

Tiedonantoja ja ilmoituksia

Suomenkielinen laitos

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I <i>Tiedonantoja</i>	
	Neuvosto	
97/C 164/01	Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 189 c artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 21/97 neuvoston asetuksen antamiseksi yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 muuttamisesta	1
97/C 164/02	Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 189 c artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 22/97 neuvoston asetuksen antamiseksi edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa	17
97/C 164/03	Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 189 c artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 23/97 neuvoston asetuksen antamiseksi julkisyhteisöjen rahoitusaseman valvonnan sekä talouspolitiikan valvonnan ja yhteensovittamisen tehostamisesta	26

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 21/97

neuvoston asetuksen (EY) N:o . . ./97 antamiseksi yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 muuttamisesta

(97/C 164/01)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan 1 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,noudattaa perustamissopimuksen 189 C artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- 1) perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan kansainväliseen maanteiden henkilöliikenteeseen,
- 2) tällaisista yhteisistä säännöistä säädetään yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetussa neuvoston asetuksessa N:o 684/92⁽⁴⁾,
- 3) asetuksen (ETY) N:o 684/92 20 artiklassa säädetään, että komissio antaa neuvostolle 1 päivään

heinäkuuta 1995 mennessä kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta ja että neuvosto päättää 1 päivään tammikuuta 1997 mennessä komission ehdotuksesta menettelyn yksinkertaistamista koskevista säännöistä, mukaan lukien kertomukseen sisältyvistä päätelmistä riippuen myös lupien poistamisesta,

- 4) kansainvälisen linja-autoliikenteen eri palvelujen määritelmiä olisi yksinkertaistettava ja parannettava; kyseinen liikenne voidaan luokitella säännölliseksi liikenteeksi, säännölliseksi erityisliikenteeksi ja satunnaisliikenteeksi, ja ilmaisu edestakaisliikenne voidaan näin ollen poistaa,
- 5) olisi säädettävä järjestelmästä, jossa satunnaisliikenteen, säännöllisen erityisliikenteen ja omaan lukuun harjoitettavan liikenteen markkinoille pääsy ei edellyttäisi lupaa,
- 6) säännöllinen liikenne olisi säilytettävä luvanvaraisena ja samalla olisi kyseisen liikenteen harjoittamisen edellytyksiin saatava lisää joustavuutta,
- 7) liikennemuotojen välisen kilpailun säilyttämiseksi olisi rautatieliikenteen eriyisasema linja-autoliikenteen aloittamisen osalta poistettava tietyn määräajan kuluttua,
- 8) liikennetoiminnan valvonnan helpottamiseksi olisi kaikilla liikennemuodoilla harjoitettavaa, toisen lukuun tapahtuvaa kansainvälisen maanteiden henkilöliikennettä varten vaadittava yhteisön liikennelupa,

⁽¹⁾ EYVL N:o C 203, 13.7.1996, s. 11.⁽²⁾ Lausunto annettu 27 päivänä marraskuuta 1996 (EYVL N:o C 66, 3.3.1997, s. 23).⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto annettu 28 päivänä marraskuuta 1996 (EYVL N:o C 380, 16.12.1996, s. 40), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu 14 päivänä huhtikuuta 1997 ja Euroopan parlamentin päätös tehty . . . päivänä . . . (sitä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä).⁽⁴⁾ EYVL N:o L 74, 20.3.1992, s. 1.

joka laaditaan yhdenmukaisen mallin mukaan ja joka myönnetään nopeaa ja tehokasta hallinnollista menettelyä noudattaen,

- 9) on tarpeen lisätä eräiden määräaikojen joustavuutta lupien antamismenettelyn osalta,
- 10) jäsenvaltioiden tehtävänä on toteuttaa tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet, erityisesti seuraamukset, joiden on oltava tehokkaita, suhteellisia ja vakuuttavia,
- 11) olisi tarpeen säätää, että asetuksen kuljetusasiakirjoja koskevien täytäntöönpanotoimenpiteiden toteuttamisessa komissiota avusta neuvoa-antava komitea,
- 12) olisi tarpeen säätää asianmukainen määräaika yhteisön liikenneluvan käyttöönololle, ja
- 13) tämän asetuksen soveltamista olisi seurattava komission antaman kertomuksen perusteella.

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (ETY) N:o 684/92 seuraavasti:

1) 2 artiklassa:

- lisätään 1.1 kohtaan alakohta seuraavasti: "Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta liikenteen säännöllisyyteen."
- poistetaan 1.2 kohdan d alakohta,
- poistetaan 1.3 kohdasta sanat "lisääjoneuvojen ja lyhyempien väliaikojen käyttöä,"
- poistetaan 2 kohta,
- korvataan 3.1 kohta seuraavasti:

"3.1 Satunnaisliikenne on liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen määritelmää, säännöllinen erityisliikenne mukaan luetuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse toimeksiantajan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun ryhmän kuljettamisesta.

Sellaisen väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestämiseen, joka on verrattavissa olemassa olevaan säännölliseen liikenteeseen ja joka palvelee sen kanssa samaa asiakaskuntaa, on haettava lupaa II jaksossa säädettyä menettelyä noudattaen."

— poistetaan 3.2 kohta,

— korvataan 3.4 kohdan toisessa alakohdassa sanat "kuultuaan jäsenvaltioita" sanoilla "16 a artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen",

— korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Liikenne omaan lukuun on liikennettä, jonka luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voittoa tai kaupallista hyötyä tavoittelematta järjestää, jos:

- liikenne on vain kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön tavanomaisen toiminnan lisäksi tulevaa toimintaa;
- liikenteeseen käytetyt ajoneuvot ovat kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön omaisuutta tai tämä on ostanut ne osamaksulla tai ne on hankittu pitkäaikaisella vuokrasopimuksella ja jos kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön henkilökuntaan kuuluva tai luonnollinen henkilö itse ajaa niitä."

2) Korvataan 3 artiklan 1 kohdassa ensimmäinen luetelmakohta seuraavasti:

"— hänellä on oikeus harjoittaa sijoittautumisvaltiossa linja-autolla säännöllistä liikennettä, säännöllinen erityisliikenne tai satunnaisliikenne mukaan lukien;"

3) Lisätään artikla seuraavasti:

"3 a artikla

Yhteisön liikennelupa

1. Kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla harjoitettaessa on 3 artiklan 1 kohdan arviointiperusteet täyttävällä liikenteenharjoittajalla oltava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten antama, tämän asetuksen liitteessä olevan mallin mukainen yhteisön liikennelupa.

2. Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on annettava liikenneluvan haltijalle yhteisön liikenneluvan alkuperäiskappale, jota liikenteenharjoittaja säilyttää, sekä sellainen määrä oikeaksi todistettuja jäljennöksiä, joka vastaa yhteisön liikenneluvan haltijan kansainväliseen henkilöliikenteeseen käyttämien niiden ajoneuvojen lukumää-

rää, jotka ovat joko täysin tämän omistuksessa taikka muulla tavoin tämän hallinnassa esimerkiksi osamaksu-, vuokra- tai leasing-sopimuksella.

3. Yhteisön liikennelupa laaditaan liikenteenharjoittajan nimiin. Tämä ei saa siirtää sitä kolmansille osapuolille. Oikeaksi todistettua jäljennöstä yhteisön liikenneluvasta on pidettävä ajoneuvossa, ja se on esitettävä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

4. Yhteisön liikennelupa annetaan viideksi vuodeksi kerrallaan, minkä jälkeen se voidaan uudistaa.

5. Yhteisön liikennelupa korvaa sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten antaman asiakirjan, joka osoittaa, että liikenteenharjoittaja on hyväksytty kansainvälisen maanteiden henkilöliikenteen markkinoille.

6. Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on tarkistettava liikennelupahakemuksen jättämisen yhteydessä ja sen jälkeen vähintään joka viides vuosi, täyttääkö liikenteenharjoittaja edelleen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut vaatimukset.

7. Jos 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut vaatimukset eivät täyty, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on kieltäydyttävä antamasta tai uudistamasta yhteisön liikennelupaa ja perusteltava kieltäytymisensä.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön liikenneluvan hakija tai haltija voi valittaa sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten päätöksestä evätä taikka ottaa pois tai peruuttaa kyseisen liikennelupa.

9. Jäsenvaltioiden on vuosittain viimeistään 31 päivänä tammikuuta ilmoitettava komissiolle niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, jotka olivat yhteisön liikenneluvan haltijoita edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleita ajoneuvoja vastaavan oikeiksi todistettujen jäljennösten määrä.

10. Jäsenvaltiot voivat päättää, että yhteisön liikennelupa antaa oikeuden myös kansallisen liikenteen harjoittamiseen.”.

4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Markkinoille pääsy

1. Edellä 2 artiklan 3.1 kohdassa tarkoitettun satunnaisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa.

2. Edellä 2 artiklan 1.2 kohdassa tarkoitettun säännöllisen erityisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa, jos sitä koskee järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus.

3. Tyhjien ajoneuvojen kuljettaminen 1 ja 2 kohdassa tarkoitettun liikenteen yhteydessä ei myöskään edellytä lupaa.

4. Edellä 2 artiklan 1.1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu säännöllinen liikenne sekä säännöllinen erityisliikenne, jos sitä ei koske järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus, ovat luvanvaraisia 5–10 artiklan mukaisesti.

5. Omaan lukuun harjoitettavan liikenteen järjestämisestä säädetään 13 artiklassa.”.

5) Korvataan II jakson otsikko seuraavasti: ”LUVANVARAINEN SÄÄNNÖLLINEN LIIKENNE”.

6) 5 artiklassa:

— korvataan 1 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen lause seuraavasti:

”Jos yritykset toimivat yhdessä harjoittaakseen säännöllistä liikennettä, lupa on annettava kaikkien yritysten nimiin.”

— korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”2. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta.”

— korvataan 3 kohdan d alakohta seuraavasti:

”d) pysähdykset ja aikataulut.”

— korvataan 4 kohdassa sanat ”jäsenvaltioita kuuluttuaan” sanoilla ”16 a artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen”

— korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Lupa oikeuttaa sen haltijan tai haltijat hoitamaan säännöllistä liikennettä kaikkien niiden jäsenvaltioiden alueilla, joiden kautta matkareitti kulkee.”

— lisätään uusi kohta seuraavasti:

”6. Säännöllistä liikennettä harjoittava liikenteenharjoittaja voi käyttää lisäajoneuvoja selviytyäkseen väliaikaisista ja poikkeuksellisista tilanteista.

Tällöin liikenteenharjoittajan on varmistettava, että kyseisissä ajoneuvoissa on seuraavat asiakirjat:

— jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittamiseen oikeuttavasta luvasta,

— jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittajan ja sen yrityksen välisestä sopimuksesta, joka antaa lisäajoneuvot käyttöön, tai vastaava asiakirja,

— oikeaksi todistettu jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittajalle myönnetystä yhteisön liikenneluvasta.”

7) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

— korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Säännöllistä liikennettä koskevat lupahakemukset on esitettävä sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jäljempänä ’lupaviranomainen’, jonka alueella lähtöpaikka sijaitsee. ’Lähtöpaikalla’ tarkoitetaan jompaa kumpaa liikenteen päätepyysäkkiä.”

— korvataan 2 kohdassa sanat ”jäsenvaltioita kuulutaan” sanoilla ”16 a artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.”

— korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Luvan hakijan on annettava lupahakemuksensa tueksi kaikki tarpeellisiksi katsomansa tai lupaviranomaisen pyytämät täydentävät tiedot ja erityisesti säännöllinen ajosuunnitelma, jonka avulla voidaan valvoa ajo- ja lepoaikoja koskevan yhteisön lainsäädännön noudattamista, sekä jäljennös 3 a artiklassa tarkoitettua yhteisön liikenneluvasta toisen lukuun harjoitettavaa kansainvälistä maanteiden henkilöliikennettä varten.”

8) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”7 artikla

Lupamenettely

1. Lupa annetaan kaikkien niiden jäsenvaltioiden viranomaisten yhteisellä suostumuksella, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä. Lupaviranomaisen on toimitettava yhdessä oman arvionsa kanssa hakemuksen jäljennös ja jäljennökset kaikista muista tarpeellisista asiakirjoista mainituille viranomaisille sekä niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueet ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä.

2. Niiden jäsenmaiden toimivaltaisten viranomaisten, joilta on pyydetty suostumusta, on ilmoitettava päätöksensä lupaviranomaisille kahden kuukauden kuluessa. Tämä määräaika lasketaan vastaanottotodistuksesta ilmenevästä lausuntopyyntöön vastaanottopäivästä. Jos lupaviranomainen ei ole saanut vastausta tämän määräajan kuluessa, katsotaan viranomaisten, joilta on pyydetty lausuntoa, antaneen suostumuksensa, ja lupaviranomainen antaa luvan.

Niiden jäsenvaltioiden viranomaiset, joiden alue ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä, voivat ilmoittaa huomionsa lupaviranomaiselle ensimmäisessä alakohdassa mainitun määräajan kuluessa.

Jollei 7 ja 8 kohdasta muuta johdu, lupaviranomaisen on tehtävä päätös neljän kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on jättänyt hakemuksen.

4. Lupa myönnetään, jollei:

a) hakija ole kykenemätön harjoittamaan hakemuksen mukaista liikennettä niillä välineillä, jotka hänellä on käytössään,

b) hakija ole aikaisemmin jättänyt noudattamatta kansallisia tai kansainvälisiä tieliikennesäännöksiä ja erityisesti kansainvälisen tieliikenteen lupaehtoja ja -vaatimuksia tai ole vakavasti rikkonut tieturvallisuutta koskevia säännöksiä, erityisesti ajoneuvoja koskevia vaatimuksia ja kuljettajien ajo- ja lepoaikoja,

c) lupaehtoja ole jätetty noudattamatta, kun kyse on luvan uudistamisen hakemisesta,

d) voida osoittaa, että kyseinen liikenne vaarantaisi suoraan luvan jo saaneen säännöllisen liikenteen toiminnan, lukuun ottamatta tapauksia, joissa kyseistä säännöllistä liikennettä hoitaa vain yksi liikenteenharjoittaja tai liikenteenharjoittajaryhmä,

e) osoittaudu, että liikennettä, jota lupa koskee, ole tarkoitus harjoittaa vain kannattavimmilla olemassa olevilla yhteyksillä.

f) jäsenvaltio yksityiskohtaisen selvityksen perusteella katso, että kyseinen liikenne aiheuttaisi vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen rautatieliikenteen kannattavuudelle, jota harjoitetaan kyseisillä suorilla reiteillä. Tämän säännöksen nojalla tehtävät päätökset sekä niiden perustelut on annettava tiedoksi kyseisille liikenteenharjoittajille.

Jos kansainvälinen linja-autoilla harjoitettava liikenne aiheuttaa vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen rautatieliikenteen kannattavuudelle, jota harjoitetaan kyseisillä suorilla reiteillä, jäsenvaltio voi 1 päivästä tammikuuta 2000 lukien komission suostumuksella jättää väliaikaisesti soveltamatta tai peruuttaa luvan harjoittaa kansainvälistä liikennettä linja-autoilla annettuaan kuusi kuukautta tätä ennen kyseiselle liikenteenharjoittajalle asiaa koskevan ennakkoilmoituksen.

Liikenteenharjoittajan tarjoamat muiden maantieliikenteen harjoittajien hintoja alemmat hinnat tai se, että joku muu maantieliikenteen harjoittaja jo harjoittaa liikennettä kyseisellä yhteydellä, ei ole yksin peruste luvan hylkäämiselle.

5. Lupaviranomainen sekä kaikkien niiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset, joiden on

oltava mukana 1 kohdassa tarkoitettua sopimusmenettelyssä, voivat hylätä hakemukset ainoastaan tämän asetuksen mukaisilla syillä.

6. Jos 1 kohdassa tarkoitettu menettely sopimukseen pääsemiseksi ei johda tulokseen, asia voidaan saattaa komission käsiteltäväksi viiden kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on jättänyt hakemuksen.

7. Kuultuaan kyseisiä jäsenvaltioita komissio tekee kymmenen viikon kuluessa päätöksen, joka tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua siitä, kun asiasta on ilmoitettu kyseisille jäsenvaltioille.

8. Komission päätöstä sovelletaan siihen asti, kun kyseisten jäsenvaltioiden kesken päästään sopimukseen.

9. Kun tässä artiklassa säädetty menettely on saatettu päätökseen, lupaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kaikille 1 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille ja lähetettävä niille tarvittaessa jäljennös luvasta; kauttakulkujäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat ilmoittaa, etteivät ne halua tällaisia tietoja.”

9) Lisätään 8 artiklan 3 kohdan toiseen alakohtaan sanan ”maksuja” eteen sana ”vuorovälejä”.

10) Poistetaan 9 artiklan 4 kohta.

11) Korvataan III jakson otsikko seuraavasti:

”SATUNNAISLIIKENNE JA MUU LIIKENNE, JOKA EI OLE LUVANVARAISTA”.

12) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Kuljetuskirja

1. Edellä 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua liikennettä harjoitettaessa vaaditaan kuljetuskirja.

2. Liikenteenharjoittajan, joka harjoittaa satunnaisliikennettä, on täytettävä kuljetuskirja ennen jokaista matkaa.

3. Kuljetuskirjassa on oltava ainakin seuraavat tiedot:

- a) liikennemuoto,
- b) pääasiallinen reitti,
- c) kyseiset liikkeenharjoittajat.

4. Kuljetuskirjavihkoja saa sen jäsenvaltion toimivaltaisilta viranomaisilta, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, tai kyseisten viranomaisten nimeältä elimeltä.

5. Komissio antaa kuljetuskirjan mallin sekä yksityiskohtaiset säännöt sen käytöstä 16 a artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.”

13) Poistetaan 12 artiklan ensimmäisestä alakohdasta ilmaus ”kansainvälisessä majoituksen sisältävässä edestakaisliikenteessä tai”.

14) 13 artiklassa:

— poistetaan 2 kohta,

— korvataan 3 kohdan 2 alakohdassa sanat ”jäsenvaltioita kuultuaan” sanoilla ”16 a artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen”.

15) 14 artiklassa:

— poistetaan 1 kohdan johdanto-osasta sanat: ”tai edestakaisliikenteessä”,

— korvataan 1 kohdan viimeinen luetelmakohta seuraavasti:

”— kuljetuksen hinta.”.

16) Korvataan 16 artikla seuraavasti:

”16 artikla

Seuraamukset ja keskinäinen avunanto

1. Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, on peruutettava 3 a artiklassa säädetty yhteisön liikennelupa, jos luvanhaltija:

— ei enää täytä 3 artiklan 1 kohdassa säädettyjä edellytyksiä,

— on antanut virheellisiä tietoja niistä seikoista, jotka olivat tarpeen yhteisön liikenneluvan antamiseksi.

2. Lupaviranomaisen on peruutettava lupa, jos luvanhaltija ei enää täytä niitä edellytyksiä, joiden perusteella tämän asetuksen mukainen lupa on annettu, ja erityisesti, jos tätä pyytää jäsenvaltio, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut. Viranomaisen on välittömästi ilmoitettava tästä kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

3. Jos on kyse tieliikenne- ja tieturvallisuussäännösten vakavasta rikkomisesta tai toistuvista vähäisistä rikkomuksista, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten, kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sekä 2 artiklan 1.3 kohdassa säädetyn väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen luvattoman harjoittamisen osalta, sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon rikkomuksen tehnyt liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, voivat peruuttaa yhteisön liikenneluvan tai ottaa väliaikaisesti ja/tai osittain pois yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistetut jäljennökset.

Kyseiset seuraamukset on määriteltävä suhteessa yhteisön liikenneluvan haltijan rikkomuksen vakavuuteen ja luvan haltijalla kansainvälisessä liikenne-

teessä olevien oikeaksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärään.

4. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on kiellettävä liikenteenharjoittajaa harjoittamasta alueellaan tämän asetuksen mukaista kansainvälistä henkilöliikennettä, jos liikenteenharjoittaja on useaan oteeseen vakavasti rikkonut tieturvallisuussäännöksiä ja erityisesti niitä säännöksiä, jotka koskevat ajoneuvoja ja kuljettajien ajo- ja lepoaikoja. Ne ilmoittavat asiasta välittömästi kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

5. Jäsenvaltioiden on pyynnöstä annettava toisilleen kaikki niiden käytettävissä olevat tarpeelliset tiedot:

— tämän asetuksen säännöksiä ja muita kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamista linja-autoilla koskevia yhteisön sääntöjä koskevista toisen jäsenvaltion liikkeenharjoittajan niiden alueella tekemistä rikkomuksista sekä niistä aiheutuneista seuraamuksista,

— omien liikenteenharjoittajiensa toisen jäsenvaltion alueella tekemien rikkomusten seuraamuksista.”

17) Lisätään artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Niissä tapauksissa, joissa on viitattu tässä artiklassa säädettyyn menettelyyn, komissiota avustaa edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa ... annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o .../97⁽¹⁾ perustettu neuvoa-antava komitea, jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyden mukaan.

Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

Komission on, niin suurelta osin kuin mahdollista, otettava huomioon komitean lausunto. Sen on ilmoitettava, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

⁽¹⁾ EYVL N:o L ..., ..., s. ...”.

18) Korvataan 19 artiklan toinen alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on toteutettava erityisesti toimenpiteet, jotka koskevat valvontakeinoja sekä seuraamuksia, joita sovelletaan tämän asetuksen säännösten vastaisiin rikkomuksiin, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden seuraamusten täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, suhteellisia ja vaikuttavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava toteutetuista toimenpiteistä komissiolle viimeistään kahdentoista kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantuloista ja mahdollisimman pian kaikista niistä koskevista myöhemmistä muutoksista. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia toimenpiteitä sovelletaan ilman liikenteenharjoittajien kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.”

19) Korvataan liite tähän asetukseen liitetyllä liitteellä.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on ... päivään ... kuuta ... mennessä ja komissiota kuultuaan toteutettava tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämät toimenpiteet ja ilmoitettava niistä komissiolle.

3 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 1999 mennessä kertomuksen tämän asetuksen soveltamisen tuloksista.

4 artikla

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan ... päivästä ... kuuta ...(*), lukuun ottamatta 3 artiklaa, jota sovelletaan ... päivästä ... kuuta ...(**).

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

Tehty ...

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

(*) Kahdentoista kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

(**) Kahdeksantoista kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

Yleiset määräykset

1. Tämä liikennelupa annetaan yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annetun neuvoston asetuksen 884/92 nojalla, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) .../97.
2. Tämän liikenneluvan ovat antaneet sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon on sijoittautunut toisen lukuun toimiva liikenteenharjoittaja:
 - jolla on oikeus harjoittaa sijoittautumisjäsenvaltiossa linja-autoilla säännöllistä liikennettä, mukaan lukien säännöllinen erityisliikenne, tai satunnaisliikennettä,
 - joka täyttää yhteisön säännöksissä vahvistetut edellytykset kansallisen ja kansainvälisen maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsulle,
 - joka täyttää tieliikenneturvallisuutta koskevat säännökset kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien vaatimusten osalta.
3. Liikennelupa oikeuttaa kaikilla liikenneyhteyksillä yhteisön alueella tehtävien matkojen osalta harjoittamaan toisen lukuun maanteitse kansainvälistä henkilöliikennettä:
 - jonka lähtö- ja määräpaikka ovat eri jäsenvaltioissa, myös kauttakulkuna yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
 - jonka lähtöpaikka on jossakin jäsenvaltiossa ja määräpaikka kolmannessa maassa tai päinvastoin, myös kauttakulkuna yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
 - kolmansien maiden välillä kauttakulkuna yhden tai useamman jäsenvaltion kautta,sekä ajoneuvojen kuljettamiseen tyhjiällä näiden kuljetusten yhteydessä asetuksessa (ETY) N:o 684/92 säädetty edellytyksin.

Liikenteeseen, jossa lähtöpaikka on jossakin jäsenvaltiossa ja määräpaikka kolmannessa maassa tai päinvastoin, sovelletaan asetusta (ETY) N:o 684/92 sen jäsenvaltion alueella tehtävän matkan osalta, jossa matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, siitä alkaen, kun tarvittava sopimus on tehty yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä.
4. Liikennelupa on henkilökohtainen eikä sitä saa siirtää kolmannelle.
5. Liikenneluvan myöntäneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa sen erityisesti, jos:
 - liikenteenharjoittaja ei enää täytä asetuksen (ETY) N:o 684/92 3 artiklan 1 kohdassa säädettyjä edellytyksiä,
 - liikenteenharjoittaja on antanut virheellisiä tietoja niistä seikoista, jotka olivat tarpeen yhteisön liikenneluvan antamiseksi tai uudistamiseksi,
 - liikenteenharjoittaja on rikkonut vakavasti tai useaan otteeseen lievästi tieliikenne- ja tieturvallisuus-säännöksiä, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten, kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sekä 2 artiklan 1.3 kohdassa säädetyn väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen luvattoman harjoittamisen osalta. Sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon rikkomuksen tehnyt liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, voivat myös peruuttaa yhteisön liikenneluvan tai ottaa väliaikaisesti ja/tai osittain pois yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistetut jäljennökset.Kyseiset seuraamukset on määriteltävä suhteessa yhteisön liikenneluvan haltijan tekemän rikkomuksen vakavuuteen ja luvan haltijalla kansainvälisessä liikenteessä olevien oikeaksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärään.
6. Liikenteenharjoittaja säilyttää liikenneluvan alkuperäiskappaletta. Kansainvälistä liikennettä harjoittavassa ajoneuvossa on oltava liikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös.
7. Liikennelupa on esitettävä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.
8. Liikenneluvan haltijan on noudatettava kussakin jäsenvaltiossa siellä voimassa olevia, erityisesti kuljetuksia ja liikennettä koskevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä.

9. Säännöllinen liikenne on liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta liikenteen säännöllisyyteen.

Säännöllinen liikenne on luvanvaraista.

Säännöllinen erityisliikenne on säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa.

Säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti:

- a) työntekijöiden kuljettaminen kodin ja työpaikan välillä,
- b) koululaisten ja 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 säännöllisen erityisliikenteen luonnetta.

Säännöllisen erityisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa, jos järjestäjän ja liikenteenharjoittajan tekemä sopimus koskee sitä.

Sellaisen väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestäminen, joka palvelee samaa asiakaskuntaa kuin olemassa oleva säännöllinen erityisliikenne, on luvanvaraista.

Satunnaisliikenne on liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen määritelmää, säännöllinen erityisliikenne mukaan lukien, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse toimeksiantajan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun ryhmän kuljettamisesta. Sellaisen väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestämiseen, joka on verrattavissa olemassa olevaan säännölliseen liikenteeseen ja joka palvelee sen kanssa samaa asiakaskuntaa, on haettava lupa asetuksen (ETY) N:o 684/92 II jaksossa säädettyä menettelyä noudattaen. Tällaisen liikenteen harjoittaminen voi olla jossain määrin toistuvaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä.

Satunnaisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa.”

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio antoi 10 päivänä toukokuuta 1996 neuvostolle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohtaan perustuvan ehdotuksen asetukseksi yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla annetun asetuksen (ETY) N:o 684/92 muuttamisesta⁽¹⁾.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa 28 päivänä marraskuuta 1996⁽²⁾, ja talous- ja sosiaalikomitea omansa 27 päivänä marraskuuta 1996⁽³⁾.

Euroopan parlamentin lausunnon huomioon ottaen komissio toimitti neuvostolle muutetun ehdotuksen 28 päivänä helmikuuta 1997⁽⁴⁾.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 189 c artiklan mukaisesti 14 päivänä huhtikuuta 1997.

II EHDOTUKSEN TARKOITUS

Komission muutetun ehdotuksen tarkoituksena on yksinkertaistaa ja selventää voimassa olevan asetuksen säännöksiä sekä edistää markkinoiden vapauttamista.

Siihen sisältyy erityisesti:

- kansainvälisen edestakaisliikenteen luokan poistaminen; kyseiseen luokkaan kuuluva liikenne sisällytetään säännölliseen liikenteeseen tai satunnaisliikenteeseen sen ominaispiirteistä riippuen,
- satunnaisen jäljelle jäävän liikenteen luokan poistaminen,
- kaiken säännöllisen erityisliikenteen vapauttaminen (lupaa ei vaadita, jos on olemassa ne kattava sopimus),
- ”kaupunkiliikenteeksi raja-alueilla” kutsutun kahden tai useamman jäsenvaltion välisen säännöllisen kaupunki- tai esikaupunkiliikenteen sulkeminen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle,
- omaan lukuun harjoitettavan liikenteen vapauttaminen; kyseisessä liikenteessä vaaditaan vastedes vain todistus,
- satunnaisliikenteen määritelmän parantaminen ja yksinkertaistaminen,
- yhteisön liikenneluvan käyttöönotto linja-autoilla harjoitettavassa kansainvälisessä henkilöliikenteessä.

Yhteisön liikenneluvalla korvattaisiin sijoittautumisjäsenvaltion antamat asiakirjat, joissa todistetaan, että liikenteenharjoittajalla on lupa harjoittaa kyseiseen luokkaan luettavaa kansainvälistä liikennettä. Jäsenvaltioiden tekemien tarkastusten helpottamiseksi, erityisesti satunnaisliikenteen osalta, liikennelupa toimisi todisteena siitä, että liikenteenharjoittajalla on sijoittautumisjäsenvaltiossa oikeus harjoittaa kyseistä liikennettä, että hän täyttää ammattiin pääsyä koskevat yhteisön säännökset ja että hän täyttää tieliikenneturvallisuutta koskevat säännökset.

⁽¹⁾ EYVL N:o C 203, 13.7.1996, s. 11. Asetus (ETY) N:o 684/92: EYVL N:o L 74, 20.3.1992, s. 1.

⁽²⁾ EYVL N:o C 380, 16.12.1996, s. 40.

⁽³⁾ EYVL N:o C 66, 3.3.1997, s. 23.

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 107, 5.4.1997, s. 3.

Liikenteenharjoittaja, jolle on myönnetty yhteisön liikennelupa, voisi näin ollen harjoittaa kansainvälistä liikennettä muussa jäsenvaltiossa kuin sijoittautumisvaltiossa ilman, että hänen olisi esitettävä todistuksia, lukuun ottamatta erityislupaa säännöllisen liikenteen osalta ja kuljetuskirjaa satunnaisliikenteen osalta.

Liikennelupajärjestelmä helpottaisi niin ikään seuraamusten täytäntöönpanoa. Ajoneuvossa on oltava jäljennös vain säännöllisen liikenteen harjoittajalle kuuluvasta yhteisön liikenneluvasta, eikä lisäajoneuvoja käyttöön asettavaa yritystä vaadita antamaan jäljennöstä liikenneluvasta, vaikka sillä sellainen olisi.

- säännöllisen linja-autoliikenteen ja säännöllisen rautatieliikenteen välisen vapaan kilpailun palauttaminen poistamalla asetuksessa (ETY) N:o 684/92 olevan 7 artiklan 4 kohdan b alakohdan ii alakohdassa oleva säännös,
- eräiden säännöllisen liikenteen lupamenettelyn piiriin kuuluvien määräaikojen pidentäminen,
- eräiden asetuksessa säädettyjen hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistaminen ja yksinkertaistaminen,
- asetuksen täytäntöönpano 1 päivästä kesäkuuta 1996.

Komission ehdotuksessa liikennepalvelujen eri luokat jaotellaan ja kullekin luokalle vahvistetaan markkinoille pääsyä koskeva menettely seuraavasti:

- *säännöllinen liikenne*: luvanvarainen,
- *säännöllinen erityisliikenne*: lupaa ei edellytetä minkään palvelun osalta (jos järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus kattaa sen),
- *satunnaisliikenne*: minkäänlaista lupaa ei edellytetä,
- *omaan lukuun harjoitettava liikenne*: minkäänlaista lupaa ei edellytetä.

III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston yhteinen kanta vastaa olennaisilta osiltaan komission ehdotusta, mutta siihen sisältyy eräitä muutoksia, joista tärkeimmät ovat seuraavat:

a) Kaupunkiliikenne raja-alueilla

Asetuksen (ETY) N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan d alakohdassa ja 4 artiklan 2 kohdassa katsotaan, että kaupunkiliikenne raja-alueilla kuuluu säännöllisen erityisliikenteen luokkaan ja ettei sen harjoittaminen edellytä lupaa, jos järjestäjän ja liikenteenharjoittajan tekemä sopimus kattaa sen.

Komissio ehdottaa, että raja-alueilla harjoitettavaa kaupunkiliikennettä pidettäisiin säännöllisen liikenteen erityistapauksena, mutta että lupamenettelyn vapauttamista koskeva yhteisön säännöstö pidettäisiin voimassa. Siksi komissio ehdottaa, että

- 1 artiklan 1 kohdan osalta lisätään voimassa olevan asetuksen 2 artiklan 1.1 kohtaan alakohta, jossa määritellään kaupunkiliikenne raja-alueilla,
- 1 artiklan 2 kohdan osalta poistetaan voimassa olevan asetuksen 2 artiklan 1.2 kohdan d alakohta,
- 4 artiklan 2 kohdan osalta (jossa ilmaistaan, mitkä liikennepalvelut eivät edellytä lupaa, jos on olemassa ne kattava sopimus) lisätään viittaus kaupunkiliikenteeseen raja-alueilla.

Yhteisen kannan 1 artiklan uuden 1 kohdan toiseen luetelmakohtaan sisältyy ainoastaan voimassa olevan asetuksen 2 artiklan 1.2 kohdan d alakohdan poistaminen.

Raja-alueilla harjoitettavan kaupunkiliikenteen katsotaan kuuluvan säännölliseen liikenteeseen, joka on luvanvaraista, jos jäsenvaltiot eivät sovelle asetuksen (ETY) N:o 684/92 18 artiklaa ja sovi kahdenvälisesti tai monenvälisesti sen vapauttamisesta.

b) Eräiden liikenteenharjoittamisen edellytysten muuttaminen säännöllisen liikenteen osalta: väliajat

Yhteisen kannan 1 artiklan 1 kohdan kolmannessa luetelmakohdassa (asetuksen 2 artiklan uusi 1.3 kohta) ja 1 artiklan 9 kohdassa (asetuksen 8 artiklan 3 kohdan uusi toinen alakohta) säädetään säännölliseen liikenteeseen sovellettavan järjestelmän joustavoittamisesta väliaikojen muuttamisen osalta.

c) Neuvoa-antavan komitean perustaminen

Asetusehdotuksen mukaan neuvoa-antava komitea avustaisi komissiota, kun tämä toteuttaa erityisesti kuljetusasiakirjoja koskevia täytäntöönpanotoimenpiteitä (ks. 1 artiklan 1 kohdan seitsemäs luetelmakohta (asetuksen 2 artiklan 3.4 kohdan toinen alakohta), 6 kohdan neljäs luetelmakohta (asetuksen 5 artiklan 4 kohta), 7 kohdan toinen luetelmakohta (asetuksen 6 artiklan 2 kohta), 12 kohta (asetuksen 11 artiklan 5 kohta), 14 kohdan toinen luetelmakohta (asetuksen 13 artiklan 3 kohdan toinen alakohta) ja 17 kohta (asetuksen 16 a artikla).

d) Säännöllisen linja-autoliikenteen ja vastaavan rautatieliikenteen välinen kilpailu

Asetuksessa (ETY) N:o 684/92 olevan 7 artiklan 4 kohdan b alakohdan ii alakohdassa säädetään, että säännöllistä liikennettä koskeva lupahakemus voidaan hylätä, jos voidaan osoittaa, että tällainen liikenne vaikuttaisi vakavasti vastaavan rautatieliikenteen elinkel-
poisuuteen kyseisillä suorilla rataosuuksilla.

Komission ehdotuksessa palautetaan vapaan kilpailun periaate eri liikennemuotojen välille. Tätä varten se ehdottaa voimassa olevan asetuksen 7 artiklan 4 kohdan b alakohdan ii alakohdan poistamista.

Neuvoston yhteisen kannan 1 artiklan 8 kohdassa, asetuksen uuden 7 artiklan 4 kohdan f alakohta, säädetään, että jäsenvaltio voi 31 päivään joulukuuta 1999 yksityiskohtaisen tarkastelun perusteella hylätä säännöllistä kansainvälistä linja-autoliikennettä koskevan lupahakemuksen osoittamalla, että tällainen liikenne vaikuttaisi vakavasti vastaavan rautatieliikenteen elinkel-
poisuuteen kyseisillä suorilla rataosuuksilla.

Jäsenvaltio ilmoittaa tehdystä päätöksestä ja sen perusteluista niille liikenteenharjoittajille, joita asia koskee.

Yhteisessä kannassa säädetään suojalausekkeen soveltamisesta 1 päivästä tammikuuta 2000: jäsenvaltio voi komission suostumuksella keskeyttää tai peruuttaa edellä mainitun säännöksen perusteella myöntämänsä luvan ilmoitettuaan asiasta liikenteenharjoittajalle kuuden kuukauden irtisanomisajan puitteissa.

e) Paikalliset retket

Komissio ehdottaa, että asetuksen (ETY) N:o 684/92 12 artikla poistettaisiin. Kyseisessä artiklassa säädetään, että kansainvälisessä majoituksen sisältävässä edestakaisliikenteessä tai kansainvälisessä satunnaisliikenteessä liikenteenharjoittaja voi tehdä paikallisia retkiä muussa kuin sellaisessa jäsenvaltiossa, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut.

Yhteisen kannan 1 artiklan 13 kohdan mukaan 12 artikla säilytetään, koska kansainvälisen liikenteen yhteydessä tehdyt paikalliset retket ovat kansainvälisen liikenteen osa, jos ne on suunnattu kansainvälisen liikenteenharjoittajan paikalle tuomille matkustajille, jotka eivät asu kyseisessä jäsenvaltiossa.

Ilmaus ”kansainvälisessä majoituksen sisältävässä edestakaisliikenteessä” poistetaan, koska yhteiseen kantaan sisältyy komission ehdotuksen mukaisesti edestakaisliikenteen luokan poistaminen ja siinä majoituksen sisältävä edestakaisliikenne rinnastetaan satunnaisliikenteeseen.

f) **Asetuksen täytäntöönpanon ajankohta**

Yhteisen kannan 4 artiklan mukaan asetus pannaan täytäntöön kahdentoista kuukauden kuluttua sen voimaantulosta, mutta 1 artiklan 3 kohdan (asetuksen uusi 3 a artikla) mukaista yhteisön liikennelupaa aletaan soveltaa kahdeksantoista kuukauden kuluttua asetuksen voimaantulosta ottaen huomioon toteutettavien toimenpiteiden mutkikkuus.

IV EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

1. Neuvoston hyväksymät Euroopan parlamentin tarkistukset

a) *Komission muutetussa ehdotuksessa esitetyt:*

Neuvosto noudatti komission ehdotusta hyväksyen seuraavien Euroopan parlamentin tarkistusten sisällön, joskaan ei aina sanamuotoa:

- johdanto-osan kahdeksannen kappaleen osalta tarkistuksen 5 se osa, joka koskee yhteisön liikenneluvan myöntämismenettelyä,
- 1 artiklan 1 kohdan viidennen luetelmakohdan osalta tarkistuksen 12 se osa, jonka tarkoituksena on korvata asetuksen 2 artiklan 3.1 kohdassa oleva uutta satunnaisliikenteen määrittelyä koskeva ensimmäinen kohta,
- 1 artiklan 1 kohdan kahdeksannen luetelmakohdan osalta tarkistus 13, jonka tarkoituksena on korvata asetuksen 2 artiklan 4 kohdassa oleva omaan lukuun harjoitettavan liikenteen määrittelmä,
- 1 artiklan 3 kohdan osalta tarkistus 17, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen säännös, uusi 3 a artikla, jossa säädettäisiin yhteisön liikenneluvan perustamisesta kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamiseen linja-autoilla,
- 1 artiklan 6 kohdan kuudennen luetelmakohdan osalta tarkistus 18, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetuksen 5 artiklaan lisäajoneuvoja koskeva uusi 6 kohta,

b) *Tarkistukset, joita komissio ei ole esittänyt muutetussa ehdotuksessaan*

3 artiklaan sisältyy tarkistuksen 24 se osa, jonka mukaan komissio antaa tämän asetuksen täytäntöönpanon tuloksia koskevan kertomuksen neuvoston lisäksi myös Euroopan parlamentille. Ottaen huomioon asetuksen antamiseen tarvittava määräaika yhteisessä kannassa säädetään kertomuksen esittämisen määräajaksi 31. joulukuuta 1999, eikä tarkistuksessa esitetty 1. heinäkuuta 1998.

