



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 12.01.1996  
COM(95) 729 def.

96/0002 (SYN)

Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn

(door de Commissie ingediend)



## TOELICHTING

Betreft: Voorstel voor een verordening tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn

### A. ACHTERGRONDEN

- 1 In het arrest van het Hof van Justitie d.d. 22 mei 1985 (zaak 13/83) wordt geconstateerd dat de Raad nu de verplichting heeft, binnen een redelijke termijn, het in artikel 75, lid 1, sub b) van het Verdrag bedoelde binnenlandse vervoer te liberaliseren.
- 2 Ter uitvoering van de bepalingen van dit arrest heeft de Commissie de Raad op 4 maart 1987 een voorstel voorgelegd voor een Verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn<sup>1</sup>, waarin bepaald wordt dat alle in een Lid-Staat, overeenkomstig de daar geldende wetgeving gevestigde ondernemers in het beroepspersonenvervoer over de weg, die gemachtigd zijn internationaal personenvervoer per touringcar of autobus te verrichten en die voldoen aan de in Richtlijn 74/562/EEG van de Raad betreffende de toegang tot het beroep van vervoerder gestelde voorwaarden, worden toegelaten tot het tijdelijk verrichten van binnenlands beroepspersonenvervoer over de weg in de vorm van geregelde, ongeregelde of pendeldiensten in een andere Lid-Staat dan die waar zij gevestigd zijn.  
De aldus verrichte vervoersdiensten waren onderworpen aan dezelfde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen als die welke in het land van ontvangst voor aldaar gevestigde vervoerders gelden, waarbij iedere vorm van discriminatie jegens niet in de Lid-Staat van ontvangst gevestigde vervoerders op grond van nationaliteit of vestigingsplaats vermeden diende te worden.
- 3 Onder voorbehoud van drie amendementen heeft het Europees Parlement op 10 maart 1988<sup>2</sup> het voorstel van de Commissie goedgekeurd. Aangezien twee van deze amendementen aanvaardbaar waren, heeft de Commissie op 4 november 1988 een gewijzigd voorstel voor een verordening van de Raad<sup>3</sup> ingediend.
- 4 De Raad van Ministers heeft op 23 juli 1992 zijn goedkeuring gehecht aan Verordening nr. 2454/92 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn<sup>4</sup>. Met deze verordening wordt een etappegewijze liberalisering van het cabotagevervoer per touringcar en autobus ingevoerd:

---

<sup>1</sup> PB C 77, van 24.3.1987, blz. 13.

<sup>2</sup> PB C 94, van 11.4.1988, blz. 125.

<sup>3</sup> PB C 301, van 26.11.1988, blz. 8.

<sup>4</sup> PB L 251 van 29.8.92, blz. 1

- vanaf 1 januari 1993 rondritten met gesloten deuren en bepaalde bijzondere vormen van geregeld vervoer van werknemers, scholieren en studenten in een grensgebied van 25 km breed;
- vanaf 1 januari 1996 alle diensten, met uitzondering van geregeld cabotagevervoer.

Wat laatstgenoemde vormen van transport betreft, wordt in artikel 3, lid 3 het volgende bepaald: "De Raad zal de situatie van de andere dan in lid 2 bedoelde vormen van geregeld vervoer opnieuw bezien in aansluiting op het in artikel 12 bedoelde verslag van de Commissie en daarbij met name rekening houden met de door de Lid-Staat toegepaste nationale bepalingen op het gebied van de controle op en de vergunningsprocedures voor geregeld vervoer".

- 5 Het Europees Parlement heeft op 29 oktober 1992 beroep aangetekend om deze verordening nietig te laten verklaren. In zijn arrest van 1 juli 1994 heeft het Hof van Justitie<sup>5</sup> deze verordening nietig verklaard, op grond van het feit dat de Raad niet met de prerogatieven van het Parlement rekening zou hebben gehouden. Raadpleging van het Parlement tijdens de in artikel 75 van het oorspronkelijke Verdrag van Rome bedoelde wetgevingsprocedure houdt namelijk in dat het Parlement telkens wanneer de uiteindelijk vastgestelde, regeling in haar geheel bezien, wezenlijk afwijkt van de tekst waarover het Parlement geraadpleegd is, opnieuw om advies moet worden gevraagd.

Het Hof stelt zich op het standpunt dat "bij vergelijking van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie en de bestreden verordening, wat het geregeld vervoer betreft, de aangebrachte wijzigingen het toepassingsgebied van de regeling hebben beperkt tot bepaalde vormen van personenvervoer over de weg en tot bepaalde grensgebieden, zodat zij de kern van de ingevoerde regeling raken. Zij moeten dan ook wezenlijk worden geacht."<sup>6</sup>

Het Hof van Justitie heeft besloten de gevolgen van de nietigverklarde verordening te handhaven, totdat de Raad, na geregelde raadpleging van het Parlement, een nieuwe regeling heeft vastgesteld, om zo te bereiken dat de met Verordening 2454/92 nagestreefde mate van liberalisering niet opnieuw in het geding wordt gebracht.

- 6 Ondertussen is de in artikel 75 van het Verdrag van Rome bedoelde wetgevingsprocedure, als gevolg van de inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de Europese Unie, gewijzigd, in zoverre dat de raadplegingsprocedure vervangen is door de met het Europees Parlement te volgen samenwerkingsprocedure (artikel 189C). Derhalve kan de nieuwe verordening, ter uitvoering van het arrest van het Hof, alleen maar volgens de nieuwe procedure worden goedgekeurd.

---

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

<sup>6</sup> Overweging 13.

- 7 Om deze reden en ter vrijwaring van de prerogatieven van alle instellingen die tot het wetgevingsproces bijdragen, is besloten de procedure geheel opnieuw te beginnen, zodat er thans een nieuw voorstel voor een verordening wordt ingediend, waarin ruimschoots met de tekst van de nietigverklaarde verordening rekening wordt gehouden.
- 8 Artikel 3, lid 3 en artikel 12 van Verordening 2454/92 bepalen dat de Commissie:
- (vóór 31 december 1995) een verslag opstelt over de toepassing van deze verordening en met name over de gevolgen van cabotagevervoer voor de binnenlandse vervoermarkten, alsmede over de wenselijkheid het toepassingsgebied daarvan uit te breiden tot andere diensten voor geregeld personenvervoer;
  - de Raad - in voorkomend geval en in het licht van de conclusies van dat verslag - een voorstel voor een verordening voorlegt.

