relativa a la modificación de un considerando (el octavo de la Posición común) con el fin de recordar que la licencia comunitaria se exige también a los titulares por cuenta propia.

El Consejo, tras comentar que el Parlamento Europeo debería haber propuesto la inclusión de una disposición con este fin, resalta que no ha lugar exigir que los transportistas por cuenta propia sean titulares de una licencia comunitaria, ya que dichos transportistas no reúnen las condiciones establecidas por la normativa comunitaria relativa al acceso a la profesión de transportista de viajeros por carretera en el ámbito de los transportes nacionales e internacionales;

- la enmienda 8 relativa a la introducción en el Reglamento de un considerando que recuerde las intenciones de la Comisión en materia de ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento.

El Consejo considera que no ha lugar tal recordatorio en el presente Reglamento;

- las enmiendas 9 y 26 relativas a la introducción en el Reglamento de un considerando y una disposición que prevén la presentación, por parte de la Comisión, de un texto codificado del Reglamento (CEE) nº 684/92, antes del 30 de junio de 1997, en el que se incluyan asimismo dos Reglamentos de la Comisión sobre documentos de control y documentos de transporte internacional de viajeros.

El Consejo estima que la codificación no está incluida en el objetivo del Reglamento y que es preferible no incluir en un Reglamento del Consejo Reglamentos de la Comisión, ya que, si hubieran de adaptarse dichos Reglamentos posteriormente, sólo podría efectuarse tal adaptación mediante un Reglamento del Consejo;

- la enmienda 10 relativa a la inclusión de un considerando relativo a la necesidad de que el Consejo conceda un mandato a la Comisión para la apertura de negociaciones con terceros países sobre los transportes internacionales no discrecionales de viajeros en autocares y autobuses. El Consejo considera que esta enmienda carece de objeto dado el objetivo del Reglamento;
- las enmiendas 15 y 16 relativas a la modificación de las condiciones de acceso al mercado establecidas en el artículo 3 del Reglamento vigente con el fin de estipular que los transportistas por cuenta ajena y los transportistas por cuenta propia cumplan, en lo referente a las normas aplicables a los conductores y a los vehículos, no sólo con las disposiciones legales en materia de seguridad vial, como establece el Reglamento vigente, sino también con las disposiciones legales en el ámbito social. El Consejo estima que dichas enmiendas no son objeto del presente Reglamento;
- la enmienda 19 relativa a la modificación del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 684/92 (primer guión del punto 7 del artículo 1 de la Posición común) con el fin de limitar las solicitudes de autorización para los servicios regulares cuyos únicos servicios consisten en efectuar trayectos para los cuales ya existe un servicio de transporte público.

El Consejo considera que esta enmienda no está clara, ya que puede comprenderse, por el contrario, que el transportista que efectúa el trayecto en primer lugar esté exento de autorización;

- la enmienda 20 relativa a la modificación del segundo guión de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 684/92 (punto 8 del artículo 1 de la Posición común) con el fin de establecer que, para la obtención de la autorización de efectuar servicios regulares, el solicitante no deberá haber

cometido infracciones graves en materia de legislación relativa al control técnico de los vehículos mientras que la Posición común se refiere a infracciones a las normas aplicables a los vehículos.

El Consejo estima que es preferible una disposición más amplia, que tenga asimismo en cuenta las demás normas aplicables a los vehículos;

- la enmienda 21 relativa a la modificación del inciso ii) de la letra b) del apartado 4 del artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 684/92 (punto 8 del artículo 1 de la Posición común) que estipula que se concederá la autorización salvo que el servicio objeto de la solicitud pudiera comprometer directamente la existencia de servicios regulares ya autorizados. La enmienda tiende a aclarar el motivo de la denegación de la autorización al disponer que las autoridades competentes deban denegar la autorización si el servicio objeto de la solicitud compromete el equilibrio económico y financiero de los servicios regulares urbanos y regionales ya autorizados.

El Consejo señala que esta enmienda entra en contradicción con la enmienda 11 que establece la exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento de los servicios regulares urbanos, suburbanos y regionales;

- una parte de la enmienda 24. Como ya se ha expuesto anteriormente, el Consejo adopta la parte de dicha enmienda relativa a la presentación, por parte de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, de un informe sobre los resultados de la aplicación del presente Reglamento, aunque considera que el informe no podrá presentarse antes del 1 de julio de 1998, ya que es probable que el presente Reglamento se adopte sólo un año antes.

El Consejo estima además que, como la Posición común incluye ya una ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 684/92, no sería oportuno solicitar a la Comisión que presentara, como propone la enmienda, una nueva propuesta de Reglamento antes de la fecha correspondiente a la posterior ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento;

- la enmienda 25 relativa a la fijación del 30 de junio de 1997 como fecha límite para la aplicación del Reglamento.

Como ya se ha mencionado en la letra f) del punto III del presente documento, el Consejo considera que conviene que los Estados miembros dispongan de doce meses a partir de la entrada en vigor del Reglamento para adoptar las medidas necesarias para la ejecución del Reglamento y de dieciocho meses para adoptar las medidas relativas a la licencia comunitaria.

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 22/97

aprobada por el Consejo el 14 de abril de 1997

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° . . . /97 del Consejo, de . . . , por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro

(97/C 164/02)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado⁽³⁾,

- (1) Considerando que el Reglamento (CEE) n° 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro⁽⁴⁾ fue anulado por la sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de junio de 1994⁽⁵⁾;
- (2) Considerando que el establecimiento de una política común de transportes implica, entre otras cosas, y de conformidad con lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, la determinación de las condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;
- (3) Considerando que dicha disposición supone la eliminación de cualquier restricción para el proveedor de servicios debido a su nacionalidad o por el hecho de estar establecido en un Estado miembro distinto de aquél en que se debe prestar el servicio;
- (4) Considerando que es conveniente que estos proveedores estén sometidos a regímenes comparables, a fin de limitar las desigualdades en las condiciones

de competencia debidas a la nacionalidad o al país de establecimiento y favorecer así la aproximación progresiva de las legislaciones nacionales;

- (5) Considerando que es conveniente que las definiciones de los diferentes servicios de transporte en autocar y autobús sean idénticas que las que se utilizan en el transporte internacional;
- (6) Considerando que es conveniente garantizar el acceso de los transportistas no residentes a determinadas modalidades de los servicios de transporte en autocar y autobús teniendo en cuenta las características específicas de cada modalidad de servicio;
- (7) Considerando que conviene determinar las disposiciones aplicables a los transportes de cabotaje;
- (8) Considerando que las disposiciones de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios⁽⁶⁾ se aplican en el caso en que, para la prestación de servicios regulares especializados, los transportistas desplacen, a partir del Estado miembro donde trabajen habitualmente, trabajadores con los que tengan una relación laboral;
- (9) Considerando que, por lo que respecta a los servicios regulares, conviene admitir al cabotaje, según determinadas condiciones y, en particular, de conformidad con la legislación del Estado miembro de acogida, únicamente los servicios regulares prestados durante un servicio regular internacional excluidos los servicios urbanos y de cercanías;
- (10) Considerando que es preciso adoptar disposiciones que permitan intervenir en el mercado de los transportes afectados en caso de perturbación grave;
- (11) Considerando que es conveniente crear un Comité consultivo encargado de asistir a la Comisión en la elaboración de documentos relativos a la prestación de los transportes de cabotaje como servicios discrecionales y de aconsejar a la Comisión en materia de medidas de salvaguardia;

⁽¹⁾ DO n° C 60 de 29. 2. 1996, p. 10.

⁽²⁾ Dictamen emitido el 25 de septiembre de 1996 (DO n° C 30 de 30. 1. 1997, p. 40).

⁽³⁾ Dictamen emitido el 28 de noviembre de 1996 (DO n° C 380 de 16. 12. 1996, p. 35), Posición común del Consejo de 14 de abril de 1997 y Decisión del Parlamento Europeo de . . . (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO n° L 251 de 29. 8. 1992, p. 1.

⁽⁵⁾ Sentencia de 1 de junio de 1994, asunto C-388/92, Parlamento contra Consejo (Rec. 1994, p. I-2081).

⁽⁶⁾ DO n° L 18 de 21. 1. 1997, p. 1.

- (12) Considerando que conviene que los Estados miembros se asistan mutuamente con vistas a la correcta aplicación del presente Reglamento, en particular en materia de sanciones aplicables en caso de infracción;
- (13) Considerando que corresponde a los Estados miembros adoptar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento;
- (14) Considerando que conviene seguir la aplicación del presente Reglamento basándose en un informe que deberá presentar la Comisión;
- (15) Considerando que la citada sentencia del Tribunal de Justicia, que anula el Reglamento (CEE) nº 2454/92, mantiene los efectos del Reglamento hasta que el Consejo haya adoptado una nueva reglamentación en la materia; que el presente Reglamento no comenzará a aplicarse hasta dieciocho meses después de su entrada en vigor; que, por consiguiente, conviene tener en cuenta que el Reglamento anulado seguirá surtiendo efecto hasta que se aplique por completo el presente Reglamento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Cualquier transportista de viajeros por carretera por cuenta ajena, titular de la licencia comunitaria a que se refiere el artículo 3 *bis* del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses⁽¹⁾ será admitido, en las condiciones que se establecen en el presente Reglamento y sin discriminación por razones de su nacionalidad o de su lugar de establecimiento, para efectuar, con carácter temporal, transportes nacionales de viajeros por carretera por cuenta ajena y en otro Estado miembro, denominado en lo sucesivo «Estado miembro de acogida», sin disponer en él de sede o de otro establecimiento.

Estos transportes nacionales se denominarán en lo sucesivo «transportes de cabotaje».

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «Servicios regulares»: los servicios de transporte de viajeros con una frecuencia y un itinerario determinados y en los que se pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas. Los servicios regulares serán accesibles a cualquier persona, aun cuando, en su caso, sea obligatorio reservar.

⁽¹⁾ DO nº L 74 de 20. 3. 1992, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº . . . /97 (no publicado aún en el Diario Oficial).

El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se produzca una adaptación de las condiciones de explotación del servicio.

- 2) «Servicios regulares especializados»: los servicios regulares de transporte de determinadas categorías de viajeros, excluyendo a los demás viajeros, de acuerdo con unas frecuencias y unos trayectos determinados y en los que se pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas.

Los servicios regulares especializados incluirán, en particular:

- a) el transporte entre el domicilio y el trabajo de los trabajadores;
- b) el transporte entre el domicilio y el centro de enseñanza de los escolares y estudiantes;
- c) el transporte entre el domicilio y el lugar de acuartelamiento de los militares y de sus familias.

El carácter regular de los servicios especializados no se verá afectado por el hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios.

- 3) «Servicios discrecionales»: los servicios que no responden ni a la definición de los servicios regulares ni a la definición de los servicios regulares especializados y que se caracterizan en particular por el hecho de transportar grupos formados por iniciativa de un organizador o por el propio transportista. Estos servicios no perderán su condición de servicio discrecional aunque se efectúen con una cierta frecuencia.
- 4) «Vehículos»: los vehículos automóviles que, por su tipo de construcción y equipo, son aptos para transportar más de nueve personas, incluido el conductor, y están destinados a ese fin.

Artículo 3

Los transportes de cabotaje se admitirán para los siguientes servicios:

- 1) los servicios regulares especializados, a condición de que estén amparados por un contrato celebrado entre el organizador y el transportista;
- 2) los servicios discrecionales;
- 3) los servicios regulares a condición de que los preste un transportista no residente en el Estado miembro de acogida durante un servicio regular internacional conforme a las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 684/92.

El transporte de cabotaje no podrá efectuarse independientemente de ese servicio internacional.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente punto los servicios urbanos y de cercanías.

Se entenderá por «servicios urbanos y de cercanías» los servicios de transporte que cubran las necesidades de un centro urbano o de una aglomeración y las necesidades de transporte en ese centro o aglomeración y su periferia.

Artículo 4

1. Sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, la realización de los transportes de cabotaje previstos en el artículo 3 estará sometida a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida, en lo que se refiere a los siguientes ámbitos:

- a) precios y condiciones que rigen el contrato de transporte;
- b) pesos y dimensiones de los vehículos de transporte por carretera. En su caso, estos pesos y dimensiones podrán superar los valores aplicables en el Estado miembro de establecimiento del transportista, pero en ningún caso podrán superar los valores técnicos que figuran en el certificado de conformidad;
- c) requisitos relativos a los transportes de determinadas categorías de viajeros, a saber, los colegiales, los niños y las personas con movilidad reducida;
- d) tiempo de conducción y de descanso;
- e) IVA (impuesto sobre el valor añadido) sobre los servicios de transporte. En esta materia se aplicará a las prestaciones contempladas en el artículo 1 del presente Reglamento lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 21 de la Directiva 77/388/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, en materia de armonización de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los impuestos sobre el volumen de negocios — Sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido: base imponible uniforme⁽¹⁾.

2. La realización de los transportes de cabotaje para los servicios previstos en el punto 3 del artículo 3 estará sometida, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida para los requisitos referentes a las autorizaciones, los procedimientos de licitación, las localidades a las que se deba prestar el servicio, la regularidad, la continuidad, la frecuencia y los itinerarios.

3. Las normas técnicas relativas a la fabricación y al equipo de los vehículos que deberán satisfacer los vehículos utilizados para efectuar transportes de cabotaje serán las mismas que se imponen a los vehículos autorizados a circular en transportes internacionales.

4. Las disposiciones nacionales contempladas en los apartados 1 y 2 deberán ser aplicadas por los Estados miembros a los transportistas no residentes en las mismas condiciones que a sus propios nacionales, con el fin de impedir, de forma efectiva, cualquier discriminación, manifiesta o encubierta, basada en la nacionalidad o en el lugar de establecimiento.

⁽¹⁾ DO n° L 145 de 13. 6. 1977, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/680/CEE (DO n° L 376 de 31. 12. 1991, p. 1).

5. Si a la vista de la experiencia adquirida, se comprueba la necesidad de modificar la lista de los ámbitos de las disposiciones del Estado miembro de acogida contemplados en el apartado 1, el Consejo, por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, decidirá al respecto.

Artículo 5

La licencia comunitaria o una copia legalizada de la misma deberá llevarse a bordo del vehículo y presentarse cuando lo pidan los agentes encargados del control.

Artículo 6

1. Los transportes de cabotaje en forma de servicios discrecionales se realizarán al amparo de un documento de control, la hoja de ruta, que deberá llevarse a bordo del vehículo y presentarse cuando lo pidan los agentes encargados del control.

2. La hoja de ruta, cuyo modelo será aprobado por la Comisión de acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 8, deberá incluir los siguientes datos:

- a) los puntos de partida y de destino del servicio;
- b) las fechas de comienzo y de fin del servicio.

3. Las hojas de ruta serán expedidas en talonarios certificados por la autoridad o el organismo competente del Estado miembro de establecimiento. La Comisión aprobará el modelo de talonario de hojas de ruta de acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 8.

4. En el caso de los servicios regulares especializados, tendrá valor de documento de control el contrato celebrado entre el transportista y el organizador del transporte o una copia legalizada del mismo.

No obstante, la hoja de ruta se cumplimentará en forma de resumen mensual.

5. Las hojas de ruta utilizadas se remitirán a la autoridad o al organismo competente del Estado miembro de establecimiento, según las modalidades que la autoridad o el organismo citados determinen.

Artículo 7

1. La autoridad o el organismo competente de cada Estado miembro comunicará a la Comisión, al concluir cada trimestre y dentro de un plazo de tres meses, que la Comisión podrá reducir a un mes en el caso que se contempla en el artículo 9, los datos relativos a las operaciones de cabotaje en forma de servicios regulares especializados y discrecionales, efectuadas durante el trimestre de que se trate por los transportistas residentes.

Esta comunicación se realizará utilizando un cuadro según el modelo que aprobará la Comisión de acuerdo con el procedimiento contemplado en el artículo 8.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro de acogida transmitirán a la Comisión una vez al año un informe estadístico sobre el número de autorizaciones de servicios de cabotaje realizados en forma de servicios regulares contemplados en el punto 3) del artículo 3.

3. La Comisión transmitirá a los Estados miembros, con la mayor brevedad, informes recapitulativos, basados en los datos que se le envíen, en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1.

Artículo 8

Cuando deba seguirse el procedimiento del presente artículo, la Comisión estará asistida por el Comité consultivo a que se refiere el artículo 10.

El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto, en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate, por votación cuando sea necesario.

El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en la misma.

La Comisión tendrá lo más en cuenta posible el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 9

1. En caso de que la actividad de cabotaje perturbe seriamente o agrave la situación del mercado de los transportes nacionales en una zona geográfica determinada, cualquier Estado miembro podrá recabar la intervención de la Comisión para que se adopten medidas de salvaguardia, comunicándole las informaciones necesarias y las medidas que se proponga adoptar en relación con los transportistas residentes.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1 se entenderá por:

— «seria perturbación de la situación del mercado de los transportes nacionales en una zona geográfica determinada»: la aparición, en dicho mercado, de problemas que le sean específicos y de índole tal que puedan ocasionar un excedente grave, con posibilidades de persistir, de la oferta sobre la demanda, que suponga una amenaza para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de empresas de transporte de viajeros por carretera;

— «zona geográfica»: una zona que comprenda una parte o la totalidad del territorio de un Estado miembro o que se extienda a una parte o a la totalidad del territorio de otros Estados miembros.

3. La Comisión examinará la situación y, previa consulta al Comité consultivo a que se refiere el artículo 10, decidirá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del Estado miembro, si procede tomar medidas de salvaguardia y, en caso afirmativo, las adoptará.

Las medidas adoptadas con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo estarán vigentes durante un período no superior a seis meses, que podrá prorrogarse una sola vez con los mismos límites de validez.

La Comisión notificará sin demora a los Estados miembros y al Consejo cualquier decisión adoptada en virtud de lo dispuesto en el presente apartado.

4. En caso de que la Comisión decidiera adoptar medidas de salvaguardia respecto a uno o a más Estados miembros, las autoridades competentes de los Estados miembros de que se trate estarán obligadas a adoptar medidas de alcance equivalente con respecto a los transportistas residentes e informarán de ello a la Comisión.

Estas últimas medidas se aplicarán, a más tardar, a partir de la misma fecha que las medidas de salvaguardia decididas por la Comisión.

5. Cada Estado miembro podrá someter al Consejo la decisión de la Comisión contemplada en el apartado 3, en un plazo de treinta días a partir de su notificación.

El Consejo podrá adoptar una decisión diferente por mayoría cualificada dentro de un plazo de treinta días a partir de la fecha en que el Estado miembro le haya sometido el asunto o, en caso de que hubieren sido varios los Estados miembros que lo hubieran sometido, a partir de la fecha de la primera presentación.

Los límites de validez establecidos en el párrafo segundo del apartado 3 son aplicables a la decisión del Consejo.

Las autoridades competentes de los Estados miembros de que se trate tendrán la obligación de adoptar medidas de alcance equivalente con respecto a los transportistas residentes e informarán de ello a la Comisión.

Si el Consejo no adopta decisión alguna dentro del plazo contemplado en el párrafo segundo, la decisión de la Comisión se considerará definitiva.

6. Si la Comisión estima que las medidas contempladas en el apartado 3 deben prorrogarse, presentará una propuesta al Consejo, que se pronunciará por mayoría cualificada.

Artículo 10

1. La Comisión estará asistida por un Comité consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.

El Comité, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 8, asistirá a la Comisión en la elaboración de los modelos de las hojas de ruta, del talonario de hojas de ruta y del cuadro contemplados en los artículos 6 y 7.

2. Además, el Comité asesorará a la Comisión acerca de:

- cualquier solicitud efectuada por un Estado miembro con arreglo al apartado 1 del artículo 9,
- las medidas destinadas a resolver la perturbación seria del mercado, contempladas en el artículo 9, en particular en cuanto a la aplicación práctica de dichas medidas.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 11

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación del presente Reglamento.

2. Sin perjuicio del ejercicio de acciones penales, el Estado miembro de acogida tendrá la facultad de sancionar al transportista no residente que, al realizar un transporte de cabotaje, cometa en su territorio infracciones contra el presente Reglamento o contra la normativa comunitaria o nacional en materia de transportes.

Las sanciones se impondrán de forma no discriminatoria y con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3.

3. Las sanciones previstas en el apartado 2 podrán consistir, en particular, en una amonestación o, en caso de infracción grave o de infracciones leves reiteradas, en una prohibición temporal de los transportes de cabotaje en el territorio del Estado miembro de acogida en el que se haya cometido la infracción.

En caso de presentación de una licencia comunitaria, de una autorización o de una copia legalizada falsificadas, se retirará de inmediato el documento falsificado y se remitirá lo antes posible, cuando proceda, a la autoridad competente del Estado miembro de establecimiento del transportista.

4. Las autoridades competentes del Estado miembro de acogida notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento las infracciones comprobadas y las eventuales sanciones impuestas al transportista y podrán, en caso de infracción grave o de infracciones leves reiteradas, unir a la notificación una solicitud de sanción.

En caso de infracción grave o de infracciones leves reiteradas, las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento decidirán si procede imponer sanciones adecuadas al transportista de que se trate; dichas autoridades deberán tener en cuenta la sanción

que pueda haberse aplicado en el Estado miembro de acogida y asegurarse de que las sanciones impuestas al transportista de que se trate son, en conjunto, proporcionales a la infracción o a las infracciones que dieron lugar a las mismas.

La sanción impuesta por las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento, decidida tras consultar con las autoridades competentes del Estado miembro de acogida, podrá suponer incluso la retirada de la autorización para ejercer la profesión de transportista de viajeros por carretera.

Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento podrán asimismo, en aplicación del derecho interno, actuar contra el transportista de que se trate ante una instancia nacional competente.

Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento informarán a las autoridades competentes del Estado miembro de acogida sobre las decisiones que hayan adoptado con arreglo a lo dispuesto en el presente apartado.

Artículo 12

Los Estados miembros garantizarán a los transportistas la posibilidad de interponer recurso jurisdiccional contra toda sanción de carácter administrativo aplicada contra ellos.

Artículo 13

La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 1999, sobre la aplicación del presente Reglamento y, en particular, sobre las repercusiones de los transportes de cabotaje en el mercado de los transportes nacionales.

Artículo 14

Los Estados miembros pondrán en vigor a su debido tiempo las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la ejecución del presente Reglamento. Informarán de ello a la Comisión.

Artículo 15

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable a partir del ...(*)

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en ...

Por el Consejo
El Presidente

(*) 18 meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 15 de enero de 1996, la Comisión remitió al Consejo una propuesta de Reglamento, basada en el artículo 75 del Tratado CE, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro⁽¹⁾.

El Parlamento Europeo emitió su dictamen el 28 de noviembre de 1996⁽²⁾ y el Comité Económico y Social emitió el suyo el 25 de septiembre de 1996⁽³⁾.

A la vista del dictamen del Parlamento Europeo, la Comisión remitió al Consejo, el 28 de febrero de 1997, una propuesta modificada⁽⁴⁾.

El 14 de abril de 1997, el Consejo adoptó su Posición común de conformidad con el artículo 189 C del Tratado.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA

La propuesta modificada de la Comisión se dirige a sustituir y modificar el Reglamento (CEE) nº 2454/92⁽⁵⁾ como consecuencia de la sentencia del Tribunal de Justicia, de 1 de junio de 1994, en el asunto C-388/92 (Parlamento Europeo contra Consejo)⁽⁶⁾, que anuló el citado Reglamento.

Con el fin de no cuestionar el grado de liberalización que el Reglamento (CEE) nº 2454/92 había pretendido realizar, el Tribunal ha mantenido los efectos del Reglamento anulado «hasta que el Consejo, previa consulta válida al Parlamento, haya adoptado una nueva normativa en la materia».

La propuesta modificada recoge en gran medida el contenido del Reglamento anulado, al tiempo que amplía su campo de aplicación.

En efecto, se destina a suprimir determinadas restricciones mantenidas por este mismo Reglamento en lo que se refiere a los servicios regulares especializados, así como a introducir, en determinadas condiciones, el cabotaje para determinados servicios regulares. La Comisión indica que, de esta manera, pretende aplicar a las operaciones de cabotaje de viajeros por carretera el principio de la libre prestación de servicios, que incluye la eliminación de cualquier restricción respecto del prestatario por motivos de su nacionalidad o de la circunstancia de que esté establecido en un Estado miembro distinto de aquél en el que debe realizarse la prestación.

Dado que la Comisión se ha adherido a la Posición común del Consejo, ha modificado, consecuentemente, su propuesta.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

La Posición común del Consejo establece, sobre todo:

- a) *en el apartado 3 del artículo 3*, la instauración del cabotaje para los servicios regulares efectuados por un transportista no residente durante un servicio regular internacional, así como la exclusión de los servicios urbanos y suburbanos del ámbito de aplicación de esta disposición;

⁽¹⁾ DO nº C 60 de 29. 2. 1996, p. 10.

⁽²⁾ DO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 35.

⁽³⁾ DO nº C 30 de 30. 1. 1997, p. 40.

⁽⁴⁾ DO nº C 124 de 21. 4. 1997, p. 73.

⁽⁵⁾ Reglamento (CEE) nº 2454/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DO nº L 251 de 29. 8. 1992, p. 1).

⁽⁶⁾ Rec. 1994, p. I-2081.

- b) *en el apartado 2 del artículo 4*, la sujeción de los servicios de cabotaje mencionados en el apartado 3 del artículo 3 a la legislación del Estado miembro de acogida;
- c) *en el apartado 1 del artículo 10*, la creación de un Comité consultivo para asistir a la Comisión, con arreglo al procedimiento 1 de la decisión sobre la «comitología» (artículo 8), en la confección del modelo de la hoja de ruta (apartado 2 del artículo 6), del modelo de talonario de hojas de ruta (apartado 3 del artículo 6) y del modelo de cuadro estadístico (apartado 1 del artículo 7).

Cabe señalar que la Posición común recuerda, en su considerando 8, que las disposiciones de la Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, relativa al desplazamiento de los trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios⁽¹⁾ se aplicarán en el caso de que, para la prestación de servicios regulares especializados, los transportistas desplacen, a partir del Estado miembro en el que trabajan habitualmente, a trabajadores que tengan una relación laboral con ellos.

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por el Consejo e incorporadas por la Comisión

El Consejo aceptó, al menos en su contenido, cuando no en su formulación, las siguientes enmiendas del Parlamento Europeo:

- la enmienda nº 1, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando relativo a la aproximación progresiva de las legislaciones nacionales, recogido en el cuarto considerando de la Posición común;
- la enmienda nº 14, destinada a suprimir el artículo 4 de la propuesta inicial de la Comisión, en el que se establece el régimen jurídico aplicable a las operaciones de cabotaje realizadas con ocasión de un servicio regular de transporte internacional, tal como se prevé en el apartado 3 del artículo 3 de la Posición común. En efecto, esas operaciones están sujetas, de conformidad con el apartado 2 del artículo 4 de la Posición común, a las disposiciones vigentes en el Estado miembro de acogida relativas a las exigencias sobre las autorizaciones, los procedimientos de licitación, las localidades a las que se deba prestar el servicio, la regularidad, la continuidad, la frecuencia y los itinerarios;
- la parte de la enmienda nº 16 que prevé que la Comisión informará sobre la aplicación del presente Reglamento no sólo al Consejo sino igualmente al Parlamento Europeo, elemento que se recoge en el artículo 13 de la Posición común.

2. Enmiendas del Parlamento Europeo no aceptadas por el Consejo y no incorporadas por la Comisión

El Consejo no ha aceptado las siguientes enmiendas:

- las enmiendas nºs 2 y 3, que establecen la inclusión en el Reglamento de dos considerandos: uno de ellos, para evitar el riesgo de disponer de quince regímenes nacionales diferentes de transporte de cabotaje; el otro, destinado a recordar el paralelismo entre la liberalización y la armonización progresiva en el sector del transporte de pasajeros por carretera.

El Consejo estima que estos objetivos ya se toman en consideración en otros considerandos y en el articulado de la Posición común;

- la enmienda nº 4, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando sobre la posibilidad de maximizar el índice de ocupación del vehículo.

El Consejo considera que esta enmienda no tiene objeto, dada la finalidad del Reglamento;

(1) DO nº L 18 de 21. 1. 1997, p. 1.

- la enmienda nº 5, que establece la inclusión en el Reglamento de un considerando destinado a prever la libre elección por el usuario del modo de transporte, con la condición de que respete uno de los objetivos de la política común de transportes, concretamente el de la reducción del tráfico por carretera.

El Consejo recuerda que la reducción del tráfico de viajeros por carretera en autocar y autobús no figura entre los objetivos de la política común de transportes;

- la enmienda nº 6, destinada a incluir en el Reglamento un considerando sobre la posibilidad de acceso total de los autobuses de línea.

El Consejo estima que se trata de una cuestión que deberá regularse en el marco de la legislación comunitaria específica;

- la enmienda nº 7, destinada a introducir en el Reglamento un considerando para recordar las intenciones de la Comisión en materia de ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento.

El Consejo considera que no procede hacer figurar este recordatorio en el presente Reglamento;

- las enmiendas nºs 8 y 9, destinadas a incluir en el Reglamento dos nuevos considerandos relativos, el primero de ellos, a la aplicación del mismo régimen para las prestaciones de cabotaje efectuadas tanto por una empresa residente en el Estado miembro de acogida como por una empresa no residente y, la segunda, a la armonización de las condiciones reglamentarias aplicables a los transportes de cabotaje.

El Consejo hace observar que estas enmiendas ya no son necesarias puesto que la Posición común se limita a instaurar el cabotaje para los servicios regulares ejecutados durante un transporte regular internacional y puesto que tales operaciones de cabotaje están sujetas a la legislación nacional del Estado miembro de acogida (véase el apartado 2 del artículo 4 de la Posición común);

- la enmienda nº 10, destinada a incluir en el Reglamento un nuevo considerando en el que se preconiza que las empresas que efectúen cabotaje tengan o nombren un representante en el territorio del Estado miembro de acogida.

El Consejo estima que esta disposición es incompatible con la libre prestación de servicios;

- la enmienda nº 11, destinada a precisar en el artículo 1 que el Estado miembro de establecimiento es el Estado en el que el transportista tiene su sede principal de actividad o su domicilio social.

El Consejo considera que es suficiente con exigir al transportista, para que éste responda a esta condición de acceso al mercado, la titularidad de la licencia comunitaria establecida por el Reglamento (CEE) nº 684/92, modificado por el Reglamento que se publicará en el mismo Diario Oficial que el presente Reglamento;

- la enmienda nº 12, destinada a ampliar la definición de «servicios regulares especializados» que figura en el apartado 2 del artículo 2.

El Consejo recuerda que esta definición es la misma que la que figura en el Reglamento (CEE) nº 684/92, tal como quedará una vez modificado (véase guión anterior), dado que conviene en que las definiciones de los diferentes servicios de transporte en autocar y autobús sean las mismas que las que se utilizan en el marco del transporte internacional;

- la parte de la enmienda nº 13 destinada a prever la exclusión del ámbito de aplicación del Reglamento no sólo de los servicios regulares urbanos y suburbanos, tal como establece la Posición común, sino también de los servicios regionales hasta la armonización de las exigencias relativas a las concesiones para servicios de transportes sobre la base de las obligaciones de servicio público en el cabotaje de viajeros por carretera.

El Consejo considera que, si se excluye del cabotaje a los servicios regionales, el objetivo contemplado por el Reglamento quedaría muy debilitado;

- la parte de la enmienda nº 13 destinada a excluir del cabotaje ligado a servicios regulares internacionales determinadas zonas geográficas ya incluidas en la reglamentación comunitaria.

El Consejo considera que esta disposición sería demasiado restrictiva e implicaría excesivas dificultades de control;

- la enmienda nº 15, destinada a pedir a la Comisión que comunique no sólo al Consejo sino también al Parlamento Europeo todos los datos estadísticos relativos a la ejecución de las operaciones de cabotaje contempladas en el presente Reglamento.

El Consejo recuerda que el informe sobre la aplicación del presente Reglamento que la Comisión deberá presentar al Parlamento Europeo y al Consejo, con arreglo al artículo 13 de la Posición común, se redactará a partir de dichos datos estadísticos;

- la parte de la enmienda nº 16 destinada a añadir un apartado al artículo 13 en el que se pide a la Comisión que presente al Parlamento Europeo y al Consejo, antes del 31 de diciembre de 1996, un informe sobre los resultados de la aplicación del Reglamento anulado por el Tribunal y sobre el funcionamiento de los servicios regulares en los Estados miembros.

El Consejo, independientemente del hecho de que la fecha indicada ya ha pasado, considera que no es necesario que la Comisión presente dicho informe;

- la parte de la enmienda nº 16 destinada a que, de conformidad con el artículo 13 de la Posición común, el informe de la Comisión se refiera asimismo a la conveniencia de prever una ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento y a la posible presentación por parte de la Comisión de una propuesta en función de las conclusiones del informe.

El Consejo estima que, puesto que la Posición común contiene ya una ampliación del ámbito de aplicación de la reglamentación comunitaria anteriormente aplicada en esta materia, no sería oportuno pedir a la Comisión que presentara dicha propuesta.

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 23/97

adoptada por el Consejo el 14 de abril de 1997

con vistas a la adopción del Reglamento (CE) nº .../97 del Consejo, de ..., relativo al reforzamiento de la supervisión de las situaciones presupuestarias y la supervisión y coordinación de las políticas económicas

(97/C 164/03)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 5 del artículo 103,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado⁽²⁾,

- (1) Considerando que el pacto de estabilidad y crecimiento se funda en el objetivo de finanzas públicas saneadas como medio de reforzar las condiciones para la estabilidad de los precios y para un sólido y sostenido crecimiento generador de empleo;
- (2) Considerando que el pacto de estabilidad y crecimiento incluye el presente Reglamento, cuyo objeto es reforzar la supervisión de las situaciones presupuestarias y la supervisión y coordinación de las políticas económicas, el Reglamento (CE) ... del Consejo⁽³⁾, que tiene por finalidad agilizar y aclarar la aplicación del procedimiento de déficit excesivo y la Resolución del Consejo Europeo de 17 de junio de 1997 sobre el pacto de estabilidad y crecimiento⁽⁴⁾, en la que los Estados miembros, el Consejo y la Comisión han convenido firmes directrices políticas a fin de aplicar el Tratado y el pacto de estabilidad y crecimiento en tiempo y forma rigurosa;
- (3) Considerando que en la tercera fase de la unión económica y monetaria (UEM) los Estados miembros, de acuerdo con el artículo 104 C del Tratado, contraen la inequívoca obligación de evitar déficits públicos excesivos; que, en virtud del artículo 5 del Protocolo nº 11 del Tratado, sobre determinadas disposiciones relativas al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el apartado 1 del artículo 104 C no es aplicable al Reino Unido si dicho Estado no pasa a la tercera fase; que seguirá siendo aplicable al Reino Unido la obligación que

estipula el apartado 4 del artículo 109 E de procurar evitar los déficits excesivos;

- (4) Considerando que la adhesión al objetivo a medio plazo consistente en conseguir situaciones presupuestarias próximas al equilibrio o de superávit, a que todos los Estados miembros se han comprometido de conformidad con la antedicha Resolución del Consejo Europeo sobre el pacto de estabilidad y crecimiento, permitirá a los Estados miembros hacer frente a las fluctuaciones cíclicas normales manteniendo al mismo tiempo el déficit público dentro del valor de referencia del 3 % del PIB;
- (5) Considerando que procede completar el procedimiento de supervisión multilateral previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 103 con un sistema de alerta rápida con arreglo al cual el Consejo advertirá en una fase inicial a los Estados miembros de la necesidad de adoptar las medidas presupuestarias correctoras necesarias para impedir que el déficit público llegue a ser excesivo; que, de conformidad con la citada Resolución del Consejo Europeo sobre el pacto de estabilidad y crecimiento, todos los Estados miembros se han comprometido a adoptar las medidas presupuestarias correctoras que juzguen necesarias para alcanzar los objetivos de sus programas de estabilidad y convergencia cuando dispongan de información que indique divergencias significativas, reales o previstas, respecto del objetivo presupuestario a medio plazo;
- (6) Considerando que el procedimiento de supervisión multilateral previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 103 debe, además, seguir vigilando toda la evolución económica de cada uno de los Estados miembros y de la Comunidad en su conjunto, así como la coherencia de las políticas económicas con las orientaciones económicas generales previstas en el apartado 2 del artículo 103; que son oportunas la vigilancia de dicha evolución y la presentación de información en forma de programas de estabilidad y convergencia;
- (7) Considerando que es necesario basarse en la provechosa experiencia obtenida durante las dos primeras fases de la unión económica y monetaria con los programas de convergencia;
- (8) Considerando que los Estados miembros que adopten la moneda única, en lo sucesivo denominados «Estados participantes», habrán alcanzado un alto

⁽¹⁾ DO nº C 368 de 6. 12. 1996, p. 9.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de noviembre de 1996 (DO nº C 380 de 16. 12. 1996, p. 28), Posición común del Consejo de 14 de abril de 1997 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ No publicada aún en el Diario Oficial

⁽⁴⁾ No publicada aún en el Diario Oficial.

- grado de convergencia sostenible y, en particular, una situación sostenible de las finanzas públicas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 109 J; que será necesario mantener en dichos Estados miembros situaciones presupuestarias saneadas para garantizar la estabilidad de los precios y potenciar condiciones que permitan un crecimiento sostenido de la producción y el empleo; que es necesario que los Estados miembros participantes presenten programas a medio plazo, en adelante referidos como «programas de estabilidad»; que es necesario definir el contenido principal de tales programas;
- (9) Considerando que los Estados que no adopten la moneda única, en lo sucesivo referidos como «Estados miembros no participantes», tendrán que perseguir políticas encaminadas a un alto grado de convergencia sostenible; que es necesario que dichos Estados presenten programas a medio plazo, en lo sucesivo referidos como «programas de convergencia»; que es necesario definir el contenido principal de tales programas de convergencia;
- (10) Considerando que las monedas de los Estados miembros no participantes que se adhieran al nuevo mecanismo de tipos de cambio, en lo sucesivo denominado MTC2⁽¹⁾, tendrán un tipo central respecto del euro, facilitando con ello un punto de referencia para juzgar la adecuación de sus políticas; que, a fin de posibilitar la debida supervisión en el Consejo, los Estados miembros no participantes que no se adhieran al MTC2, presentarán no obstante en sus programas de convergencia políticas orientadas hacia la estabilidad, evitando así desajustes del tipo de cambio real y fluctuaciones excesivas del tipo de cambio nominal;
- (11) Considerando que una convergencia duradera de las magnitudes económicas fundamentales es una condición necesaria para la sostenida estabilidad del tipo de cambio;
- (12) Considerando que es necesario fijar plazos para la presentación de los programas de estabilidad y los programas de convergencia, así como de sus actualizaciones;
- (13) Considerando que en aras de la transparencia y para que el debate público se sustente en la adecuada información, es necesario que los Estados miembros hagan públicos sus programas de estabilidad y sus programas de convergencia;
- (14) Considerando que, al examinar y supervisar los programas de estabilidad y los programas de convergencia y, en especial, su objetivo presupuestario a medio plazo o la senda de ajuste perseguida hacia ese objetivo, el Consejo debería tener en cuenta las pertinentes características cíclicas y estructurales de

la economía de cada uno de los Estados miembros;

- (15) Considerando que en ese contexto debe prestarse especial atención a las divergencias significativas de las situaciones presupuestarias respecto de los objetivos presupuestarios de estar próximo al equilibrio o con superávit; que es procedente que el Consejo advierta con prontitud a fin de evitar que el déficit de un Estado miembro llegue a ser excesivo; que en caso de desviación presupuestaria persistente, procede que el Consejo refuerce y haga pública su recomendación; que, en lo referente a Estados miembros no participantes, el Consejo podrá formular recomendaciones sobre la acción que debe emprenderse a fin de dar efecto a sus respectivos programas de convergencia;
- (16) Considerando que el objetivo tanto de los programas de convergencia como de los de estabilidad es el cumplimiento de las condiciones de convergencia económica a que se refiere el artículo 104 C,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

SECCIÓN 1

Objeto y definiciones

Artículo 1

El presente Reglamento establece las normas que regulan el contenido, la presentación, el examen y el seguimiento de los programas de estabilidad y de los programas de convergencia como parte de la supervisión multilateral por el Consejo, para impedir, en una fase inicial, que se registren déficits públicos excesivos e impulsar la vigilancia y coordinación de las políticas económicas.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por «Estados miembros participantes» aquellos Estados miembros que adopten la moneda única conforme a lo dispuesto en el Tratado y por «Estados miembros no participantes», aquellos que no hayan adoptado la moneda única.

SECCIÓN 2

Programas de estabilidad: una base esencial para un crecimiento sostenible y para la creación de empleo

Artículo 3

1. Todos los Estados miembros participantes deberán presentar al Consejo y a la Comisión la información

⁽¹⁾ Mencionado en la Resolución del Consejo Europeo de 17 de junio de 1997 sobre un nuevo mecanismo de tipos de cambio (no publicada aún en el Diario Oficial).

necesaria a efectos de la supervisión multilateral periódica prevista en el artículo 103 del Tratado, en forma de un «programa de estabilidad», que facilita una base esencial para la estabilidad de los precios y para un fuerte crecimiento sostenible que conduzca a la creación de empleo.

2. El programa de estabilidad presentará la siguiente información:

- a) el objetivo a medio plazo en términos de situación presupuestaria próxima al equilibrio o con superávit y la senda de ajuste para alcanzar este objetivo en lo que respecta al déficit o superávit público, así como la tendencia prevista para el ratio de la deuda pública;
- b) los principales supuestos sobre la evolución económica esperada y las variables económicas importantes que son relevantes para la realización del programa de estabilidad, tales como el crecimiento del producto interior bruto (PIB) real, el empleo y la inflación;
- c) una descripción de las medidas presupuestarias y otras medidas de política económica que se están adoptando y/o se propone adoptar para alcanzar los objetivos del programa y, en el caso de las principales medidas presupuestarias, evaluación de sus efectos cuantitativos sobre el presupuesto;
- d) un análisis del efecto que la modificación de los principales supuestos económicos producirá en la situación presupuestaria y en la deuda.

3. La información referente a la evolución del déficit o superávit público y al ratio de la deuda, así como a los principales supuestos económicos citados en las letras a) y b) del apartado 2, se facilitarán en base anual y abarcarán, además del año corriente y el precedente, al menos los tres años siguientes.

Artículo 4

1. Los programas de estabilidad se presentarán antes del 1 de marzo de 1999. Posteriormente, se presentarán programas actualizados con periodicidad anual. Los Estados miembros que adopten la moneda única en una fase posterior presentarán un programa de estabilidad en el plazo de seis meses a contar desde la fecha en que el Consejo adopte la decisión sobre su participación en la moneda única.

2. Los Estados miembros harán públicos sus programas de estabilidad y sus programas actualizados.

Artículo 5

1. Basándose en los análisis efectuados por la Comisión y el Comité creado en virtud del artículo 109 C del Tratado, el Consejo, en el ejercicio de la supervisión multilateral prevista en el artículo 103 del Tratado, examinará si el objetivo presupuestario a medio plazo establecido en el programa de estabilidad es compatible con el margen de seguridad necesario para evitar que se

genere un déficit excesivo, si los supuestos económicos en los que se basa el programa son realistas y si las medidas que se están adoptando o se propone adoptar bastan para alcanzar la senda de ajuste de manera que pueda conseguirse el objetivo presupuestario a medio plazo.

El Consejo examinará asimismo si las medidas del programa de estabilidad facilitan una coordinación más estrecha de las políticas económicas y si las políticas económicas del Estado miembro de que se trate son coherentes con las orientaciones generales de política económica.

2. El Consejo examinará el programa de estabilidad citado en el anterior apartado 1 en el plazo máximo de dos meses a contar desde la fecha de presentación del programa. El Consejo, previa recomendación de la Comisión y tras consultar al Comité creado en virtud del artículo 109 C, emitirá un dictamen sobre el programa. Si, con arreglo al artículo 103, considerara que es preciso reforzar los objetivos y medidas del programa, el Consejo invitará en su dictamen al Estado miembro de que se trate a que ajuste su programa.

3. Los programas de estabilidad actualizados serán examinados por el Comité creado en virtud del artículo 109 C, basándose en el análisis efectuado por la Comisión; si fuera necesario, los programas actualizados podrán ser examinados también por el Consejo, con arreglo al procedimiento establecido en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

Artículo 6

1. Como parte de la supervisión multilateral prevista en el apartado 3 del artículo 103 del Tratado, el Consejo vigilará la aplicación de los programas de estabilidad basándose en la información aportada por los Estados miembros participantes y en las valoraciones efectuadas por la Comisión y el Comité creado en virtud del artículo 109 C del Tratado, en particular con el propósito de detectar desviaciones importantes, reales o previsibles, de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo, tal como está fijado en el programa para el déficit o superávit público.

2. Si el Consejo detectara desviaciones importantes de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo, dirigirá una recomendación al Estado miembro de que se trate con objeto de alertar rápidamente para impedir que se genere un déficit excesivo, conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 103, para que adopte las medidas de ajuste necesarias.

3. Si, en posteriores controles, el Consejo juzgara que las desviaciones de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo persisten o se agravan, el Consejo con arreglo al apartado 4 del artículo 103, formulará una recomendación al Estado miembro de que se trate para que adopte con prontitud medidas correctoras y, según lo dispuesto en dicho artículo, podrá hacer pública dicha recomendación.

SECCIÓN 3

Programas de convergencia: una base esencial para un crecimiento sostenible y para la creación de empleo*Artículo 7*

1. Todos los Estados miembros no participantes deberán presentar al Consejo y a la Comisión la información necesaria a efectos de la supervisión multilateral periódica prevista en el artículo 103 del Tratado, en forma de un «programa de convergencia», que facilita una base esencial para la estabilidad de los precios y para un fuerte crecimiento sostenible que conduzca a la creación de empleo.

2. El programa de convergencia presentará la siguiente información, en particular sobre las variables relacionadas con la convergencia:

- a) el objetivo a medio plazo en términos de situación presupuestaria próxima al equilibrio o con superávit y la senda de ajuste para alcanzar este objetivo en lo que respecta al déficit o superávit público, la tendencia prevista para el ratio de la deuda pública y los objetivos de política monetaria a medio plazo; la relación de dichos objetivos con la estabilidad de precios y del tipo de cambio;
- b) los principales supuestos sobre la evolución económica esperada y las variables económicas importantes que son relevantes para la realización del programa de convergencia, tales como el crecimiento del PIB real, el empleo y la inflación;
- c) una descripción de las medidas presupuestarias y otras medidas de política económica que se están adoptando y/o se propone adoptar para alcanzar los objetivos del programa, y, en el caso de las principales medidas presupuestarias, evaluación de sus efectos cuantitativos sobre el presupuesto;
- d) un análisis del efecto que la modificación de los principales supuestos económicos producirá en la situación presupuestaria y en la deuda.

3. La información referente a la evolución del déficit o superávit público y al ratio de la deuda, así como a los principales supuestos económicos citados en las letras a) y b) del apartado 2, se facilitarán en base anual y abarcarán, además del año corriente y el precedente, al menos los tres años siguientes.

Artículo 8

1. Los programas de convergencia se presentarán antes del 1 de marzo de 1999. Posteriormente, se presentarán programas actualizados con periodicidad anual.

2. Los Estados miembros harán públicos sus programas de convergencia y sus programas actualizados.

Artículo 9

1. Basándose en los análisis efectuados por la Comisión y el Comité creado en virtud del artículo 109 C del Tratado, el Consejo, en el ejercicio de la supervisión

multilateral prevista en el artículo 103 del Tratado, examinará si el objetivo presupuestario a medio plazo es compatible con el margen de seguridad necesario para evitar que se genere un déficit excesivo, si los supuestos económicos en los que se basa el programa son realistas y si las medidas que se están adoptando o se propone adoptar bastan para alcanzar la senda de ajuste de manera que pueda conseguirse el objetivo presupuestario a medio plazo y lograrse una convergencia sostenida.

El Consejo examinará asimismo si las medidas del plan de convergencia facilitan una coordinación más estrecha de las políticas económicas y si las políticas económicas del Estado miembro de que se trate son coherentes con las orientaciones generales de política económica.

2. El Consejo examinará el programa de convergencia citado en el anterior apartado 1 en el plazo máximo de dos meses a contar desde la fecha de presentación del programa. El Consejo, previa recomendación de la Comisión y tras consultar al Comité creado en virtud del artículo 109 C, emitirá un dictamen sobre el programa. Si, con arreglo al artículo 103, considerara que es preciso reforzar los objetivos y medidas de un programa, el Consejo invitará en su dictamen al Estado miembro de que se trate a que ajuste su programa.

3. Los programas de convergencia actualizados serán examinados por el Comité creado en virtud del artículo 109 C, basándose en el análisis efectuado por la Comisión; si fuera necesario, los programas actualizados podrán ser examinados también por el Consejo, con arreglo al procedimiento establecido en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

Artículo 10

1. Como parte de la supervisión multilateral prevista en el apartado 3 del artículo 103 del Tratado, el Consejo vigilará la aplicación de los programas de convergencia basándose en la información aportada por los Estados miembros no participantes con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 2 del artículo 7 del presente Reglamento y en las valoraciones efectuadas por la Comisión y el Comité creado en virtud del artículo 109 C del Tratado, en particular con el propósito de detectar desviaciones importantes, reales o previsibles, de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo, tal como está fijado en el programa para el déficit o superávit público.

El Consejo vigilará, asimismo, las políticas económicas de los Estados miembros no participantes a la luz de los objetivos del programa de convergencia para garantizar que dichas políticas se orientan a la estabilidad, evitando así desajustes de los tipos reales de cambio y fluctuaciones excesivas del tipo de cambio nominal.

2. Si el Consejo detectara desviaciones importantes de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo, dirigirá una recomendación al Estado miembro de que se trate con objeto de alertar rápidamente para impedir que se genere un déficit excesivo, conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 103, para que adopte las medidas de ajuste necesarias.

3. Si, en posteriores controles, el Consejo juzgara que las desviaciones de la situación presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o de la senda de ajuste necesaria para lograrlo persisten o se agravan, el Consejo con arreglo al apartado 4 del artículo 103, formulará una recomendación al Estado miembro de que se trate para que adopte con prontitud medidas correctoras y, según lo dispuesto en dicho artículo, podrá hacer pública dicha recomendación.

SECCIÓN 4

Disposiciones comunes

Artículo 11

Como parte de la supervisión multilateral descrita en el presente Reglamento, el Consejo procederá a la evaluación global descrita en el apartado 3 del artículo 103 del Tratado.

Artículo 12

De conformidad con el párrafo segundo del apartado 4 del artículo 103, el Presidente del Consejo y la Comisión incluirán en sus informes al Parlamento Europeo los resultados de la supervisión multilateral realizada con arreglo al presente Reglamento.

Artículo 13

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de julio de 1998.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en . . .

Por el Consejo
El Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 18 de octubre de 1996, la Comisión transmitió al Consejo la propuesta de Reglamento de referencia, basada en el apartado 5 del artículo 103 del Tratado CE.

2. El Parlamento Europeo dictaminó, en primera lectura, el 28 de noviembre de 1996.

El 20 de marzo de 1997, la Comisión presentó una propuesta modificada de conformidad con el apartado 2 del artículo 189 A del Tratado. En esta propuesta modificada se tienen en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo y las enmiendas por él sugeridas, las conclusiones del Consejo Europeo de Dublín y los resultados logrados en torno a la propuesta original del Grupo de trabajo del Consejo sobre la unión económica y monetaria.

3. El 14 de abril de 1997, el Consejo aprobó su Posición común en virtud del artículo 189 A del Tratado.

II. OBJETIVOS

La referida propuesta de Reglamento está encaminada a introducir un sistema de alerta rápida para detectar prontamente las desviaciones importantes respecto de los objetivos presupuestarios a medio plazo de acercamiento al equilibrio o superávit a los que se han comprometido todos los Estados miembros. Dicho sistema de alerta rápida alentará a los Estados miembros a tomar inmediatamente las oportunas medidas presupuestarias correctoras, al recibir la información que indique una desviación significativa de la posición presupuestaria respecto del objetivo presupuestario a medio plazo o del plan de ajuste para alcanzarlo, con el fin de evitar la aparición de un déficit público excesivo.

A tal fin, la Posición común aprobada por el Consejo perfila, en particular, el contenido, calendario y requisitos de publicidad para:

- los programas de estabilidad que deberán presentar los Estados miembros que adopten la moneda única,
- los programas de convergencia que deberán presentar los Estados miembros que no adopten la moneda única.

Los programas de estabilidad y de convergencia son una base fundamental para la estabilidad de los precios y un fuerte crecimiento sostenible tendente a la creación de empleo. La Posición común parte de la experiencia adquirida a lo largo de las dos primeras fases de la unión económica y monetaria (UEM) con los programas de convergencia. En la tercera fase de la UEM, los Estados miembros están claramente obligados por el Tratado a evitar unos déficits públicos excesivos⁽¹⁾.

La adhesión al objetivo de una situación presupuestaria próxima al equilibrio o excedentaria permitirá a los Estados miembros enfrentarse a las fluctuaciones cíclicas normales al tiempo que mantienen el déficit público dentro del valor de referencia del 3 % del PIB. Por esta razón, tanto los programas de estabilidad como de convergencia deben, en particular, contener detalles sobre el objetivo presupuestario a medio plazo y del plan de ajuste para alcanzarlo, entre ellos la tendencia prevista para el índice de endeudamiento público, sobre las principales hipótesis económicas, las medidas presupuestarias y otras medidas de política

⁽¹⁾ De acuerdo con el artículo 7 del Protocolo nº 11, esta obligación no se aplica al Reino Unido a menos que entre en la fase 3; la obligación contemplada en el apartado 4 del artículo 109 E de procurar evitar déficits públicos excesivos continuará aplicándose al Reino Unido.

económica tomadas o propuestas para alcanzar el objetivo. Dichos programas deben contener también un análisis del efecto que la modificación de las principales hipótesis económicas tendría en la situación presupuestaria y en el endeudamiento.

Asimismo, los programas de convergencia deben contener información sobre los objetivos a medio plazo de la política monetaria y su relación con la estabilidad de los precios y de los tipos de cambio.

Así pues, se establecerá un amplio conjunto de normas para que el Consejo y la Comisión hagan un seguimiento eficaz de la situación presupuestaria de los Estados miembros y se introducirá un sistema oportuno de alerta rápida.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

En la Posición común del Consejo se tiene en cuenta, si no literalmente al menos en lo fundamental, una serie de importantes enmiendas sugeridas por el Parlamento Europeo en su dictamen, la mayoría de las cuales también se incluían en la propuesta modificada de la Comisión:

- el artículo 1 de la Posición común define el objeto del presente Reglamento de acuerdo con la enmienda 18 sugerida por el Parlamento Europeo en su dictamen;
- con arreglo a la enmienda 21, en los programas de estabilidad y convergencia deberá hacerse una evaluación de los efectos cuantitativos de las medidas presupuestarias que se hayan tomado para alcanzar los objetivos de los programas de estabilidad y de convergencia [véase la letra c) del apartado 2 de los artículos 3 y 7 de la Posición común];
- en el primer considerando de la Posición común se expone que el pacto de estabilidad y crecimiento se funda en el objetivo de finanzas estatales saneadas como medio de potenciar las condiciones para la estabilidad de los precios y para un sólido y sostenido crecimiento generador de empleo. Esto responde, aunque en términos abreviados, a las principales preocupaciones del Parlamento expresadas en las enmiendas n.ºs 1 y 59. En ese mismo sentido, las secciones 2 y 3 de la Posición común caracterizan los programas de estabilidad y de convergencia como una base esencial para un crecimiento sostenible y para la creación de empleo;
- el artículo 11 estipula que el Consejo examinará la evolución económica de la Comunidad que se desprenda de los programas de estabilidad y de convergencia. Este artículo plasma en sustancia, con otra redacción, la enmienda 31, reflejando al mismo tiempo el apartado 3 del artículo 103 del Tratado.

El Consejo, en cambio, no aceptó incluir en su Posición común otras enmiendas sugeridas por el Parlamento Europeo:

- porque supondrían ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento más allá de su finalidad y base legal específicas (por ejemplo, en particular las enmiendas n.ºs 16, 17 y 22, que conciernen a la continuación del Fondo de cohesión; las enmiendas n.ºs 11 y 32, que se refieren a la ayuda financiera comunitaria, o las enmiendas n.ºs 10 y 63, que se refieren a otros objetivos del Tratado no pertinentes para este Reglamento específico);
- porque podrían ser incompatibles con las disposiciones de procedimiento del Tratado en la medida en que tienden a modificar el papel respectivo de las instituciones de conformidad con el Tratado (por ejemplo, la enmienda n.º 70 sobre la cláusula de revisión y las enmiendas n.ºs 26, 29 y 30 sobre la información previa al Parlamento Europeo en el caso de que el Consejo se proponga instar a un Estado miembro a que ajuste su programa de estabilidad y de convergencia con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 de los artículos 5 y 9 del Reglamento);
- porque perturbarían el delicado equilibrio en la evaluación general de los programas de estabilidad y de convergencia al dar demasiado peso a conceptos específicos de análisis

económico (por ejemplo, las enmiendas nºs 4, 66, 67 y 68, que se refieren en concreto a la inversión pública, o la enmienda 62, que se refiere específicamente a la neutralidad cíclica).

En comparación con la propuesta modificada de la Comisión, la Posición común del Consejo, además de unos cambios menores en la redacción, especialmente en los considerandos, contiene en particular las siguientes modificaciones:

- introduce la fecha del 1 de marzo de 1999 (en lugar del 1 de enero de 1999) como fecha límite para la debida presentación de los programas de estabilidad y de convergencia (véase el apartado 1 de los artículos 4 y 8 de la Posición común); así los Estados miembros dispondrán de más tiempo para preparar la presentación de sus programas;
- añade la puntualización de que los programas de estabilidad y de convergencia son una base esencial para la estabilidad de los precios y para un fuerte crecimiento sostenible tendente a la creación de empleo;
- suprime el requisito propuesto por la Comisión en su propuesta modificada [letra e) del apartado 2 de los artículos 3 y 7] de que los Estados miembros incluyan en sus programas de estabilidad y convergencia información sobre su compromiso de tomar las oportunas medidas adicionales para evitar una desviación respecto del objetivo presupuestario a medio plazo; este compromiso se reflejará en la Resolución del Consejo Europeo sobre el pacto de estabilidad y crecimiento;
- especifica que el Consejo vigilará las políticas económicas de los Estados miembros no participantes a tenor de los objetivos de sus programas de convergencia, con vistas sobre todo a garantizar que dichas políticas se orientan a la estabilidad, evitando así desajustes de los tipos reales de cambio y fluctuaciones excesivas del tipo de cambio nominal (véase el apartado 1 del artículo 10 y los correspondientes considerandos 10 y 11 de la Posición común).

IV. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que:

- su Posición común cumple íntegramente la invitación del Consejo Europeo de Dublín de elaborar un Reglamento específico para reforzar la supervisión de la situación presupuestaria de los Estados miembros, estableciendo el oportuno sistema de alerta rápida como elemento del pacto de estabilidad y crecimiento;
 - la Posición común atiende al dictamen del Parlamento Europeo e incluye una serie de importantes enmiendas específicas en él sugeridas;
 - las modificaciones contenidas en su Posición común no revisten un carácter sustancial en relación con la propuesta modificada de la Comisión y facilitarán la interpretación y aplicación del presente Reglamento.
-