2. Neuvoston hylkäämät Euroopan parlamentin tarkistukset

a) *Komission muutetussa ehdotuksessa esitetyt:*

Neuvoston mielestä ei ollut tarpeen hyväksyä tarkistusta 1, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen uusi johdanto-osan kappale, jossa muistutetaan, että vapauttamisen ja asteittaisen yhteiskunnallis-taloudellisen, verotuksellisen ja teknisen yhdenmukaistamisen on tapahduttava samanaikaisesti henkilöiden maantiekuljetusten alalla.

b) *Komission muutetussa ehdotuksessa osittain esitetyt:*

Kuten edellä III a kohdassa on esitetty, neuvosto katsoi kaupunkiliikenteen raja-alueilla olevan säännöllistä liikennettä, eikä se hyväksynyt tarkistuksessa 11 esitettyä asetuksen (ETY) N:o 684/92 2 artiklan muuttamista eikä tarkistuksessa 6 esitettyä vastaavan johdanto-osan kappaleen sisällyttämistä asetukseen, koska molempien tarkistusten tarkoituksena on sisällyttää asetuksen soveltamisalaan kansainvälinen säännöllinen kaupunkiliikenne, esikaupunkiliikenne ja alueliikenne, odotettaessa, että neuvosto vahvistaa julkisten liikennepalvelujen lupien myöntämistä koskevan yleisen lainsäädännön.

Neuvosto ei hyväksynyt tarkistuksen 7 sitä osaa, jonka myös komissio oli hylännyt ja jossa viitataan yhteisön toiminta-ohjelmaan ja Euroopan parlamentin päätöslauselmaan. Neuvosto ei myöskään hyväksynyt komission esittämää tarkistuksen 7 sitä osaa, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen linja-autoliikenteen täydellistä saatavuutta käsittelevä johdanto-osan kappale. Neuvoston mielestä siinä on kyse asiasta, joka on ratkaistava yhteisön erityisen lainsäädännön puitteissa.

c) *Tarkistukset, joita komissio ei ole sisällyttänyt muutettuun ehdotukseensa:*

Neuvosto ei hyväksynyt:

- Tarkistusta 2, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen johdanto-osan kappale, jossa käyttäjälle annettaisiin vapaus valita liikennemuoto sillä edellytyksellä, että hän pyrkii yhteen yhteisen liikennepolitiikan tavoitteeseen, nimittäin tieliikenteen vähentämiseen. Neuvosto muistuttaa, että linja-autoilla harjoitetun henkilöliikenteen vähentäminen ei kuulu yhteisen liikennepolitiikan tavoitteisiin.
- Tarkistuksia 3 ja 12 (viimeksi mainitusta sitä osaa, joka ei koske satunnaisliikenteen uutta määritelmää), joiden tarkoituksena on sisällyttää asetukseen johdanto-osan kappale ja yksi säännös, joissa kansainväliset matkustajaliikennepalvelut luokitellaan uudelleen jakamalla ne vain kahteen luokkaan: säännölliset ja epäsäännölliset liikennepalvelut (jälkimmäiset jakautuisivat edelleen erityisliikenteeseen ja satunnaisliikenteeseen). Uudesta luokituksesta seuraa muitakin tarkistuksia, nimittäin tarkistukset 4, 22 ja 23, joista ensimmäisen tarkoituksena on muuttaa yhtä johdanto-osan kappaletta, toisen yhtä osastoa ja kolmannen yhtä säännöstä. Neuvosto pitää parempana säilyttää eri liikenneluokkien voimassa olevat nimitykset ennallaan, sillä ne tunnetaan hyvin ja niiden muuttamisesta voisi aiheutua ongelmia toimijoille. Sitä paitsi säännöllisten erityisliikennepalvelujen sisällyttäminen epäsäännöllisiin liikennepalveluihin ei ole hyväksyttävää, koska suurin osa säännöllisiin erityisliikennepalveluihin kuuluvaksi määriteltyä liikennettä kuuluu säännöllisiin liikennepalveluihin.
- Tarkistusta 12 (satunnaisliikenteen uusi määritelmä, toinen alakohta), jonka tarkoituksena on sisällyttää satunnaisliikenteen määritelmään jäsenvaltion mahdollisuus saattaa satunnaisliikenne luvan alaiseksi silloin, kun se katsoo tämän liikenteen "vaarantavan välittömästi jo sallittujen säännöllisten liikennepalvelujen olemassaolon".

Neuvosto huomauttaa, että asetuksen (ETY) N:o 684/92 7 artiklan 4 kohdan b alakohdan mukaisesti lupahakemus voidaan hylätä, "jos voidaan osoittaa, että kyseinen liikenne vaarantaisi välittömästi jo sallitun säännöllisen liikenteen harjoittamisen, paitsi silloin, kun kyseistä säännöllistä liikennettä harjoittaa yksi ainoa liikenteenharjoittaja tai liikenteenharjoittajien ryhmä". Näin ollen kyseistä satunnaisliikennettä harjoitettaisiin hyvin harvoin.

- Tarkistuksen 5 osaa, jonka tarkoituksena on muuttaa yhtä johdanto-osan kappaletta (yhteisen kannan johdanto-osan kahdeksas kappale) siten, että yhteisön liikennelupa vaaditaan myös omaan lukuun harjoitettavalle liikenteelle.

Huomautettuaan, että Euroopan parlamentin olisi pitänyt ehdottaa myös säännöstä tätä varten, neuvosto korosti, ettei omaan lukuun harjoitettavalle liikenteelle ole aihetta vaatia yhteisön liikennelupaa, sillä tällaiset liikenteenharjoittajat eivät täytä yhteisön säännösten mukaisia edellytyksiä kansallisen ja kansainvälisen maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsystä.

- Tarkistusta 8, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen johdanto-osan kappale, jossa muistutetaan komission aikomuksista asetuksen soveltamisalan laajentamisen osalta.

Neuvosto katsoo, ettei tähän asetukseen ole aiheellista sisällyttää mainitunlaista muistutusta.

- Tarkistuksia 9 ja 26, joiden tarkoituksena on sisällyttää asetukseen johdanto-osan kappale ja säännös, joiden mukaan komissio esittää ennen 30 päivänä kesäkuuta 1997 asetuksen (ETY) N:o 684/92 kodifioidun tekstin, jossa on mukana myös kaksi komission asetusta, joista toinen koskee valvonta-asiakirjoja ja toinen kansainvälistä matkustajaliikennettä.

Neuvosto katsoo, että kodifointi ei kuulu asetuksen tavoitteeseen, ja että on parempi olla sisällyttämättä komission asetuksia neuvoston asetukseen, sillä mikäli asetuksia olisi myöhemmin mukautettava, se voisi tapahtua vain neuvoston asetuksella.

- Tarkistusta 10, jonka tarkoituksena on sisällyttää asetukseen johdanto-osan kappale, jonka mukaan neuvoston on tarpeen antaa komissiolle valtuudet aloittaa neuvottelut kolmansien maiden kanssa muusta kuin satunnaisesta kansainvälisestä henkilöliikenteestä linja-autoilla. Neuvosto katsoo, että tarkistus ei kuulu asetuksen tavoitteeseen.

- Tarkistuksia 15 ja 16, joiden tarkoituksena on muuttaa voimassa olevan asetuksen 3 artiklassa säädettyjä markkinoillepääsyehtoja siten, että sekä toisen että omaan lukuun harjoitettavan liikenteen on täytettävä kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien normien osalta voimassa olevassa asetuksessa säädettyjen liikenneturvallisuussäännösten lisäksi myös sosiaalisia koskevat säännökset. Neuvosto katsoo, että tarkistus ei kuulu asetuksen tavoitteeseen.

- Tarkistusta 19, jonka tarkoituksena on muuttaa asetuksen (ETY) N:o 684/92 6 artiklaa (yhteisen kannan 1 artiklan 7 kohdan ensimmäinen luetelmakohta) siten, että lupahakemukset säännöllisen liikenteen harjoittamiseksi rajoitettaisiin vain sellaiseen liikenteeseen, jota harjoitettaisiin linjoilla, joilla jo harjoitetaan julkista liikennettä.

Neuvosto katsoo, että tarkistus ei ole selkeä, koska kääntäen voidaan ymmärtää, että ensimmäisenä liikennettä harjoittavan ei tarvitse hakea lupaa;

- Tarkistusta 20, jonka tarkoituksena on muuttaa asetuksen (ETY) N:o 684/92 7 artiklan 4 kohdan b alakohtaa (yhteisen kannan 1 artiklan 8 kohta) siten, että saadakseen luvan harjoittaa säännöllistä liikennettä hakijalla ei saa olla vakavia

rikkeitä ajoneuvon katsastusta koskevien säännösten osalta, kun yhteisessä kannassa tarkoitetaan ajoneuvoihin sovellettavien normien rikkomista.

Neuvosto katsoo, että on parempi antaa laajempialainen säännös siten, että otetaan huomioon myös muut ajoneuvoihin sovellettavat säännöt.

- Tarkistusta 21, jonka tarkoituksena on muuttaa asetuksen (ETY) N:o 684/92 7 artiklan 4 kohdan d alakohdtaa (yhteisen kannan 1 artiklan 8 kohta), jossa säädetään, että liikennelupaa ei myönnetä, jos liikenne, jonka harjoittamiseksi sitä haetaan, vaarantaa jo aiemmin luvan saaneen säännöllisen liikenteen harjoittamisen. Tarkistuksen tarkoituksena on selventää luvan hylkäämisen syytä, koska sen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on hylättävä liikennelupa, jos liikenne, jonka harjoittamiseksi sitä haetaan, horjuttaa jo aiemmin luvan saaneen säännöllisen kaupunki- ja alueliikenteen harjoittamisen taloudellista tasapainoa.

Neuvosto huomauttaa, että tarkistus on ristiriidassa tarkistuksen 11 kanssa, jonka mukaan säännöllinen kaupunki-, esikaupunki- ja alueliikenne ei kuulu asetuksen soveltamisalaan.

- osaa tarkistuksesta 24. Kuten edellä on esitetty, neuvosto hyväksyy tarkistuksen sen osan, joka koskee komission kertomusta Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän asetuksen täytäntöönpanon tuloksista, todeten kuitenkin, että kertomusta ei voida esittää ennen 1. heinäkuuta 1998, koska tämä asetus annetaan luultavasti vain vuotta aikaisemmin.

Neuvosto katsoo lisäksi, että tässä vaiheessa ei ole aiheellista pyytää komissiolta tarkistuksessa esitettyä uutta asetusehdotusta asetuksen (ETY) N:o 684/92 soveltamisalan laajentamisesta edelleen, koska yhteisessä kannassa jo säädetään asetuksen soveltamisalan laajentamisesta.

- Tarkistusta 25, jonka tarkoituksena on vahvistaa asetuksen täytäntöönpanon ajankohdaksi 30. kesäkuuta 1997.

Kuten edellä kohdassa III f on esitetty, neuvosto katsoo, että jäsenvaltioille olisi annettava kahdentoista kuukauden määräaika asetuksen voimaantulosta tarpeellisten asetuksen täytäntöönpanotoimenpiteiden vahvistamiseksi, ja kahdeksantoista kuukauden määräaika yhteisön liikenneluvan soveltamistoimenpiteiden vahvistamiseksi.

Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 22/97

neuvoston asetuksen (EY) N:o . . ./97 antamiseksi edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa

(97/C 164/02)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 75 artiklan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽²⁾,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾,

sekä katsoo, että

- 1) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on 1 päivänä kesäkuuta 1994 antamallaan tuomiolla⁽⁴⁾ kumonnut 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2454/92⁽⁵⁾ edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltioissa,
- 2) perustamissopimuksen 75 artiklan 1 kohdan b alakohtan mukaisesti yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sitä, että vahvistetaan ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista liikennettä jäsenvaltioissa,
- 3) 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 takoitus harjoittaa,
- 4) olisi sovellettava näihin liikenteenharjoittajiin vertailukelpoisia järjestelmiä heidän kansallisuudestaan ja

heidän sijoittautumisvaltiostaan johtuvien kilpailuedellytysten erojen kaventamiseksi, mikä edistäisi jäsenvaltioiden lainsäädäntöjen asteittaista lähentämistä,

- 5) kaikenlaiseen linja-autoliikenteeseen olisi sovellettava samoja määritelmiä kuin kansainvälisessä liikenteessä käytetään,
- 6) muille kuin jäsenvaltiosta oleville liikenteenharjoittajille olisi taattava vapaus harjoittaa joitain linja-autoliikenteen muotoja ottaen huomioon kunkin liikennemuodon ominaispiirteet,
- 7) olisi määriteltävä kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännökset,
- 8) palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16 joulukuuta 1996 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY⁽⁶⁾ säännöksiä sovelletaan tapauksiin, joissa liikenteenharjoittajat lähettävät niihin työsuhteessa olevia työntekijöitä siitä jäsenvaltiosta, jossa nämä tavantomaisesti työskentelevät, toiseen jäsenvaltioon säännöllisen erityisliikenteen suorittamiseksi,
- 9) säännöllisen liikenteen osalta olisi sallittava kabotaasiliikenne tietyin edellytyksin ja erityisesti vastaanottavan jäsenvaltion lainsäädäntöä soveltaen ainoastaan kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä harjoitettavassa säännöllisessä liikenteessä, lukuun ottamatta kaupunki- ja seutuliikennettä,
- 10) on tarpeen antaa säännökset, joiden nojalla voidaan puuttua kyseisten liikennemarkkinoiden toimintaan, jos markkinoilla ilmenee vakavia häiriöitä,
- 11) olisi perustettava neuvoa-antava komitea, joka avustaa komissiota satunnaisliikenteen muodossa tapahtuvan kabotaasiliikenteen harjoittamiseen liittyvien asiakirjojen laatimisessa ja antaa komissiolle suoja-toimenpiteitä koskevia neuvoja,

⁽¹⁾ EYVL N:o C 60, 29. 2. 1996, s. 10.

⁽²⁾ Lausunto annettu 25 päivänä syyskuuta 1996 (EYVL N:o C 30, 30.1.1997, s. 40).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto annettu 28 päivänä marraskuuta 1996 (EYVL N:o C 380, 16.12.1996, s. 35), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu 14 päivänä huhtikuuta 1997 ja Euroopan parlamentin päätös tehty . . . (niitä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ Tuomio annettu 1 päivänä kesäkuuta 1994, asia C-388/92, Euroopan parlamentti vastaan neuvosto (Kok. 1994, s. I-2081).

⁽⁵⁾ EYVL N:o L 251, 29.8.1992, s. 1.

⁽⁶⁾ EYVL N:o L 18, 21.1.1997, s. 1.

- 12) jäsenvaltioiden olisi avustettava toisiaan tämän asetuksen asianmukaiseksi soveltamiseksi, erityisesti rikkomisista johtuvien seuraamusten osalta,
- 13) jäsenvaltioiden on toteutettava tämän asetuksen täytäntöönpanon edellyttämät tarpeelliset toimenpiteet, ja
- 14) olisi seurattava tämän asetuksen soveltamista komission antaman kertomuksen perusteella,
- 15) edellä mainitulla yhteisöjen tuomioistuimen antamalla tuomiolla, jolla kumotaan asetus (ETY) N:o 2454/92, pidetään tämän asetuksen vaikutukset voimassa siihen saakka, kunnes neuvosto on antanut asiaa koskevan uuden säädöksen; tämä asetus pannaan täytäntöön vasta 18 kuukauden kuluttua sen voimaantulosta; näin ollen olisi otettava huomioon, että kumotun asetuksen vaikutukset pidetään voimassa, kunnes tämä asetus on kaikilta osin pantu täytäntöön,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Toisen lukuun maanteiden henkilöliikennettä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla, jolle on myönnetty yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92⁽¹⁾ 3 a artiklassa tarkoitettu yhteisön lupa, 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', vaikka liikenteenharjoittajan kotipaikka tai muu liike ei ole kyseisessä jäsenvaltiossa.

Tällaista kansallista liikennettä kutsutaan jäljempänä 'kabotaasiliikenteeksi'.

2 artikla

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikankvaraus. Liikenteen harjoittamisen edellytysten muuttaminen ei vaikuta liikenteen säännöllisyyteen.

- 2) 'säännöllisellä erityisliikenteellä' säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa.

Säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti:

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

Erytisliikenteen säännölliseen luonteeseen ei vaikuta se, että liikennejärjestelyjä muunnellaan käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan.

- 3) 'satunnaisliikenteellä' liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen määritelmää, säännöllinen erityisliikenne mukaan luettuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että kuljetetaan toimeksiantajan tai liikenteenharjoittajan aloitteesta muodostettuja matkustajaryhmiä. Tämä liikenteen harjoittaminen voi olla jossain määrin toistuvaa ilman, että se sen vuoksi olisi muuta kuin satunnaisliikennettä.
- 4) 'ajoneuvoilla' moottoriajoneuvoja, jotka rakenteeltaan ja varustelultaan soveltuvat kuljettamaan useampaa kuin yhdeksää henkilöä, mukaan lukien kuljettaja, ja jotka on tarkoitettu tähän käyttöön.

3 artikla

Kabotaasiliikenne on sallitu seuraavan liikenteen osalta:

- 1) säännöllinen erityisliikenne, jos kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus koskee sitä,
- 2) satunnaisliikenne,
- 3) edellä 2 artiklan 1 kohdassa määritelty säännöllinen liikenne, jota harjoitetaan asetuksen (ETY) N:o 684/92 säännösten mukaisen säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, jos sitä harjoittaa muusta kuin vastaanottavasta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja.

Kabotaasiliikennettä ei voi harjoittaa erillään kyseisestä kansainvälisestä liikenteestä.

Kaupunki- ja seutuliikenne eivät kuulu tämän kohdan soveltamisalaan.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 74, 20.3.1992, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o .../97 (sitä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

'Kaupunki- ja seutuliikenteellä' tarkoitetaan kuljetuspalveluita, jotka vastaavat kaupunkikeskuksen tai taajaman tarpeita sekä tämän keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita.

4 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 alasta:

- a) kuljetussopimusta koskevat hinnat ja ehdot,
- 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 koulu- lasten, 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 alakohtaa "yhteinen arvonlisäverojärjestelmä: yhteinen veronmääräamisperuste"⁽¹⁾ sovelletaan tämän asetuksen 1 artiklassa tarkoitettuun liikenteeseen.

2. Ellei yhteisön lainsäädännöstä muuta johdu, kabotaasiliikenteen harjoittaminen on 3 artiklan 3 kohdassa säädetyn liikenteen osalta vastaanottavan jäsenvaltion niiden voimassa olevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten alasta, jotka koskevat lupia, tarjouspyyntömenettelyjä, liikenneitäviä yhteyksiä, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, vuorovälejä sekä reittejä.

3. Kabotaasiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen on oltava kansainvälisessä liikenteessä sallituille 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 sijoittautumispaikkaan perustuva syrjintä, riippumatta siitä, onko se avointa vai peiteltyä.

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

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

5 artikla

Yhteisön lupa tai sen oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä tarkastusviranomaiselle.

6 artikla

1. Satunnaisliikennettä olevan kabotaasiliikenteen harjoittamiseen vaaditaan valvonta-asiakirja, kuljetuskirja, joka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä tarkastusviranomaiselle.

2. Kuljetuskirjassa, jonka mallin komissio vahvistaa 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen, on oltava seuraavat tiedot:

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

3. Kuljetuskirja annetaan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai toimielimen vahvistamina vihkoina. Komissio vahvistaa kuljetuskirjavihkon mallin 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

4. Kun on kyse säännöllisestä erityisliikenteestä, 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.

7 artikla

1. Jokaisen vuosineljänneksen lopussa ja kolmen kuukauden määräajan kuluessa, minkä määräajan komissio voi lyhentää yhdeksi kuukaudeksi 9 artiklassa tarkoitettussa tapauksessa, jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai toimielimen on toimitettava komissiolle kyseisestä jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien kyseisen vuosineljänneksen aikana säännöllisenä erityisliikenteenä ja satunnaisliikenteenä harjoittamaa kabotaasiliikennettä koskevat tiedot.

Tämä ilmoitus tehdään taulukon muodossa sen mallin mukaisesti, jonka komissio vahvistaa 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

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

8 artikla

Niissä tapauksissa, joissa on viitattu tässä artiklassa säädettyyn menettelyyn, komissiota avustaa 10 artiklassa tarkoitettu neuvoa-antava komitea.

Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa, tarvittaessa äänestettyään, lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan.

Lausunto merkitään pöytäkirjaan; lisäksi jokaisella jäsenvaltiolla on oikeus pyytää, että sen kanta merkitään pöytäkirjaan.

Komission on, niin suurelta osin kuin mahdollista, otettava huomioon komitean lausunto. Sen on ilmoitettava, millä tavoin lausunto on otettu huomioon.

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 aikomistaan kyseisestä jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevista 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 10 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 suojatoimenpiteitä koskevat päätökset.

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

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

Neuvoston päätökseen sovelletaan edellä 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja voimassaoloaikoja.

Asianomaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisien velvollisuutena on toteuttaa kyseisestä jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien osalta vastaavat toimenpiteet, ja niiden on ilmoitettava näistä toimenpiteistä komissiolle.

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

6. Jos komissio katsoo, että 3 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä on jatkettava, se tekee tästä ehdotuksen neuvostolle, joka päättää asiasta määräenemmistöllä.

10 artikla

1. Komissiota avustaa neuvoa-antava komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Edellä 8 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattava komitea avustaa komissiota 6 ja 7 artiklassa tarkoitettujen kuljetuskirjamallin, kuljetuskirjavihkon mallin ja taulukon mallin laatimisessa.

2. Lisäksi komitean tehtävänä on avustaa komissiota:
- jäsenvaltion 9 artiklan 1 kohdan nojalla tekemissä pyynnöissä,
 - niissä toimenpiteissä, joilla pyritään selvittämään 9 artiklassa tarkoitettujen markkinoiden vakavat häiriöt, erityisesti tällaisten toimenpiteiden käytännön soveltamisessa.
3. Komitea vahvistaa 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 tarkoitettujen seuraamukset voivat käsittää varoituksen tai vakavan taikka vähäisen ja toistuvan rikkomisen ollessa kyseessä tilapäisen kabotaasiliikenteen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkominen on tapahtunut.

Jos esitetään väärennetty yhteisön lupa, lupa tai väärennetty oikeaksi todistettu jäljennös, väärennetty asiakirja on otettava välittömästi pois 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 vähäisen ja toistuvan rikkomisen ollessa kyseessä oheistaa ilmoitukseen seuraamusten määräämistä koskevan pyynnön.

Vakavien tai vähäisten ja 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 määrätty 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.

Näiden viranomaisten on ilmoitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille tämän kohdan mukaisesti tekemistään päätöksistä.

12 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajat voivat valittaa kaikista niille määrätystä hallinnollisista seuraamuksista.

13 artikla

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 1999 mennessä 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 . . . (*).

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

Tehty . . .

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

(*) 18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta lukien.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio antoi neuvostolle 15. tammikuuta 1996 EY:n perustamissopimuksen 75 artiklaan perustuvan ehdotuksen asetukseksi edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa⁽¹⁾.

Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa 28. marraskuuta 1996⁽²⁾ ja talous- ja sosiaalikomitea omansa 25. syyskuuta 1996⁽³⁾.

Komissio antoi 28. helmikuuta 1997 neuvostolle muutetun ehdotuksen Euroopan parlamentin lausunnon perusteella⁽⁴⁾.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 14 päivänä huhtikuuta 1997 perustamissopimuksen 189 c artiklan mukaisesti.

II EHDOTUKSEN TARKOITUS

Komission muutettu ehdotus annettiin 23. heinäkuuta 1992 annetun asetuksen (ETY) N:o 2454/92⁽⁵⁾ korvaamiseksi ja muuttamiseksi Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen 1 päivänä kesäkuuta 1994 asiassa C-388/92 (Euroopan parlamentti vastaan neuvosto)⁽⁶⁾ antaman tuomion johdosta, jolla mainittu asetus kumottiin.

Jottei asetuksessa (ETY) N:o 2454/92 tarkoitettujen vapauttamisen toteuttaminen vaarantuisi, tuomioistuin piti kumotun asetuksen vaikutukset voimassa, "kunnes neuvosto kuultuaan parlamenttia on antanut asiasta uuden asetuksen".

Kumotun asetuksen sisältö on suurimmaksi osaksi otettu muutettuun ehdotukseen, mutta ehdotuksella myös laajennetaan asetuksen soveltamisalaa.

Ehdotuksessa pyritään itse asiassa poistamaan joitakin mainitussa asetuksessa olevia rajoituksia säännöllisen erityisliikenteen osalta ja tuodaan kabotaasi eräin edellytyksin myös säännöllisen liikenteen piiriin. Komissio ilmoittaa, että sen tarkoituksena on soveltaa kansalliseen maanteiden henkilöliikenteeseen palveluiden tarjoamisen vapauden periaatetta, johon kuuluu kaikkien sellaisten liikenteenharjoittajaa koskevien rajoitusten poistaminen, jotka perustuvat tämän kansallisuuden tai siihen, että tämä on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa liikennettä on tarkoitus harjoittaa.

Komissio hyväksyi neuvoston yhteisen kannan ja muutti ehdotustaan sen mukaisesti.

III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston yhteiseen kantaan sisältyy erityisesti

- a) 3 artiklan 3 kohdan osalta: muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan harjoittaman kabotaasiliikenteen toteuttaminen säännöllisen liikenteen osalta säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä ja kaupunki- ja seutuliikenteen sulkeminen pois tämän säännöksen piiristä,

⁽¹⁾ EYVL N:o C 60, 29.2.1996, s. 10.

⁽²⁾ EYVL N:o C 380, 16.12.1996, s. 35.

⁽³⁾ EYVL N:o C 30, 30.1.1997, s. 40.

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 124, 21.4.1997, s. 73.

⁽⁵⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 2454/92, annettu 23 päivänä heinäkuuta 1992, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa (EYVL N:o L 251, 29.8.1992, s. 1).

⁽⁶⁾ Kok. I, 1994, s. 2081.

- b) *4 artiklan 2 kohdan osalta*: 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kabotaasiliikenteen asettaminen vastaanottavan jäsenvaltion lainsäädännön alaiseksi,
- c) *10 artiklan 1 kohdan osalta*: neuvoston antaman komitean perustaminen komitologiapäätöksen menettelyn I mukaisesti (8 artikla) komission avuksi kuljetuskirjan mallin (6 artiklan 2 kohta), kuljetuskirjavihkon mallin (6 artiklan 3 kohta) ja tilastotaulukon mallin (7 artiklan 1 kohta) laatimisessa.

On aiheellista todeta, että yhteisen kannan johdanto-osan 8 kappaleessa palautetaan mieliin, että palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16 päivänä joulukuuta 1996 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY⁽¹⁾ säädöksiä sovelletaan tapauksiin, joissa liikenteenharjoittajat lähettävät niihin työsuhteessa olevia työntekijöitä siitä jäsenvaltiosta, jossa nämä tavanomaisesti työskentelevät, toiseen jäsenvaltioon säännöllisen erityisliikenteen suorittamiseksi.

IV EUROOPAN PARLAMENTIN ESITTÄMÄT TARKISTUKSET

1. Euroopan parlamentin esittämät tarkistukset, jotka neuvosto on hyväksynyt ja jotka komissio on sisällyttänyt muutettuun ehdotukseensa

Neuvosto hyväksyi seuraavat Euroopan parlamentin esittämät tarkistukset sisällöllisesti, vaikkakaan ei esitetyssä sanamuodossa:

- *Tarkistus 1*, jonka tarkoituksena on lisätä asetukseen kansallisten lainsäädäntöjen vähittäistä lähentämistä koskeva uusi johdanto-osan kappale, joka on otettu yhteisen kannan johdanto-osan neljänteen kappaleeseen.
- *Tarkistus 14*, jonka tarkoituksena on poistaa komission alkuperäisen ehdotuksen 4 artikla, jossa säädetään yhteisen kannan 3 artiklan 3 kohdan mukaiseen, säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoitettavaan kabotaasiliikenteeseen sovellettavasta oikeudellisesta säännöstöstä. Kabotaasiliikenteen harjoittaminen on yhteisen kannan 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti vastaanottavan jäsenvaltion niiden voimassa olevien lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten alaisista, jotka koskevat lupia, tarjouspyyntömenettelyjä, liikennöitäviä yhteyksiä, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, vuorovälejä ja reittejä.
- *Tarkistuksen 16 se osa*, jossa säädetään, että komissio antaa asetuksen soveltamisesta kertomuksen neuvoston lisäksi myös parlamentille ja joka on sisällytetty yhteisen kannan 13 artiklaan.

2. Euroopan parlamentin esittämät tarkistukset, joita neuvosto ei ole hyväksynyt ja joita komissio ei ole sisällyttänyt muutettuun ehdotukseensa

Tarkistukset, joita neuvosto ei hyväksynyt:

- *Tarkistukset 2 ja 3*, joissa ehdotetaan kahden johdanto-osan kappaleen lisäämistä asetukseen, joista toisen tarkoituksena on pyrkiä estämään viidentoista erilaisen kansallisen kabotaasiliikennesäännösten syntyminen ja toisen muistuttaa, että maantieliikenteen henkilökuljetusten vapauttamisen ja asteittaisen yhdenmukaistamisen on tapahduttava samanaikaisesti.

Neuvosto katsoo, että edellä mainitut tavoitteet on jo otettu huomioon muissa johdanto-osan kappaleissa ja yhteisen kannan artiklaosassa.

- *Tarkistus 4*, jonka tarkoituksena on ajoneuvojen käyttöasteen optimointia koskevan uuden johdanto-osan kappaleen lisääminen asetukseen.

Neuvosto katsoo, että ottaen huomioon asetuksen tarkoituksen kyseinen tarkistus ei ole aiheellinen.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 18, 21.1.1997, s. 1.

- *Tarkistus 5*, jossa ehdotetaan asetukseen lisättäväksi johdanto-osan kappale käyttäjien oikeudesta valita liikennemuoto sillä ehdolla, että noudatetaan yhteisen liikennepolitiikan mukaista tavoitetta tieliikenteen vähentämisestä.

Neuvosto muistuttaa, että linja-autoliikenteen vähentäminen ei kuulu yhteisen liikennepolitiikan tavoitteisiin.

- *Tarkistus 6*, jonka tarkoituksena on lisätä asetukseen johdanto-osan kappale säännöllisen linja-autoliikenteen yleisestä saatavuudesta.

Neuvosto katsoo, että mainittu kysymys olisi hoidettava yhteisön erityislainsäädännön puitteissa.

- *Tarkistus 7*, jonka tarkoituksena on lisätä asetukseen johdanto-osan kappale, jossa muistutetaan komission aikomuksista laajentaa asetuksen soveltamisalaa.

Neuvosto katsoo, ettei mainittua muistutusta ole syytä esittää asetuksessa.

- *Tarkistukset 8 ja 9*, joiden tarkoituksena on lisätä asetukseen kaksi uutta johdanto-osan kappaletta, toinen kabotaasiliikenteeseen sovellettavista yhteisistä säännöistä, riippumatta siitä, suorittaako palvelun vastaanottavaan jäsenvaltioon sijoittautunut tai sinne sijoittumaton yritys, ja toinen kabotaasiliikenteeseen sovellettavien säännösten yhdenmukaistamisesta.

Neuvosto huomauttaa, että kyseiset tarkistukset eivät ole enää tarpeen, koska yhteisessä kannassa rajoitetaan kabotaasiliikenteen sallimiseen säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoitettavana säännöllisenä liikenteenä, ja että tällaiseen kabotaasiliikenteeseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion kansallista lainsäädäntöä (ks. yhteisen kannan 4 artiklan 2 kohta).

- *Tarkistus 10*, jonka tarkoituksena on lisätä asetukseen uusi johdanto-osan kappale siitä, että kabotaasiliikennettä harjoittavilla yrityksillä on oltava edustaja tai että niiden on nimettävä edustaja vastaanottavan jäsenvaltion alueella.

Neuvosto katsoo, että mainittu säännös ei ole sopusoinnussa palvelujen vapaan tarjoamisen kanssa.

- *Tarkistus 11*, jonka tarkoituksena on täsmentää 1 artiklassa, että sijoittautumisjäsenvaltio on se valtio, jossa on liikenteenharjoittajan päätoimipaikka tai kotipaikka.

Neuvosto katsoo tämän markkinoille pääsyn ehdon täyttymiseksi riittävän, että liikenteenharjoittajalla edellytetään olevan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 mukainen yhteisön lupa, sellaisena kuin asetus on muutettuna asetuksella, joka julkaistaan samassa Euroopan yhteisöjen virallisen lehden numerossa kuin tämä asetus.

- *Tarkistus 12*, jonka tarkoituksena on 2 artiklan 2 kohdassa olevan ”säännöllisen erityisliikenteen” määritelmän laajentaminen.

Neuvosto muistuttaa, että määritelmä on sama kuin asetuksessa (ETY) N:o 684/92, sellaisena kuin se tulee olemaan muutettuna (ks. edellä), sillä linja-autolla suoritettavien eri liikennepalvelujen määritelmien olisi oltava samat kuin kansainvälisen liikenteen yhteydessä käytetyt määritelmät.

- *Tarkituksen 13 se osa*, jossa ehdotetaan soveltamisalan ulkopuolelle jätettäväksi yhteisen kannan mukaisen säännöllisen kaupunki- ja seutuliikenteen lisäksi myös alueliikenne siihen asti, kunnes on yhdenmukaistettu liikennelupavaatimukset, joihin liittyy maanteiden henkilöliikenteessä harjoitettavalle kabotaasiliikenteelle asetettuja julkisen palvelun velvoitteita.

Neuvosto katsoo, että jos alueellinen kabotaasiliikenne jätetään soveltamisalan ulkopuolelle, asetuksen tavoite menettää merkitystään huomattavasti.

- *Tarkistuksen 13 se osa*, jonka tarkoituksena on jättää soveltamisalan ulkopuolelle säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoitettu kabotaasiliikenne tietyillä maantieteellisillä alueilla, joista on jo säädetty yhteisön lainsäädännössä.

Neuvosto katsoo, että säännös olisi liian rajoittava ja sen valvonta olisi erittäin hankalaa.

- *Tarkistus 15*, jonka tarkoituksena on pyytää komissiota toimittamaan neuvoston lisäksi myös parlamentille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan kabotaasiliikenteen toteuttamista koskevat kaikki tilastotiedot.

Neuvosto muistuttaa, että kertomus tämän asetuksen täytäntöönpanosta, joka komission on annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhteisen kannan 13 artiklan mukaisesti, laaditaan kyseisten tilastotietojen perusteella.

- *Tarkistuksen 16 se osa*, jonka tarkoituksena on lisätä 13 artiklaan kohta, jossa komissiota kehoitetaan esittämään Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 1996 mennessä kertomus Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen kumoaman asetuksen soveltamisen tuloksista ja säännöllisen liikenteen toiminnasta jäsenvaltioissa.

Neuvosto, riipumatta siitä, että kyseinen päivämäärä on jo ohi, katsoo, että edellä mainittu komission kertomus ei ole tarpeen.

- *Tarkistuksen 16 se osa*, jossa ehdotetaan, että yhteisen kannan 13 artiklan mukaisesti komission kertomuksessa käsitellään myös asetuksen soveltamisalan laajentamisen aiheellisuutta ja että komissio esittää siinä mahdollisesti kertomuksen päätelmille perustuvan ehdotuksen.

Neuvosto katsoo, että koska yhteisessä kannassa on jo laajennettu asiassa aikaisemmin sovelletun yhteisön lainsäädännön soveltamisalaa, ei ole syytä kehottaa komissiota esittämään edellä mainittua ehdotusta.

Neuvoston 14 päivänä huhtikuuta 1997 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 23/97

neuvoston asetuksen (EY) N:o . . /97 antamiseksi julkisyhteisöjen rahoitusaseman valvonnan sekä talouspolitiikan valvonnan ja yhteensovittamisen tehostamisesta

(97/C 164/03)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 103 artiklan 5 kohdan,

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽¹⁾,noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä⁽²⁾,

sekä katsoo, että

- 1) vakaus- ja kasvusopimus perustuu terveen julkisen talouden tavoitteelle keinona vahvistaa hintavakauden ja työpaikkoja luovan voimakkaan kestävä kasvun edellytyksiä,
- 2) vakaus- ja kasvusopimuksen muodostaa tämä asetus, jonka tarkoituksena on tehostaa julkisyhteisöjen rahoitusaseman valvontaa sekä talouspolitiikan valvontaa ja yhteensovittamista, neuvoston asetus (EY) N:o . . .⁽³⁾, jonka tavoitteena on nopeuttaa ja selvittää liiallisia alijäämiä koskevaa menettelyä, ja Eurooppa-neuvoston antama päätöslauselma⁽⁴⁾, jossa jäsenvaltiot, neuvosto ja komissio ovat sopineet tiukasta poliittisesta ohjauksesta perustamissopimuksen sekä vakaus- ja kasvusopimuksen määräysten täytäntöönpanemiseksi tiukasti ja täsmällisesti ajallaan,
- 3) perustamissopimuksen 104 c artiklan mukaisesti talous- ja rahaliiton kolmannessa vaiheessa jäsenvaltioita koskee selkeä sopimuksesta johtuva velvoite välttää liiallisia julkisyhteisöjen alijäämiä; perustamissopimuksen liitteenä olevassa eräistä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneeseen kuningaskuntaan liittyvistä määräyksistä tehdyssä pöytäkirjassa N:o 11 olevan 5 kohdan mukaan 104 c artiklan 1 kohtaa ei sovelleta Yhdistyneeseen kuningas-

kuntaan, jollei se siirry kolmanteen vaiheeseen; perustamissopimuksen 109 e artiklan 4 kohdan mukainen velvoite pyrkii välttämään liiallisia alijäämiä koske edelleen Yhdistynyttä kuningaskuntaa,

- 4) edellä mainitun vakaus- ja kasvusopimusta koskevan Eurooppa-neuvoston päätöslauselman mukaisesti kaikki jäsenvaltiot sitoutuvat julkiselle taloudelle asetettuun keskipitkän ajan tavoitteeseen lähes tasapainoisesta tai ylijäämäisestä rahoitusasemasta, mikä antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden reagoida normaaleihin suhdannevaihteluihin ja pitää julkisyhteisöjen alijäämän viitearvon rajoissa eli alijäämä ei saa ylittää 3 prosenttia suhteessa bruttokansantuotteen,
- 5) olisi täydennettävä perustamissopimuksen 103 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettua monenvälistä valvontamenettelyä ennakkovaroitusjärjestelmällä, jota noudattaen neuvosto voisi varhaisessa vaiheessa kehottaa jäsenvaltiota toteuttamaan korjaavia toimia estääkseen julkisyhteisöjen alijäämää muodostumasta liialliseksi; edellä mainitun vakaus- ja kasvusopimusta koskevan Eurooppa-neuvoston päätöslauselman mukaisesti kaikki jäsenvaltiot ovat sitoutuneet toteuttamaan vakaus- ja lähentymisohjelmiansa tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeelliseksi katsomiaan toimia korjaavia toimia julkisessa taloudessaan aina, kun niillä on tieto toteutuneesta tai odotettavissa olevasta huomattavasta poikkeamasta suhteessa taloutta koskevaan keskipitkän ajan tavoitteeseen,
- 6) monenvälisessä seurantamenettelyssä, josta määrätään 103 artiklan 3 ja 4 kohdassa, olisi edelleen seurattava kaikkea talouden kehitystä kussakin jäsenvaltiossa ja yhteisössä sekä jäsenvaltioiden talouspolitiikan yhdenmukaisuutta 103 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen talouden yleislinjojen kanssa; kyseisen kehityksen seuraamiseksi on asianmukaista esittää tähän liittyvät tiedot vakaus- ja lähentymisohjelmien muodossa,
- 7) olisi käytettävä hyväksi talous- ja rahaliiton kahden ensimmäisen vaiheen aikana saatuja hyödyllisiä kokemuksia lähentymisohjelmista,
- 8) yhtenäisvaluutan käyttöönottavat jäsenvaltiot, jäljempänä 'osallistuvat jäsenvaltiot', ovat perustamissopimuksen 109 j artiklan mukaisesti saavuttaneet

⁽¹⁾ EYVL N:o C 368, 6.12.1996, s. 9.⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. marraskuuta 1996 (EYVL N:o C 380, 16.12.1996, s. 28), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 14 päivänä huhtikuuta 1997, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty . . . (sitä ei ole vielä julkaistu virallisessa lehdessä).⁽³⁾ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.⁽⁴⁾ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

kestävän lähentymisen korkean tason ja erityisesti kestävän ja vakaan julkisen talouden rahoitusaseman; näiden jäsenvaltioiden julkisyhteisöjen rahoitusaseman vakauden säilyttäminen on tarpeen hintavakauden tukemiseksi sekä tuotannon ja työllisyyden kestävän kasvun edellytysten lujittamiseksi; osallistuvien jäsenvaltioiden on toimitettava keskipitkän ajan ohjelmat, joita jäljempänä kutsutaan vakausohjelmiksi; olisi määriteltävä näiden ohjelmien pääsisältö,

- 9) jäsenvaltioiden, jotka eivät ota yhtenäisvaluuttaa käyttöön, jäljempänä 'osallistumattomat jäsenvaltiot', on harjoitettava politiikkaa, jonka tavoitteena on kestävän lähentymisen korkea taso; näiden jäsenvaltioiden on toimitettava keskipitkän ajan ohjelmat, joita jäljempänä kutsutaan lähentymisohjelmiksi; on määriteltävä näiden ohjelmien pääsisältö,
- 10) osallistumattomien jäsenvaltioiden valuutoilla, jotka liittyvät uuteen valuuttakurssimekanismiin, jäljempänä ERM2⁽¹⁾, on oltava euron suhteen määritetty keskuskurssi, joka toimii vertailuperusteena niiden politiikan asianmukaisuuden arvioinnissa; asianmukaisen valvonnan mahdollistamiseksi neuvostossa sellaiset osallistumattomat jäsenvaltiot, jotka eivät liity ERM2:een, esittävät kuitenkin omat politiikkansa vakauteen tähtäävässä lähentymisohjelmisaan, jolloin vältetään reaalisten valuuttakurssien vääristymät ja nimellisten valuuttakurssien liialliset vaihtelut;
- 11) talouden perustekijöiden jatkuva lähentyminen on kestävän valuuttakurssivakauden edellytys,
- 12) vakausohjelmien ja lähentymisohjelmien esittämiselle sekä niiden ajantasaistamiselle on vahvistettava aikataulu,
- 13) avoimuuden ja tietoon perustuvan julkisen keskustelun edistämiseksi jäsenvaltioiden on julkistettava vakausohjelmansa ja lähentymisohjelmansa,
- 14) tarkastellessaan ja seurattessaan vakausohjelmia ja lähentymisohjelmia sekä erityisesti niiden keskipitkän aikavälin talouden vakaustavoitetta tai valittua tähän tavoitteeseen johtavaa sopeuttamisuraa, neuvosto ottaa huomioon kunkin jäsenvaltion taloudelle ominaiset, suhdanteisiin ja rakenteisiin liittyvät erityispiirteet,
- 15) tässä yhteydessä olisi kiinnitettävä erityistä huomiota huomattaviin poikkeamiin tosiasiallisen julkisyhteisöjen rahoitusaseman ja lähelle tasapainoa tai ylijäämäisyytteen tähtäävien tavoitteiden välillä; on aiheellista, että neuvosto antaa ennakkovaroituksen estääkseen jäsenvaltioiden julkisyhteisöjen alijäämää kasvamasta liialliseksi; jos tavoitteesta poiketaan jatkuvasti, neuvoston on aiheellista tehostaa suositustaan ja julkistaa se; osallistumattomille jäsenvaltioille neuvosto voi antaa suosituksia toimista lähentymisohjelmien tehostamiseksi, ja
- 16) sekä lähentymisohjelmat että vakausohjelmat johtavat 104 c artiklassa tarkoitettujen taloudelliselle lähentymiselle asetettujen edellytysten täyttymiseen,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 JAKSO

Tarkoitus ja määritelmät

1 artikla

Tällä asetuksella vahvistetaan säännökset, jotka koskevat vakausohjelmien ja lähentymisohjelmien sisältöä, esittämistä, arviointia ja seurantaa osana monenvälistä valvontaa, jota neuvosto suorittaa estääkseen aikaisessa vaiheessa julkisyhteisöjen liiallisten alijäämien syntymisen ja edistääkseen talouspolitiikan seurantaa ja yhteensovittamista.

2 artikla

Tässä asetuksessa 'osallistuvilla jäsenvaltioilla' tarkoitetaan niitä jäsenvaltioita, jotka ottavat käyttöön yhtenäisvaluutan perustamissopimuksen mukaisesti, ja 'osallistumattomilla jäsenvaltioilla' niitä, jotka eivät ole ottaneet käyttöön yhtenäisvaluuttaa.

2 JAKSO

Vakausohjelmat: kestävän kasvun ja työpaikkojen luomisen olennainen perusta

3 artikla

1. Kaikkien osallistuvien jäsenvaltioiden on toimitettava neuvostolle ja komissiolle säännöllisin väliajoin perustamissopimuksen 103 artiklan mukaista monenvälis-

⁽¹⁾ Sitä tarkastetaan Eurooppa-neuvoston valuuttakurssimekanismista antamassa päätöslauselmassa (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

tä valvontaa varten tarvittavat tiedot vakausohjelman muodossa; ohjelma on oleellinen perusta hintavakaudelle ja työpaikkoja luovalle voimakkaalle kestäväälle kasvulle.

2. Vakausohjelmassa on esitettävä seuraavat tiedot:

- a) julkisyhteisöjen rahoitusasemalle asetettu tavoite, jonka mukaan julkinen talous on keskipitkällä aikavälillä lähellä tasapainoa tai ylijäämäinen, ja sopeuttamismisura, joka johtaa tavoitteeksi asetettuun julkisyhteisöjen ylijäämään/alijäämään, sekä julkisyhteisöjen velkasuhteen arvioitu kehitys,
- b) keskeiset oletukset talouden arvioidusta kehityksestä sekä merkittävistä taloudellisista muuttujista, jotka vaikuttavat vakausohjelman toteuttamiseen, kuten reaalisien bruttokansantuotteen kasvu, työllisyys ja inflaatio,
- c) selostus budjetti- ja muista talouspoliittisista toimenpiteistä, joita toteutetaan ja/tai joita on ehdotettu ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi, ja tärkeimpien budjettipoliittisten toimenpiteiden määrällisten budjettivaikutusten arviointi,
- d) selvitys siitä, miten muutokset keskeisissä taloutta koskevissa oletuksissa vaikuttaisivat julkisyhteisöjen rahoitus- ja velka-asemaan.

3. Edellä 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettut tiedot julkisyhteisöjen ylijäämää/alijäämää ja velkasuhdetta koskevista kehitysurista ja keskeisistä taloutta koskevista oletuksista on ilmaistava vuositasolla, ja niiden on käsitettävä kuluvan ja edellisen vuoden lisäksi vähintään kolme seuraavaa vuotta.

4 artikla

1. Vakausohjelmat on toimitettava 1 päivään maaliskuuta 1999 mennessä. Sen jälkeen on toimitettava tarkistettut ohjelmat vuosittain. Jäsenvaltion, joka ottaa käyttöön yhtenäisvaluutan myöhemmässä vaiheessa, on toimitettava vakausohjelma kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun neuvosto on tehnyt päätöksensä jäsenvaltion osallistumisesta yhtenäisvaluuttaan.

2. Jäsenvaltioiden on julkistettava vakausohjelmansa ja tarkistettut ohjelmansa.

5 artikla

1. Komission ja perustamissopimuksen 109 c artiklassa määrätyn komitean arvioiden perusteella neuvosto tutkii osana 103 artiklassa tarkoitettua monenvälistä valvontaa, vastaako vakausohjelmassa esitetty, julkisyhteisöjen rahoitusasemalle asetettu keskipitkän aikavälin tavoite

varmuusmarginaalia, joka on tarpeen liiallisen alijäämän välttämiseksi, ovatko ohjelman perustana olevat taloutta koskevat oletukset realistisia, ja ovatko toteutetut ja/tai ehdotetut toimenpiteet riittäviä julkisen talouden keskipitkän aikavälin tavoitteeseen tähtäävälle sopeuttamisuralle pääsemiseksi.

Neuvosto tutkii edelleen, helpottaako vakausohjelman sisältö talouspolitiikan kiinteämpää yhteensovittamista ja onko kyseisen jäsenvaltion talouspolitiikka määriteltujen talouspolitiikan yleislinjojen mukaista.

2. Neuvosto tutkii 1 kohdan mukaisesti vakausohjelman viimeistään kahden kuukauden kuluttua siitä, kun ohjelma on sille toimitettu. Komission suosituksesta ja 109 c artiklassa määrättyä komiteaa kuultuaan neuvosto antaa lausunnon ohjelmasta. Jos neuvosto 103 artiklan mukaisesti katsoo, että ohjelman tavoitteita ja sisältöä on vahvistettava, neuvosto kehottaa antamassaan lausunnossa kyseistä jäsenvaltiota mukauttamaan ohjelmansa.

3. Perustamissopimuksen 109 c artiklassa määrätty komitea tutkii tarkistettut vakausohjelmat komission arvioiden perusteella; tarvittaessa myös neuvosto voi tutkia tarkistettut ohjelmat tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määrättyä menettelyä noudattaen.

6 artikla

1. Osana 103 artiklan 3 kohdan mukaista monenvälistä valvontaa neuvosto seuraa vakausohjelmien toteuttamista osallistuvien jäsenvaltioiden antamien tietojen sekä komission ja 109 c artiklassa määrätyn komitean arvioiden perusteella erityisesti havaitakseen toteutuneet tai ennakoituiden merkittävät poikkeamat julkisyhteisöjen ylijäämälle/alijäämälle vakausohjelmassa asetetusta keskipitkän ajan tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta.

2. Jos neuvosto toteaa julkisyhteisöjen rahoitusaseman poikkeavan merkittävästi keskipitkän ajan tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta, se antaa ennakkovaroituksena liiallisen alijäämän syntymisen estämiseksi kyseiselle jäsenvaltiolle 103 artiklan 4 kohdan mukaisen suosituksen tarvittavien mukauttamistoimien toteuttamiseksi.

3. Jos neuvosto myöhemmässä seurannassaan toteaa, että julkisyhteisöjen rahoitusasema edelleen tai enenevästi poikkeaa keskipitkän ajan vakaan talouden tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta, neuvosto antaa perustamissopimuksen 103 artiklan 4 kohdan mukaisesti kyseiselle jäsenvaltiolle suosituksen välittömien oikaisu-toimien toteuttamiseksi ja voi kyseisen artiklan mukaisesti julkistaa suosituksensa.

3 JAKSO

Lähentymisohjelmat: kestävän kasvun ja työpaikkojen luomisen olennainen perusta*7 artikla*

1. Kaikkien osallistumattomien jäsenvaltioiden on toimitettava neuvostolle ja komissiolle säännöllisin väliajoin 103 artiklan mukaisesti tapahtuvaa monenvälistä valvontaa varten tarvittavia tietoja lähentymisohjelman muodossa; ohjelma on olennainen perusta hintavakaudelle ja työpaikkoja luovalle voimakkaalle kestäväälle kasvulle.
2. Lähentymisohjelmassa on esitettävä seuraavat tiedot erityisesti lähentymiseen liittyvien muuttujien osalta:
 - a) julkisyhteisöjen rahoitusasemalle asetettu tavoite, jonka mukaan julkinen talous on keskipitkällä ajalla lähellä tasapainoa tai ylijäämäinen, ja sopeuttamisura, joka tähtää tavoitteeksi asetettuun julkisyhteisöjen ylijäämään/alijäämään; julkisyhteisöjen velan arvioitu kehitys; rahapolitiikan keskipitkän ajan tavoitteet; kyseisten tavoitteiden suhde hinta- ja valuuttakurssivakauteen,
 - b) keskeiset oletukset talouden arvioidusta kehityksestä sekä muista merkittävistä taloudellisista muuttujista, jotka vaikuttavat lähentymisohjelman toteuttamiseen, kuten bruttokansantuotteen kasvu, työllisyys ja inflaatio,
 - c) selostus budjetti- ja muista talouspoliittisista toimenpiteistä, joita toteutetaan ja/tai joita on ehdotettu ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi, ja tärkeimpien budjettipoliittisten toimenpiteiden määrällisten budjettivaikutusten arviointi,
 - d) selvitys siitä, miten muutokset taloutta koskevissa keskeisissä oletuksissa vaikuttaisivat julkisyhteisöjen rahoitusasemaan ja velkaan.

3. Edellä 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen julkisyhteisöjen ylijäämää/alijäämää, velkasuhdetta koskevista kehitysurista ja keskeisistä taloutta koskevista oletuksista on ilmaistava vuositasolla, ja niiden on käsitettävä kuluvan ja edellisen vuoden lisäksi vähintään kolme seuraavaa vuotta.

8 artikla

1. Lähentymisohjelmat on esitettävä 1 päivään maaliskuuta 1999 mennessä. Sen jälkeen on toimitettava tarkistettujen ohjelmien vuosittain.
2. Jäsenvaltioiden on julkistettava lähentymisohjelmansa ja tarkistettujen ohjelmansa.

9 artikla

1. Komission ja perustamissopimuksen 109 c artiklassa määrätyn komitean arvioiden perusteella neuvosto

tutkii osana 103 artiklassa tarkoitettua monenvälistä valvontaa, onko julkisyhteisöjen rahoitusasemalle asetettu keskipitkän ajan tavoite liiallisen alijäämän välttämisen edellyttämän varmuusmarginaalin mukainen, ovatko ohjelman perustana olevat taloutta koskevat oletukset realistisia, ja ovatko toteutetut ja/tai ehdotetut toimenpiteet riittäviä julkisen talouden keskipitkän ajan tavoitteeseen tähtäävälle sopeuttamisuralle pääsemiseksi ja kestävästä lähentymisestä saavuttamiseksi.

Neuvosto tutkii edelleen, helpottaako lähentymisohjelman sisältö talouspolitiikan yhteensovittamista ja onko kyseisen jäsenvaltion talouspolitiikka määriteltyjen talouspolitiikan yleislinjojen mukaista.

2. Neuvosto tutkii 1 kohdan mukaisesti lähentymisohjelman enintään kahden kuukauden kuluessa siitä, kun ohjelma on sille toimitettu. Komission suosituksesta ja 109 c artiklassa määrättyä komiteaa kuultuaan neuvosto antaa lausunnon ohjelmasta. Jos neuvosto 103 artiklan mukaisesti katsoo, että ohjelman tavoitteita ja sisältöä on vahvistettava, neuvosto kehottaa antamassaan lausunnossa kyseistä jäsenvaltiota mukauttamaan ohjelmansa.

3. Perustamissopimuksen 109 c artiklassa määrätty komitea tutkii tarkistettujen lähentymisohjelmien komission arvioiden perusteella; tarvittaessa myös neuvosto voi tutkia tarkistettujen ohjelmien tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määrättyä menettelyä noudattaen.

10 artikla

1. Osana 103 artiklan 3 kohdan mukaista monenvälistä valvontaa neuvosto seuraa lähentymisohjelmien toteuttamista osallistumattomien jäsenvaltioiden tämän asetuksen 7 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti antamien tietojen sekä komission ja perustamissopimuksen 109 c artiklassa määrätyn komitean arvioiden perusteella erityisesti havaitakseen toteutuneet tai ennakoituvat merkittävät poikkeamat julkisyhteisöjen ylijäämälle/alijäämälle ohjelmassa asetetusta keskipitkän ajan tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta.

Lisäksi neuvosto seuraa osallistumattomien jäsenvaltioiden talouspolitiikkaa lähentymisohjelman tavoitteiden pohjalta tarkoituksena varmistaa, että niiden politiikalla tähdätään vakauteen, ja näin vältetään reaalisten valuuttakurssien vääristymät ja nimellisten valuuttakurssien liialliset vaihtelut.

2. Jos neuvosto toteaa julkisyhteisöjen rahoitusaseman poikkeavan merkittävästi keskipitkän ajan tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta, neuvosto antaa ennakkovaroituksena liiallisen alijäämän tilanteen estämiseksi kyseiselle jäsenvaltiolle 103 artiklan 4 kohdan mukaisen suosituksen tarvittavien mukauttamistoimien toteuttamiseksi.

3. Jos neuvosto myöhemmässä seurannassaan toteaa, että julkisyhteisöjen rahoitusasema edelleen tai enenevästi poikkeaa keskipitkän ajan tavoitteesta tai siihen tähtäävästä sopeuttamisurasta, neuvosto antaa 103 artiklan 4 kohdan mukaisesti kyseiselle jäsenvaltiolle suosituksen välittömien oikaisutoimien toteuttamiseksi ja voi kyseisen artiklan mukaisesti julkistaa suosituksensa.

4 JAKSO

Yleiset säännökset

11 artikla

Osana tässä asetuksessa tarkoitettua monenvälistä valvontaa neuvosto suorittaa perustamissopimuksen 103 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kokonaisarvion.

12 artikla

Neuvoston puheenjohtajan ja komission on ilmoitettava Euroopan parlamentille 103 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti antamissaan kertomuksissa tämän asetuksen mukaisen valvonnan tulokset.

13 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1998.

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

Tehty . . .

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

1. Komissio esitti neuvostolle 18 päivänä lokakuuta 1996 edellä mainitun EY:n perustamissopimuksen 103 artiklan 5 kohtaan perustuvan ehdotuksen asetukseksi.
2. Euroopan parlamentti antoi lausuntonsa ensimmäisessä käsittelyssään 28 päivänä marraskuuta 1996.

Komissio esitti 20 päivänä maaliskuuta 1997 tarkistetun EY:n perustamissopimuksen 189 a artiklan 2 kohdan mukaisen muutetun ehdotuksen. Muutetussa ehdotuksessa otetaan huomioon Euroopan parlamentin lausunto ja siinä ehdotetut tarkistukset, Dublinissa kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät ja neuvoston EMU-työryhmän alkuperäistä ehdotusta koskevan käsittelyn tulokset.

3. Neuvosto vahvisti yhteisen kannan EY:n perustamissopimuksen 189 a artiklan mukaisesti 14 päivänä huhtikuuta 1997.

II TAVOITTEET

Edellä mainitun asetusehdotuksen tarkoituksena on ennakkovaroitusjärjestelmän käyttöönotto, jotta voitaisiin varhaisessa vaiheessa todeta merkittävät poikkeamat niistä keskipitkän aikavälin julkista taloutta koskevista tavoitteista (lähes tasapainoinen tai ylijäämäinen), joihin kaikki jäsenvaltiot ovat sitoutuneet. Ennakkovaroitusjärjestelmällä kannustetaan jäsenvaltioita ryhtymään tarpeellisiin julkisen talouden oikaisutoimiin heti niiden saatua tiedon siitä, että keskipitkän aikavälin julkista taloutta koskevasta tavoitteesta tai siihen johtavasta sopeuttamisurasta on poikettu huomattavasti, ja näin välttää julkisen talouden liiallisen alijäämän syntyminen.

Neuvoston vahvistamassa yhteisessä kannassa korostetaan sen takia erityisesti seuraavien ohjelmien sisältöä, aikataulua ja julkistamisen edellytyksiä:

- vakausohjelmat, jotka yhteisen rahan käyttöön ottavien jäsenvaltioiden on esitettävä,
- lähentymisohjelmat, jotka niiden jäsenvaltioiden on esitettävä, jotka eivät ota käyttöön yhteistä rahaa.

Vakaus- ja lähentymisohjelmat muodostavat tarvittavan pohjan hintavakaudelle ja työpaikkojen syntymiseen johtavalle voimakkaalle kestäväälle kasvulle. Yhteinen kanta perustuu talous- ja rahaliiton (EMU) kahden ensimmäisen vaiheen aikana lähentymisohjelmista saatuihin kokemuksiin. EMUn kolmannessa vaiheessa jäsenvaltioiden on perustamissopimuksen mukaisesti yksiselitteisesti vältettävä julkisen talouden liiallista alijäämää⁽¹⁾.

Sitoutuminen tavoitteeseen terveestä, lähes tasapainoisesta tai ylijäämäisestä julkisen talouden rahoitusasemasta antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden hoitaa tavanomaisia suhdannevaihteluita ja samalla pitää julkisen talouden alijäämä viitearvon eli 3 prosentin rajoissa bruttokansantuotteesta. Siksi sekä vakaus- että lähentymisohjelmista on erityisesti käytävä ilmi yksityiskohtaiset keskipitkän aikavälin tavoitteet ja niihin johtavat sopeuttamisurat mukaan luettuna julkisyhteisöjen velan arvioitu kehitys, keskeiset taloutta koskevat oletukset, budjetti- ja muut talouspoliittiset toimenpiteet, joita toteutetaan tai joita on ehdotettu

(¹) Pöytäkirjassa N:o 11 olevan 5 artiklan mukaan velvoite ei koske Yhdistynyttä kuningaskuntaa paitsi siinä tapauksessa, että se siirtyy kolmanteen vaiheeseen; 109 e artiklan 4 kohdan mukainen velvoite pyrkii välttämään liiallista alijäämää koskee edelleenkin Yhdistynyttä kuningaskuntaa.

tavoitteen saavuttamiseksi, ja niissä on oltava selvitys siitä, miten muutokset keskeisissä taloutta koskevissa oletuksissa vaikuttaisivat julkisyhteisöjen rahoitusasemaan ja velkaan.

Lisäksi lähentymisohjelmissa on oltava tiedot keskipitkän aikavälin rahapoliittisista tavoitteista ja niiden suhteesta hinta- ja valuuttakurssivakauteen.

Näin laaditaan kattava säännöstö, jonka mukaisesti neuvosto ja komissio seuraavat tehokkaasti jäsenvaltioiden julkisyhteisöjen rahoitusasemaa, ja otetaan käyttöön asianmukainen ennakkovaroitusjärjestelmä.

III YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston yhteisessä kannassa otetaan huomioon ainakin sisällöllisesti monia Euroopan parlamentin lausunnossa ehdotettuja merkittäviä tarkistuksia, joista useimmat ovat myös komission muutetussa ehdotuksessa:

- Yhteisen kannan 1 artiklassa määritellään asetuksen tarkoitus parlamentin lausunnossa ehdotetun tarkistuksen 18 mukaisesti.
- Tarkistuksen 21 mukaisesti vakaus- ja lähentymisohjelmissa on esitettävä arvio vakaus- ja lähentymisohjelmien tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettujen budjettitoimenpiteiden määrällisistä vaikutuksista (ks. yhteisen kannan 3 artiklan 2 kohdan c alakohta ja 7 artiklan 2 kohdan c alakohta).
- Yhteisen kannan johdanto-osan ensimmäisessä kappaleessa todetaan, että vakaus- ja kasvusopimuksen perustana on tavoite turvata terve julkinen talous keinona vahvistaa hintavakauden ja työpaikkoja luovan voimakkaan kestävä kasvun edellytyksiä. Tämä vastaa, vaikkakin lyhyemmässä muodossa, parlamentin tarkistuksissa 1 ja 59 esitettyihin huolen aiheisiin. Yhteisen kannan 2 ja 3 jaksujen alaotsikot kuvaavat, että vakaus- ja lähestymisohjelmat ovat oleellinen perusta kestävälle kasvulle ja työpaikkojen luomiselle.
- Yhteisen kannan 11 artiklan mukaisesti neuvosto arvioi vakaushjelmiin ja lähentymisohjelmiin perustuvaa taloudellista kehitystä yhteisön alueella. Artikkelissa on toisella tavalla ilmaistuna tarkistuksen 31 sisältö ja se on samalla perustamissopimuksen 103 artiklan 3 kohdan mukainen.

Sitä vastoin neuvosto ei hyväksynyt muiden Euroopan parlamentin ehdottamien tarkistusten sisällyttämistä yhteiseen kantaansa:

- koska ne edellyttäisivät asetuksen soveltamisalan ulottamista määriteltyä tavoitetta ja oikeudellista perustaa laajemmaksi (esimerkiksi erityisesti tarkistukset 16, 17 ja 22, jotka liittyvät koheesiorahaston jatkamiseen, tarkistukset 11 ja 32, joissa viitataan yhteisön rahoitustukeen tai tarkistukset 10 ja 63, joissa viitataan sellaisiin perustamissopimuksen tavoitteisiin, jotka eivät liity tähän nimenomaiseen asetukseen),
- koska niiden yhteensovittaminen perustamissopimuksen menettelytapamääräysten kanssa saattaisi olla mahdotonta, silloin kun niissä pyritään muuttamaan perustamissopimuksen mukaisia toimielinten tehtäviä (esimerkiksi evoluutiolauseketta koskeva tarkistus 70 ja tarkistukset 26, 29 ja 30, jotka koskevat Euroopan parlamentille etukäteen annettavaa tietoa silloin, kun neuvosto asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ja 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti aikoo kehottaa jäsenvaltiota mukauttamaan vakaus- ja lähestymisohjelmansa,
- koska ne horjuttaisivat vakaus- ja lähentymisohjelmien kokonaisarvioinnin herkkää tasapainoa korostamalla liikaa talousanalyysin erityiskäsitteitä (esimerkiksi tarkistuk-

set 4, 66, 67 ja 68, joissa viitataan erityisesti julkisen talouden investointeihin tai tarkistus 62, jossa viitataan erityisesti suhdannevakauteen).

Komission muutettuun ehdotukseen verrattuna neuvoston yhteinen kanta sisältää vähäisten, erityisesti johdanto-osan kappaleiden sanamuotoa koskevien muutosten lisäksi erityisesti seuraavat muutokset:

- yhteisessä kannassa vakaus- ja lähentymisohjelmat on toimitettava 1 päivään maaliskuuta 1999 mennessä (1 päivän tammikuuta 1999 sijasta) (ks. yhteisen kannan 4 artiklan 1 kohta ja 8 artiklan 1 kohta); näin jäsenvaltioille annetaan enemmän aikaa valmistautua ohjelmiensa toimittamiseen,
- siihen on lisätty maininta, että vakaus- ja lähentymisohjelmat ovat oleellinen perusta hintavakaudelle ja työpaikkoja luovalle voimakkaalle kestäväälle kasvulle,
- siitä on poistettu komission muutetussa ehdotuksessa ollut vaatimus (ehdotuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohta ja 7 artiklan 2 kohdan e alakohta), että jäsenvaltioiden on sisällytettävä vakaus- ja lähentymisohjelmiinsa tieto sitouksestaan ryhtyä tarpeellisiin lisätoimiin ehkäistäkseen julkisen talouden keskipitkän aikavälin tavoitteista poikkeamisen; mainittuun sitoumukseen viitataan Eurooppa-neuvoston vakaus- ja kasvusopimusta koskevassa päätöslauselmassa,
- siinä täsmennetään, että neuvosto seuraa osallistumattomien jäsenvaltioiden talouspolitiikkaa niiden lähentymisohjelman tavoitteiden pohjalta erityisesti varmistaakseen, että niiden politiikoilla tähdätään vakauteen, ja näin vältetään reaalisten valuuttakurssien vääristymät ja nimellisten valuuttakurssien liialliset vaihtelut (ks. 10 artiklan 1 kohta ja yhteisen kannan vastaavat johdanto-osan kappaleet 10 ja 11).

IV PÄÄTELMÄT

Neuvosto katsoo, että

- sen yhteinen kanta vastaa täysin Dublinissa kokoontuneen Eurooppa-neuvoston esittämää kehotusta valmistella erityinen asetusta jäsenvaltioiden julkisyhteisöjen rahoitusasetuksen valvonnan tehostamisesta luomalla asianmukainen ennakkovaroitusjärjestelmä, joka olisi osa vakaus- ja kasvusopimusta,
- yhteisessä kannassa otetaan huomioon Euroopan parlamentin antama lausunto ja siihen sisältyy useita huomattavia yksittäisiä lausunnossa ehdotettuja tarkistuksia,
- yhteiseen kantaan sisältyvät muutokset eivät ole komission muutettuun ehdotukseen verrattuna luonteeltaan sisällöllisiä ja ne helpottavat asetuksen tulkintaa ja täytäntöönpanoa.