Gezien de uitzonderlijke omstandigheden in deze kwestie en met name het feit dat de verordening door het Hof nietigverklaard is en gezien het spoedeisende karakter van de ter uitvoering van dit arrest te nemen maatregelen, wordt dit voorstel voor een verordening nog vóór het bovengenoemde verslag kan worden opgesteld, bij de Raad ingediend. Dat er een dergelijk rapport wordt opgesteld is overigens van geen enkele invloed op de bevoegdheid van de Commissie om voorstellen te doen.

- 9 In verband met de totstandbrenging van de interne markt, waarbinnen een vrij verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal door het Verdrag verzekerd wordt, alsmede met de beoogde opheffing van de grenscontroles, is het noodzakelijk de cabotageregeling tot alle vormen van vervoer per touringcar en autobus, waaronder geregelde diensten, uit te breiden.

## **B. RECHTVAARDIGING VAN DE MAATREGEL OP COMMUNAUTAIR NIVEAU**

### **I. Subsidiariteit**

- a) **Wat zijn de doelstellingen van de overwogen maatregel tegen de achtergrond van de op de Gemeenschap rustende verplichtingen?**

Met het voorstel wordt beoogd de juiste voorwaarden te creëren voor het toelaten van niet in een Lid-Staat gevestigde vervoerders tot het binnenlands vervoer in deze Lid-Staat ("cabotage") met touringcars en autobussen.

Hoofddoel is de totstandbrenging van een vrije verrichting van diensten in de transportsector met vermijding van iedere vorm van discriminatie jegens de dienstverlener op grond van nationaliteit of op grond van het feit dat hij in een andere Lid-Staat gevestigd is dan die waar het vervoer verricht wordt.

- b) Valt de overwogen maatregel uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap of onder een met de Lid-Staten gedeelde bevoegdheid?**

De maatregel in kwestie valt onder de uitsluitende bevoegdheid van de Gemeenschap (artikel 75, lid 1, sub b) van het Verdrag).

- c) Wat is de communautaire dimensie van het vraagstuk (bijvoorbeeld, hoeveel Lid-Staten zijn erbij betrokken en hoe heeft men dit probleem tot op heden opgelost)?**

Alle Lid-Staten zijn bij deze kwestie betrokken.

Enerzijds omvat het nieuwe voorstel bijna de integrale tekst van Verordening nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992 en anderzijds worden hierin de beperkingen voor bepaalde vormen van cabotagevervoer van reizigers opgeheven. Deze nieuwe verordening komt in de plaats van Verordening nr. 2454/92 die het Hof van Justitie op 1 juli 1994, wegens een inbreuk op de wetgevingsprocedure, nietig heeft verklaard.

- d) Wat komt bij een vergelijking van de middelen van de Gemeenschap en die van de Lid-Staten als de meest doeltreffende oplossing naar voren?**

Cabotagevervoer houdt in dat de Lid-Staten elders gevestigde vervoerders tot het binnenlands vervoer moeten toelaten. Hierbij dient men zich nauwkeurig aan bepaalde regels te houden om iedere vorm van discriminatie tussen ondernemers uit verschillende Lid-Staten te voorkomen. Daarom worden in de ontwerpverordening de op het cabotagevervoer toepasselijke rechtsregels vastgesteld.

- e) Wat is de concrete meerwaarde van de door de Gemeenschap overwogen maatregel en wat zijn de kosten van het uitblijven van een dergelijke maatregel?**

Wanneer de cabotageverordening wordt goedgekeurd, worden de binnenlandse markten voor personenvervoer voor niet-ingezetenen opengesteld. Het verlenen van cabotagediensten vormt een grondbeginsel van het Verdrag zelf. Een eventueel uitblijven van een dergelijke communautaire maatregel zou haaks op dit beginsel staan en zou hoge kosten met zich meebrengen, omdat de economische vooruitgang van de Europese Unie in hoge mate afhangt van het vermogen van haar vervoerssystemen om de nodige mobiliteit van goederen en personen te verzekeren.

- f) Hoe kan de Gemeenschap hierbij tewerkgaan (aanbeveling, financiële steun, verordening, wederzijdse erkenning, enz.)?**

Het onderhavige voorstel vindt zijn oorsprong in de door het Hof van Justitie nietigverklarde verordening (EEG) nr. 2454/92 en wordt daarom eveneens in de vorm van een verordening van de Raad gegoten. Aangezien niet-onderdanen van een Lid-Staat, wil men concurrentiedistorsies kunnen voorkomen, op dezelfde voorwaarden toegang tot de binnenlandse markt voor personenvervoer van een andere Lid-Staat moeten hebben, moet een verordening, welke verbindend in al

haar onderdelen en in elke Lid-Staat rechtstreeks toepasselijk is, als de enig denkbare wetstekst worden beschouwd.

- g) **Is een uniforme regeling een noodzaak of kan worden volstaan met een richtlijn waarin algemene doelstellingen worden aangegeven en waarin de uitvoering aan de Lid-Staten wordt overgelaten?**

Zoals in punt f) wordt aangegeven, dient het onderhavige voorstel tot vervanging en wijziging van een bestaande verordening, en moet het daarom zelf de vorm van een verordening krijgen. Bovendien is het zo dat het cabotagevervoer van personen overal op dezelfde voorwaarden en met gebruikmaking van dezelfde controledocumenten moet plaatsvinden; een richtlijn zou hier daarom niet op haar plaats zijn.

## **II. Economische voordelen van een voortzetting van het harmonisatieproces**

Er zij in de eerste plaats op gewezen dat deze verordening gebaseerd is op artikel 75, lid 1, sub b) van het Verdrag, dat het vrij verrichten van diensten op vervoersgebied voorschrijft, hetgeen met name inhoudt dat iedere vorm van discriminatie jegens exploitanten van vervoersdiensten op grond van nationaliteit of vestigingsplaats vermeden dient te worden. Het voorstel voor een verordening bepaalt in dit opzicht dat dezelfde voorwaarden en regels moeten worden gehanteerd om ook niet in de Lid-Staat van ontvangst ingezetene vervoerders tot het binnenlands vervoer van reizigers over de weg in een Lid-Staat toe te laten. Deze vorm van vervoer wordt doorgaans met de term "cabotage" aangeduid.

Het belangrijkste economische argument dat voor het toelaten van cabotagevervoer pleit, is dat een ondernemer die in zijn land van vestiging gemachtigd is internationaal vervoer van personen per touringcar te verrichten, nu de mogelijkheid krijgt binnenlands vervoer van personen, enerzijds in alle Lid-Staten van de Europese Unie te verzorgen en anderzijds, sedert diens oprichting op 1 juli 1994, in de landen van de Europese Economische Ruimte. Aan de 370 miljoen inwoners van dit gebied hebben de betrokken touringcaroperators een potentieel enorme, vrije markt met nieuwe communicatiemogelijkheden, hetgeen weer nieuwe arbeidsplaatsen in de vervoersector kan opleveren.

Om iedere vorm van concurrentievervalsing te voorkomen, wordt in het voorstel voor een verordening, in overeenstemming met de verplichting discriminatie tussen nationale ondernemers achterwege te laten en met het unieke karakter van één enkele interne markt, bepaald dat de verschillende binnenlandse markten op identieke wijze voor niet-ingezetenen openstaan. Wel geeft dit voorstel de Lid-Staten de mogelijkheid zich tot de Commissie te wenden in die gevallen waarin de aanwezigheid van niet-ingezetene vervoersondernemers een ernstig versturende uitwerking op een binnenlandse markt zouden hebben.

## C. HUIDIGE SITUATIE EN DOEL VAN HET VOORSTEL

### I. Huidige situatie

Hoewel de verordening nietig is verklaard, heeft het Hof van Justitie besloten de gevolgen van de verordening te handhaven totdat de Raad, na geregelde raadpleging van het Parlement, een nieuwe regeling heeft goedgekeurd, om de met Verordening 2454/92 beoogde mate van liberalisering niet opnieuw in het geding te brengen.

Verordening 2454/92 voorziet in een etappegewijze totstandbrenging van het cabotagevervoer per touringcar en autobus:

#### 1. Ongeregelde diensten

- t/m 31 december 1995 blijft het cabotagevervoer in de vorm van niet-geregelde diensten beperkt tot rondritten met gesloten deuren;
- na deze datum is cabotagevervoer toegestaan voor alle niet-geregelde diensten.

#### 2. Bijzondere geregelde diensten

Cabotage in de vorm van bijzondere geregelde diensten - geregelde diensten waarmee het vervoer van bepaalde categorieën reizigers, met uitzondering van andere reizigers, verzekerd wordt -, kan vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van Verordening 2454/92 worden verricht; wel gelden hierbij de volgende beperkingen:

- a) beperkingen met betrekking tot de aard van de verleende diensten, aangezien hier uitsluitend bijzondere geregelde diensten, namelijk het woon-werkverkeer van werknemers en het vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstelling, bedoeld worden;
- b) geografische beperkingen en wel vervoersdiensten in het grensgebied van een Lid-Staat - een gebied van 25 kilometer, in rechte lijn gemeten vanaf de gemeenschappelijke grens van twee Lid-Staten - door vervoersondernemers die een zetel of andere vestiging in het grensgebied van een aangrenzende Lid-Staat hebben,
  - mits de punten van vertrek en bestemming van het vervoer zich in het grensgebied van de Lid-Staat van ontvangst bevinden en mits
  - de totale afstand van het vervoer, in rechte lijn gemeten, niet groter is dan 50 kilometer in elke richting.

#### 3. Geregelde diensten

Uitgesloten van het toepassingsgebied van de nietigverklearde Verordening 2454/92 is cabotagevervoer in de vorm van geregelde diensten, waarbij personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaald traject bij vaste halten in- of uitstappen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken.



In artikel 3, lid 3 van Verordening 2454/92 wordt bepaald dat de Raad de situatie van de andere dan in lid 2 bedoelde vormen van geregeld vervoer (bijzonder geregeld vervoer) opnieuw zal bezien in aansluiting op het verslag van de Commissie en daarbij met name rekening zal houden met de door de Lid-Staten toegepaste nationale bepalingen op het gebied van controle en vergunningsprocedures voor geregeld vervoer. Het verslag betreft de toepassing van de verordening en met name de gevolgen van cabotagevervoer voor de binnenlandse vervoermarkten, alsmede de wenselijkheid het toepassingsgebied daarvan uit te breiden tot andere diensten voor geregeld personenvervoer.

## **II. Doel van het voorstel**

Met het voorstel wordt het volgende beoogd:

- 1 Gevolg geven aan het arrest in zaak C-388/92, waarmee Verordening 2454/92 nietig is verklaard.
- 2 Concrete uitvoering, voor de sector in kwestie, van het beginsel van het vrij verrichten van diensten, waarbij voor de dienstverlener alle beperkingen uit hoofde van zijn nationaliteit of van het feit dat hij in een andere Lid-Staat gevestigd is dan die waar hij zijn bedrijf uitoefent, worden opgeheven.
- 3 Opheffing van de nog vanaf 1 januari 1996 voortbestaande beperkingen met betrekking tot bijzondere geregelde diensten.
- 4 Invoering van cabotage in de vorm van geregelde diensten, in het bijzonder op de volgende wijze:

- Geregelde cabotagediensten in het geval van een geregelde internationale dienst overeenkomstig de bepalingen van Verordening 684/92 (artikel 3, lid 2 van de voorgestelde tekst).

Momenteel is het zo dat binnenlands verkeer nooit door een internationale geregelde dienst verzorgd mag worden (b.v. Londen-Calais-Parijs-Marseille; bij deze dienst mogen alleen in Londen passagiers instappen, maar niet in Calais; uitstappen gebeurt dan in Parijs of Marseille). Wanneer binnenlands verkeer door een internationale vervoersdienst wordt verzorgd, gaat het om echt cabotagevervoer, mits de vervoerder een niet-ingezetene van de Lid-Staat van ontvangst is.

Voor deze cabotagedienst dient, volgens de voorgestelde tekst, door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst een vergunning te worden verleend. Een weigering om deze vergunning te verlenen moet zeer strak gemotiveerd worden; de weigeringsgronden zijn voor een groot deel dezelfde als die welke in Verordening 684/92 betreffende het internationaal vervoer genoemd worden.

- Toelating van cabotage in geregelde cabotagediensten. Voor deze vorm van cabotagevervoer moeten de Lid-Staten de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toepassen, die in de Lidstaat waar het cabotagevervoer plaatsvindt, gelden, betreffende de vervoersdienst, de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, alsmede de routes. Al deze bepalingen moeten op dezelfde

manier worden toegepast als bij in de Lid-Staat in kwestie gevestigde vervoerders het geval is en wel zo dat iedere vorm van discriminatie jegens niet in deze Lid-Staat gevestigde vervoersondernemers op grond van nationaliteit of vestigingsplaats, wordt uitgesloten. Deze voorwaarden worden vaak bedongen in contracten of concessies voor openbaar vervoer per touringcar of autobus in de Lid-Staten. Bovendien zullen eventuele, uit openbare-dienstverplichtingen voortvloeiende compensaties aan alle betrokken communautaire vervoersondernemers worden uitbetaald.

- 5 Handhaving van de meeste bepalingen van Verordening 2454/92 en met name van de artt. 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 en 14.

## **D. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN**

### Artikel 1

Voor het eerste artikel van de voorgestelde tekst is de tekst van artikel 1 van de nietigverklarde Verordening 2454/92 in zijn geheel overgenomen. In de voorgestelde versie van dit artikel wordt er echter duidelijker op gewezen dat vervoersondernemers die aan de in dit artikel gestelde voorwaarden voldoen, tot het cabotagevervoer moeten worden toegelaten zonder enige vorm van discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging.

### Artikel 2

Dit artikel definieert de verschillende vormen van vervoer. De definities zijn voor een deel overgenomen uit Verordening 684/92 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van reizigers per touringcar en autobus<sup>7</sup>, met als doel de voor internationale en binnenlandse vervoersdiensten geldende definities gelijk te trekken.

In het kader van Verordening 684/92 zijn er vier verschillende vormen van vervoersdiensten: geregelde diensten, bijzondere geregelde diensten, pendeldiensten en ongeregelde diensten. In de eerste twee gevallen zijn er ten aanzien van de definitie geen problemen. In Verordening 684/92 worden twee soorten pendeldiensten onderscheiden, afhankelijk van de vraag of logies al dan niet inbegrepen zijn. In de voorgestelde tekst wordt dit onderscheid niet gemaakt; in de wetgevingen van de meeste Lid-Staten, die tussen geregelde en ongeregelde diensten onderscheiden, zijn deze verschillende categorieën overigens niet bekend. Bovendien is in Verordening 2454/92 het begrip "pendeldienst" niet eens aan de orde gekomen.

### Artikel 3

In artikel 3 worden de voor de toegang tot de markt geldende regels vastgesteld: het is nu zo dat cabotagevervoer vanaf de datum van inwerkingtreding van de verordening toegelaten is voor de volgende diensten:

- alle bijzondere geregelde diensten; de in Verordening 2454/92 opgelegde beperkingen zijn dus opgeheven;

---

<sup>7</sup> PB L 74 van 20.3.92, blz. 1.

- alle ongeregelde diensten; overigens voorzag artikel 3, lid 1 van Verordening 2454/92 reeds in toelating van dergelijk vervoer in de vorm van cabotagediensten, door te bepalen dat na 31 december 1995 cabotagevervoer voor alle vormen van ongeregeld vervoer zou worden toegelaten;
- geregelde diensten; wat dit betreft wordt in de volgende twee cabotageregelingen voorzien:
  - geregelde cabotagediensten in het kader van een internationale geregelde vervoersdienst, in overeenstemming met het bepaalde in Verordening 684/92 (artikel 3, lid 2 van de voorgestelde tekst); momenteel mogen in het kader van internationale vervoersdiensten nooit binnenlandse verbindingen verzorgd worden en dank zij deze bepaling zullen vervoersondernemers een beter gebruik van hun middelen kunnen maken;
  - toelating van cabotage in geregelde diensten (artikel 3.3 van de voorgestelde tekst); voor deze vorm van cabotagevervoer moeten de Lid-Staten de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toepassen die gelden in de Lidstaat van ontvangst t.a.v. de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, alsmede de routes; al deze bepalingen moeten op dezelfde manier worden toegepast als bij in de Lid-Staat in kwestie gevestigde vervoerders het geval is en wel zo dat iedere vorm van discriminatie jegens niet in deze Lid-Staat gevestigde vervoersondernemers op grond van nationaliteit of vestigingsplaats, wordt uitgesloten; deze voorwaarden worden vaak bedongen in contracten of concessies voor openbaar vervoer per touringcar of autobus in de Lid-Staten; bovendien zullen eventuele, uit openbare-dienstverplichtingen voortvloeiende compensaties aan alle betrokken communautaire vervoersondernemers worden uitbetaald.

#### Artikel 4

In dit artikel worden de rechtsregels vastgesteld die van toepassing zijn op cabotagevervoer in het kader van de in artikel 3, lid 2 van het voorstel bedoelde internationale vervoersdiensten.

Voor geregelde internationale touringcar- en autobusdiensten moet krachtens artikel 4, lid 4 van Verordening 684/92 een vergunning worden verleend. De aard van deze vergunning, de procedure voor de afgifte van vergunningen, de gronden waarop vergunningen voor internationale diensten geweigerd kunnen worden en de verplichtingen van de vervoersondernemers worden in artikel 5 e.v. van Verordening 684/92 geregeld.

Krachtens het onderhavige voorstel is voor cabotagevervoer in het kader van internationale vervoersdiensten een vergunning nodig. De noodzaak van een vergunning is inherent aan het systeem, daar voor het verrichten van internationale vervoersdiensten als zodanig vergunningen vereist zijn.

Vergunningen worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst, d.w.z. de Lid-Staat waar het cabotagevervoer plaatsheeft, dit in tegenstelling tot vergunningen voor internationaal vervoer, welke worden afgegeven met instemming van alle autoriteiten van de Lid-Staten op wier grondgebied reizigers mogen in- of uitstappen.

De gronden waarop een vergunning mag worden geweigerd, zijn dezelfde als die welke in Verordening 684/92 worden genoemd, met één belangrijke aanpassing:

- De in artikel 7, lid 4, sub b), ii) van Verordening 684/92 gegeven weigeringsgrond, namelijk dat een vergunningsaanvraag kan worden afgewezen "indien wordt vastgesteld dat genoemd vervoer ingrijpende gevolgen zou hebben voor de levensvatbaarheid van een vergelijkbaar vervoer per spoor op de betrokken rechtstreekse baanvakken", wordt in dit voorstel niet overgenomen. De reden hiertoe is dat men de concurrentie tussen de verschillende vormen van vervoer in stand wil houden.

De overige bepalingen van artikel 4 corresponderen met gelijkkluidende bepalingen in Verordening 684/92 betreffende internationaal vervoer.

#### Artikel 5

Dit artikel bestaat uit de tekst van artikel 4 van de nietigverklarde Verordening 2454/92 plus een nieuwe verwijzing. De in artikel 3, lid 3 bedoelde geregelde cabotagediensten zijn, behoudens toepassing van de communautaire regeling, onderworpen aan de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake de eisen die moeten worden gesteld aan de te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, alsmede de routes. Indien zulks van toepassing is, dienen alle betrokken vervoersondernemers uit de Gemeenschap in aanmerking te komen voor compensaties die wegens openbare-dienstverplichtingen verschuldigd zijn.

#### Artikelen 6, 7, 8, 9, 10, 11 en 12

Deze artikelen zijn geheel gelijk aan de corresponderende bepalingen in de nietigverklarde Verordening 2454/92, behoudens enkele kleine aanpassingen, waardoor de strekking ervan niet wezenlijk verandert.

VERORDENING (EG) Nr... VAN DE RAAD

van ...

tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn



## VERORDENING (EG) Nr... VAN DE RAAD

van ...

tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

In samenwerking met het Europees Parlement,

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 2454/92 van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn door het Hof van Justitie nietig is verklaard in diens arrest van 1 juli 1994<sup>8</sup> wegens een inbreuk op de voor de goedkeuring ervan te volgen wetgevingsprocedure;

Overwegende dat het tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, overeenkomstig artikel 75, lid 1, onder b), van het Verdrag, ondermeer de vaststelling inhoudt van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn, tot binnenlands vervoer worden toegelaten;

Overwegende dat de opheffing van de beperkingen op de vrije dienstverlening binnen de Gemeenschap, voorzien in Artikel 59 van het Verdrag, in de transportsector dient te worden verwezenlijkt in het raam van de gemeenschappelijk vervoerspolitiek, overeenkomstig Artikel 61, paragraaf 1, van het Verdrag;

Overwegende dat, zoals het Hof van Justitie heeft gesteld<sup>9</sup>, de door artikel 75, lid 1, sub a) en b) aan de Raad opgelegde verplichtingen ook de verplichting omvatten een vrij verrichten van diensten op vervoersgebied in te voeren en dat de draagwijdte van deze verplichting duidelijk in het Verdrag wordt aangegeven;

---

<sup>8</sup> Arrest van 1 juni 1994, zaak C-388/92, Parlement v. Raad.

<sup>9</sup> Arrest van 22 mei 1985, zaak 13/83, Parlement v. Raad.

Overwegende dat deze bepaling met zich meebrengt, dat ten aanzien van degene die de diensten verricht elke beperking op grond van nationaliteit of vestiging in een andere Lid-Staat dan die waarin de dienst moet worden verricht, wordt opgeheven;

Overwegende dat de totstandbrenging van de interne markt de verdwijning van grenscontroles en bijgevolg een toename van het intracommunautaire verkeer met zich meebrengt;

Overwegende dat het daarom nodig is de cabotageregeling op alle vormen van touringcar- en autobusvervoer toe te passen;

Overwegende dat moet worden bepaald welke voorschriften van de Lid-Staat van ontvangst van toepassing dienen te zijn op het cabotagevervoer;

Overwegende dat bepalingen moeten worden goedgekeurd om in geval van ernstige verstoringen op de markt voor het desbetreffende vervoer te kunnen ingrijpen;

Overwegende dat het wenselijk is dat de Lid-Staten elkaar bijstand verlenen met het oog op de juiste toepassing van deze verordening, met name inzake de sancties die van toepassing zijn bij inbreuken;

Overwegende dat de Lid-Staten de voor de tenuitvoerlegging van deze verordening noodzakelijke maatregelen dienen vast te stellen;

Overwegende dat de toepassing van deze verordening moet worden gevolgd aan de hand van een door de Commissie in te dienen verslag;

**HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:**

#### Artikel 1

Alle ondernemers in het beroepspersonenvervoer over de weg die:

- gevestigd zijn in een Lid-Staat, hierna te noemen "Lid-Staat van vestiging", overeenkomstig de aldaar geldende wetgeving

en

- in deze Lid-Staat, overeenkomstig de communautaire wetgeving ter zake, gemachtigd zijn het beroep van vervoerder van personen over de weg in het internationaal vervoer uit te oefenen,

worden op de in deze verordening vastgestelde voorwaarden en zonder discriminatie op grond van nationaliteit of vestigingsplaats, toegelaten tot het tijdelijk verrichten van binnenlands beroepspersonenvervoer over de weg in een andere Lid-Staat, hierna te noemen "Lid-Staat van ontvangst", zonder aldaar een zetel of andere vestiging te hebben.

Deze vorm van binnenlands vervoer wordt hierna "cabotagevervoer" genoemd.



## Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

1. "geregeld vervoer": vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaald traject, waarbij men op vooraf vastgestelde haltes reizigers mag laten instappen of uitstappen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken;
2. "internationaal geregeld vervoer": het in artikel 2, lid 1.1 van Verordening 684/92 van de Raad<sup>10</sup> bedoelde vervoer.
3. "bijzondere vorm van geregeld vervoer": geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en langs een bepaald traject, waarbij men op vooraf vastgestelde haltes reizigers mag laten instappen of uitstappen.

De bijzondere vorm van geregeld vervoer omvat met name:

- a) vervoer van en naar het werk van werknemers;
- b) vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstelling;
- c) vervoer van militairen en hun gezinnen tussen hun plaats van oorsprong en hun plaats van legering;

Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer met de wisselende behoeften van de gebruiker rekening wordt gehouden.

4. "ongeregeld vervoer" is vervoer dat noch onder de definitie van geregeld vervoer, noch onder die van bijzondere vorm van geregeld vervoer valt. Dat dit vervoer met een zekere frequentie wordt verricht, doet niets aan zijn ongeregelde karakter af.
5. "voertuigen": motorvoertuigen die qua bouwtype en uitrusting geschikt zijn voor het vervoer van meer dan negen personen - met inbegrip van de bestuurder - en die daarvoor bestemd zijn;

## Artikel 3

Met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening is cabotagevervoer toegelaten voor de volgende vormen van vervoer:

1. bijzonder geregeld en ongeregeld vervoer;

---

<sup>10</sup> PB L 74 van 20.3.1992.p. 1

2. het in artikel 2, lid 1, gedefinieerde geregelde vervoer, mits dit wordt verzorgd door een niet in de Lid-Staat van ontvangst gevestigde onderneming, in het kader van een internationale geregelde dienst, overeenkomstig het bepaalde in Verordening 684/92 van de Raad;
3. ander geregeld vervoer

#### Artikel 4

1. Voor in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3, lid 2 verricht cabotagevervoer moet door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst een vergunning worden verleend.
2. Een vergunning kan worden geweigerd:
  - a) indien de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst kunnen aantonen dat de geregelde dienst waarvoor een cabotagevergunning is aangevraagd, een rechtstreekse bedreiging zou vormen voor reeds toegelaten geregelde diensten, behalve in het geval waarin de betrokken geregelde diensten slechts door één enkele vervoersondernemer of groep van vervoersondernemers worden geëxploiteerd;
  - b) indien de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst kunnen aantonen dat het bij deze aanvraag voor een cabotagevergunning voor het uitoefenen van een geregelde dienst uitsluitend begonnen is om de meest winstgevende van alle op de betrokken trajecten bestaande geregelde vervoersdiensten.

Dat een vervoersondernemer zijn diensten tegen lagere prijzen dan andere wegvervoerders aanbiedt of dat de verbinding in kwestie reeds door andere wegvervoerders geëxploiteerd wordt, mag op zich geen reden zijn om de aanvraag af te wijzen.

Artikel 7, lid 4, sub a) van Verordening 684/92 is, mutatis mutandis, van toepassing op aanvragen voor cabotagevergunningen geregeld vervoer.

Een afwijzing dient met redenen omkleed te worden.

De bevoegde autoriteiten kunnen vergunningsaanvragen slechts op met deze verordening verenigbare gronden van de hand wijzen.

3. De Lid-Staten garanderen de vervoersondernemers dat zij, bij afwijzing van hun vergunningsaanvraag, de gelegenheid zullen krijgen uiteen te zetten welke belangen er voor hen op het spel staan.
4. De vergunning wordt op naam van de vervoersondernemer gesteld: zij mag door deze niet aan derden worden overgedragen. Wel kan de houder van de vergunning, met instemming van de bevoegde autoriteit van de Lid-Staat van ontvangst, de dienst laten

verrichten door de onderaannemer die als enige gemachtigd is de in artikel 2, lid 1.1 van Verordening 684/92 bedoelde internationale vervoersdienst te verrichten. In dit geval worden naam en rol van de onderaannemer op de vergunning vermeld. De onderaannemer dient aan de in artikel 1 genoemde voorwaarden te voldoen.

In het geval van een associatie van ondernemingen voor het verrichten van cabotagediensten voor geregeld vervoer, wordt de voor de cabotagedienst verleende vergunning op naam van alle ondernemingen gesteld. Zij wordt afgegeven aan de hoofdonderneming en de overige ondernemingen ontvangen een afschrift. Op de voor de cabotagedienst verleende vergunning worden de namen van alle exploitanten vermeld.

5. De maximale geldigheidsduur van de vergunning bedraagt vijf jaar en kan, in elk geval, niet langer zijn dan die van de internationale dienst in het kader waarvan het cabotagevervoer plaatsvindt.
6. Behoudens overmacht, is de exploitant van geregelde cabotagediensten gehouden, tot het tijdstip waarop de vergunning afloopt, alle nodige maatregelen te treffen om een vervoersdienst te waarborgen die, qua continuïteit, regelmaat en capaciteit, met de ter zake geldende normen in overeenstemming is, alsmede voldoet aan de door de bevoegde autoriteit van de Lid-Staat van ontvangst gestelde voorwaarden met betrekking tot routes, haltes, dienstregeling en geldigheidsduur van de vergunning. Deze voorwaarden mogen niet minder gunstig zijn dan die welke van toepassing zijn op door in het land van ontvangst gevestigde vervoersondernemers verzorgde geregelde vervoersdiensten.
7. De vergunning of een voor eensluidend afschrift gewaarmerkte kopie dienen aan boord van het voertuig bewaard te worden.
8. De Commissie stelt, na overleg met de Lid-Staten, een model vast voor de aanvraag van een vergunning tot het verrichten van geregelde cabotagediensten, alsmede voor de vergunning zelf en bepaalt hoe deze documenten gebruikt moeten worden.

#### Artikel 5

1. Onder voorbehoud van de toepassing van de communautaire voorschriften, zijn de wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften van de Lid-Staat van ontvangst op de volgende gebieden van toepassing op het verrichten van het in artikel 3 bedoelde cabotagevervoer:
  - a) tarieven en contractuele voorwaarden van het vervoer;
  - b) afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen: de afmetingen en gewichten mogen eventueel groter zijn dan die welke in de Lid-Staat van vestiging van de vervoersondernemer gelden, doch mogen in geen geval groter zijn dan de technische normen als vermeld in het certificaat van overeenstemming;
  - c) voorschriften inzake het vervoer van sommige categorieën personen, te weten scholieren, kinderen en personen met een beperkte mobiliteit;

- d) rij- en rusttijden;
- e) de BTW (belasting over de toegevoegde waarde) op vervoersdiensten. Op dit gebied is artikel 21, lid 1, onder a), van Richtlijn 77/388/EEG<sup>11</sup> van de Raad van 17 mei 1977 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der Lid-Staten inzake omzetbelasting - gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde: uniforme grondslag van toepassing op de verrichtingen bedoeld in artikel 1 van deze verordening.
2. Cabotagediensten voor het in artikel 3, lid 3 bedoelde vervoer, zijn, behoudens toepassing van de communautaire wetten en voorschriften, onderworpen aan de geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende te verzorgen verbindingen, de regelmaat, de continuïteit, de frequentie, alsmede de routes, te stellen eisen.  
Indien zulks van toepassing is, dienen alle vervoersondernemers uit de Gemeenschap in aanmerking te komen voor compensaties die wegens openbare-dienstverplichtingen verschuldigd zijn.
  3. De technische normen inzake fabricage en uitrusting waaraan voertuigen voldoen die voor het verrichten van cabotage worden gebruikt, zijn die welke gelden voor voertuigen die tot het internationale vervoer worden toegelaten.
  4. De Lid-Staten moeten de in lid 1 en 2 bedoelde nationale bepalingen op de niet op hun grondgebied gevestigde vervoersondernemers onder dezelfde voorwaarden toepassen als op hun eigen onderdanen, en wel op zodanige wijze dat openlijke of verkapte discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging daadwerkelijk wordt uitgesloten.
  5. Indien blijkt dat de lijst van de in lid 1 genoemde voorschriften van de Lid-Staat van ontvangst, gezien de ervaring, moet worden gewijzigd, neemt de Raad, op voorstel van de Commissie, met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een besluit.

## Artikel 6

De Lid-Staat van vestiging geeft aan vervoersondernemers die hierom verzoeken en die voldoen aan de in artikel 1 gestelde voorwaarden, een attest af dat overeenkomt met het door de Commissie, in overleg met de Lid-Staten, vastgestelde model.

De autoriteit of instantie die in deze Lid-Staat bevoegd is om het attest af te geven, bezit ook de bevoegdheid om dit tijdelijk of definitief in te trekken, met name in het kader van de in artikel 11, lid 4, bedoelde sancties.

Dit attest of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift moet zich aan boord van het voertuig bevinden en op verzoek van de met de controle belaste beambten worden getoond.

---

<sup>11</sup> PB L 145 van 13.6.1977, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/680/EEG ( PB L 376 van 31.12.1991, blz. 1).

## Artikel 7

1. Bij ongeregeld cabotagevervoer is een controleformulier, een reisblad, vereist dat zich aan boord van het voertuig moet bevinden en op verzoek van de met de controle belaste beambten moet worden getoond.
2. Op het reisblad, waarvan het model door de Commissie, in overleg met de Lid-Staten wordt vastgesteld, dienen de volgende gegevens te worden vermeld:
  - a) de punten van vertrek en bestemming van het vervoer;
  - b) de datum van aanvang en van beëindiging van het vervoer.
3. De reisbladen worden afgegeven in de vorm van door de bevoegde autoriteit of instantie van de Lid-Staat van vestiging gewaarmerkte boekjes. Het model van het reisbladboekje wordt door de Commissie, in overleg met de Lid-Staten, vastgesteld.
4. In het geval van bijzondere vormen van geregeld vervoer vervangt het contract, gesloten tussen de vervoersondernemer en degene die het vervoer organiseert, of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan het controleformulier.

Het reisblad wordt evenwel ingevuld in de vorm van een maandoverzicht.

5. De gebruikte reisbladen worden teruggezonden aan de bevoegde autoriteit of instantie van de Lid-Staat van vestiging op een door deze autoriteit of instantie vast te stellen wijze.

## Artikel 8

1. Aan het eind van elk kwartaal en binnen drie maanden - een termijn die door de Commissie in het in artikel 9 bedoelde geval tot één maand kan worden teruggebracht - deelt de bevoegde autoriteit of instantie van elke Lid-Staat de Commissie de gegevens mee betreffende bijzonder geregeld en ongeregeld cabotagevervoer dat tijdens dat kwartaal is verricht door de aldaar gevestigde vervoersondernemers.

Dit geschiedt door middel van een tabel die wordt opgesteld overeenkomstig het model dat de Commissie in overleg met de Lid-Staten heeft vastgesteld.

2. De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst doen de Commissie eenmaal per jaar een statistisch overzicht toekomen van het aantal vergunningen dat is afgegeven voor cabotagediensten in het kader van geregeld vervoer, zoals dit in artikel 3, lid 2 en 3, gedefinieerd is.
3. De Commissie zendt de Lid-Staten zo spoedig mogelijk overzichten toe van de gegevens die haar uit hoofde van lid 1 worden meegedeeld.

## Artikel 9

1. In geval van ernstige verstoring van de nationale vervoermarkt in een bepaalde geografische zone veroorzaakt door de cabotageactiviteit of hierdoor verergerd, kunnen de Lid-Staten de kwestie bij de Commissie aanhangig maken, zodat vrijwaringsmaatregelen kunnen worden genomen. De Lid-Staten verstrekken de Commissie daartoe de nodige gegevens en delen haar mee welke maatregelen zij ten aanzien van de op hun grondgebied gevestigde vervoersondernemers overwegen te nemen.
2. In de zin van lid 1 wordt verstaan onder:
  - "ernstige verstoring van de nationale vervoermarkt in een bepaalde geografische zone": het aan de dag treden van specifieke problemen op deze markt, die kunnen leiden tot een ernstig en mogelijk langdurig overaanbod dat een ernstige bedreiging vormt voor het financiële evenwicht en het voortbestaan van een aanzienlijk aantal ondernemingen voor personenvervoer over de weg;
  - "geografische zone": een zone die een deel of het geheel van het grondgebied van een Lid-Staat omvat of zich uitstrekt tot een deel of het geheel van het grondgebied van andere Lid-Staten.
3. De Commissie onderzoekt de situatie en beslist, na raadpleging van het in artikel 10 bedoelde Raadgevend Comité, binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de Lid-Staat of er al dan niet vrijwaringsmaatregelen getroffen dienen te worden, en stelt die vast indien dat het geval is.

De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen blijven van kracht gedurende een periode van niet meer dan zes maanden, welke eenmaal met ten hoogste dezelfde geldigheidsduur kan worden verlengd.

De Commissie stelt de Lid-Staten en de Raad onverwijld in kennis van elk krachtens dit lid genomen besluit.

4. Indien de Commissie besluit vrijwaringsmaatregelen ten aanzien van een of meer Lid-Staten te treffen, dienen de bevoegde autoriteiten van de betrokken Lid-Staten maatregelen van gelijke strekking te treffen ten aanzien van de aldaar gevestigde vervoersondernemers en stellen zij de Commissie daarvan in kennis.  
  
Laatstgenoemde maatregelen gaan uiterlijk in op de datum waarop de vrijwaringsmaatregelen waartoe de Commissie heeft besloten van toepassing worden.
5. Elke Lid-Staat kan het in lid 3 bedoelde besluit van de Commissie binnen 30 dagen na de kennisgeving ervan aan de Raad voorleggen.

De Raad kan met gekwalificeerde meerderheid een ander besluit nemen binnen een termijn van 30 dagen vanaf de datum waarop een Lid-Staat de zaak bij hem aanhangig heeft gemaakt of, als verscheidene Lid-Staten dat gedaan hebben, vanaf de datum van

het eerste verzoek.

De maximumperiodes bedoeld in lid 3, tweede alinea, zijn van toepassing op het besluit van de Raad.

De bevoegde autoriteiten van de betrokken Lid-Staten dienen maatregelen van gelijke strekking te nemen ten aanzien van de aldaar gevestigde vervoersondernemers en stellen de Commissie daarvan in kennis.

Indien de Raad binnen de in de tweede alinea bedoelde termijn geen besluit neemt, wordt het besluit van de Commissie definitief.

6. Indien de Commissie van oordeel is dat de in lid 3 genoemde maatregelen verlengd dienen te worden, dient zij daartoe een voorstel in bij de Raad, die met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit.

#### Artikel 10

De Commissie wordt bijgestaan door een Raadgevend Comité, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.

Het is de taak van het Comité de Commissie van advies te dienen:

- inzake verzoeken die overeenkomstig artikel 9, lid 1, door de Lid-Staten worden gedaan;
- over maatregelen om ernstige verstoringen van de markt als bedoeld in artikel 9 op te lossen en met name over de praktische toepassing van deze maatregelen.

Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

#### Artikel 11

1. De Lid-Staten verlenen elkaar bijstand voor de toepassing van deze verordening.
2. Onverminderd strafvervolgingen mag de Lid-Staat van ontvangst sancties treffen tegen de niet aldaar gevestigde vervoersondernemer die bij cabotagevervoer op zijn grondgebied inbreuken op deze verordening of op de communautaire en nationale vervoersvoorschriften heeft gepleegd.

Hij treft deze sancties op niet-discriminerende basis en overeenkomstig lid 3.

3. De in lid 2 bedoelde sancties kunnen met name bestaan in een waarschuwing of, in geval van ernstige of herhaalde inbreuken, in een tijdelijk verbod op het verrichten van cabotagevervoer op het grondgebied van de Lid-Staat van ontvangst waar de inbreuk is gepleegd.

Blijkt een attest, een vergunning of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift vervalst te zijn, dan wordt het vervalste document onmiddellijk ingetrokken en, in voorkomend geval, zo spoedig mogelijk toegezonden aan de bevoegde autoriteit van de Lid-Staat waar de vervoersondernemer is gevestigd.

4. De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst stellen de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van vestiging in kennis van de vastgestelde inbreuken en de eventueel tegen de vervoersondernemer getroffen sancties en kunnen deze kennisgeving in geval van een ernstige of herhaalde inbreuk vergezeld doen gaan van een verzoek om sancties.

In geval van ernstige of herhaalde inbreuken beoordelen de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van vestiging of er een passende sanctie tegen de betrokken vervoersondernemer moet worden getroffen; zij moeten hierbij rekening houden met de sanctie die eventueel is getroffen in de Lid-Staat van ontvangst en ervoor zorgen dat de sancties tegen de betrokken vervoersondernemer in hun totaliteit in verhouding staan tot de inbreuk(en) die de aanleiding was (waren) tot deze sancties.

De sanctie die de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van vestiging na raadpleging van de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst treffen, kan in het uiterste geval intrekking van de vergunning tot uitoefening van het beroep van vervoerder van personen over de weg behelzen.

De bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van vestiging kunnen de betrokken vervoersondernemers op grond van hun nationale recht ook voor een bevoegde nationale instantie dagvaarden.

Zij delen de overeenkomstig dit lid genomen besluiten mee aan de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staat van ontvangst.

#### Artikel 12

De Lid-Staten garanderen dat de vervoersondernemers tegen een hun opgelegde administratieve sanctie beroep kunnen aantekenen bij een daartoe bevoegde rechter.

#### Artikel 13

De Commissie brengt de Raad vóór 31 december 1999 verslag uit over de toepassing van deze verordening en met name over de gevolgen van cabotagevervoer voor de binnenlandse vervoermarkt.

#### Artikel 14

De Lid-Staten doen tijdig de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden ter uitvoering van deze verordening en stellen de Commissie van deze bepalingen in kennis.



## Artikel 15

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Zij is van toepassing vanaf 1 januari 1996.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad  
De Voorzitter



## NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

### EFFECTEN VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN EN IN HET BIJZONDER OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

#### Titel van het voorstel:

Verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn.

#### Het voorstel

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

De communautaire wetgeving berust op artikel 75, lid 1, sub b) van het Verdrag. Op grond van de desbetreffende bepalingen heeft de Gemeenschap als enige de bevoegdheid de voorwaarden vast te stellen waarop niet-ingezeten vervoersondernemers tot het binnenlands vervoer van een Lid-Staat toegang kunnen krijgen. Voorts is in het kader van de interne markt het beginsel van het vrij verrichten van diensten ingevoerd, hetgeen op vervoersgebied impliceert dat iedere vorm van discriminatie jegens de exploitant van diensten op grond van diens nationaliteit of vestigingsplaats vermeden dient te worden.

Bovendien komt het voorstel in de plaats van Verordening nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992, die het Hof van Justitie op 1 juni 1994, wegens een procedurefout, nietig heeft verklaard.

In de nieuwe tekst wordt volledig rekening gehouden met de vooruitgang die sedert de totstandbrenging van de interne markt op vervoersgebied gemaakt is. In dit verband wordt met het nieuwe voorstel, waarin de meeste bepalingen van Verordening nr. 2454/92 zijn overgenomen, beoogd een aantal nog door Verordening 2454/92 opgelegde beperkingen met betrekking tot bijzondere geregelde diensten, weg te nemen en, op bepaalde voorwaarden, cabotage in het kader van geregelde diensten mogelijk te maken.

#### Effect op het bedrijfsleven

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- In welke sectoren?

Ondernemers in het beroepsvervoer van personen over de weg met vergunningen in hun Lid-Staat van vestiging, die internationaal personenvervoer aan hun activiteiten willen toevoegen.

- Worden kleine en middelgrote ondernemingen meer dan grote bedrijven door dit voorstel betroffen?  
Alle bedrijven, ongeacht hun grootte, worden gelijkelijk door dit voorstel betroffen. Niettemin moet worden gezegd dat ongeveer 80% van alle wegtransportbedrijven kleine en middelgrote ondernemingen zijn.
  - In welke specifieke geografische gebieden zijn deze bedrijven geconcentreerd?  
Vooral in de zuidelijke Lid-Statens is de groep kleine en middelgrote ondernemingen relatief groot.
3. Welke speciale maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Neen

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

- Op de werkgelegenheid?  
Cabotage opent nieuwe perspectieven voor het personenvervoer per touringcar en zal op middellange termijn nieuwe banen in deze sector gaan opleveren.
  - Op de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?  
Het bedrijfsleven in deze sector krijgt aan de interne markt en de Europese en Economische Ruimte (370 miljoen inwoners) een grote potentiële markt. Deze markt zal ongetwijfeld nieuwe investeringen van de bestaande bedrijven vergen en de oprichting van nieuwe bedrijven in de sector personenvervoer per touringcar noodzakelijk maken.
  - Op het concurrentievermogen van het bedrijfsleven?  
Door de invoering van cabotage worden de verschillende binnenlandse markten voor personenvervoer in de Europese Unie en de Europese Economische Ruimte voor niet-ingezeten vervoersondernemers opengesteld. Deze kunnen aldus hun diensten aanbieden waar de mogelijkheden zich voordoen. Het staat buiten kijf dat een potentiële markt van 370 miljoen inwoners een gunstige uitwerking op het concurrentievermogen van de betrokken bedrijven zal hebben en evenzeer gunstig zal zijn voor de Europese burgers, die ongeacht waar zij wonen, dank zij een scherpere concurrentie, meer keuzemogelijkheden krijgen wanneer zij zich willen verplaatsen.
5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (bijvoorbeeld minder strenge of andere eisen)?

Neen.

## Raadpleging

### 6. Overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en hoofdlijnen van hun standpunten:

Aangezien dit voorstel in de plaats komt van Verordening nr. 2454/92 van de Raad van 23 juli 1992 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands personenvervoer over de weg in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn, welke het Hof van Justitie op 1 juni 1994, wegens een procedurefout, nietig heeft verklaard en aangezien bijna alle bepalingen van deze tekst in de nieuwe verordening zijn overgenomen, is overleg met de beroepsorganisaties niet nodig geweest.





ISSN 0254-1513

COM(95) 729 def.

# DOCUMENTEN

NL

07 06

---

Catalogusnummer : CB-CO-95-763-NL-C

ISBN 92-77-98705-7

---

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg