



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 12.01.1996
KOM(95) 729 slutlig

96/0002 (SYN)

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

**om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter
på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande**

(framlagt av Kommissionen)

EXPLANATORY MEMORANDUM

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

A. BACKGROUND

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

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

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

¹ OJ No C 77, 24.3.1987, p. 13.

² OJ No C 94, 11.4.1988, p. 125.

³ OJ No C 301, 26.11.1988, p. 8.

⁴ OJ No L 251, 29.8.1992, p. 1.

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

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

5. On 29 October 1992 the European Parliament brought proceedings for annulment of this Regulation. The Court of Justice's ruling of 1 June 1994⁵ annulled the Regulation on the ground that the Council had disregarded the prerogatives of the Parliament. In particular, the obligation to consult the Parliament in the course of the legislative procedure provided for by Article 75 of the original version of the Treaty of Rome includes the duty to reconsult the Parliament on each occasion when the text finally adopted, viewed as a whole, departs substantially from the text on which the Parliament has already been consulted.

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

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

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

⁵ Case C-388/92.

⁶ Ground 13.

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

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

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

B. GROUNDS FOR ACTION AT COMMUNITY LEVEL

I. Subsidiarity

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

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

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

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

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

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

This field involves every Member State.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II. Economic advantages of further harmonization

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

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

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

C. CURRENT SITUATION AND OBJECTIVES OF THE PROPOSAL

I. Current situation

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

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

1. Occasional services

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

2. Special regular services

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

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

3. Regular services

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

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

II. Objectives of the proposal

The objectives of the proposal are as follows:

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

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

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

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

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

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

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

D. ARTICLE BY ARTICLE COMMENTS

Article 1

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

Article 2

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

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

Article 3

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

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

⁷ OJ No L 74, 20.3.1992, p. 1.

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

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

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

Article 4

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

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

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

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

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

FÖRSLAG

RÅDETS FÖRORDNING

**om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter
på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande**

RÅDETS FÖRORDNING (EG) NR

av den

om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i samarbete med Europaparlamentet, och

med beaktande av följande:

Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande har upphävts av domstolen i dess domslut av den 1 juni 1994⁸ med anledning av ett fel i det lagförfarande som har föreskrivits för dess antagande.

Enligt artikel 75.1 b i fördraget förutsätter införandet av en gemensam transportpolitik bland annat att det fastställs villkor för hur transportföretag skall få utföra nationella transporter i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.

Den målsättning som fastställs genom artikel 59 i Romfördraget innebär att restriktioner som hindrar det fria tjänsteutövandet inom gemenskapen avlägsnas och i enlighet med artikel 61.1 i Romfördraget skall detta mål uppnås inom ramen för den gemensamma transportpolitiken.

I enlighet med domstolens utslag⁹ skall de skyldigheter som rådet ålagts genom artikel 75.1.a och artikel 75.1.b omfatta genomförandet av det fria tjänsteutövandet i transportsektorn. Omfattningen av denna skyldighet är klartfastställd i Romfördraget.

Denna gemensamma politik innebär att alla sådana begränsningar avlägsnas som riktar sig mot en person som tillhandahåller dessa tjänster, på grund av dennes nationalitet eller det faktum att han är etablerad i en annan medlemsstat än den där han avser att erbjuda tjänsten.

⁸Domslut av den 11 juni 1994, mål C-388/92, parlamentet mot rådet.

⁹Domslut av den 22 maj 1985, mål 13/88, parlamentet mot rådet.

Upprättandet av den inre marknaden omfattar borttagandet av gränskontroller och därmed en ökning av trafiken inom gemenskapen;

Det är nödvändigt att upprätta en ordning för cabotage vad gäller alla former av bil- eller busstransporter.

Det är nödvändigt att införa en regelordning för cabotagetrafik där alla föreskrifter för transporttjänster med bil och buss anges.

Det bör fastställas vilka av värdstatens bestämmelser som skall tillämpas på cabotagetrafik.

Det bör införas bestämmelser som ger möjlighet att ingripa vid allvarliga störningar på de berörda transportmarknaderna.

et är lämpligt att medlemsstaterna bistår varandra vid genomförandet av denna förordning så att den kan tillämpas på ett tillfredsställande sätt, särskilt vad avser de sanktioner som skall gälla vid överträdelser.

Medlemsstaterna skall själva vidta de åtgärder som är nödvändiga för att denna förordning skall kunna genomföras.

Tillämpningen av denna förordning bör bedömas på grundval av en rapport som kommissionen skall lägga fram.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg och som

- är etablerad i en medlemsstat – nedan kallad *etableringsstaten* – enligt denna stats lagstiftning, och
- i överensstämmelse med gällande gemenskapslagstiftning har beviljats tillstånd att i denna stat bedriva internationell persontransport på väg,

skall under begränsad tid och på de villkor som fastställs i denna förordning och utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort tillåtas att bedriva yrkesmässig nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat – nedan kallad *värdstaten* – utan krav på att han har huvudkontor eller annat kontor i den staten.

Sådan nationell trafik benämns i det följande *cabotagetrafik*.

Artikel 2

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelse som här anges:

1. *Linjetrafik*: personbefordran som erbjuds med fasta tidsintervaller längs en fastställd färdväg, varvid passagerarna tas upp och släpps av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara öppen för alla med förbehåll i förekommande fall för obligatorisk platsreservation.
2. *Internationell linjetrafik*: linjetrafik i enlighet med artikel 2.1.1 i rådets förordning 684/92.¹⁰
3. *Speciell linjetrafik*: linjetrafik som erbjuder personbefordran för vissa passagerarkategorier med uteslutande av andra, med fasta tidsintervaller längs en fastställd färdväg, varvid passagerarna tas upp och släpps av vid i förväg bestämda hållplatser.
4. *Speciell reguljär trafik* inbegriper särskilt:
 - a) transport av anställda mellan bostaden och arbetet,
 - b) transport av skolbarn och studerande till och från utbildningsinstitutionen,
 - c) transport av militärer och deras familjer mellan hemorten och förläggningen.

Den speciella trafikens reguljära karaktär påverkas inte av det faktum att trafikens uppläggning anpassas efter passagerarnas olika behov.

4. *Tillfällig trafik*: trafik som inte stämmer in på någon av definitionerna ovan. Denna trafik skall betraktas som tillfällig även om den sker med särskild intervall.
5. *Fordon*: motorfordon som är konstruerade och utrustade för att kunna transportera mer än nio personer, föraren inberäknad, och som är avsedda för detta ändamål.

¹⁰ EGT nr L 74, 20.3.1992, s. 1.

Artikel 3

Cabotagetrafik skall vara tillåten från det datum denna förordning träder i kraft, för följande trafik:

1. Speciell linjetrafik och tillfällig trafik.
2. Den linjetrafik som anges i artikel 2.1, på villkor att den sköts av ett företag som inte är hemmahörande i värdstaten och det handlar om internationell linjetrafik i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning 684/92¹⁰.
3. Övrig linjetrafik

Artikel 4

1. Den cabotagetrafik som bedrivs i enlighet med bestämmelserna i artikel 3.2 skall ske med tillstånd från de behöriga myndigheterna i värdstaten.
2. Ansökan om tillstånd kan avslås i följande fall:

a) Om de behöriga myndigheterna i värdstaten kan styrka att den reguljära trafik som avses i ansökan om cabotagetrafik direkt skulle äventyra redan befintlig reguljär trafiks verksamhet, utom i det fall där den reguljära trafiken i fråga drivs av ett enda transportföretag eller grupp av transportföretag.

b) Om de behöriga myndigheterna i värdstaten kan styrka att den reguljära trafik som avses i ansökan om cabotagetrafik endast avser den mest lönsamma trafiken i den befintliga reguljära trafiken på berörda sträckor.

Det faktum att ett transportföretag erbjuder lägre priser än andra transportföretag eller att sträckan i fråga redan trafikeras av andra transportföretag, är inte i sig en anledning att avslå ansökan.

Artikel 7.4 a i förordning 684/92 skall i tillämpliga delar tillämpas på ansökningar om tillstånd för sådan cabotagetrafik som anges i artikel 3.2.

Avslag av ansökningar skall motiveras.

Den behöriga myndigheten kan endast avslå ansökningar av skäl som är förenliga med denna förordning.

3. Medlemsstaterna skall säkerställa att transportföretagen ges möjlighet att göra sin sak gällande vid avslag av deras ansökan om tillstånd.
4. Tillstånd skall utfärdas i transportföretagets namn och kan inte överlåtas på utomstående. Men det transportföretag som har beviljats tillstånd kan efter medgivande från den behöriga myndigheten i värdstaten låta trafiken bedrivas endast av underentreprenörer som är berättigade att utföra sådan internationell trafik som anges i artikel 2.1.1 i förordning 684/92. I sådana fall skall underentreprenörens namn och funktion anges i tillståndet. Underentreprenören skall uppfylla de villkor som anges i artikel 1.

Om det är en sammanslutning av företag som skall bedriva cabotagetrafik i form av reguljär trafik skall tillståndet för cabotagetrafik utfärdas i alla företagens namn. Det administrerande företaget får originaltillståndet och övriga företag får kopior. I tillståndet för cabotagetrafik skall namnen på alla företag i sammanslutningen anges.

5. Tillståndet skall gälla i högst 5 år. Tillståndet kan emellertid inte gälla för längre tid än det tillstånd som gäller för cabotage i internationell linjetrafik.
6. Utom i fall av force majeure skall transportföretag som bedriver cabotagetrafik i form av reguljär trafik åläggas att fram till dess att tillståndet löper ut vidta alla nödvändiga åtgärder för att tillhandahålla en trafik som uppfyller normen vad avser kontinuitet, regelbundenhet och kapacitet, samt uppfyller de villkor som fastställts av den behöriga myndigheten i värdstaten vad avser resväg, hållplatser och tidtabeller samt tillståndets giltighetsperiod. Dessa villkor får inte vara mindre förmånliga än de som tillämpas på reguljär trafik som bedrivs av transportföretag som är hemmahörande i värdstaten.
7. Tillståndet eller en bestyrkt kopia av detta skall förvaras ombord på fordonet.
8. Kommissionen skall efter samråd med medlemsstaterna fastställa en förlaga för ansökan om tillstånd för cabotagetrafik i form av reguljär trafik samt en förlaga för tillstånd och de föreskrifter som skall gälla för dess användning.

Artikel 5

1. På verksamhet med cabotagetrafik i enlighet med artikel 3 skall, då inte annat följer av gemenskapsbestämmelser, gällande lagar och andra författningar i värdstaten tillämpas inom följande områden:
 - a) Priser och villkor för transportavtal.
 - b) Vägfordonens vikt och dimensioner. Dessa får då så är lämpligt överstiga dem som tillämpas i transportföretagets etableringsstat men kan under inga förhållanden överstiga de tekniska specifikationer som anges i typgodkännandet.

- c) Särskilda föreskrifter för vissa passagerarkategorier, till exempel skolbarn, barn och rörelsehindrade personer.
 - d) Kör- och vilotid.
 - e) Moms på transporttjänster. Inom detta område skall artikel 21.1 a i rådets direktiv 77/388/EEG av den 17 maj 1977 om harmonisering av medlemsstaternas lagar om omsättningsskatter – det gemensamma mervärdesskattesystemet: ett enhetligt beräkningsunderlag¹¹ – tillämpas på de tjänster som avses i artikel 1 i denna förordning.
2. De transporter som omfattas av artikel 3.3 skall, vad beträffar cabotagetransporter, med förbehåll för gemenskapens regelverk i värdstaten, underställas de gällande lagar och andra författningar som omfattar krav på förbindelser, regelbundenhet, kontinuitet, täthet och tidtabeller.
All ersättning för skyldigheter gentemot offentliga sektorn, skall i förekommande fall utbetalas till alla berörda operatörer inom gemenskapen.
 3. De tekniska specifikationer för konstruktion och utrustning som skall uppfyllas av fordon som används i cabotagetrafik skall vara de som fastställts för fordon som används i internationella transporter.
 4. Medlemsstaterna skall tillämpa de nationella bestämmelser som avses i punkt 1 och 2 på samma sätt då det gäller transportföretag som inte är hemmahörande i respektive medlemsstat som då det gäller egna medborgare så att varje öppen eller dold diskriminering på grund av nationalitet eller etableringsort helt förhindras.
 5. Om det kan visas att den förteckning över områden som omfattas av värdstatens bestämmelser enligt punkt 1 behöver ändras, skall rådet med kvalificerad majoritet och tillsammans med parlamentet besluta om detta på förslag från kommissionen.

¹¹EGT nr L 145, 13.6.1977, s. 1. Detta direktiv är senast ändrat genom direktiv 91/680/EEG (EGT nr L 376, 31.12.1991, s. 1).

Artikel 6

Etableringsstaten skall till de transportföretag som har ansökt om detta och som uppfyller de krav som anges i artikel 1 utfärda intyg enligt den förlaga som skall fastställas av kommissionen i samråd med medlemsstaterna.

Den myndighet eller det organ i medlemsstaten som har befogenhet att utfärda intyg skall även ha befogenhet att tillfälligt eller slutgiltigt återkalla dessa intyg, i synnerhet då detta sker som en av de sanktioner som avses i artikel 11.4.

Detta intyg eller en bestyrkt kopia av det skall förvaras ombord på fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrollant.

Artikel 7

1. För sådan cabotage som utförs i tillfällig trafik skall det finnas ett kontrolldokument - färdblad, som skall förvaras ombord på fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrollant.
2. Färdbladet, vars förlaga skall fastställas av kommissionen i samråd med medlemsstaterna, skall innehålla följande uppgifter:
 - a) Avgångs- och bestämmelseplats för trafiken.
 - b) De datum då transporten påbörjas respektive upphör.
3. Färdbladen skall tillhandahållas i häften som bestyrkts av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i etableringsstaten. En förlaga till färdbladshäftet skall fastställas av kommissionen i samråd med medlemsstaterna.
4. I fråga om specialiserad linjetrafik skall det avtal som slutits mellan transportföretaget och arrangören av transporten, eller en bestyrkt kopia av detta avtal, tjäna som kontrolldokument.

Färdbladet skall dock fyllas i som en månatlig sammanställning.
5. Använda färdblad skall återsändas till den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i etableringsstaten enligt ett förfarande som skall fastställas av denna myndighet eller detta organ.

Artikel 8

1. Vid utgången av varje kvartal och inom tre månader (kommissionen kan förkorta denna tidsfrist till en månad i det fall som avses i artikel 9) skall den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i varje medlemsstat meddela kommissionen uppgifter om sådan cabotage som sker i specialiserad linjetrafik och tillfällig trafik och som bedrivits under detta kvartal av transportföretag som är hemmahörande i respektive medlemsstat.
Detta meddelande skall lämnas i form av en tabell som utformats enligt den förlaga som skall fastställas av kommissionen i samråd med medlemsstaterna.
2. De behöriga myndigheterna i värdstaten skall en gång varje år ge kommissionen en statistisk sammanställning över antal tillstånd för cabotagetrafik i form av sådan reguljär trafik som anges i artikel 3.2 och 3.
3. Kommissionen skall utan dröjsmål till medlemsstaterna sända sammanfattande översikter som utarbetats på grundval av de uppgifter som lämnats enligt punkt 1.

Artikel 9

1. Om allvarliga störningar på den inrikes transportmarknaden i ett enskilt geografiskt område uppstår vilka orsakas eller förvärras av cabotageverksamheten, får varje medlemsstat hänskjuta ärendet till kommissionen för beslut om skyddsåtgärder, varvid medlemsstaten skall förse kommissionen med nödvändiga upplysningar och meddela vilka åtgärder den avser att vidta för transportföretag som är hemmahörande i medlemsstaten.
2. I punkt 1 avses med
 - *allvarliga störningar på den inrikes transportmarknaden i ett enskilt geografiskt område*: att problem uppstår som är specifika för denna marknad och som innebär att tillgången på ett sätt som kan bli varaktigt vida överstiger efterfrågan, så att den ekonomiska jämvikten och fortlevnaden hos ett betydande antal persontransportföretag hotas,
 - *geografiskt område*: ett område som helt eller delvis omfattar en medlemsstats territorium eller helt eller delvis omfattar andra medlemsstats territorium.
3. Kommissionen skall granska den uppkomna situationen och i samråd med den rådgivande kommitté som avses i artikel 10, samt inom en månad efter mottagandet av medlemsstatens begäran besluta om huruvida skyddsåtgärder är nödvändiga, och om så är fallet besluta om sådana.

De åtgärder som vidtas enligt denna artikel skall vara i kraft under högst sex månader och kunna förnyas en gång inom samma tidsram.

Kommissionen skall utan dröjsmål underrätta medlemsstaterna och rådet om beslut som fattas i kraft av denna punkt.

4. Om kommissionen beslutar att vidta skyddsåtgärder som berör en eller flera medlemsstater skall de behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna vidta åtgärder av likvärdig omfattning beträffande transportföretag som är hemmahörande i respektive medlemsstater och underrätta kommissionen om detta.

Dessa åtgärder skall tillämpas senast samma dag som de skyddsåtgärder om vilka kommissionen beslutat börjar tillämpas.

5. Varje medlemsstat får inom 30 dagar efter offentliggörande hänskjuta sådant kommissionsbeslut som avses i punkt 3 till rådets bedömning.

Rådet kan med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom 30 dagar efter en medlemsstats anmälan eller, om anmälningar gjorts av flera medlemsstater, från och med dagen för den första anmälan.

De giltighetstider som fastställs i punkt 3 andra stycket skall gälla för rådets beslut.

De behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna skall vidta åtgärder av likvärdig omfattning beträffande transportföretag som är hemmahörande i respektive medlemsstater och underrätta kommissionen om detta.

Om rådet inte har fattat något beslut inom den tid som anges i andra stycket blir kommissionens beslut slutgiltigt.

6. Om kommissionen finner att de åtgärder som avses i punkt 3 bör förlängas skall den lämna ett förslag till rådet som skall fatta beslut med kvalificerad majoritet.

Artikel 10

Kommissionen skall biträdas av en rådgivande kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna med en företrädare för kommissionen som ordförande.

Kommittén skall bistå kommissionen med råd beträffande

- varje begäran som lämnas av en medlemsstat enligt artikel 9.1,
- åtgärder som syftar till att undanröja sådana allvarliga störningar på marknaden som avses i artikel 9, särskilt i fråga om den praktiska tillämpningen av dessa åtgärder.

Kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.

Artikel 11

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid genomförandet av denna förordning.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för brottmål får värdstaten genomföra sanktioner mot transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat och som vid cabotagetrafik på värdstatens territorium överträtt denna förordning eller gemenskapsbestämmelser och nationella bestämmelser på transportområdet.

Dessa sanktioner skall tillämpas utan diskriminering och i enlighet med punkt 3.

3. De sanktioner som avses i punkt 2 kan bland annat utgöras av en varning eller, vid allvarliga eller upprepade överträdelser, ett tidsbegränsat förbud att bedriva cabotagetrafik på värdstatens territorium.

Om ett förfalskat intyg, tillstånd eller en förfalskad bestyrkt kopia av något av dessa uppvisas, skall detta förfalskade dokument omedelbart dras in och vid behov snarast möjligt överlämnas till den behöriga myndigheten i transportföretagets etableringsstat.

4. De behöriga myndigheterna i värdstaten skall underrätta de behöriga myndigheterna i etableringsstaten om registrerade överträdelser och de eventuella sanktioner som vidtagits mot transportföretaget och kan, vid allvarliga eller upprepade överträdelser, samtidigt begära att sanktioner skall vidtas.

Vid allvarliga eller upprepade överträdelser skall de behöriga myndigheterna i etableringsstaten besluta om huruvida lämpliga sanktioner skall vidtas mot det berörda transportföretaget. Dessa myndigheter skall ta hänsyn till de eventuella sanktioner som redan vidtagits i värdstaten och säkerställa att de vidtagna sanktionerna som helhet står i proportion till den eller de överträdelser de grundas på.

Den sanktion som vidtagits av de behöriga myndigheterna i etableringsstaten i samråd med de behöriga myndigheterna i värdstaten, kan gå så långt som att återkalla tillståndet att bedriva yrkesmässig persontransport på väg.

De behöriga myndigheterna i etableringsstaten kan också tillämpa nationell lagstiftning och åtala det berörda transportföretaget vid behörig nationell rättsinstans.

De skall underrätta de behöriga myndigheterna i värdstaten om de beslut som fattats enligt denna punkt.

Artikel 12

Medlemsstaterna skall säkerställa att transportföretagen ges möjlighet att överklaga varje administrativ sanktion som vidtagits mot dem.

Artikel 13

Kommissionen skall före den 31 december 1999 lämna en rapport till rådet om tillämpningen av denna förordning och särskilt om cabotagetrafikens inverkan på de nationella transportmarknaderna.

Artikel 14

Medlemsstaterna skall i god tid sätta i kraft och meddela kommissionen de lagar och andra författningar som krävs för genomförandet av denna förordning.

Artikel 15

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den 1 januari 1996.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

IMPACT ASSESSMENT FORM

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

Title of proposal:

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

The proposal

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

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

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

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

The impact on business

2. Who will be affected by the proposal?

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

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

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

Nothing

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

- On employment?

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

- On investment and the creation of new businesses?

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

- On the competitive position of businesses?

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

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

No.

Consultation

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

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

ISSN 1024-4506

KOM(95) 729 slutlig

DOKUMENT

SV

07 06

Katalognummer : CB-CO-95-763-SV-C

ISBN 92-77-98708-1

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg