

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	I <i>Meddelanden</i>	
	Rådet	
97/C 164/01	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 21/97 av den 14 april, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 189c i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss	1
97/C 164/02	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 22/97 av den 14 april, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 189c i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av rådets förordning om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande	17
97/C 164/03	Gemensam ståndpunkt (EG) nr 23/97 av den 14 april, antagen av rådet i enlighet med det i artikel 189c i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av rådets förordning om förstärkning av övervakningen av de offentliga finanserna samt av övervakningen och samordningen av den ekonomiska politiken	26

I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 21/97

antagen av rådet den 14 april 1997 inför antagandet av rådets förordning (EG) nr .../97 av den ... om ändring av förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss

(97/C 164/01)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

1. Enligt artikel 75.1 a i fördraget innebär införandet av en gemensam transportpolitik bland annat upprättande av gemensamma regler för internationell persontransport på väg.
2. Sådana regler finns i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss⁽⁴⁾.

3. I artikel 20 i förordning (EEG) nr 684/92 anges att kommissionen före den 1 juli 1995 skall rapportera till rådet om genomförandet av nämnda förordning och att rådet, före den 1 januari 1997, på förslag av kommissionen, skall fatta beslut om regler om förenkling av förfarandena, däribland, med beaktande av rapportens slutsatser, om ett avskaffande av tillståndssystemet.
4. Definitionen av de olika typer av internationell trafik med buss bör förenklas och förbättras; denna trafik kan delas in i kategorierna linjetrafik, speciell reguljär trafik och tillfällig trafik, begreppet pendeltrafik kan således utgå.
5. Ett system för tillträde till marknaden utan tillståndskrav bör anges för all tillfällig trafik, för speciell reguljär trafik liksom för all transport för egen räkning.
6. Kravet på tillstånd för linjetrafik bör behållas samtidigt som en viss flexibilitet införs i villkoren för att bedriva denna trafik.
7. För att bevara konkurrensen mellan olika transportsätt bör, efter en viss tidsfrist, prioriteringen av järnväg avskaffas när trafik med buss etableras.
8. För att förenkla kontrollen av trafikverksamheten bör utförandet av all internationell persontransport på väg för andras räkning underställas ett gemenskapstillstånd som inrättas enligt en harmoniserad

⁽¹⁾ EGT nr C 203, 13.7.1996, s. 11 och EGT nr C.

⁽²⁾ Yttrande av den 27 november 1996 (EGT nr C 66, 3.3.1997, s. 23).

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 november 1996 (EGT nr C 380, 16.12.1996, s. 40), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 april 1997 och Europaparlamentets beslut av den (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT nr L 74, 20.3.1992, s. 1.

modell och utfärdas enligt ett snabbt och effektivt administrativt förfarande.

9. Det är nödvändigt att mjuka upp vissa angivna tidsfrister när det gäller förfarandet vid utfärdande av tillstånd.
10. Det åligger medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för genomförandet av denna förordning, bland annat när det gäller påföljder, vilka bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
11. Det bör anges att kommissionen skall biträdas av en rådgivande kommitté vid antagandet av åtgärder för genomförandet av förordningen om transportdokument.
12. En lämplig tidsfrist för införandet av gemenskapstillståndet bör anges.
13. Tillämpningen av denna förordning bör följas upp på grundval av en rapport som skall läggas fram av kommissionen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning nr 684/92 ändras påföljande sätt:

1. I artikel 2 skall

- i punkt 1.1 följande stycke läggs till: "Trafikens reguljära karaktär påverkas inte av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.",
- punkt 1.2 d utgå,
- i punkt 1.3 orden "insättande av extrafordon och körning med ökad turtäthet" utgå,
- punkt 2 utgå,
- punkt 3.1 ersätts med följande:

"3.1 Med tillfällig trafik avses sådan trafik som inte utgör linjetrafik, inbegripet speciell reguljär trafik, och som särskilt är inriktad på befordran av grupper som har bildats av arrangören eller av transportföretaget.

För anordnande av parallell eller tillfällig trafik som är jämförbar med befintlig linjetrafik och vänder sig till linjetrafikens kundkrets krävs tillstånd enligt förfarandet i avsnitt II.",

— punkt 3.2 utgå,

— i punkt 3.4, andra stycket orden "efter samråd med medlemsstaterna" ersätts med "enligt förfarandet i artikel 16a",

— punkt 4 ersätts med följande:

"4. Transport för egen räkning

Med transport för egen räkning avses sådana transporter utan vinstsyfte och utan kommersiellt syfte som ordnas av en fysisk eller juridisk person om

— transportverksamheten endast är en sidoverksamhet för den fysiska eller juridiska personen, och

— de fordon som används, ägs eller har köpts på avbetalning eller hyrts med långtidskontrakt av den fysiska eller juridiska personen samt framförs av en anställd hos den fysiska eller juridiska personen eller av den fysiska personen själv.",

2. Artikel 3.1 första strecksatsen skall ersättas med följande:

"— i etableringsstaten har tillstånd att bedriva linjetrafik, inbegripet speciell reguljär trafik eller tillfällig trafik med buss.",

3. Följande artikel skall infogas:

"Artikel 3a

Gemenskapstillstånd

1. För att utföra internationella persontransporter med buss skall ett transportföretag som uppfyller villkoren i artikel 3.1 inneha ett gemenskapstillstånd, utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten i enlighet med modellen i bilagan.

2. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten skall till innehavaren lämna ut gemenskapstillståndet i original, vilket skall förvaras av transportföretaget, samt lika många bestyrkta kopior som gemenskapstillståndets innehavare har fordon som används för att bedriva internationella persontransporter, och som antingen disponeras i

- kraft av eget ägande eller på annat sätt, särskilt efter att ha köpts på avbetalning, hyrts eller leasats.
3. Gemenskapstillståndet skall utfärdas i transportföretagets namn. Det får inte överlåtas. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet skall medföras i fordonet och skall visas upp på begäran av en behörig kontrollant.
4. Gemenskapstillståndet skall utfärdas för fem år och skall kunna förnyas.
5. Gemenskapstillståndet skall ersätta det dokument som utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten som intyg på att transportföretaget är godkänt på marknaden för internationella persontransporter på väg.
6. De behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten skall när en ansökan om tillstånd inkommer, och i fortsättningen, åtminstone vart femte år, kontrollera om transportföretaget uppfyller eller fortfarande uppfyller villkoren i artikel 3.1.
7. Om villkoren i artikel 3.1 inte är uppfyllda skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten avslå en ansökan om att utfärda eller förnya gemenskapstillståndet och ange skälen för sitt avslagsbeslut.
8. Medlemsstaterna skall svara för att den som ansöker om eller innehar ett gemenskapstillstånd kan överklaga ett avslagsbeslut eller beslut om att återkalla tillståndet, som har fattats av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.
9. Senast den 31 januari varje år skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om hur många transportföretag som var innehavare av ett gemenskapstillstånd den 31 december föregående år och om hur många bestyrkta kopior, svarande mot antalet fordon i trafik vid den tidpunkten.
10. Medlemsstaterna får besluta att gemenskapstillståndet även skall vara giltigt för utförande av nationella transporter.”
4. Artikel 4 skall ersättas med följande:
- ”*Artikel 4*
- Tillträde till marknaden**
1. Tillstånd krävs inte för sådan tillfällig trafik som definieras i artikel 2.3.1.
2. Tillstånd krävs inte för sådan speciell reguljär trafik som definieras i artikel 2.1.2, om den omfattas av ett avtal som har träffats mellan arrangören och transportföretaget.
3. På samma sätt krävs inte tillstånd för färd utan passagerare i samband med sådan transport som avses i 1 och 2.
4. För sådan linjetrafik som definieras i artikel 2.1.1 första stycket och för sådan speciell reguljär trafik som inte omfattas av ett avtal som har träffats mellan arrangören och transportföretaget krävs tillstånd i enlighet med artiklarna 5–10.
5. Bestämmelserna om transport för egen räkning fastställs i artikel 13.”
5. Överskriften till avsnitt II skall ersättas med följande: ”LINJETRAFIK SOM KRÄVER TILLSTÅND”.
6. I artikel 5 skall
- punkt 1, andra stycket, första meningen ersättas med följande:

”Om flera företag har gått samman för att bedriva linjetrafik skall tillståndet utfärdas i samtliga företags namn.”,
 - punkt 2, första meningen ersättas med följande:

”2. Giltighetstiden för ett tillstånd skall vara högst fem år.”,
 - punkt 3 d ersättas med följande: ”d) tidtabell och hållplatser”,
 - i punkt 4 orden ”efter samråd med medlemsstaterna” ersättas med orden ”enligt förfarandet i artikel 16a”,
 - punkt 5 ersättas med följande:

”5. Tillstånden berättigar tillståndshavarna att bedriva linjetrafik i alla de medlemsstater genom vars territorier färdvägen går.”,
 - följande stycke införs:

”6. Den som bedriver linjetrafik kan använda extrafordon för att klara av tillfälliga situationer och undantagssituationer.

I detta fall skall transportföretaget sörja för att följande dokument finns i fordonet:

 - En kopia av tillståndet för linjetrafik.
 - En kopia av avtalet mellan den som bedriver linjetrafiken och det företag som tillhandahåller extrafordon, eller motsvarande dokument.
 - En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet utfärdat till den som bedriver linjetrafiken.”

7. Artikel 6 skall ändras på följande sätt:

— Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Ansökan om tillstånd för linjetrafik görs hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där avreseorten är belägen, nedan kallad 'den tillståndsgivande myndigheten'. Som 'avreseort' räknas en av linjens ändstationer.”.

— I stycke 2 skall orden ”efter samråd med medlemsstaterna” ersättas med ”enligt förfarandet i artikel 16a”.

— Punkt 3 skall ersättas med följande:

”3. Den sökande skall lämna de ytterligare uppgifter som han anser har betydelse eller som den tillståndsgivande myndigheten begär, och särskilt en körplan, som visar att linjetrafiken kommer att bedrivas i enlighet med gemenskapsbestämmelserna i fråga om kör- och vilotider, samt en kopia av gemenskapstillståndet för sådan yrkesmässigt bedriven och internationell persontransport på väg som avses i artikel 3a.”.

8. Artikel 7 skall ersättas med följande:

”Artikel 7

Förfarande vid tillståndsprövning

1. För tillstånd krävs samtycke från myndigheterna i samtliga de medlemsstater där passagerare tas upp eller sätts av. Den utfärdande myndigheten skall till dessa myndigheter — liksom till de behöriga myndigheterna i medlemsstater vars territorier passeras utan att passagerare tas upp eller sätts av — på samma gång lämna sin bedömning och en kopia av ansökan och kopior av andra handlingar av betydelse samt ange sin egen bedömning.

2. De behöriga myndigheterna i de medlemsstater vars samtycke har begärts skall yttra sig över ansökan till den utfärdande myndigheten inom två månader. Tiden skall räknas från den dag då begäran om yttrande togs emot och denna dags datum skall anges på mottagningsbeviset. Om den utfärdande myndigheten inom denna tid inte har fått något svar skall de tillfrågade myndigheterna anses ha gett sitt samtycke och den tillståndsgivande myndigheten skall bevilja tillståndet.

Myndigheterna i de medlemsstater vilkas territorier passeras utan att passagerare tas upp eller sätts av får lämna sina synpunkter till den utfärdande myndigheten inom den tid som anges i första stycket.

3. Om något annat inte följer av punkterna 7 och 8 skall den utfärdande myndigheten fatta sitt beslut om ansökan inom fyra månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.

4. Tillstånd skall beviljas utom i de fall då

- a) den sökande inte kan bedriva den trafik som ansökan gäller med den utrustning som han direkt förfogar över,
- b) den sökande tidigare har underlåtit att följa nationell eller internationell vägtransportlagstiftning, särskilt de villkor och krav som gäller tillstånd för internationell persontransport, eller har gjort sig skyldig till grova överträdelse av trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt de regler som gäller fordon samt kör- och vilotider för förare,
- c) det gäller en ansökan om förnyat tillstånd, i ett fall där villkoren för tillståndet inte har följts,
- d) det kan påvisas att den trafik som ansökan gäller direkt skulle äventyra upprätthållandet av sådan linjetrafik för vilken tillstånd redan har beviljats, utom i sådana fall då linjetrafiken i fråga bedrivs av endast ett transportföretag eller av en enda grupp av transportföretag,
- e) det visar sig att den trafik som ansökan gäller endast tar sikte på de mest lönsamma delarna av de berörda förbindelserna.
- f) en medlemsstat beslutar, på grundval av en detaljerad analys, att nämnda trafik allvarligt skulle påverka en jämförbar järnvägstrafiks livsduglighet på de direkt berörda avsnitten. Varje beslut som fattas med tillämpning av denna bestämmelse även som dess berättigande skall meddelas de berörda transportföretagen.

Från och med den 1 januari 2000 får en medlemsstat med kommissionens samtycke, om en befintlig internationell busstrafik allvarligt påverkar en jämförbar järnvägstrafiks livsduglighet på de direkt berörda avsnitten tillfälligt upphäva eller återkalla tillståndet att bedriva internationell busstrafik efter att ha varslat transportföretaget sex månader tidigare.

Det förhållande att ett transportföretag erbjuder lägre priser än andra vägtransportföretag eller det förhållande att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra vägtransportföretag får inte i sig utgöra ett skäl för att avslå ansökan.

5. Den utfärdande myndigheten och de behöriga myndigheterna i samtliga medlemsstater som skall delta i samtyckesförfarandet enligt punkt 1 får endast avslå ansökningar av skäl som är förenliga med denna förordning.

6. Om det vid tillämpningen av samtyckesförfarandet i punkt 1 inte uppnås den nödvändiga enigheten, får frågan hänskjutas till kommissionen inom fem månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.
7. Kommissionen skall, efter samråd med de berörda medlemsstaterna, inom tio veckor fatta ett beslut som skall träda i kraft inom 30 dagar efter anmälan till de berörda medlemsstaterna.
8. Kommissionens beslut skall gälla fram till dess att en överenskommelse träffas mellan de berörda medlemsstaterna.
9. När den utfärdande myndigheten har fullföljt det förfarande som anges i denna artikel, skall den underrätta samtliga de myndigheter som avses i punkt 1 om sitt beslut samt skicka dem en kopia av det tillstånd som har utfärdats. De behöriga myndigheterna i transitmedlemsstaterna får meddela om de avstår från att bli underrättade på detta sätt."
9. I artikel 8.3 andra stycket skall orden "av turtätheten" införas efter ordet "ändringar".
10. Artikel 9.4 skall utgå.
11. Överskriften till avsnitt III skall ersättas med följande överskrift:
"TILLFÄLLIG TRAFIK OCH ANNAN TRAFIK SOM INTE KRÄVER TILLSTÅND".
12. Artikel 11 skall ersättas med följande:
"Artikel 11
- Färdblad**
1. Sådan trafik som avses i artikel 4.1 skall bedrivas med stöd av ett kontrolldokument.
2. Transportföretag som bedriver tillfällig trafik skall fylla i ett färdblad före varje resa.
3. Färdbladet skall innehålla minst följande uppgifter:
- Slag av trafik.
 - Den huvudsakliga färdvägen.
 - Berörda transportföretag.
4. Häften med färdblad skall utfärdas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat eller av organ som dessa myndigheter utser.
5. Kommissionen skall fastställa en modell för färdbladet och utfärda närmare bestämmelser om hur detta dokument skall användas, i enlighet med förfarandet i artikel 16a".
13. I artikel 12 första stycket skall begreppet "internationell pendeltrafik med logi" utgå.
14. Artikel 13 skall ändras på följande sätt:
- Punkt 2 skall utgå.
 - I punkt 3 andra stycket skall orden "efter samråd med medlemsstaterna" ersättas med orden "enligt förfarandet i artikel 16a".
15. Artikel 14 skall ändras på följande sätt:
- I punkt 1 första stycket skall följande utgå: "eller i pendeltrafik"
 - Punkt 1 sista strecksatsen skall ersättas med följande: "— priset för resan."
16. Artikel 16 skall ersättas med följande:
"Artikel 16
- Påföljder och ömsesidigt bistånd**
1. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat skall återkalla gemenskapstillståndet i artikel 3a om innehavaren
- inte längre uppfyller villkoren i artikel 3.1,
 - har gett felaktig information om de uppgifter som behövs för utfärdande av gemenskapstillståndet.
2. Den utfärdande myndigheten skall återkalla tillståndet om tillståndshavaren inte längre uppfyller de villkor som låg till grund för utfärdandet i enlighet med denna förordning, särskilt om medlemsstaten där transportföretaget är etablerat begär detta. Myndigheten skall omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten om detta.
3. Vid allvarliga överträdelser eller ringa upprepade överträdelser av transport- och trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt beträffande regler för fordon, kör- och vilotider för förare och bedrivande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 2.1.3, kan de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har begått överträdelsen är etablerat återkalla gemenskapstillståndet eller tillfälligt och/eller delvis återkalla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.
- Påföljderna skall fastställas i enlighet med hur allvarlig den överträdelse som innehavaren av gemenskapstillståndet har gjort sig skyldig till är och i förhållande till det totala antalet bestyrkta kopior som han förfogar över för sin internationella trafik.

4. Om ett transportföretag gör sig skyldigt till upprepade allvarliga överträdelser av trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt de regler som gäller för fordon samt kör- och violotider för förare, skall medlemsstaternas behöriga myndigheter på hela sitt territorium förbjuda företaget att bedriva internationell persontransport enligt denna förordning. De behöriga myndigheterna skall omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten om detta.

5. Medlemsstaterna skall på begäran lämna varandra alla nödvändiga uppgifter om

- sådana överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och av andra gemenskapsregler för internationell persontransport med buss som transportföretag från en annan medlemsstat har gjort sig skyldiga till på deras territorium samt om de påföljder som har tillämpats,
- de påföljder som har tillämpats på deras egna transportföretag för överträdelser som dessa har gjort sig skyldiga till på en annan medlemsstats territorium.”.

17. Följande artikel skall införas:

”Artikel 16a

När det hänvisas till förfarandet i denna artikel skall kommissionen biträdas av den rådgivande kommitté som inrättas genom rådets förordning (EG) nr .../97 av den ... om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (*), och kommittén skall ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande har beaktats.

(*) EGT nr L ...”.

18. Artikel 19 andra stycket skall ersättas med följande:

”Medlemsstaterna skall besluta om åtgärder som bland annat rör sättet att kontrollera efterlevnaden och systemet för påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och de skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att påföljderna genomförs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och avskräckande. Senast tolv månader räknat från dagen för denna förordnings ikraftträdande skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits och skall snarast meddela alla därefter gjorda förändringar. Medlemsstaterna skall garantera att alla sådana åtgärder tillämpas utan att transportföretag diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort.”.

19. Bilagan skall ersättas med den bilaga som är bilaga till denna förordning.

Artikel 2

Före den ...(*) skall medlemsstaterna efter samråd med kommissionen besluta om de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning samt underrätta kommissionen om dessa.

Artikel 3

Kommissionen skall senast den 31 december 1999 till Europaparlamentet och rådet lämna en rapport om resultaten av tillämpningen av denna förordning.

Artikel 4

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

Den skall tillämpas från och med den ...(*), med undantag för artikel 3 som skall tillämpas från och med den ...(**).

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

Utfärdad i ...

På rådets vägnar
Ordförande

(*) Tolv månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande.

(**) Arton månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande.

BILAGA

"BILAGA

EUROPEISKA GEMENSKAPEN

(a)

(Kraftigt blått papper — storlek DIN A4)

(Första sidan av tillståndet)

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk i den medlemsstat som utfärdar tillståndet)

Landsbeteckning för den medlemsstat⁽¹⁾ som utfärdar tillståndet

Benämning på behörig myndighet eller behörigt organ

TILLSTÅND nr ...

för internationell persontransport på väg med buss, utförd som yrkesmässig verksamhet

Detta tillståndets innehavare⁽²⁾

.....

.....

.....

får utföra yrkesmässig internationell persontransport på gemenskapens territorium i enlighet med villkoren i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992, ändrad genom förordning (EG) nr .../97 och i enlighet med de allmänna bestämmelserna i detta tillstånd.

Särskilda anmärkningar:

.....

.....

.....

.....

Detta tillstånd är giltigt fr.o.m. den t.o.m. den

Utfärdat i den

.....⁽³⁾

⁽¹⁾ (B) Belgien, (DK) Danmark, (D) Tyskland, (GR) Grekland, (E) Spanien, (F) Frankrike, (IRL) Irland, (I) Italien, (L) Luxemburg, (NL) Nederländerna, (A) Österrike, (P) Portugal, (FIN) Finland, (S) Sverige, (UK) Förenade kungariket.

⁽²⁾ Transportföretagets namn eller firmanamn och fullständiga adress.

⁽³⁾ Underskrift och stämpel från den behöriga myndighet eller det behöriga organ som utfärdar tillståndet.

Allmänna bestämmelser

1. Detta tillstånd är utfärdat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss såsom den ändrats genom förordning (EG) nr .../97.
2. Detta tillstånd är utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten till ett sådant transportföretag i yrkesmässig trafik som
 - i etableringsmedlemsstaten har tillstånd att bedriva trafik med buss i form av linjetrafik inbegripet speciell reguljär trafik eller tillfällig trafik,
 - uppfyller villkoren i gemenskapsbestämmelserna för att yrkesmässigt utföra nationella och internationella persontransporter på väg,
 - följer trafiksäkerhetsbestämmelserna vad gäller de regler som skall tillämpas på förare och fordon.
3. Detta tillstånd berättigar innehavaren att, på den sträcka av alla trafikerade linjer som ligger inom gemenskapens territorium, yrkesmässigt utföra internationella persontransporter med buss på väg
 - med avreseort och ankomstort i två olika medlemsstater, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller tredje länder,
 - med avreseort i en medlemsstat och ankomstort i tredje land eller tvärtom, med eller utan transitering genom en eller flera medlemsstater eller tredje länder,
 - mellan tredje land med transitering genom en eller flera medlemsstaters territorium,samt berättigar honom till att anordna färd utan passagerare i samband med hans transporter enligt villkoren i förordning (EEG) nr 684/92.

Vid transporter med avreseplats i en medlemsstat och med bestämmelseort i ett tredje land och omvänt skall förordning (EEG) nr 684/92 gälla för den del av resan som företas på den medlemsstats territorium där passagerare tas upp eller släpps av, så snart nödvändiga avtal har träffats mellan gemenskapen och det berörda tredje landet.
4. Tillståndet är personligt och kan inte överlätas.
5. Tillståndet kan återkallas av den behöriga myndigheten i den medlemsstat som har utfärdat det om transportföretaget
 - inte längre uppfyller villkoren i artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 684/92,
 - har lämnat felaktiga uppgifter om förhållanden som måste redovisas för att tillståndet skall kunna utfärdas eller förnyas,
 - har gjort sig skyldigt till en allvarlig överträdelse eller upprepade ringa överträdelser av transport- och trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt de regler som gäller för fordon, kör- och vilotider för förare och utförande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 2.1.3 i förordning (EEG) nr 684/92. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat kan även återkalla gemenskapstillståndet och/eller tillfälligt eller delvis återkalla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.

Påföljderna skall fastställas i förhållande till hur allvarlig den överträdelse som innehavaren av gemenskapstillståndet gjort sig skyldig till är och i förhållande till det totala antalet bestyrkta kopior som han förfogar över för sin internationella trafik.
6. Tillståndshandlingen i original skall förvaras av transportföretaget. En bestyrkt kopia av tillståndet skall medföras i varje fordon som används i en internationell transport.
7. Tillståndet skall visas upp på begäran av en behörig kontrollant.
8. Innehavaren skall, på varje medlemsstats territorium, följa den statens gällande lagar och andra författningar, särskilt dem som rör transport och trafik.

9. Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

Linjetrafikens reguljära karaktär påverkas inte av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

För linjetrafik krävs tillstånd.

Med speciell reguljär trafik avses linjetrafik som befordrar särskilda kategorier av passagerare med uteslutande av andra passagerare vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser.

Speciell reguljär trafik omfattar bland annat

- a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,
- c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna.

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ändrar inte dess karaktär av linjetrafik. Tillstånd krävs inte för speciell reguljär trafik om den omfattas av ett avtal som har träffats mellan arrangören och transportföretaget.

Tillstånd krävs för parallell eller tillfällig trafik som betjänar samma kundkrets som den befintliga linjetrafiken.

Med tillfällig trafik avses sådan trafik som inte utgör linjetrafik, inbegripet speciell reguljär trafik, och som särskilt är inriktad på befordran av grupper som har bildats av arrangören eller av transportföretaget. För parallell och tillfällig trafik som är jämförbar med befintlig linjetrafik och som vänder sig till linjetrafikens kundkrets gäller förfarandet vid tillståndsprövning enligt avsnitt II i förordning (EEG) nr 684/92. Det förhållandet att trafiken bedrivs med vissa intervaller ändrar inte dess karaktär av tillfällig trafik.

Tillstånd krävs inte för tillfällig trafik".

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen överlämnade till rådet den 10 maj 1996 ett förslag till förordning, på grundval av artikel 75.1 i EG-fördraget, om ändring av förordning (EEG) nr 684/92 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss⁽¹⁾.

Europaparlamentet avgav sitt yttrande den 28 november 1996⁽²⁾ och Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 27 november 1996⁽³⁾.

Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande överlämnade kommissionen till rådet den 28 februari 1997 ett ändrat förslag⁽⁴⁾.

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt i enlighet med artikel 189c i EG-fördraget den 14 april 1997.

II. FÖRSLAGETS SYFTE

Kommissionens ändrade förslag syftar till att förenkla och klargöra bestämmelserna i den nu gällande förordningen och att sträva mot liberalisering.

I förslaget avses bland annat att

- avskaffa kategorin internationell pendeltrafik som skall räknas in i kategorin linjetrafik eller tillfällig trafik i enlighet med dess karaktäristika,
- avskaffa kategorin övrig tillfällig trafik,
- liberalisera all speciell reguljär trafik (som inte kräver tillstånd om den omfattas av ett avtal),
- undanta linjetrafik som bedrivs inom ramen för stads- och förortstrafik mellan två eller flera medlemsstater, kallad "stadstrafik i gränsområden", från förordningens tillämpningsområde,
- liberalisera transporter för egen räkning, för vilka även fortsättningsvis endast certifikat krävs,
- förbättra och förenkla definitionen av tillfällig trafik,
- införa ett gemenskapstillstånd för internationell persontransport med buss.

Detta tillstånd skall ersätta det eller de dokument som intygar att transportföretaget har tillträde till den internationella marknaden för transporter i fråga och som har utfärdats av den medlemsstat där företaget är etablerat. För att förenkla den kontroll som utförs av medlemsstaterna, bland annat när det gäller tillfällig trafik, skall tillståndet visa att transportföretaget har tillstånd att utföra transporter i etableringsmedlemsstaten, att det uppfyller villkoren i gemenskapsreglerna om rätt att utöva yrket och uppfyller villkoren i trafiksäkerhetslagstiftningen.

⁽¹⁾ Kommissionens förslag: EGT nr C 203, 13.7.1996, s. 11. Förordning (EEG) nr 684/92: EGT nr L 74, 20.3.1992, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr C 380, 16.12.1996, s. 40.

⁽³⁾ EGT nr C 66, 3.3.1997, s. 23.

⁽⁴⁾ EGT nr C 107, 5.4.1997, s. 3.

Det transportföretag som har tillstånd skall alltså kunna utföra internationella transporter i en annan medlemsstat än etableringsstaten utan att behöva visa andra verifikationer än det särskilda tillståndet när det gäller linjetrafik och färdblad när det gäller tillfällig trafik. Systemet med tillstånd skulle också förenkla tillämpningen av påföljder.

Den kopia av gemenskapstillståndet som skall medföras i fordonet behöver endast vara den kopia som tillhör den som bedriver linjetrafiken, och det företag som tillhandahåller extrafordonen är inte skyldigt att lämna en kopia av sitt tillstånd, om det har ett sådant.

- återupprätta fri konkurrens mellan linjetrafik med buss och reguljär järnvägstrafik genom att upphäva bestämmelsen i artikel 7.4 b ii i förordning (EEG) nr 684/92,
- förlänga vissa tidsfrister som anges för förfarandet vid tillståndsgivning för linjetrafik,
- harmonisera och förenkla vissa regler för administrativa formaliteter som anges i förordningen,
- tillämpa förordningen från och med den 1 juni 1996.

I sitt förslag klassificerar kommissionen de olika trafikkategorierna och fastställer villkoren för tillträde till marknaden för var och en av dessa kategorier på följande sätt:

- *Linjetrafik*: kräver tillstånd.
- *Speciell reguljär trafik*: kräver inte tillstånd (om den omfattas av ett avtal mellan arrangören och transportföretaget).
- *Tillfällig trafik*: kräver inte tillstånd.
- *Transporter för egen räkning*: kräver inte tillstånd.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådets gemensamma ståndpunkt motsvarar i allt väsentligt kommissionens förslag, men den innehåller vissa ändringar varav de viktigaste anges nedan:

a) Stadstrafik i gränsområden

I artiklarna 2.1.2 d och 4.2 i förordning (EEG) nr 684/92 betraktas stadstrafik i gränsområden som speciell reguljär trafik som inte kräver tillstånd om den omfattas av ett avtal mellan arrangören och transportföretaget.

Kommissionen föreslår att stadstrafik i gränsområden skall betraktas som ett specialfall av linjetrafik men att gemenskapens regelverk med liberalisering skall behållas. Därför föreslår kommissionen följande:

- I *artikel 1.1*: ett stycke skall läggas till i artikel 2.1.1 i den nu gällande förordningen för att definiera stadstrafik i gränsområden.
- I *artikel 1.2*: artikel 2.1.2 d i den nu gällande förordningen skall utgå.
- I *artikel 4.2* (där det anges vilken trafik som inte kräver tillstånd om den omfattas av ett avtal): en hänvisning till stadstrafik i gränsområden skall läggas till.

I den gemensamma ståndpunkten (ny artikel 1.1 andra strecksatsen) tas endast med att artikel 2.1.2 d i den nu gällande förordningen skall utgå.

Stadstrafik i gränsområden skall betraktas som linjetrafik som kräver tillstånd såvida inte medlemsstaterna använder artikel 18 i förordning (EEG) nr 684/92 för att bilateralt eller multilateralt enas om att liberalisera den.

b) Ändring av vissa villkor för att bedriva linjetrafik: turtäthet

I den gemensamma ståndpunkten anges, i artikel 1.1 tredje strecksatsen (ny artikel 2.1.3 i förordningen) och i artikel 1.9 (nytt andra stycke i artikel 8.3 i förordningen), lättnader i systemet för villkoren för att bedriva linjetrafik när det gäller ändring av turtätheten.

c) Inrättande av en rådgivande kommitté

I utkastet till förordning anges att en rådgivande kommitté skall biträda kommissionen när denna antar genomförandebestämmelser för bland annat transportdokument (se artikel 1.1 sjunde strecksatsen (artikel 2.3.4 andra stycket i förordningen), 1.6 fjärde strecksatsen (artikel 5.4 i förordningen), 1.7 andra strecksatsen (artikel 6.2 i förordningen), 1.12 (artikel 11.5 i förordningen), 1.14 andra strecksatsen (artikel 13.3 andra stycket i förordningen) och 1.17 (artikel 16a i förordningen).

d) Konkurrens mellan linjetrafik med buss och jämförbar järnvägstrafik

I förordning (EEG) nr 684/92 fastställs i artikel 7.4 b ii att en ansökan om tillstånd för internationell linjetrafik med buss kan avslås om det kan påvisas att trafiken allvarligt skulle påverka livsdugligheten för en jämförbar järnvägstrafik på de direkt berörda avsnitten.

Kommissionen föreslår att principen om fri konkurrens mellan de olika transportmedlen återupprättas. Den föreslår därför att artikel 7.4 b ii stryks i den nu gällande förordningen.

I rådets gemensamma ståndpunkt anges i artikel 1.8, ny artikel 7.4 f i förordningen, att en medlemsstat, till och med den 31 december 1999, på grundval av en detaljerad analys, får avslå en ansökan om tillstånd för internationell linjetrafik med buss om den kan göra gällande att denna trafik allvarligt skulle påverka livsdugligheten för en jämförbar järnvägstrafik på de direkt berörda avsnitten.

Medlemsstaten skall underrätta de berörda transportföretagen om sitt beslut och om motiveringen till detta.

I den gemensamma ståndpunkten anges att en skyddsklausul skall tillämpas från och med den 1 januari 2000: medlemsstaten får, med kommissionens samtycke, tillfälligt upphäva eller återkalla det tillstånd som den har utfärdat på grundval av ovannämnda bestämmelse, efter att ha varslat transportföretaget sex månader tidigare.

e) Lokala utflykter

Kommissionen föreslår att artikel 12 i förordning (EEG) nr 684/92 skall utgå. I denna artikel anges bland annat att ett transportföretag i samband med internationell pendeltrafik med logi eller internationell tillfällig trafik får bedriva lokala utflykter i en annan medlemsstat än etableringsstaten.

I artikel 1.13 i den gemensamma ståndpunkten anges att artikel 12 skall behållas, eftersom lokala utflykter som bedrivs i samband med internationell trafik utgör en etapp i internationell trafik om den vänder sig till passagerare som inte är bosatta i medlemsstaten men har förts dit av det internationella transportföretaget.

Uttrycket "internationell pendeltrafik med logi" utgår eftersom det i den gemensamma ståndpunkten, i enlighet med kommissionens förslag, anges att kategorin pendeltrafik skall utgå och pendeltrafik med logi betraktas som tillfällig trafik.

f) **Tidpunkt då förordningen skall börja tillämpas**

I den gemensamma ståndpunkten anges i artikel 4 att förordningen skall börja tillämpas tolv månader efter det att den har trätt i kraft, men att det gemenskapstillstånd som anges i artikel 1.3 (ny artikel 3a i förordningen) skall börja tillämpas arton månader efter det att förordningen har trätt i kraft, med hänsyn till att de åtgärder som skall genomföras är komplicerade.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

1. Europaparlamentets ändringsförslag som rådet har godkänt

a) *Ändringsförslag som kommissionen har godtagit*

Rådet har följt kommissionens förslag och godkänt, till innehållet om inte till formuleringen, följande av Europaparlamentets ändringsförslag:

- I åttonde punkten i ingressen, den del av ändringsförslag 5 som gäller förfarandet för att utfärda gemenskapstillstånd.
- I artikel 1.1 femte strecksatsen, den del av ändringsförslag 12 som avser att ersätta första stycket i den nya definitionen av tillfällig trafik i artikel 2.3.1 i förordningen.
- I artikel 1.1 åttonde strecksatsen, ändringsförslag 13 som avser att ersätta definitionen av transport för egen räkning i artikel 2.4 i förordningen.
- I artikel 1.3, ändringsförslag 17 som avser att införa en bestämmelse i förordningen, ny artikel 3a, om att införa ett gemenskapstillstånd för internationella persontransporter med buss.
- I artikel 1.6 sjätte strecksatsen, ändringsförslag 18 som avser att i artikel 5 i förordningen införa en ny punkt 6 om extrafordon.

b) *Ändringsförslag som kommissionen inte har godtagit*

I artikel 3 godtas den del av ändringsförslag 24 där det anges att kommissionen skall lämna en rapport om resultaten av tillämpningen av denna förordning inte endast till rådet utan också till Europaparlamentet. Med hänsyn till den tidsfrist som krävs för att förordningen skall antas anges i den gemensamma ståndpunkten att rapporten skall lämnas senast den 31 december 1999 i stället för senast den 1 juli 1998 vilket anges i ändringsförslaget.

2. Europaparlamentets ändringsförslag som rådet inte har godkänt

a) *Ändringsförslag som kommissionen har godtagit*

Rådet ansåg det inte nödvändigt att godkänna ändringsförslag 1, som avser att i förordningen införa en ny punkt i ingressen för att påminna om att persontransporter på väg skall liberaliseras samtidigt som de socio-ekonomiska, skattemässiga och tekniska villkoren successivt harmoniseras.

b) *Ändringsförslag som kommissionen delvis har godtagit*

Som anges i punkt III a ovan betraktar rådet stadstrafik i gränsområden som linjetrafik och godkände varken ändringen av artikel 2 i förordning (EEG) nr 684/92 — enligt ändringsförslag 11 — eller införandet i förordningen av motsvarande punkt i ingressen enligt ändringsförslag 6, eftersom dessa två ändringsförslag avser att internationell stads-, förorts- och regiontrafik inte skall omfattas av förordningen i väntan på att rådet skall anta en allmän lagstiftning om tillstånd för allmännyttiga transporttjänster.

Rådet godkände inte den del av ändringsförslag 7 som kommissionen också avvisat där det hänvisas till ett handlingsprogram för gemenskapen och till en resolution från Europaparlamentet. Rådet godkände inte heller den del av ändringsförslag 7 som kommissionen godtagit och som avser att i förordningen införa en punkt i ingressen om fullständig tillgänglighet när det gäller bussar i linjetrafik. Rådet anser att detta är en fråga som bör regleras inom ramen för den särskilda gemenskapslagstiftningen.

c) *Ändringsförslag som kommissionen inte har godtagit*

Rådet godkände inte följande ändringsförslag:

- Ändringsförslag 2 enligt vilket det i förordningen skall införas en punkt i ingressen där det anges att användaren fritt får välja transportmedel under förutsättning att denne tar hänsyn till ett av målen för gemenskapens transportpolitik, nämligen målet att minska vägtrafiken. Rådet påminner om att minskning av vägtrafik med buss inte ingår i målen för gemenskapens transportpolitik.
- Ändringsförslag 3 och 12 (den del av ändringsförslag 12 som inte gäller den nya definitionen av tillfällig trafik) där det anges att det i förordningen skall införas en punkt i ingressen och en bestämmelse för att fastställa en ny klassificering av internationell persontransport vilken omfattar endast två trafik kategorier: linjetrafik och icke linjetrafik (icke linjetrafik indelas sedan i speciell trafik och tillfällig trafik). Andra ändringsförslag följer av den nya klassificeringen, nämligen ändringsförslag 4, 22 och 23 som avser ändring av en punkt i ingressen, en rubrik respektive en bestämmelse. Rådet anser att det är bättre att behålla den nu gällande terminologin för klassificering av olika typer av trafik, eftersom den är välkänd och en ändring av den riskerar att orsaka problem för transportföretagen. Dessutom är det inte rimligt att speciell reguljär trafik ingår i icke linjetrafik eftersom de flesta punkterna i definitionen av speciell reguljär trafik också gäller för linjetrafik.
- Ändringsförslag 12 (ny definition av tillfällig trafik, andra stycket) som avser att det i definitionen av tillfällig trafik skall anges möjligheten för en medlemsstat att kräva tillstånd för tillfällig trafik om den anser att denna trafik "skulle utgöra ett direkt hot mot reguljär trafik, som redan har tillstånd".

Rådet påpekar att enligt artikel 7.4 b i förordning (EEG) nr 684/92 kan tillstånd vägras om "det kan påvisas att den trafik som ansökan gäller direkt skulle äventyra upprätthållandet av sådan linjetrafik för vilken tillstånd redan har beviljats, utom i sådana fall då linjetrafiken i fråga bedrivs av endast ett transportföretag eller av en enda grupp av transportföretag". Den tillfälliga trafiken i fråga kommer således att bedrivs mycket sällan.

- Den del av ändringsförslag 5 som avser ändring av en punkt i ingressen (punkt 8 i den gemensamma ståndpunkten) för att påminna om att gemenskapstillstånd krävs också för transportföretag som utför transport för egen räkning.

Rådet påpekar att Europaparlamentet också borde ha föreslagit att en bestämmelse om detta skall införas och understryker därefter att det inte bör krävas att transportföretag som utför transport för egen räkning innehar gemenskapstillstånd, eftersom dessa transportföretag inte uppfyller villkoren i gemenskapsbestämmelserna för att yrkesmässigt utföra nationella och internationella persontransporter på väg.

- Ändringsförslag 8 som avser att det i förordningen skall införas en punkt i ingressen för att påminna om att kommissionen har för avsikt att utvidga förordningens tillämpningsområde.

Rådet anser inte att en sådan påminnelse bör tas med i denna förordning.

- Ändringsförslag 9 och 26 som avser att det i förordningen skall införas en punkt i ingressen och en bestämmelse för att ange att kommissionen före den 30 juni 1997 skall lägga fram en kodifierad text till förordning (EEG) nr 684/92, som även skall omfatta två av kommissionens förordningar om kontrolldokument och dokument vid internationella persontransporter.

Rådet anser att kodifieringen inte omfattas av förordningens syfte och att det är bättre att kommissionens förordningar inte tas med i en förordning från rådet, eftersom dessa förordningar senare kan ändras endast genom en förordning från rådet.

- Ändringsförslag 10 enligt vilket det skall införas en punkt i ingressen om att det är nödvändigt att rådet ger kommissionen mandat att inleda förhandlingar med tredje land om internationella persontransporter med buss i icke tillfällig trafik. Rådet anser att detta ändringsförslag saknar relevans med tanke på förordningens syfte.

- Ändringsförslag 15 och 16 som avser ändring av villkoren för tillträde till marknaden i artikel 3 i den nu gällande förordningen genom att föreskriva att personer som bedriver yrkesmässig trafik och personer som bedriver transportverksamhet för egen räkning när det gäller normerna för förare och fordon inte endast skall uppfylla trafiksäkerhetsbestämmelserna, vilket fastställs i den nu gällande förordningen, utan också bestämmelserna i lagstiftningen på det sociala området. Rådet anser att dessa ändringsförslag inte omfattas av förordningens syfte.

- Ändringsförslag 19 som avser ändring av artikel 6 i förordning (EEG) nr 684/92 (artikel 1.7 första strecksatsen i den gemensamma ståndpunkten) för att begränsa ansökningar om tillstånd för linjetrafik till att endast gälla linjetrafik för förbindelser där det redan finns en allmännyttig trafik.

Rådet anser att detta ändringsförslag är oklart eftersom det tvärtom kan tolkas så att det inte krävs tillstånd för det transportföretag som först bedriver trafik.

- Ändringsförslag 20 som avser ändring av artikel 7.4 b i förordning (EEG) nr 684/92 (artikel 1.8 i den gemensamma ståndpunkten) för att ange att den sökande inte får ha gjort sig skyldig till grova överträdelse av bestämmelserna

om teknisk kontroll av fordonen för att beviljas tillstånd att bedriva linjetrafik, medan det i den gemensamma ståndpunkten anges överträdelse av de regler som gäller för fordon. Rådet anser att det är bättre med en vidare bestämmelse, i vilken hänsyn tas också till andra regler som gäller för fordon.

- Ändringsförslag 21 som avser ändring av artikel 7.4 d i förordning (EEG) nr 684/92 (artikel 1.8 i den gemensamma ståndpunkten) i vilken det anges att tillstånd inte skall beviljas om den trafik som avses direkt skulle äventyra existensen för den trafik som redan har tillstånd.

Ändringsförslaget avser att klargöra motiveringen för avslag på ansökan om tillstånd genom att fastställa att de behöriga myndigheterna skall vägra tillstånd om den trafik som avses skulle äventyra den ekonomiska och finansiella balansen i den stads- och regiontrafik som redan har tillstånd.

Rådet påpekar att detta ändringsförslag strider mot ändringsförslag 11 i vilket det anges att reguljär stads-, förorts- och regiontrafik inte skall omfattas av förordningens tillämpningsområde.

- En del av ändringsförslag 24. Som anges ovan godkänner rådet den del av detta ändringsförslag som gäller att kommissionen skall lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om resultaten av tillämpningen av denna förordning, men anser samtidigt att rapporten inte kan lämnas före den 1 juli 1998 eftersom förordningen förmodligen kommer att antas endast ett år tidigare.

Rådet anser dessutom att eftersom den gemensamma ståndpunkten redan innehåller en utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EEG) nr 684/92 är det inte lämpligt att anmoda kommissionen att, som anges i ändringsförslaget, lägga fram ett nytt förslag till förordning om en ytterligare utvidgning av förordningens tillämpningsområde före en bestämd tidpunkt.

- Ändringsförslag 25 som avser att den 30 juni 1997 skall fastställas som senaste datum för tillämpningen av förordningen.

Som anges i punkt III f ovan anser rådet att medlemsstaterna bör få tolv månader räknat från det datum då förordningen träder i kraft för att anta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra förordningen och arton månader för att anta åtgärder i samband med gemenskapstillstånd.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 22/97

antagen av rådet den 14 april 1997

inför antagandet av rådets förordning (EG) nr . . ./97 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande

(97/C 164/02)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 189c i fördraget⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

1. Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande⁽⁴⁾ har upphävts genom domstolens dom av den 1 juni 1994⁽⁵⁾.
2. Enligt artikel 75.1 b i fördraget förutsätter införandet av en gemensam transportpolitik bland annat att det fastställs på vilka villkor transportföretag skall få utföra nationella transporter i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande.
3. Denna bestämmelse innebär att alla inskränkningar som riktar sig mot en person som tillhandahåller tjänster, på grund av dennes nationalitet eller det faktum att han är etablerad i en annan medlemsstat än den där han avser att tillhandahålla tjänsten, skall avvecklas.

4. De som tillhandahåller dessa tjänster bör vara underställda jämförbara system, så att olikheter i konkurrensvillkor beroende på nationalitet och etableringsland begränsas och därigenom främjar en gradvis tillnärming av de nationella lagstiftningarna.

5. Definitionerna av olika former av busstransporttjänster bör vara desamma som vid internationella transporter.

6. Transportaföretags tillträde till vissa former av busstransporttjänster i medlemsstater där de inte är hemmahörande bör säkerställas med hänsyn tagen till varje transportforms särskilda förhållanden.

7. De bestämmelser som skall tillämpas på cabotagetrafik bör fastställas.

8. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster⁽⁶⁾ tillämpas för det fall, när det gäller tillhandahållande av regelbundna specialiserade tjänster, transportföretagen utstationerar arbetstagare, om det finns ett anställningsförhållande mellan dem, från den medlemsstat där de vanligtvis arbetar.

9. När det gäller linjetrafik bör cabotagetrafik tillåtas, på vissa villkor och särskilt i tillämpningen av värdmedlemsstatens lagstiftning, endast för linjetrafik som bedrivs i samband med internationell linjetrafik med undantag av stads- och förortstrafik.

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

11. En rådgivande kommitté bör inrättas med uppgift att bistå kommissionen med att upprätta handlingar för cabotagetrafik som bedrivs i form av tillfällig trafik och ge råd åt kommissionen i frågor som rör skyddsåtgärder.

⁽¹⁾ EGT nr C 60, 29.2.1996, s. 10.

⁽²⁾ Yttrande av den 25 september 1996 (EGT nr C 30, 30.1.1997, s. 40).

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 november 1996 (EGT nr C 380, 16.12.1996, s. 35) rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 april 1997 och Europaparlamentets beslut av den . . . (ännu inte offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ EGT nr L 251, 29.8.1992, s. 1.

⁽⁵⁾ Dom av den 1 juni 1994, mål C-388/92, Europaparlamentet mot rådet (REG 1994, s. I-2081).

⁽⁶⁾ EGT nr L 18, 21.1.1997, s. 1.

12. Medlemsstaterna bör ömsesidigt bistå varandra för att denna förordning skall tillämpas på ett bra sätt, särskilt när det gäller påföljder som skall tillämpas vid överträdelser.
13. Det åligger medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för att denna förordning skall genomföras.
14. Tillämpningen av denna förordning bör följas på grundval av en rapport som kommissionen lägger fram.
15. I enlighet med domstolens ovannämnda dom, i vilken förordning (EEG) nr 2454/92 upphävdes, skall resultaten av förordningen behållas tills rådet har antagit nya regler på området. Den här förordningen skall inte tillämpas förrän 18 månader efter det att den har trätt i kraft. Följaktligen bör resultaten av den upphävda förordningen anses gälla tills den här förordningen tillämpas fullt ut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Varje transportföretag som bedriver yrkesmässig persontransport på väg och som innehar det gemenskapstillstånd som föreskrivs i artikel 3a i förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontrafik med buss⁽¹⁾ skall på de villkor som fastställs i denna förordning och utan att diskrimineras på grund av nationalitet eller etableringsort tillåtas att utföra yrkesmässig nationell persontransport på väg i en annan medlemsstat, nedan kallad "värdmedlemsstaten", utan krav på att företaget har huvudkontor eller annat i den staten.

Sådan nationell trafik skall i det som följer benämnas "cabotagetrafik".

Artikel 2

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser 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 plats-

reservation. Trafikens reguljära karaktär påverkas inte av att villkoren för att bedriva trafiken anpassas.

2. *speciell reguljär trafik*: 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.

Speciell reguljär trafik inbegriper bl.a.

- a) transport av anställda mellan bostaden och arbetet,
- b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalten,
- c) transport av militärer och deras familjer mellan hemmet och förläggningen.

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

3. *tillfällig trafik*: trafik som inte utgör linjetrafik, inbegriper speciell reguljär trafik, och som främst kännetecknas av det faktum att den transporterar grupper som har bildats på initiativ av en beställare eller av transportföretaget självt. Denna trafik skall betraktas som tillfällig även om den sker med särskild intervall.
4. *fordon*: motorfordon som är konstruerade och utrustade för att kunna transportera mer än nio personer, föraren medräknad, och är avsedda för detta ändamål.

Artikel 3

Cabotagetrafik skall vara tillåten för följande trafik:

1. Speciell reguljär trafik, förutsatt att ett avtal om denna har ingåtts mellan arrangören och transportföretaget.
2. Tillfällig trafik.
3. Linjetrafik, förutsatt att trafiken bedrivs av ett transportföretag som inte är hemmahörande i värdmedlemsstaten och att trafiken äger rum under internationell linjetrafik enligt förordning (EEG) nr 684/92.

Cabotagetrafiken får inte ske annat än i samband med denna internationella trafik.

Stads- och förtortstrafik skall inte omfattas av tillämpningsområdet i den här punkten.

⁽¹⁾ EGT nr L 74, 20.3.1992, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr .../97 (ännu inte offentliggjort i EGT).

Med "stads- och förortstrafik" skall avses trafik för en stadskärnas eller tätorts behov, och även trafik mellan stadskärnan eller tätorten och förorterna.

Artikel 4

1. På verksamhet med cabotage trafik i enlighet med artikel 3 skall, då inte annat följer av gemenskapsbestämmelser, gällande lagar och andra författningar i värdmedlemsstaten tillämpas på följande områden:

- a) Priser och villkor för transportavtal.
- b) Vägfordonens vikt och dimensioner. Dessa får då så är lämpligt överstiga dem som tillämpas i medlemsstat där transportföretaget är etablerat men får under inga förhållanden överstiga de tekniska specifikationer som anges i typgodkännandet.
- c) Särskilda föreskrifter för vissa passagerarkategorier, till exempel skolelever, barn och rörelsehindrade personer.
- d) Kör- och vilotider.
- 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 lagstiftning rörande omsättningsskatter — Gemensamt system för mervärdeskatt: enhetlig beräkningsgrund⁽¹⁾ — tillämpas på de tjänster som avses i artikel 1 i denna förordning.

2. På verksamhet med cabotage trafik för den trafik som avses i artikel 3.3 skall, med förbehåll för tillämpningen av gemenskapslagstiftningen i värdmedlemsstaten gällande lagar och andra författningar om krav på tillstånd, anbudsförfaranden, förbindelser, regelbundenhet, kontinuitet, frekvens och färdvägar gälla.

3. De tekniska specifikationer för konstruktion och utrustning som skall uppfyllas av fordon som används i cabotage trafik skall vara de som fastställs för fordon som används i internationella transporter.

4. Medlemsstaterna skall tillämpa de nationella bestämmelser som avses i punkterna 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 värdmedlemsstatens bestämmelser enligt

punkt 1 behöver ändras, skall rådet med kvalificerad majoritet besluta om detta på förslag av kommissionen.

Artikel 5

Gemenskapstillståndet eller en bestyrkt kopia av det skall förvaras i fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrollant.

Artikel 6

1. För sådan cabotage trafik som bedrivs i form av tillfällig trafik skall det finnas ett kontrolldokument, färdblad, som skall förvaras i fordonet och uppvisas på begäran av behörig kontrollant.

2. Färdbladet, vars modell skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 8, skall innehålla följande uppgifter:

- a) Avreseort och bestämmelseplats för trafiken.
- b) De datum då transporten påbörjas respektive upphör.

3. Färdbladet skall utfärdas i häften som har bestyrkts av den behöriga myndigheten eller det behöriga organet i etableringsmedlemsstaten. En modell till färdbladshäfte skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 8.

4. I fråga om speciell reguljär trafik skall det avtal som har 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 etableringsmedlemsstaten enligt ett förfarande som skall fastställas av denna myndighet eller detta organ.

Artikel 7

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 trafik i form av speciell reguljär trafik och tillfällig trafik och som har bedrivits under kvartalet i fråga av transportföretag som är hemmahörande i respektive medlemsstat.

Detta meddelande skall lämnas i form av en tabell som utformats enligt den modell som skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 8.

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

2. De behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten skall en gång varje år ge kommissionen en statistisk sammanställning över antalet tillstånd för cabotage trafik som sker som linjetrafik som anges i artikel 3.3.

3. Kommissionen skall utan dröjsmål till medlemsstaterna sända sammanfattande översikter som utarbetats på grundval av de uppgifter som har lämnats enligt punkt 1.

Artikel 8

När hänvisning görs till förfarandet i denna artikel skall kommissionen biträdas av den rådgivande kommitté som avses i artikel 10.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är, om nödvändigt genom omröstning.

Yttrandet skall protokollföras och dessutom har varje medlemsstat rätt att begära att få sin uppfattning tagen till protokollet.

Kommissionen skall ta största hänsyn till det yttrande som kommittén har avgett. Den skall underrätta kommittén om det sätt på vilken dess yttrande har beaktats.

Artikel 9

1. Om allvarliga störningar på den nationella transportmarknaden i ett enskilt geografiskt område uppstår vilka orsakas eller förvärras av cabotageverksamhet, 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 nationella transportmarknaden i ett enskilt geografiskt område*: att problem uppstår som är utmärkande för denna marknad och som innebär att utbudet på ett sätt som kan bli varaktigt vida överstiger efterfrågan, så att den ekonomiska jämvikten och fortlevnaden hos ett betydande antal företag som utför persontransport på väg hotas,

— *geografiskt område*: ett område som helt eller delvis omfattar en medlemsstats territorium eller utöver detta även helt eller delvis omfattar andra medlemsstaters 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 med stöd 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 från och med samma dag som den då de skyddsåtgärder om vilka kommissionen har beslutat börjar tillämpas.

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

Rådet kan, med kvalificerad majoritet, fatta ett annat beslut inom 30 dagar efter det att en medlemsstat har gjort en anmälan eller, om flera medlemsstater har gjort anmälningar, efter 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

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

Kommittén, som skall handla i enlighet med förfarandet i artikel 8, skall bistå kommissionen med att upprätta de modeller till färdblad, färdbladshäfte och tabell som avses i artiklarna 6 och 7.

2. Dessutom skall kommittén 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.

3. Kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.

Artikel 11

1. Medlemsstaterna skall bistå varandra vid tillämpningen av denna förordning.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för brottmål får värdmedlemsstaten ålägga påföljder mot transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat och som vid cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium överträtt denna förordning eller gemenskapsbestämmelser och nationella bestämmelser på transportområdet.

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

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

Om ett förfalskat gemenskapstillstånd eller annat tillstånd eller en förfalskad bestyrkt kopia av något av dessa uppvisas, skall detta förfalskade dokument omedelbart återkallas och vid behov snarast möjligt överlämnas till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat.

4. De behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten skall underrätta de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten om registrerade överträdelser och de eventuella påföljder som ålagts transportföretaget och kan, vid allvarliga eller upprepade ringa överträdelser, samtidigt begära att påföljder skall åläggas.

Vid allvarliga eller upprepade ringa överträdelser skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten besluta om huruvida lämpliga påföljder skall åläggas det berörda transportföretaget. Dessa myndigheter skall ta hänsyn till de eventuella påföljder som redan ålagts i

värdmedlemsstaten och säkerställa att de ålagda påföljderna som helhet står i proportion till den eller de överträdelser de grundas på.

Den sanktion som ålagts av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten efter samråd med de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten, kan gå så långt som till att återkalla tillståndet att bedriva persontransport på väg.

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

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

Artikel 12

Medlemsstaterna skall säkerställa att transportföretagen ges möjlighet att överklaga varje administrativ påföljd som ålagts dem.

Artikel 13

Kommissionen skall senast den 31 december 1999 lämna en rapport till Europaparlamentet och 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 de lagar och andra författningar som är nödvändiga för genomförandet av denna förordning. De skall överlämna dessa till kommissionen.

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 ...(*).

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

Utfärdad ...

På rådets vägnar
Ordförande

(*) 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande.

UTKAST TILL RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen överlämnade den 15 januari 1996 till rådet ett förslag till förordning grundad på artikel 75 i EG-fördraget om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande⁽¹⁾. Europaparlamentet lämnade sitt yttrande den 28 november 1996⁽²⁾ och Ekonomiska och sociala kommittén lämnade sitt yttrande den 25 september 1996⁽³⁾.

Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande överlämnade kommissionen till rådet ett ändrat förslag den 28 februari 1997⁽⁴⁾.

Den 14 april 1997 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt enligt artikel 189c i fördraget.

II. SYFTET MED FÖRSLAGET

Kommissionens ändrade förslag syftar till att ersätta och ändra förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992⁽⁵⁾ med anledning av domstolens dom av den 1 juni 1994 i mål C-388/92 (Europaparlamentet mot rådet)⁽⁶⁾ som upphävde ovannämnda förordning.

För att inte ifrågasätta den liberaliseringsnivå som var syftet med förordning (EEG) nr 2454/92, beslutade domstolen att den upphävda förordningen skulle gälla "tills rådet, efter att ha hört parlamentet, har antagit nya regler på detta område".

Det ändrade förslaget behåller i stor utsträckning innehållet i den upphävda förordningen, men utvidgar också dess tillämpningsområde.

Det syftar nämligen till att häva vissa restriktioner i denna förordning när det gäller speciell reguljär trafik samt även till att införa cabotagetrafik inom linjetrafik under vissa förhållanden. Kommissionen anger att den sålunda avser att på cabotagetrafikverksamheten för persontransport på väg tillämpa principen om fritt tillhandahållande av tjänster, vilket innebär ett avlägsnande av alla restriktioner för den som tillhandahåller tjänster, om restriktionerna beror på nationalitet eller etablering i en annan medlemsstat än den där tjänsten skall tillhandahållas.

Kommissionen anslöt sig till rådets gemensamma ståndpunkt och ändrade således sitt förslag.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

I rådets gemensamma ståndpunkt fastställs bland annat följande:

- a) *I artikel 3.3:* införande av cabotagetrafik för linjetrafik som utförs av transportföretag som inte är hemmahörande i värdstaten i samband med internationell linjetrafik (se artikel 3.2 i kommissionens förslag) men i förslaget föreskrivs också undantag för stads- och förortstrafik från tillämpningsområdet för denna bestämmelse.

⁽¹⁾ EGT nr C 60, 29.2.1996, s. 10.

⁽²⁾ EGT nr C 380, 16.12.1996, s. 35.

⁽³⁾ EGT nr C 30, 30.1.1997, s. 40.

⁽⁴⁾ EGT nr C 124, 21.4.1997, s. 73.

⁽⁵⁾ Rådets förordning (EEG) nr 2454/92 av den 23 juli 1992 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT nr L 251, 29.8.1991, s. 1).

⁽⁶⁾ REG I 1994, s. 2 081.

- b) *I artikel 4.2:* överlåtande åt värdlandet att lagstifta om sådana cabotagetjänster som avses i artikel 3.3.
- c) *I artikel 10.1:* inrättande av en rådgivande kommitté för att bistå kommissionen, enligt förfarande I i beslutet om "kommittéförfarande" (artikel 8), med att upprätta modeller till färdblad (artikel 6.2), färdbladshäften (artikel 6.3) och statistisk tabell (artikel 7.1).

Det påpekas att i punkt 8 i ingressen i den gemensamma ståndpunkten erinras det om att bestämmelserna i rådets och Europaparlamentets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster⁽¹⁾ är tillämpliga när transportföretag, för att tillhandahålla regelbundna specialiserade tjänster, utstationerar arbetstagare från den medlemsstat där de vanligtvis arbetar och det finns ett anställningsförhållande mellan transportföretaget och arbetstagarna.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

1. De av Europaparlamentets ändringsförslag som har godkänts av rådet och godtagits av kommissionen

Rådet godkände följande av Europaparlamentets ändringar när det gäller innehållet även om formuleringarna inte godkändes:

- *Ändringsförslag 1* som syftar till att i bestämmelsen införa ett nytt stycke i ingressen i enlighet med punkt 4 i ingressen till den gemensamma ståndpunkten om en gradvis tillnärmning av de nationella lagstiftningarna.
- *Ändringsförslag 14* som syftar till att artikel 4 i kommissionens ursprungliga förslag, som anger den tillämpliga lagstiftningen för verksamhet med cabotagetrafik som bedrivs som internationell linjetrafik, enligt artikel 3.3 i den gemensamma ståndpunkten, skall utgå. För denna verksamhet skall enligt artikel 4.2 i den gemensamma ståndpunkten gällande lagar i värdmedlemsstaten om krav på tillstånd, anbudsförhanden, förbindelser, regelbundenhet, kontinuitet, frekvens och färdvägar gälla.
- *Den del av ändringsförslag 16* som anger att kommissionen skall rapportera om tillämpningen av nuvarande förordning inte bara till rådet utan också till Europaparlamentet, något som återfinns i artikel 13 i den gemensamma ståndpunkten.

2. De av Europaparlamentets ändringsförslag som inte har godkänts av rådet och inte har godtagits av kommissionen

Rådet har inte godkänt följande:

- *Ändringsförslag 2 och 3* som avser införandet av två nya stycken i ingressen, det ena för att undvika att det uppstår femton olika nationella system för cabotagetransporter, och det andra för att erinra om den parallella utvecklingen för liberaliseringen och den gradvisa harmoniseringen på området för persontransporter på väg. Rådet anser att dessa syften redan tagits i beaktande i punkt 2 i ingressen och i den normativa delen av den gemensamma ståndpunkten.
- *Ändringsförslag 4* som syftar till att i förordningen införa ett nytt stycke i ingressen om maximering av fordonets belägningsgrad. Rådet anser att denna ändring är meningslös med hänsyn till syftet med förordningen.

⁽¹⁾ EGT nr L 18, 21.1.1997, s. 1.

- *Ändringsförslag 5* som avser att i förordningen införa ett stycke i ingressen som syftar till att ge användaren möjlighet att fritt välja transportmedel på villkor att det gemensamma trafikpolitiska målet att minska vägtrafiken respekteras. Rådet erinrar om att minskning av vägtrafiken när det gäller resande med buss inte återfinns bland målen för den gemensamma trafikpolitiken.
- *Ändringsförslag 6* som avser att i förordningen införa ett stycke i ingressen som gäller full tillgänglighet till bussar i linjetrafik. Rådet anser att detta hör till det som regleras inom ramen för den speciella gemenskapslagstiftningen.
- *Ändringsförslag 7* som syftar till att i förordningen införa ett stycke i ingressen för att påminna om kommissionens avsikter att utvidga förordningens tillämpningsområde. Rådet anser att det inte finns anledning att införa en sådan påminnelse i den här förordningen.
- *Ändringsförslag 8 och 9* som syftar till att i förordningen införa två nya stycken i ingressen, varav ett stycke om tillämpningen av samma föreskrifter för cabotagetjänster oavsett om de tillhandahålls av ett företag hemmahörande i värdstaten eller av ett företag som ej är hemmahörande i värdstaten och ett annat stycke för att harmonisera villkoren för föreskrifterna på området för cabotagetrafik.

Rådet påpekar att dessa ändringar inte längre är nödvändiga eftersom den gemensamma ståndpunkten är begränsad till införande av cabotagetrafik för regelbundna tjänster som utförs i samband med internationell linjetrafik och att för sådana cabotageoperationer skall värdlandets bestämmelser tillämpas (se artikel 4.2 i den gemensamma ståndpunkten).

- *Ändringsförslag 10* som syftar till att i förordningen införa ett nytt stycke i ingressen i vilket det förordas att företag som bedriver cabotagetrafik skall ha eller utse en representant på värdlandets territorium.

Rådet anser att denna bestämmelse är oförenlig med det fria tillhandahållandet av tjänster.

- *Ändringsförslag 11* som syftar till att i artikel 1 klargöra att etableringsmedlemsstaten är den stat där transportföretaget har sin huvudsakliga verksamhet eller sitt huvudkontor.

Rådet anser att det räcker att av transportföretaget kräva innehav av gemenskapstillstånd för att det villkor om fritt tillträde till marknaden som avses i förordning (EEG) nr 684/92, ändrad genom den förordning som skall offentliggöras i samma nummer av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* som den här förordningen, skall vara uppfyllt.

- *Ändringsförslag 12*, som syftar till att utvidga definitionen av begreppet "speciell reguljär trafik" som återfinns i artikel 2.2.

Rådet erinrar om att denna definition överensstämmer med den som återfinns i förordning (EEG) nr 684/92 så som den kommer att ändras (se ovan), och att det är lämpligt att definitionerna av de olika busstransporttjänsterna är desamma som används på området för internationella transporter.

- *Den del av ändringsförslag 13* som syftar till att fastställa att från tillämpningsområdet för förordningen skall uteslutas inte bara linjetrafik i städer och förorter, i enlighet med den gemensamma ståndpunkten, utan också regional trafik tills kraven för beviljande av tillstånd för tillhandahållande av transporttjänster på grundval av åtagandena för allmännyttiga tjänster inom cabotagetrafiken för persontransporter på väg harmoniserats.

Rådet anser att om regionala tjänster uteslöts från cabotagetrafiken skulle syftet med förordningen avsevärt försvagas.

- *Den del av ändringsförslag 13* som syftar till att från cabotagetrafik som är knuten till internationell linjetrafik utesluta vissa geografiska zoner som redan omfattas av gemenskapslagstiftningen.

Rådet anser att denna bestämmelse skulle vara alltför restriktiv och medföra mycket stora kontrollsvårigheter.

- *Ändringsförslag 15* som syftar till att uppmana kommissionen att inte bara till rådet utan också till Europaparlamentet överlämna alla statistiska uppgifter om sådana cabotageoperationer som täcks av denna förordning.

Rådet erinrar om att den rapport om tillämpningen av denna förordning som kommissionen är skyldig att överlämna till Europaparlamentet och rådet, enligt artikel 13 i den gemensamma ståndpunkten, skall upprättas på grundval av dessa statistiska uppgifter.

- *Den del av ändringsförslag 16* som syftar till att lägga till en punkt till artikel 13 där det krävs att kommissionen, före den 31 december 1996, skall framlägga en rapport till rådet och Europaparlamentet om resultaten av tillämpningen av den förordning som upphävts av domstolen och om hur linjetrafiken fungerar i medlemsstaterna.

Rådet anser, oberoende av att angivet datum redan passerats, att det inte är nödvändigt att kommissionen framlägger en sådan rapport.

- *Den del av ändringsförslag 16* som syftar till kommissionens rapport, i enlighet med artikel 13 i den gemensamma ståndpunkten, skall avse både lämpligheten av att fastställa en utvidgning av förordningens tillämpningsområde och ett förslag där slutsatserna av rapporten beaktas.

Rådet anser att eftersom den gemensamma ståndpunkten redan innebär en utvidgning av tillämpningsområdet för de gemenskapsregler som tidigare tillämpats är det inte lämpligt att uppmana kommissionen att framlägga en sådan rapport.

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 23/97

antagen av rådet den 14 april 1997

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../97 av den ... om förstärkning av övervakningen av de offentliga finanserna samt av övervakningen och samordningen av den ekonomiska politiken

(97/C 164/03)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 103.5 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet⁽²⁾, och

med beaktande av följande:

1. Stabilitets- och tillväxtpakten grundar sig på målet med sunda offentliga finanser som ett medel att stärka förutsättningarna för prisstabilitet och för en stark varaktig tillväxt som främjar skapandet av sysselsättning.
2. Stabilitets- och tillväxtpakten utgörs av denna förordning, som syftar till att förstärka övervakningen av de offentliga finanserna samt övervakningen och samordningen av den ekonomiska politiken, av rådets förordning (EG) nr ...⁽³⁾ som syftar till att påskynda och förtydliga tillämpningen av förfarandet vid alltför stora underskott samt av Europeiska rådets resolution i Amsterdam om stabilitets- och tillväxtpakten⁽⁴⁾ i vilken medlemsstaterna, rådet och kommissionen har enats om en fast politisk vägledning för en strikt och punktlig tillämpning av fördraget samt stabilitets- och tillväxtpakten.
3. Under den tredje etappen av Ekonomiska och monetära unionen (EMU) är medlemsstaterna enligt artikel 104 c i fördraget klart skyldiga att undvika alltför stora underskott i den offentliga sektorns finanser. Enligt artikel 5 i protokoll nr 11 om vissa bestämmelser angående Förenade kungariket Storbritannien och Nordirland till fördraget skall artikel 104 c.1 inte tillämpas på Förenade kungariket, om det inte går över till den tredje etappen. Skyldig-

heten enligt artikel 109e.4 att sträva efter att undvika alltför stora underskott skall fortsätta att tillämpas på Förenade kungariket.

4. En anslutning till det medelfristiga målet med offentliga finanser som är nära balans eller i överskott, som alla medlemsstater har åtagit sig att respektera enligt ovannämnda resolution från Europeiska rådet om stabilitets- och tillväxtpakten, kommer att göra det möjligt för medlemsstaterna att hantera normala konjunktursvängningar och samtidigt hålla underskottet i de offentliga finanserna inom referensvärdet på 3 % av BNP.
5. Det multilaterala övervakningsförfarandet enligt artikel 103.3 och 103.4 bör kompletteras med ett förvarningssystem genom vilket rådet på ett tidigt stadium kan förvarna en medlemsstat om behovet av att vidta nödvändiga korrigerande åtgärder i fråga om de offentliga finanserna för att förebygga att underskottet i den offentliga sektorns finanser blir alltför stort. I enlighet med den nämnda resolutionen från Europeiska rådet om stabilitets- och tillväxtpakten har samtliga medlemsstater åtagit sig att, så snart de får information som visar väsentliga, faktiska eller förväntade avvikelser från det medelfristiga budgetmålet, vidta de korrigerande åtgärder i fråga om de offentliga finanserna som de anser vara nödvändiga för att uppnå målen i sina stabilitets- och konvergensprogram.
6. Det multilaterala övervakningsförfarandet enligt artikel 103.3 och 103.4 bör alltså användas för att övervaka alla områden inom den ekonomiska utvecklingen i varje medlemsstat och inom gemenskapen, liksom även den ekonomiska politikens överensstämmelse med de allmänna ekonomiska riktlinjer som nämns i artikel 103.2. För att övervakning av denna utveckling skall kunna ske är det lämpligt att information läggs fram genom ett stabilitets- och konvergensprogram.
7. Man bör bygga vidare på de nyttiga erfarenheterna av konvergensprogram under den ekonomiska och monetära unionens två första etapper.
8. De medlemsstater som inför den gemensamma valutau, nedan kallade deltagande medlemsstater, skall i

⁽¹⁾ EGT nr C 368, 6.12.1996, s. 9.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 28 november 1996 (EGT nr C 380, 16.12. 1996, s. 28), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 april 1997 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽³⁾ Ännu ej offentliggjort i EGT.

⁽⁴⁾ Ännu ej offentliggjort i EGT.

- enlighet med artikel 109j ha uppnått en hög grad av varaktig konvergens och framför allt en hållbar finansiell ställning för den offentliga sektorn. Upprätthållande av sunda offentliga finanser i dessa medlemsstater kommer att vara nödvändigt för att stödja prisstabilitet och förstärka förutsättningarna för varaktig tillväxt i produktion och inom sysselsättning. Det är nödvändigt att de deltagande medlemsstaterna lägger fram medelfristiga program, nedan kallade stabilitetsprogram. Det huvudsakliga innehållet i sådana program bör anges.
9. De medlemsstater som inte inför den gemensamma valutan, nedan kallade icke deltagande medlemsstater, kommer att behöva föra en politik som syftar till att uppnå en hög grad av varaktig konvergens. Det är nödvändigt att dessa medlemsstater lägger fram medelfristiga program, nedan kallade konvergensprogram. Det huvudsakliga innehållet i sådana program bör anges.
10. Sådana icke deltagande medlemsstaters valutor som ansluts till den nya växelkursmekanismen, nedan kallad ERM2⁽¹⁾, kommer att få en centralkurs gentemot euron, vilket ger en referenspunkt när det gäller att bedöma om dessa staters politik är tillräcklig. För att rådet skall kunna övervaka på ett ändamålsenligt sätt, bör icke deltagande medlemsstater som inte ansluter sig till ERM2 i konvergensprogrammen likväl presentera sin politik som skall vara inriktad på stabilitet för att på så sätt undvika avvikelser i växelkurserna från de reala jämviktsväxelkurserna och alltför stora nominella växelkursfluktuationer.
11. Varaktig konvergens i grundläggande ekonomiska faktorer är ett villkor för hållbar växelkursstabilitet.
12. En tidsplan bör fastställas för att lägga fram och uppdatera stabilitets- och konvergensprogrammen.
13. För öppenhetens skull och för att de som deltar i den allmänna debatten skall vara välinformerade är det nödvändigt att medlemsstaterna offentliggör sina stabilitets- och konvergensprogram.
14. När rådet granskar och övervakar stabilitets- och konvergensprogrammen, särskilt det medelfristiga budgetmålet eller den målinriktade anpassningsbanan för att uppnå detta mål, bör det ta hänsyn till relevanta konjunkturmässiga och strukturella särdrag i varje medlemsstats ekonomi.
15. I detta sammanhang bör särskild uppmärksamhet ägnas åt betydande avvikelser i de offentliga finanserna från målen med budgetar nära balans eller i överskott. Det är lämpligt att rådet ger en förebyggande varning för att förhindra ett alltför stort underskott i en medlemsstats offentliga finanser. Vid ihållande avvikelser när det gäller budgetmål är det lämpligt att rådet skärper sin rekommendation och offentliggör den. För icke deltagande medlemsstater kan rådet lämna rekommendationer om åtgärder som bör vidtas för att ge effekt åt konvergensprogrammen.
16. Både konvergens- och stabilitetsprogrammen leder till att förutsättningarna för ekonomisk konvergens enligt artikel 104c i fördraget uppfylls.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVSNITT 1

Syfte och definitioner

Artikel 1

I denna förordning föreskrivs regler för innehåll, framläggande, granskning och övervakning av stabilitets- och konvergensprogram som en del i den multilaterala övervakning som rådet genomför för att på ett tidigt stadium förhindra att ett alltför stort underskott uppstår i den offentliga sektorns finanser och för att främja övervakningen och samordningen av den ekonomiska politiken.

Artikel 2

I denna förordning avses med "deltagande medlemsstater" de medlemsstater som inför den gemensamma valutan i enlighet med fördraget och med "icke deltagande medlemsstater" de som inte har infört den gemensamma valutan.

AVSNITT 2

Stabilitetsprogram: en väsentlig grund för varaktig tillväxt och skapande av sysselsättning

Artikel 3

1. Varje deltagande medlemsstat skall till rådet och kommissionen lämna den information som är nödvändig för den regelbundna multilaterala övervakningen enligt artikel 103 i fördraget genom ett "stabilitetsprogram",

⁽¹⁾ Som hänvisas till i Europeiska rådets resolution av den 17 juni 1997 om en ny växelkursmekanism (ännu ej offentliggjort i EGT).

som utgör en väsentlig grund för prisstabilitet samt för en stark och varaktig tillväxt som främjar skapandet av sysselsättning.

2. I ett stabilitetsprogram skall följande information läggas fram:

- a) Det medelfristiga målet med offentliga finanser som är nära balans eller i överskott och anpassningsbanan för överskottet/underskottet i den offentliga sektorns finanser för att uppnå detta mål samt den förväntade utvecklingen av den offentliga sektorns skuldkvot.
- b) De huvudsakliga antagandena om den förväntade ekonomiska utvecklingen och viktiga ekonomiska variabler som är relevanta för genomförandet av stabilitetsprogrammet, t.ex. real tillväxt i bruttonationalprodukten (BNP), sysselsättning och inflation.
- c) En beskrivning av de budgetmässiga och andra vidtagna och/eller planerade ekonomisk-politiska åtgärder för att uppnå programmets mål, samt i fråga om de viktigaste budgetmässiga åtgärderna, en bedömning av deras kvantitativa effekter på budgeten.
- d) En analys av hur förändringar i de huvudsakliga ekonomiska antagandena kan komma att påverka den offentliga sektorns finanser och skuldsituation.

3. Information om utvecklingen av kvoten för överskott/underskott i den offentliga sektorns finanser, skuldkvoten och de huvudsakliga ekonomiska antagandena som anges i punkterna 2 a och 2 b skall lämnas på årsbasis och skall utöver innevarande år och föregående år även omfatta minst de tre kommande åren.

Artikel 4

1. Stabilitetsprogrammen skall läggas fram före den 1 mars 1999. Därefter skall uppdaterade program läggas fram årligen. En medlemsstat som inför den gemensamma valutan vid en senare tidpunkt skall lägga fram ett stabilitetsprogram inom sex månader efter det att rådet har beslutat om dess deltagande i den gemensamma valutan.

2. Medlemsstaterna skall offentliggöra sina stabilitetsprogram och uppdaterade program.

Artikel 5

1. På grundval av de bedömningar som gjorts av kommissionen och av den kommitté som inrättas genom artikel 109c i fördraget skall rådet inom ramen för den multilaterala övervakningen enligt artikel 103 granska om det medelfristiga budgetmålet i stabilitetsprogrammet är förenligt med den säkerhetsmarginal som behövs för att säkerställa att ett alltför stort underskott undviks, om

de ekonomiska antagandena som stabilitetsprogrammet bygger på är realistiska och om de vidtagna och/eller föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att förverkliga den målinriktade anpassningsbanan för att uppnå det medelfristiga budgetmålet.

Rådet skall dessutom granska om innehållet i stabilitetsprogrammet underlättar en närmare samordning av den ekonomiska politiken och om den ekonomiska politiken i den berörda medlemsstaten stämmer överens med de allmänna ekonomiska riktlinjerna.

2. Rådet skall utföra den granskning av stabilitetsprogrammet som anges i punkt 1 inom två månader efter det att programmet har lagts fram. Rådet skall på rekommendation av kommissionen och efter att ha hört den kommitté som inrättas genom artikel 109c lämna ett yttrande om programmet. Om rådet i enlighet med artikel 103 anser att målen för och innehållet i ett program bör skärpas, skall rådet i sitt yttrande uppmana den berörda medlemsstaten att anpassa sitt program.

3. Uppdaterade stabilitetsprogram skall granskas av den kommitté som inrättas genom artikel 109c på grundval av kommissionens bedömningar; vid behov får uppdaterade program också granskas av rådet i enlighet med det förfarande som föreskrivs i punkterna 1 och 2 i denna artikel.

Artikel 6

1. Rådet skall som en del i den multilaterala övervakningen enligt artikel 103.3 övervaka genomförandet av stabilitetsprogrammen på grundval av information som de deltagande medlemsstaterna tillhandahåller och bedömningar som görs av kommissionen och den kommitté som inrättas genom artikel 109c, särskilt med sikte på att fastställa väsentliga faktiska eller förväntade avvikelser från det medelfristiga budgetmål eller den anpassningsbana för att uppnå målet som anges i programmet för överskottet/underskottet i den offentliga sektorns finanser.

2. Om rådet konstaterar en väsentlig avvikelse i den offentliga sektorns finanser från det medelfristiga budgetmålet eller anpassningsbanan för att uppnå detta, skall det i syfte att ge en förvarning för att förhindra att ett alltför stort underskott uppstår, rikta en rekommendation till den berörda medlemsstaten att vidta nödvändiga anpassningsåtgärder enligt artikel 103.4 i fördraget.

3. Om rådet vid sin följande övervakning bedömer att avvikelsen i den offentliga sektorns finanser från det medelfristiga budgetmålet eller från anpassningsbanan för att uppnå detta består eller förvärras, skall rådet i enlighet med artikel 103.4 i fördraget lämna den berörda medlemsstaten en rekommendation att omedelbart vidta korrigerande åtgärder och får dessutom enligt nämnda artikel offentliggöra sin rekommendation.

AVSNITT 3

Konvergensprogram: en väsentlig grund för varaktig tillväxt och skapande av sysselsättning*Artikel 7*

1. Varje icke-deltagande medlemsstat skall till rådet och kommissionen lämna den information som är nödvändig för den regelbundna multilaterala övervakningen enligt artikel 103 genom ett "konvergensprogram", som utgör en väsentlig grund för prisstabilitet samt för en stark och varaktig tillväxt som främjar skapandet av sysselsättning.

2. I ett konvergensprogram skall följande information läggas fram, särskilt när det gäller variabler med anknytning till konvergens:

- a) Det medelfristiga målet med offentliga finanser som är nära balans eller i överskott och anpassningsbanan för överskottet/underskottet i den offentliga sektorns finanser för att uppnå detta mål, den förväntade utvecklingen av den offentliga sektorns skuldkvot och de medelfristiga målen för den monetära politiken samt sambandet mellan dessa mål och pris- och växelkursstabilitet.
- b) De huvudsakliga antagandena om den förväntade ekonomiska utvecklingen och viktiga ekonomiska variabler som är relevanta för genomförandet av konvergensprogrammet, t.ex. real BNP-tillväxt, sysselsättning och inflation.
- c) En beskrivning av de budgetmässiga och andra vidtagna och/eller planerade ekonomisk-politiska åtgärder för att uppnå programmets mål, samt i fråga om de viktigaste budgetmässiga åtgärderna en bedömning av deras kvantitativa effekter på budgeten.
- d) En analys av hur förändringar i de huvudsakliga antagandena kan komma att påverka den offentliga sektorns finanser och skuldsituation.

3. Information om utvecklingen av kvoten för överskott/underskott i den offentliga sektorns finanser, skuldkvoten och de huvudsakliga ekonomiska antagandena som anges i punkterna 2 a och 2 b skall lämnas på årsbasis och skall utöver innevarande år och föregående år även omfatta minst de tre kommande åren.

Artikel 8

1. Konvergensprogrammen skall läggas fram före den 1 mars 1999. Därefter skall uppdaterade program läggas fram årligen.

2. Medlemsstaterna skall offentliggöra sina konvergensprogram och uppdaterade program.

Artikel 9

1. På grundval av de bedömningar som gjorts av kommissionen och av den kommitté som inrättas genom

artikel 109c i fördraget skall rådet inom ramen för den multilaterala övervakningen enligt artikel 103 granska om det medelfristiga budgetmålet är förenligt med den säkerhetsmarginal som behövs för att säkerställa att ett alltför stort underskott undviks, om de ekonomiska antagandena som programmet bygger på är realistiska och om de vidtagna och/eller föreslagna åtgärderna är tillräckliga för att överklaga den målinriktade anpassningsbanan för att uppnå det medelfristiga budgetmålet och för att uppnå en varaktig konvergens.

Rådet skall dessutom granska om innehållet i konvergensprogrammet underlättar den närmare samordningen av den ekonomiska politiken och om den ekonomiska politiken i den berörda medlemsstaten stämmer överens med de allmänna ekonomiska riktlinjerna.

2. Rådet skall utföra den granskning av konvergensprogrammet som anges i punkt 1 inom två månader efter det att programmet har lagts fram. Rådet skall på rekommendation av kommissionen och efter att ha hört den kommitté som inrättas genom artikel 109c lämna ett yttrande om programmet. Om rådet i enlighet med artikel 103 anser att målen för och innehållet i ett program bör skärpas, skall rådet i sitt yttrande uppmana den berörda medlemsstaten att anpassa sitt program.

3. Uppdaterade konvergensprogram skall granskas av den kommitté som inrättas genom artikel 109c på grundval av kommissionens bedömningar; vid behov får uppdaterade program också granskas av rådet i enlighet med det förfarande som föreskrivs i punkterna 1 och 2 i denna artikel.

Artikel 10

1. Rådet skall som en del i den multilaterala övervakningen enligt artikel 103.3 övervaka genomförandet av konvergensprogrammen på grundval av information som de icke deltagande medlemsstaterna tillhandahåller i enlighet med artikel 7.2 a i förordningen och bedömningar som görs av kommissionen och den kommitté som inrättas genom artikel 109c i fördraget, särskilt med sikte på att fastställa väsentliga faktiska eller förväntade avvikelser från det medelfristiga budgetmål eller den anpassningsbana som anges i programmet för överskottet/underskottet i den offentliga sektorns finanser.

Dessutom skall rådet övervaka den ekonomiska politiken i icke deltagande medlemsstater mot bakgrund av konvergensprogrammets mål i syfte att säkerställa att deras politik är inriktad på stabilitet och således på att undvika avvikelser i växelkurserna från de reala jämviktswäxelkurserna och alltför stora fluktuationer i de nominella växelkurserna.

2. Om rådet konstaterar en väsentlig avvikelse i den offentliga sektorns finanser från det medelfristiga budgetmålet eller anpassningsbanan för att uppnå detta, skall det i syfte att ge en förvarning för att förhindra att ett alltför stort underskott uppstår, rikta en rekommendation till den berörda medlemsstaten att vidta nödvändiga anpassningsåtgärder enligt artikel 103.4 i fördraget.

3. Om rådet vid sin följande övervakning bedömer att avvikelserna i den offentliga sektorns finanser från det medelfristiga budgetmålet eller från anpassningsbanan för att uppnå detta består eller förvärras, skall rådet i enlighet med artikel 103.4 i fördraget lämna den berörda medlemsstaten en rekommendation att omedelbart vidta korrigerande åtgärder och får dessutom enligt nämnda artikel offentliggöra sin rekommendation.

AVSNITT 4

Gemensamma bestämmelser

Artikel 11

Som en del i den multilatera övervakning som beskrivs i denna förordning, skall rådet göra den samlade bedömning som beskrivs i artikel 103.3 i fördraget.

Artikel 12

I enlighet med artikel 103.4 andra stycket skall rådets ordförande och kommissionen i sina rapporter till Europaparlamentet inbegripa resultatet av den multilaterala övervakningen enligt denna förordning.

Artikel 13

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1998.

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

Utfärdad i . . .

På rådets vägnar

Ordförande

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

1. Den 18 oktober 1996 överlämnade kommissionen till rådet ovannämnda förslag till förordning på grundval av artikel 103.5 i EG-fördraget
2. Efter sin första behandling lämnade Europaparlamentet ett yttrande den 28 november 1996.

Den 20 mars 1997 lade kommissionen fram ett ändrat förslag enligt artikel 189a.2 i fördraget. Detta ändrade förslag tar hänsyn till Europaparlamentets yttrande och de ändringar som föreslås i detta, slutsatserna från Europeiska rådet i Dublin och de resultat som arbetsgruppen för EMU kom fram till när det gäller det ursprungliga förslaget.

3. Den 14 april 1997 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt enligt artikel 189a i fördraget.

II. SYFTE

Ovan nämnda förslag till förordning syftar till att införa ett förebyggande varningssystem för att på ett tidigt stadium kunna fastställa väsentliga avvikelser från det medelfristiga mål med offentliga finanser som är nära balans eller i överskott som samtliga medlemsstater har åtagit sig att uppfylla. Detta förebyggande varningssystem kommer att verka för att medlemsstaterna utan dröjsmål vidtar nödvändiga korrigerande åtgärder i fråga om de offentliga finanserna när de får reda på att det föreligger risk för en väsentlig avvikelse mellan de offentliga finanserna och det medelfristiga budgetmålet eller anpassningsbanan för att uppnå detta mål för att kunna förhindra uppkomsten av ett alltför stort underskott i dessa.

Det är därför som den gemensamma ståndpunkt som rådet har antagit särskilt anger innehållet i, tidsplanen och offentlighetskraven för

- de stabilitetsprogram som de medlemsstater som inför den gemensamma valutan måste lägga fram,
- de konvergensprogram som de medlemsstater som inte inför den gemensamma valutan måste lägga fram.

Stabilitets- och konvergensprogrammen är en viktig grund för prisstabilitet och stark varaktig tillväxt som främjar skapande av sysselsättning. Den gemensamma ståndpunkten bygger på de erfarenheter som har vunnits genom konvergensprogram under de två första etapperna av Ekonomiska och monetära unionen (EMU). Under den tredje etappen av EMU är medlemsstaterna enligt fördraget klart förpliktade att undvika alltför stora underskott i den offentliga sektorns finanser⁽¹⁾.

Genom att ansluta sig till målet för sunda offentliga finanser som är nära balans eller i överskott kommer medlemsstaterna att kunna agera vid normala konjunktursvängningar och samtidigt hålla underskottet i de offentliga finanserna inom referensvärdet på 3 % av BNP. Av denna anledning måste både stabilitets- och konvergensprogrammen särskilt ge upplysning om det medelfristiga budgetmålet och anpassningsbanan för att uppnå detta mål, inklusive den förväntade utvecklingen av den offentliga sektorns skuldkvot, de

⁽¹⁾ Enligt artikel 7 i protokoll nr 11 gäller inte denna förpliktelse Förenade kungariket såvida det inte går över till etapp 3. Förpliktelsen i artikel 109e.4 att sträva efter att undvika alltför stora underskott fortsätter att gälla för Förenade kungariket.

viktigaste underliggande ekonomiska antagandena, de budgetmässiga och andra ekonomisk-politiska åtgärder som vidtas eller planeras för att uppnå detta mål, och de måste innehålla en analys av hur förändringarna i de viktigaste ekonomiska antagandena kommer att påverka den offentliga sektorns finanser och skuldsituation.

Dessutom måste konvergensprogrammen innehålla information om de medelfristiga målen för den monetära politiken och sambandet mellan dessa mål och pris- och växelkursstabilitet.

På detta sätt skapas en uppsättning regler för rådets och kommissionens effektiva övervakning av medlemsstaternas offentliga finanser och ett lämpligt förebyggande varningssystem införs.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Rådets gemensamma ståndpunkt tar, om inte bokstavligen så åtminstone i allt väsentligt, hänsyn till ett antal viktiga ändringar som Europaparlamentet föreslår i sitt yttrande och av vilka de flesta även ingår i kommissionens ändrade förslag, nämligen följande:

- I artikel 1 i den gemensamma ståndpunkten fastställs syftet med denna förordning enligt ändringsförslag 18 i Europaparlamentets yttrande.
- Enligt ändringsförslag 21 måste stabilitets- och konvergensprogrammen innehålla en bedömning av de kvantitativa effekterna av de budgetmässiga åtgärder som vidtas för att uppnå stabilitets- och konvergensprogrammets mål (se artiklarna 3.2c och 7.2c i den gemensamma ståndpunkten).
- I första stycket i ingressen, beaktandemeningen oräknad, i den gemensamma ståndpunkten anges att stabilitets- och tillväxtpakten grundar sig på målet med sunda offentliga finanser som ett medel för att förstärka förutsättningarna för prisstabilitet och för en stark varaktig tillväxt som främjar skapandet av sysselsättning. Detta tillmötesgår Europaparlamentets grundläggande synpunkter som återges i ändringsförslag 1 och 59 fast i kortare ordalag. I samma anda betecknar rubrikerna till avsnitten 2 och 3 i den gemensamma ståndpunkten stabilitets- och konvergensprogrammen som en viktig grund för en varaktig tillväxt och skapande av sysselsättning.
- I artikel 11 ges rådet möjlighet att bedöma den ekonomiska utveckling i gemenskapen som stabilitets- och konvergensprogrammen för med sig. Denna artikel återspeglar, fast med en annan formulering, huvudinnehållet i ändringsförslag 31 och återspeglar samtidigt artikel 103.3 i fördraget.

Däremot har rådet inte gått med på att i sin gemensamma ståndpunkt ta med övriga ändringar som Europaparlamentet föreslår

- därför att de skulle innebära att tillämpningsområdet för förordningen kommer att omfatta något som ligger utöver dess särskilda ändamål och rättsliga grund (särskilt ändringsförslag 16, 17 och 22 som avser en fortsättning av sammanhållningsfonden, ändringsförslag 11 och 32 som avser ekonomiskt bidrag från gemenskapen eller ändringsförslag 10 och 63 som avser andra mål i fördraget än de som är aktuella för denna förordning),
- därför att de kan bli oförenliga med fördragets formföreskrifter i den mån de medverkar till att ändra institutionernas respektive roll enligt fördraget (ändringsförslag 70 om en granskningsklausul och ändringsförslag 26, 29 och 30 om förhandsinformation till Europaparlamentet varje gång rådet har för avsikt att anmoda medlemsstaterna att anpassa sitt stabilitets- och konvergensprogram enligt artiklarna 5.2 och 9.2 i förordningen),
- därför att vid den totala bedömningen av stabilitets- och konvergensprogrammen skulle de rubba den ömtåliga balansen genom att ge för mycket tyngd åt vissa bestämda

begrepp i den ekonomiska analysen (t.ex. ändringsförslag 4 och 66-68 som särskilt avser offentliga investeringar eller ändringsförslag 62 som särskilt avser konjunkturmässig neutralitet).

Jämfört med kommissionens ändrade förslag innehåller rådets gemensamma ståndpunkt, utöver några små redaktionella ändringar och då särskilt i ingressen, i synnerhet följande ändringar:

- Den gemensamma ståndpunkten inför datumet den 1 mars 1999 (i stället för den 1 januari 1999) som slutdatum före vilket stabilitets- och konvergensprogrammen måste läggas fram (se artiklarna 4.1 och 8.1 i den gemensamma ståndpunkten). På så sätt får medlemsstaterna mer tid på sig att förbereda framläggandet av sina program.
- Den anger dessutom att stabilitets- och konvergensprogrammen utgör en nödvändig grund för prisstabilitet och för en stark varaktig tillväxt som främjar skapandet av sysselsättning.
- Den stryker kravet i kommissionens ändrade förslag (artiklarna 3.2 e och 7.2 e i detta) på att medlemsstaterna i sina stabilitets- och konvergensprogram skall ta med information om sitt åtagande att vidta ytterligare nödvändiga åtgärder för att förhindra en avvikelse från det medelfristiga budgetmålet. Detta åtagande kommer att återspeglas i Europeiska rådets resolution om stabilitets- och tillväxtpakten.
- Den fastställer att rådet skall övervaka icke-deltagande medlemsstaters ekonomiska politik särskilt mot bakgrund av de mål i deras konvergensprogram som syftar till att säkerställa att denna politik är inriktad på stabilitet för att på så sätt undvika avvikelser i växelkurserna från de reala jämviktswäxelkurserna och alltför stora nominella växelkursfluktuationer (se artikel 10.1 och de därtill hörande punkterna 10 och 11 i ingressen till den gemensamma ståndpunkten).

IV. SLUTSATS

Rådet anser att

- den gemensamma ståndpunkten fullt ut uppfyller kravet från Europeiska rådet i Dublin att förbereda en särskild förordning om förstärkning av övervakningen av medlemsstaternas offentliga finanser genom att tillhandahålla ett lämpligt förebyggande varningssystem som en del av stabilitets- och tillväxtpakten.
- den gemensamma ståndpunkten tar hänsyn till Europaparlamentets yttrande och inkluderar ett antal viktiga särskilda ändringar som föreslås i detta,
- de ändringar som ingår i den gemensamma ståndpunkten jämfört med kommissionens ändrade förslag är ganska oväsentliga men kommer att underlätta tolkningen och genomförandet av denna förordning.