



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 12.01.1996  
KOM(95) 729 lopull.

96/0002 (SYN)

Ehdotus

NEUVOSTON ASETUKSEKSI (EY)

edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat  
voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa

(komission esittämä)



## **EXPLANATORY MEMORANDUM**

**Subject:** Proposal for a Council Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State

### **A. BACKGROUND**

1. The Court of Justice's judgment of 22 May 1985 on Case 13/83 ruled that the Council was under an obligation to establish the freedom to provide the national transport services referred to in Article 75(1b) of the Treaty within a reasonable period.
2. To implement this ruling, on 4 March 1987 the Commission submitted to the Council a proposal for a Council Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State.<sup>1</sup> This established that any carrier who operates road passenger transport services for hire or reward, is established in a Member State in accordance with its legislation, is authorized to provide international coach or bus services and satisfies the conditions laid down in Council Directive 74/562/EEC on admission to the occupation shall be permitted temporarily to operate national road passenger services for hire or reward by means of regular services, shuttle services or occasional services in a Member State other than that in which he is established.

The transport services provided on this basis were governed by the laws, regulations and administrative provisions in force in the host Member State, which had to be applied to non-resident carriers on the same conditions as imposed on carriers established in the host Member State, in order to prevent any discrimination against non-resident carriers on grounds of nationality or place of establishment.

3. On 10 March 1988 the European Parliament approved the Commission proposal, subject to three amendments.<sup>2</sup> The Commission found two of those amendments acceptable and on 4 November 1988 submitted an amended proposal.<sup>3</sup>
4. On 23 July 1992 the Council of Ministers adopted the proposal as Regulation (EEC) No 2454/92 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State.<sup>4</sup> This Regulation introduced the freedom to provide cabotage services by coach and bus in two stages:

---

<sup>1</sup> OJ No C 77, 24.3.1987, p. 13.

<sup>2</sup> OJ No C 94, 11.4.1988, p. 125.

<sup>3</sup> OJ No C 301, 26.11.1988, p. 8.

<sup>4</sup> OJ No L 251, 29.8.1992, p. 1.

- with effect from 1 January 1993 in the case of closed-door tours and certain special regular services for workers, school pupils and students in zones within 25 km of frontiers;
- with effect from 1 January 1996 for all other services, except regular services.

In the case of the latter, Article 3(3) stipulates that "the Council shall review the situation of regular services other than those referred to in paragraph 2 in the light of the Commission report referred to in Article 12, taking into account, in particular, the national provisions applied by Member States regarding controls and authorization procedures for regular services."

5. On 29 October 1992 the European Parliament brought proceedings for annulment of this Regulation. The Court of Justice's ruling of 1 June 1994<sup>5</sup> annulled the Regulation on the ground that the Council had disregarded the prerogatives of the Parliament. In particular, the obligation to consult the Parliament in the course of the legislative procedure provided for by Article 75 of the original version of the Treaty of Rome includes the duty to reconsult the Parliament on each occasion when the text finally adopted, viewed as a whole, departs substantially from the text on which the Parliament has already been consulted.

The Court considered that "a comparison between the Commission's initial proposal and the contested regulation shows that, as far as regular services are concerned, the amendments made have restricted the scope of the regulation to certain types of road passenger transport and to certain restricted frontier zones in such a way as to affect the very essence of the enactment. Those amendments must therefore be regarded as substantial."<sup>6</sup>

The Court of Justice decided that the provisions of the annulled Regulation may remain effective until the Council, after proper consultation of the Parliament, has adopted new legislation on the matter, in order to avoid calling into question the degree of liberalization which Regulation 2454/92 sought to achieve.

6. Since then the Treaty on European Union has amended the legislative procedure provided for in Article 75 of the Treaty and replaced the consultation procedure by the cooperation procedure in Article 189c. Consequently, this new procedure was the only way for adoption of the new Regulation implementing the Court's ruling.
7. For this reason, to safeguard the prerogatives of all the institutions involved in the legislative procedure, it was decided to restart the procedure from the beginning, i.e. to submit a new proposal for a Regulation based largely on the annulled text.
8. Articles 3(3) and 12 of Regulation 2454/92 require the Commission:

---

<sup>5</sup> Case C-388/92.

<sup>6</sup> Ground 13.

- to report (before 31 December 1995) on the application of the Regulation and, in particular, on the impact of cabotage transport operations on national transport markets and on whether consideration should be given to extending the scope of the Regulation to other regular passenger transport services;
- if necessary, in the light of the conclusions of the report, to submit a proposal for a Regulation to the Council.

However, in view of the exceptional circumstances in this case, particularly the annulment of the Regulation by the Court and the urgent need to take the measures required to implement its ruling, this proposal is being submitted to the Council before the abovementioned report is drafted. In any case, the Commission's power to propose new legislation is not conditional upon the drafting of such a report.

9. The Treaty establishes the Single Market, within which there must be free movement of goods, persons, services and capital. This, together with the abolition of frontier controls, means that the cabotage system must be extended to all transport services by bus or coach, including regular services.

## **B. GROUNDS FOR ACTION AT COMMUNITY LEVEL**

### **I. Subsidiarity**

- (a) **What are the objectives of the proposed action in relation to the Community's obligations?**

The objective of this proposal is to lay down the conditions under which non-resident carriers may operate national coach and bus services within a Member State ("cabotage").

The fundamental objective is to establish the freedom to provide transport services and eliminate all discrimination against carriers on grounds of nationality or of the fact that they are established in a Member State other than the State in which the service is provided.

- (b) **Does competence for the planned activity lie solely with the Community or is it shared with the Member States?**

Competence for this activity lies solely with the Community (Article 75(1)(b) of the Treaty).

- (c) **What is the Community dimension of the problem (for example, how many Member States are involved and what solution has been used up to now)?**

This field involves every Member State.

The proposal is based on the text of Council Regulation No 2454/92 of 23 July 1992 and removes the restrictions placed on cabotage for certain passenger services.

This new Regulation must replace Regulation No 2454/92 which the Court of Justice annulled on 1 June 1994 on the grounds of a fault in the legislative procedure.

- (d) **What is the most effective solution taking into account the means available to the Community and those of the Member States?**

To make cabotage possible, Member States must allow non-resident carriers to operate national transport services on their territory. A clearly defined framework is needed for this to avoid all discrimination between operators from different Member States. Consequently, the proposal lays down the legal framework applicable to cabotage.

- (e) **What real added value will the activity proposed by the Community provide and what would be the cost of inaction?**

Adoption of this Regulation on cabotage will open up the national passenger transport markets to non-resident carriers. The freedom to provide cabotage services is one of the fundamental principles established by the Treaty itself. Inaction by the Community would jeopardize this principle at enormous cost, considering that economic progress in the European Union depends largely on the capacity of the Union's transport systems to provide the requisite mobility for goods and persons.

- (f) **What forms of action are available to the Community (recommendation, financial support, regulation, mutual recognition, etc.)?**

This proposal is based on Regulation (EEC) No 2454/92, which was annulled by the Court of Justice. Consequently, it too takes the form of a Council Regulation. Since non-nationals must have access to the national passenger transport markets on the same terms to avoid distortion of competition, a regulation binding in its entirety and directly applicable in all Member States is the only form of legislation which can be considered.

- (g) **Is it necessary to have a uniform Regulation or is a Directive setting out the general objectives sufficient, leaving implementation at the level of the Member States?**

As indicated in paragraph (f), this proposal replaces and amends an existing Regulation and must, therefore, also take the form of a Regulation. Moreover, the field covered makes it necessary for cabotage passenger services by road to be performed under the same conditions and using the same control documents. A Directive would not be an appropriate instrument.

## **II. Economic advantages of further harmonization**

First, it must be remembered that this Regulation is based on Article 75(1)(b) of the Treaty, which stipulates that the freedom to provide transport services must be established. This implies, in particular, putting an end to all discrimination against providers of such services on grounds of their nationality or place of establishment. Accordingly, this draft Regulation provides that the same conditions and rules apply to the operation of national road passenger transport services within a Member State by non-resident carriers. This system is commonly known as "cabotage".

It must be stressed that the greatest economic argument in favour of cabotage is that carriers authorized in their country of establishment to operate international coach services will have the option of operating national passenger services in every European Union Member State and in every State in the European Economic Area established on 1 July 1994. This single market offers coach operators a travelling public of 370 million citizens, for whom the freedom to provide transport services will open up new opportunities for travel. These new opportunities could subsequently generate new jobs in the transport industry.

To avoid all distortion of competition, in accordance with the obligation to ensure non-discrimination between national operators and with the unique dimension of the internal market, the proposal lays down identical conditions for access to the various national markets by non-residents. Nevertheless, the proposal leaves all Member States the possibility of referring the matter to the Commission in the event of serious disturbance of a national market by non-resident carriers.

## **C. CURRENT SITUATION AND OBJECTIVES OF THE PROPOSAL**

### **I. Current situation**

Although the Court of Justice annulled Regulation 2454/92, it decided that the provisions of the Regulation may remain effective until the Council, after proper consultation of the Parliament, has adopted new legislation on the matter, in order to avoid calling into question the degree of liberalization which the Regulation sought to achieve.

Regulation 2454/92 provides for different stages for the establishment of cabotage for different types of coach and bus service:

#### **1. Occasional services**

- until 31 December 1995 authorization to operate non-regular cabotage services is restricted to closed-door tours;
- after that date, all non-regular cabotage services will be authorized.

## 2. Special regular services

Since the entry into force of Regulation 2454/92 cabotage in the form of special regular services - regular services carrying specific categories of passengers, to the exclusion of all other passengers - is authorized, subject to certain limits:

- (a) limits concerning the type of service, since only special regular services carrying workers between home and work and school pupils and students to and from educational establishments are covered;
- (b) geographical limits, since the services must be carried out in the frontier zone of a Member State - within 25 km as the crow flies from the frontier common to two Member States - by carriers with a registered office or other establishment in the frontier zone of an adjacent Member State, provided that:
  - the points of departure and destination of the transport services are situated in the frontier zone of the host Member State; and
  - the total distance involved does not exceed 50 km as the crow flies in each direction.

## 3. Regular services

Regulation No.2454, which was annulled by the Court, did not cover cabotage in the form of regular services - services carrying passengers at specified intervals along specified routes, with passengers being taken up and set down at predetermined stopping points. Regular services can be used by anyone - though passengers may, where appropriate, be obliged to make a booking.

Article 3(3) of Regulation No.2454 stipulates that the Council will review the situation of regular services other than the special regular services covered by Article 3(2), taking into account, in particular, the national provisions applied by Member States regarding controls and authorization procedures for regular services, in the light of the Commission report. This report must cover application of the Regulation and, in particular, the impact of cabotage on the national transport markets and whether consideration should be given to extending the scope of the Regulation to other regular passenger transport services.



## II. Objectives of the proposal

The objectives of the proposal are as follows:

1. To implement the judgment in Case C-388/92, which annulled Regulation 2454/92.
2. To implement the principle of freedom to provide services in the sector concerned, which will entail removal of all restrictions placed on providers of services on grounds of their nationality or of the fact that they are established in a Member State other than the State in which the service must be provided.
3. To remove the restrictions which will persist even after 1 January 1996 in the case of special regular services.
4. To introduce cabotage in the course of regular services, particularly:
  - Regular cabotage in the course of a regular international service in accordance with Regulation 684/92 (Article 3(2) of the proposal).

At the moment, national services are never authorized as part of a regular international service. (For example, a London-Calais-Paris-Marseilles service may pick up passengers in London but not in Calais for the journey to Paris or Marseilles).

Opening up such national operations as part of international services must be considered authentic cabotage, provided the operator is a non-resident.

The proposal is that such cabotage operations should be subject to authorization by the competent authorities in the host Member State. The reasons allowed for refusal of authorization are extremely strict and are largely the same as those provided for international services in Regulation 684/92.

- Acceptance of regular cabotage services. For this type of cabotage transport, the Member States are obliged to apply the existing laws, regulations and administrative provisions in force in the host Member State regarding the routes to be operated and the regularity, continuity and frequency of services. All these provisions must be applied under the same conditions as are imposed on national carriers, so as to rule out any discrimination against non-resident carriers on the grounds of their nationality or place of establishment. These conditions are often defined in contracts, franchises or licences to operate public transport services by bus or coach in the Member States.

It is also stipulated that any compensation for public service obligations must be paid to all the Community operators concerned.

5. To reincorporate most of the provisions of Regulation 2454/92, particularly Articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 and 14 thereof.

#### **D. ARTICLE BY ARTICLE COMMENTS**

##### Article 1

Article 1 of the proposal includes the full text of Article 1 of the annulled Regulation 2454/92, plus a more explicit reference to the fact that carriers satisfying the conditions laid down in this Article must be allowed to perform cabotage operations without discrimination on grounds of their nationality or place of establishment.

##### Article 2

This Article contains definitions of the various transport services. These definitions are partly taken from Regulation 684/92 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus,<sup>7</sup> the aim being to standardize the definitions applicable to international and national transport services.

Regulation 684/92 defines four different types of service: regular services, special regular services, shuttle services and occasional services. Definition of the first two types poses no problem. Shuttle services are subdivided into two types in Regulation 684/92, depending whether or not accommodation is provided. This distinction has not been drawn in the proposal nor, moreover, in the legislation of most Member States, which classifies such services as either regular or non-regular (occasional). Nor did Regulation 2454/92 include the concept of shuttle services.

##### Article 3

Article 3 lays down the rules on access to the market. Under these, with effect from the date of entry into force of the Regulation, cabotage will be authorized for:

- all special regular services; the restrictions imposed by Regulation 2454/92 have been removed;
- all occasional services. Provision had been made for authorization of cabotage for such services, in any case, by Article 3(1) of Regulation 2454/92, which would have allowed cabotage for all non-regular services after 31 December 1995;
- two forms of cabotage have been provided for regular services:
  - regular cabotage in the course of a regular international service in compliance with Regulation 684/92 (Article 3(2) of the proposal). This provision will

---

<sup>7</sup> OJ No L 74, 20.3.1992, p. 1.

allow better allocation of resources by carriers, since at the moment national services are never authorized as part of international services;

- acceptance of regular cabotage services (Article 3.3 of the draft Regulation). For this type of cabotage transport, the Member States are obliged to apply the existing laws, regulations and administrative provisions in force in the host Member State regarding the routes to be operated and the regularity, continuity and frequency of services. All these provisions must be applied under the same conditions as are imposed on national carriers, so as to rule out any discrimination against non-resident carriers on the grounds of their nationality or place of establishment. These conditions are often defined in contracts, franchises or licences to operate public transport services by bus or coach in the Member States.

It is also stipulated that any compensation for public service obligations must be paid to all the Community operators concerned.

#### Article 4

This Article establishes the legal provisions applicable to cabotage in the course of the international transport services referred to in Article 3(2) of the proposal.

Regular international coach and bus services are subject to authorization in accordance with Article 4(4) of Regulation 684/92. The nature of the authorization, the authorization procedure, the grounds for rejection of applications to operate an international service and the obligations of carriers are set out in Articles 5 *et seq.* of Regulation 684/92.

This proposal makes cabotage in the course of international transport services subject to authorization. The need for such authorization is warranted by the internal logic of the system, since authorization is required for the international service itself.

The authorization will be issued by the competent authorities of the host Member State, i.e. of the Member State in which the cabotage operation is performed, unlike the authorizations for international services which are issued in agreement with the competent authorities of all the Member States in whose territories passengers are picked up or set down.

The reasons for rejection of authorization are the same as in Regulation 684/92, with one important change:

- the proposal does not include the reason in Article 7(4)(b)(ii) of Regulation 684/92, which stipulates that applications may be rejected "if it is shown that the said service would seriously affect the viability of a comparable rail service on the direct sections concerned". This clause has been omitted in order to maintain competition between the various modes of transport.

The rest of Article 4 incorporates the equivalent clauses from Regulation 684/92 on international services.

#### Article 5

This Article incorporates all of Article 4 of the annulled Regulation 2454/92 plus one new reference: save as otherwise provided in Community legislation, the operation of the regular cabotage services provided for in Article 3.3 is to be subject to the existing laws, regulations and administrative provisions in force in the host Member State regarding the routes to be operated and the regularity, continuity and frequency of services.

Any compensation for public service obligations must be paid to all the Community operators concerned.

#### Articles 6, 7, 8, 9, 10, 11 and 12

These Articles contain virtually the full text of the equivalent clauses in the annulled Regulation 2454/92, with very minor changes which make no difference to the substance.

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o

edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa

## NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o

edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen,

ottaa huomioon Euroopan parlamentin lausunnon,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa,

sekä katsoo, että

Euroopan tuomioistuin on asetuksen hyväksymistä koskevan lainsäädännöllisen menettelytapavirheen takia 1 päivänä kesäkuuta 1994 antamallaan tuomiolla julistanut mitättömäksi neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2454/92 edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltioon sijoittautuneet liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa maanteillä kansallista henkilöliikennettä jäsenvaltiossa,

perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sitä, että vahvistetaan ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista liikennettä jäsenvaltiossa,

perustamissopimuksen 59 artiklassa vahvistettuna tavoitteena on poistaa palvelujen vapaan tarjoamisen rajoitukset yhteisön sisällä, ja perustamissopimuksen 61 artiklan ensimmäisen kohdan mukaisesti tämä tavoite on saavutettava yhteisen liikennepolitiikan piirissä,

niin kuin yhteisöjen tuomioistuin on todennut<sup>1</sup>, 75 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa neuvostolle langetetut velvoitteet sisältävät velvoitteen vapauttaa liikennepalvelujen tarjoaminen, ja tämän velvoitteen ulottuvuus on selkeästi määritelty perustamissopimuksessa,

---

<sup>1</sup> 11 päivänä kesäkuuta 1994 annettu tuomio, asia C-388/92, parlamentti vastaan neuvosto.

<sup>2</sup> 22 päivänä toukokuuta 1985 annettu tuomio, asia 13/83, parlamentti vastaan neuvosto.

tämä säännös merkitsee, että on poistettava kaikki kyseistä liikenteenharjoittajaa koskevat rajoitukset, jotka perustuvat hänen kansallisuuteensa tai siihen, että hän on sijoittautunut toiseen jäsenvaltioon kuin siihen, missä liikennettä on tarkoitus harjoittaa,

sisämarkkinoiden luomiseen liittyy rajavalvonnan häviäminen ja sen myötä yhteisön sisäisen liikenteen kasv;

on tarpeen luoda kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännöt, jotka koskevat kaikkea linja-autoliikennettä,

on syytä määrittää vastaanottavan jäsenvaltion kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännökset,

on tarpeen antaa säännökset, joiden nojalla voidaan toteuttaa toimenpiteet kyseisillä liikennemarkkinoilla, jos markkinoilla ilmenee vakavia häiriöitä,

jäsenvaltioiden on syytä avustaa toisiaan tämän asetuksen asianmukaiseksi soveltamiseksi, erityisesti rikkomisista johtuvien seuraamusten osalta,

jäsenvaltioiden on toteutettava tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämät toimenpiteet, ja

on syytä seurata tämän asetuksen soveltamista komission antaman kertomuksen perusteella, ja kaikkia myöhempiä toimenpiteitä tällä alueella kyseisen kertomuksen perusteella,

## ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

### 1 artikla

Toisen lukuun maanteiden henkilöliikennettä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla,

- joka on sijoittautunut jäsenvaltioon, jäljempänä 'sijoittautumisjäsenvaltio', kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti, ja
- jolla on oikeus yhteisön tällä alueella voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti harjoittaa maanteiden henkilöliikennettä kansainvälisessä liikenteessä,

on oikeus tässä asetuksessa vahvistettujen edellytysten mukaisesti ja ilman kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää harjoittaa väliaikaisesti kansallista maanteiden henkilöliikennettä toisen lukuun toisessa jäsenvaltiossa, jäljempänä 'vastaanottava jäsenvaltio', ilman että liikenteenharjoittajalla on kotipaikka tai muu liike kyseisessä jäsenvaltiossa.

Tällaista kansallista liikennettä kutsutaan jäljempänä 'kabotaasiliikenteeksi'.

## 2 artikla

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1. 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, jossa huolehditaan matkustajien kuljettamisesta vahvistetuilla reiteillä vahvistetuin aikatauluin ja jossa matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta määrätyissä pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja tarvittaessa siinä voidaan edellyttää pakollista paikanvarausta,
2. 'säännöllisellä kansainvälisellä liikenteellä' neuvoston asetuksen 684/92<sup>3</sup> 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa säädettyä liikennettä,
3. 'säännöllisellä erityisliikenteellä' säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan ainoastaan tiettyihin ryhmiin kuuluvien matkustajien kuljetuksesta, vahvistetuilla reiteillä vahvistetuin aikatauluin ja jossa matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta määrätyissä pysähdyspaikoissa,

säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti:

- a) työntekijöiden kuljettaminen kodin ja työpaikan välillä,
- b) opiskelijoiden kuljettaminen kodin ja oppilaitoksen välillä,
- c) sotilaiden ja heidän perheidensä kuljettaminen kotipaikan ja kasarmin sijaintipaikan välillä.

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei muuta erityisliikenteen säännöllistä luonnetta.

4. 'satunnaisliikenteellä' liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen eikä säännöllisen erityisliikenteen määritelmää. Tämä liikenne voi olla jossakin määrin toistuvaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä.
5. 'ajoneuvoilla' moottoriajoneuvoja, jotka rakenteeltaan ja varustelultaan soveltuvat kuljettamaan useampaa kuin yhdeksää henkilöä, mukaan lukien kuljettaja, ja jotka on tarkoitettu tähän käyttöön.

## 3 artikla

Tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen kabotaasiliikenne on sallittua seuraavan liikenteen osalta:

1. Säännöllinen erityisliikenne ja satunnaisliikenne.

---

<sup>3</sup> EYVL N:o L 74, 20.3.1992, s. 1



2. Edellä 2 artiklan 1 kohdassa määritelty säännöllinen liikenne edellyttäen, että sitä harjoittaa yritys, joka ei ole sijoittautunut vastaanottavaan jäsenvaltioon säännöllisen kansainvälisen liikennetoiminnan yhteydessä neuvoston asetuksen 684/92<sup>4</sup> säännösten mukaisesti.
3. Muu säännöllinen liikenne.

#### 4 artikla

1. Edellä olevan 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti harjoitettu kabotaasiliikenne edellyttää vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten lupaa.

2. Lupahakemus voidaan hylätä:

- a) jos vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset osoittavat, että kyseisen sabotaasiliikennettä koskevan hakemuksen kohteena oleva säännöllinen liikenne vaarantaisi suoraan luvan jo saaneen säännöllisen liikenteen toiminnan, paitsi niissä tapauksissa, joissa kyseistä säännöllistä liikennettä hoitaa ainoastaan yksi liikenteenharjoittaja tai liikenteenharjoittajien ryhmä;
- b) jos vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset osoittavat, että kyseisen sabotaasiliikennettä koskevan hakemuksen kohteena oleva säännöllinen liikenne on tarkoitettu harjoitettavaksi ainoastaan kaikkein kannattavimmilla yhteyksillä.

Liikenteenharjoittajan tarjoamat muiden liikenteenharjoittajien hintoja alemmat hinnat, tai se, että joku muu liikenteenharjoittaja jo harjoittaa liikennettä tällä yhteydellä, ei itsessään oikeuta hylkäämään hakemusta.

Asetuksen 684/92 7 artiklan 4 kohdan a alakohtaa sovelletaan soveltuvin osin hakemuksiin harjoittaa sabotaasiliikennettä 3 artiklan 2 kohdassa säädetyin säännöllisen liikenteen muodossa.

Hakemuksen hylkäys on perusteltava.

Toimivaltainen viranomainen voi hylätä hakemukset ainoastaan tämän asetuksen mukaisin perustein.

3. Jäsenvaltioiden on taattava liikenteenharjoittajille mahdollisuus puolustaa oikeuksiaan siinä tapauksessa, että heidän lupahakemuksensa hylätään.

4. Liikenneluvat annetaan liikenteenharjoittajan nimiin: tämä ei saa siirtää niitä kolmansille osapuolille. Luvan saanut liikenteenharjoittaja voi kuitenkin vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella hoidattaa liikennettä ainoastaan sellaisella alihankkijalla, jolla on lupa harjoittaa asetuksen 684/92 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan mukaista kansainvälistä liikennettä. Tässä tapauksessa luvassa on mainittava alihankkijan nimi ja asema. Alihankkijan on täytettävä 1 artiklassa vahvistetut ehdot.

---

<sup>4</sup> EYVL N:o L 74, 20.3.1992

Jos yritykset toimivat yhdessä harjoittaakseen sabotaasiliikennettä säännöllisenä liikenteenä, lupa kabotaasiliikenteen harjoittamiseen on annettava kaikkien yritysten nimissä. Lupa on annettava vastuulliselle yritykselle ja jäljennös siitä muille yrityksille. Kabotaasiliikenteen harjoittamiseen annettavassa luvassa on oltava kaikkien liikenteenharjoittajien nimet.

5. Säännöllisessä liikenteessä lupa on voimassa enintään viisi vuotta. Tämä lupa ei missään tapauksessa voi olla voimassa pidempään kuin sitä kansainvälistä liikennettä koskeva lupa, jonka piirissä kabotaasitoiminta tapahtuu.

6. Muutoin kuin ylivoimaisen esteen sattuessa sabotaasiliikennettä säännöllisenä liikenteenä harjoittavan liikenteenharjoittajan on luvan raukeamiseen asti toteutettava kaikki toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikenne täyttää vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen vahvistamat matkareittiä, pysähdyksiä ja aikatauluja sekä luvan voimassaoloa koskevat jatkuvuuden, säännöllisyyden ja välityskyvyn normit. Nämä ehdot eivät saa olla epäsuotuisampia kuin ne ehdot, joita sovelletaan kyseisiin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin säännöllisen liikenteen harjoittajiin.

7. Lupa tai sen oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä mukana ajoneuvossa.

8. Komissio vahvistaa jäsenvaltioita kuultuaan kabotaasiliikenteen harjoittamista säännöllisenä liikenteenä koskevan lupahakemuksen mallin ja luvan mallin sekä niiden käyttöä koskevat yksityiskohtaiset säännöt.

## 5 artikla

1. Jollei yhteisön säännöksissä toisin säädetä, 3 artiklassa säädetyn kabotaasiliikenteen harjoittaminen on seuraavien seikkojen osalta vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten alaista:

a) kuljetussopimusta koskevat hinnat ja edellytykset,

b) tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat: paino- ja mitta-arvot voivat tarvittaessa ylittää liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa sovellettavat paino- ja mitta-arvot, mutta ne eivät saa missään tapauksessa ylittää vaatimustenmukaisuustodistuksessa esitettyjä arvoja,

c) tiettyjen matkustajaryhmien, kuten esimerkiksi koululaisten, lasten ja liikuntarajoitteisten kuljetukseen liittyvät määräykset,

d) ajo- ja lepoajat,

e) liikenteen arvonlisävero. Tällä alalla jäsenvaltioiden liikevaihtoverolainsäädännön yhdenmukaistamisesta 17 päivänä toukokuuta 1977 annetun neuvoston direktiivin 77/388/ETY 21 artiklan 1 kohdan a alakohdtaa 'yhteinen arvonlisäverojärjestelmä:

yhteinen veronmääräämisperuste<sup>5</sup> sovelletaan tämän asetuksen 1 artiklassa tarkoitettuun liikenteeseen.

2. Ellei yhteisön lainsäädännössä toisin säädetä, kabotaasiliikenteen harjoittaminen on 3 artiklan 3 kohdassa säädetyn liikenteen osalta vastaanottavan jäsenvaltion niiden voimassa olevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten alaista, jotka koskevat liikennöitäviä yhteyksiä, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta sekä reittejä.

Kaikille asianomaisille yhteisön toimijoille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.

3. Kabotaasiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen on oltava kansainvälisessä liikenteessä liikkeelle lasketuille ajoneuvoille asetettujen teknisten rakennetta ja varustelua koskevien standardien mukaisia.

4. Jäsenvaltioiden on sovellettava 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja kansallisia säännöksiä muihin kuin jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin omiin kansalaisiinsa, siten, että tehokkaasti estetään kaikki kansalaisuuteen tai sijoittautumisvaltioon perustuva syrjintä, riippumatta siitä onko se avointa vai epäsuoraa.

5. Jos kokemuksen perusteella todetaan, että 1 kohdan mukaista vastaanottavan jäsenvaltion säännösten luettelo on muutettava, neuvosto päättää asiasta määräenemmistöllä komission ehdotuksesta.

#### 6 artikla

Sijoittautumisjäsenvaltio antaa liikenteenharjoittajille, jotka sitä hakevat ja jotka täyttävät 1 artiklassa vahvistetut edellytykset, komission jäsenvaltioita kuultuaan vahvistaman mallin mukaisen todistuksen.

Kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisella viranomaisella tai toimielimellä, jolla on toimivalta antaa todistus, on myös toimivalta peruuttaa se väliaikaisesti tai kokonaan, erityisesti 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuna seuraamuksena.

Tämä todistus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä tarkastusviranomaiselle.

#### 7 artikla

1. Satunnaisliikenteen muodossa harjoitetun kabotaasiliikenteen harjoittamiseen vaaditaan valvonta-asiakirja, kuljetuskirja, joka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä tarkastusviranomaiselle.

---

<sup>5</sup> EYVL N:o L 145, 13.6.1977, s. 1, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 91/680/ETY (EYVL N:o L 376, 31.12.1991, s. 1).

2. Kuljetuskirjassa, jonka mallin komissio vahvistaa jäsenvaltioita kuultuaan, on oltava seuraavat tiedot:

- a) kuljetuksen lähtö- ja määräpaikka,
- b) kuljetuksen lähtö- ja päättymispäivä.

3. Kuljetuskirja annetaan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai toimielimen vahvistamina vihkoina. Komissio vahvistaa kuljetuskirjavihkon mallin jäsenvaltioita kuultuaan.

4. Säännöllisen erityisliikenteen kyseessä ollessa liikenteenharjoittajan ja kuljetuksen järjestäjän välinen sopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös muodostaa valvonta-asiakirjan.

Kuljetuskirja on kuitenkin täytettävä kuukausittaisen yhteenvedon muodossa.

5. Käytetyt kuljetuskirjat palautetaan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille tai toimielimelle noudattaen tämän viranomaisen tai toimielimen vahvistamia yksityiskohtaisia määräyksiä.

#### 8 artikla

1. Jokaisen vuosineljänneksen lopussa ja kolmen kuukauden määräajan kuluessa, minkä määräajan komissio voi lyhentää yhdeksi kuukaudeksi 8 artiklassa tarkoitetussa tapauksessa, jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai toimielimen on toimitettava komissiolle kyseisessä jäsenvaltiossa asuvien liikenteenharjoittajien kyseisen vuosineljänneksen aikana säännöllisenä erityisliikenteenä ja satunnaisliikenteenä harjoittamaa kabotaasiliikennettä koskevat tiedot.

Tämä ilmoitus tehdään taulukon muodossa sen mallin mukaisesti, jonka komissio on vahvistanut jäsenvaltioita kuultuaan.

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava komissiolle kerran vuodessa tilasto-ote niiden lupien määrästä, jotka on myönnetty kabotaasiliikenteen harjoittamiseen 3 artiklan 2 ja 3 kohdassa määritellyn säännöllisen liikenteen muodossa.

3. Komissio lähettää niin pian kuin mahdollista jäsenvaltioille yhteenvetotiedot, jotka on laadittu niiden tietojen perusteella, jotka sille on toimitettu 1 kohdan mukaisesti.

#### 9 artikla

1. Jos kansallisilla liikennemarkkinoilla on vakavia häiriöitä tietyllä maantieteellisellä alueella kabotaasiliikenteen vuoksi tai sen vaikeutettua tilannetta, jäsenvaltio voi saattaa asian komission käsiteltäväksi suojatoimenpiteitä varten toimittamalla komissiolle tarvittavat tiedot ja ilmoittamalla kyseisestä jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista aikomistaan toimenpiteistä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetaan:

- 'kansallisten liikennemarkkinoiden vakavilla häiriöillä tietyllä maantieteellisellä alueella' näille markkinoille erityisten ongelmien esiintymistä, kuten esimerkiksi, että on esiintynyt vakavaa ja mahdollisesti jatkuvaa ylitarjontaa verrattuna kysyntään, mikä uhkaa taloudellista tasapainoa ja useiden maantieliikennettä harjoittavien yritysten selviytymistä.
- 'maantieteellisellä alueella' aluetta, joka muodostuu osasta tai koko jäsenvaltion alueesta tai joka ulottuu osittain tai kokonaan toisen jäsenvaltion alueelle.

3. Komissio tutkii tilannetta ja kuultuaan 9 artiklassa tarkoitettua neuvoa-antavaa komiteaa päättää kolmen kuukauden kuluessa jäsenvaltion pyynnön vastaanottamisesta, onko suojatoimenpiteet syytä toteuttaa, ja tarvittaessa määrää niistä.

Tämän artiklan mukaisesti toteutetut toimenpiteet ovat voimassa määräajan, joka on enintään kuusi kuukautta ja joka voidaan uudistaa kerran samaksi määräajaksi.

Komissio ilmoittaa viipymättä jäsenvaltioille ja neuvostolle tämän kohdan mukaisesti tehdyistä päätöksistä.

4. Jos komissio päättää toteuttaa suojatoimenpiteet, jotka koskevat yhtä tai useampaa jäsenvaltiota, asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava vastaavat toimenpiteet kyseisestä jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien osalta ja niiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

Nämä toimenpiteet pannaan täytäntöön viimeistään samana päivänä kuin komission päätökset, jotka koskevat suojatoimenpiteitä.

5. Jäsenvaltio voi saattaa 3 kohdassa tarkoitetun komission päätöksen neuvoston käsiteltäväksi 30 päivän kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

Neuvosto voi päättää määräenemmistöllä asiasta toisin 30 päivän kuluessa siitä päivästä, kun jäsenvaltio on saattanut asian sen käsiteltäväksi, ja jos asian on saattanut sen käsiteltäväksi useampi kuin yksi jäsenvaltio, 30 päivän kuluessa siitä, kun ensimmäinen valtio on saattanut asian käsiteltäväksi.

Edellä 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja voimassaoloaikoja sovelletaan neuvoston päätökseen.

Asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten velvollisuutena on toteuttaa kyseisestä jäsenvaltiosta olevaa liikenteenharjoittajaa koskevat vastaavat toimenpiteet, ja niiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle.

Jos neuvosto ei tee päätöstä toisessa alakohdassa tarkoitetussa määräajassa, komission päätöksestä tulee lopullinen.

6. Jos komissio katsoo, että 3 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä on jatkettava, sen on tehtävä tästä ehdotus neuvostolle, joka päättää asiasta määräenemmistöllä.

## 10 artikla

Komissiota avustaa neuvoa-antava komitea, jossa on jäsenvaltioiden edustajat ja puheenjohtajana komission edustaja.

Komitean tehtävänä on avustaa komissiota:

- jäsenvaltion 8 artiklan 1 kohdan nojalla tekemissä pyynnöissä,
- niissä toimenpiteissä, joilla pyritään selvittämään 8 artiklassa tarkoitetut markkinoiden vakavat häiriöt, erityisesti tällaisten toimenpiteiden käytännön soveltamisessa.

Komitea vahvistaa sisäisen työjärjestyksensä.

## 11 artikla

1. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan tämän asetuksen soveltamisessa.

2. Vastaanottava jäsenvaltio voi määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut tätä asetusta tai liikennettä koskevia yhteisön säännöksiä tai kansallisia säännöksiä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, edellä sanotun kuitenkin rajoittamatta rikosoikeudellista syytteenasettamista.

Nämä seuraamukset määrätään syrjimättömyysperiaatetta noudattaen ja 3 kohdan mukaisesti.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetut seuraamukset voivat käsittää varoituksen tai vakavan tai toistuvan rikkomisen ollessa kyseessä tilapäisen kabotaasiliikenteen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkominen on tapahtunut.

Jos esitetään väärennetty todistus, lupa tai väärennetty oikeaksi todistettu jäljennös, väärennetty asiakirja on peruutettava välittömästi ja tarvittaessa toimitettava niin pian kuin mahdollista liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

4. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava sijoittautumisjäsenvaltiolle todetuista rikkomisista ja mahdollisista liikenteenharjoittajaan kohdistuneista seuraamuksista, ja ne voivat vakavan tai jatkuvan rikkomisen ollessa kyseessä oheistaa ilmoitukseen pyynnön määrätä seuraamuksista.

Vakavien tai toistuvien rikkomisten ollessa kyseessä sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä, onko tarpeen määrätä asianomaiselle liikenteenharjoittajalle asianmukainen seuraamus; näiden viranomaisten on otettava huomioon vastaanottavassa jäsenvaltiossa jo mahdollisesti määrättyt seuraamukset ja huolehdittava siitä, että liikenteenharjoittajaan kohdistuneet seuraamukset ovat

kokonaisuudessaan suhteessa rikkomiseen, jonka perusteella nämä seuraamukset määrättiin.

Seuraamus, jonka sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset ovat määränneet kuultuaan vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia, voi ulottua maanteiden henkilöliikenteen harjoittamiseen annetun toimiluvan peruuttamiseen.

Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat samoin sisäistä lainsäädäntöä soveltaessaan saattaa asianomaista liikenteenharjoittajaa koskevan asian toimivaltaisen kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi.

Viranomaisten on ilmoitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille tämän kohdan nojalla tekemistään päätöksistä.

#### 12 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajat voivat valittaa kaikista heille määrätyistä hallinnollisista seuraamuksista.

#### 13 artikla

Komissio antaa neuvostolle ennen 31 päivää joulukuuta 1999 kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta ja erityisesti kabotaasiliikenteen vaikutuksesta kansallisiin liikennemarkkinoihin.

#### 14 artikla

Jäsenvaltioiden on saatettava mahdollisimman pian voimaan tämän asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset. Niiden on toimitettava ne komissiolle.

#### 15 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 1996.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä,

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

## IMPACT ASSESSMENT FORM

### **THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES (SMEs)**

#### Title of proposal:

Council Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State.

#### The proposal

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are the main aims?

This Community legislation is based on Article 75(1)(b) of the Treaty. This confers on the Community exclusive powers to define the conditions under which non-resident carriers may operate transport services within a Member State. In addition, the internal market has established the principle of the freedom to provide services which, in the case of transport, implies ending all discrimination against providers of services on the grounds of their nationality or place of establishment.

Also, the proposal will replace Council Regulation No 2454/92 of 23 July 1992 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State, which the Court of Justice annulled on 1 June 1994 following a fault in the procedure.

Nevertheless the new proposal has been updated to take full account of the progress made in the transport sector since the establishment of the internal market. In this context, the new proposal incorporates most of the clauses in Regulation 2454/92 but also removes certain restrictions maintained by Regulation 2454/92 on special regular services and introduces cabotage in regular services, subject to certain conditions.

#### The impact on business

2. Who will be affected by the proposal?
  - Which sectors of business?  
Operators of road passenger services for hire or reward admitted in their Member States of establishment to the occupation of road passenger transport operator in international transport.
  - Will the proposal affect SMEs more than big businesses?  
The proposal will affect all businesses, irrespective of their size. That said, it must be added that approximately 80% of road transport undertakings are small firms.
  - Are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found?



The proportion of small businesses is relatively high in the southern Member States.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

Nothing

4. What economic effects is the proposal likely to have?

- On employment?

Cabotage opens up new opportunities for coach services and will lay the foundation for the creation of new jobs in this industry in the medium term.

- On investment and the creation of new businesses?

The undertakings concerned will be able to benefit from the internal market, the European Economic Area and a travelling public of 370 million citizens. This large market will inevitably require new investment by existing undertakings and the creation of other new undertakings in the coach transport sector.

- On the competitive position of businesses?

The introduction of cabotage will open up the various national passenger transport markets in the European Union and the European Economic Area to non-resident undertakings. As a result, these will be able to offer their services wherever the opportunities arise. A single market of 370 million citizens will undeniably enhance the competitiveness of the undertakings concerned but also benefit European citizens, wherever they live, since greater competition will offer them a wider choice of means of transport.

5. Does the proposal contain measures to take account of the specific situation of small and medium-sized firms (reduced or different requirements, etc.)?

No.

Consultation

6. List the organizations which have been consulted about the proposal and outline their main views

Since the proposal will replace Council Regulation No 2454/92 of 23 July 1992 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State, which the Court of Justice annulled on 1 June 1994 because of a fault in the procedure, and since it incorporates virtually all the provisions of that Regulation, there was no need to consult the trade associations.

ISSN 1024-4492

KOM(95) 729 lopullinen

# ASIAKIRJAT

FI

07 06

---

Luettelonumero : CB-CO-95-763-FI-C

ISBN 92-77-98707-3

---

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg

25