

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 77

fyrtiofemte årgången

28 mars 2002

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

I Meddelanden

Europaparlamentet

Rådet

Kommissionen

2002/C 77/01	Interinstitutionellt avtal av den 28 november 2001 om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter	1
	Kommissionen	
2002/C 77/02	Eurons växelkurs	4
2002/C 77/03	Tolkningsmeddelande från kommissionen om körkort inom gemenskapen	5
2002/C 77/04	Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget – Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar ⁽¹⁾	25
2002/C 77/05	Statligt stöd – Förenade kungariket – Stöd C 4/2002 (ex N 594/01) – Vauxhall/Ellesmere Port – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget ⁽¹⁾	28
2002/C 77/06	Översikt över gemenskapsbeslut om försäljningstillstånd för läkemedel från och med den 15 februari 2002 till och med den 15 mars 2002 (Offentliggörande i enlighet med artiklarna 12 eller 34 i rådets förordning (EEG) nr 2309/93)	32
2002/C 77/07	Samlad och sammanfattande rapport om resultaten av de kontroller som medlemsstaterna gjort på gemenskapsnivå enligt artikel 22 i rådets direktiv 95/53/EG	37
2002/C 77/08	Införande av elektronisk tillståndsgivning för import av textil- och beklädnadsprodukter	38
2002/C 77/09	Tillkännagivande om inledande av undersökning om skyddsåtgärder rörande import av vissa stålprodukter	39

SV

2002/C 77/10	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.2755 – Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV) – Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande ⁽¹⁾	42
2002/C 77/11	Offentliggörande av medlemsstaters beslut att bevilja eller återkalla trafiktillstånd i enlighet med artikel 13.4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om tillståndsgivning för flygbolag ⁽¹⁾	43
2002/C 77/12	Offentliggörande av medlemsstaters beslut att bevilja eller återkalla trafiktillstånd i enlighet med artikel 13.4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om tillståndsgivning för flygbolag ⁽¹⁾	44

II Förberedande rättsakter

.

III Upplysningar

Europaparlamentet

2002/C 77/13	Protokoll från sessionen den 19–20 september 2001 som är publicerade i <i>Europeiska gemenskapernas officiella tidning</i> C 77 E	45
--------------	---	----

Kommissionen

2002/C 77/14	Förteckning över godkända sökande – Allmänt uttagningsprov KOM/A/5/01 – Förste handläggare (A 5/A 4) – Inom området för internrevision	46
2002/C 77/15	Bedrivande av regelbunden lufttrafik – Frankrikes anbudsinfordran, i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Rennes (Saint-Jacques) och Bâle-Mulhouse ⁽¹⁾	47
2002/C 77/16	Bedrivande av regelbunden lufttrafik – Frankrikes anbudsinfordran, i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Reims-Champagne och Lyon Saint-Exupéry ⁽¹⁾	48

Hänvisning (se omslagets tredje sida)

MEDDELANDE

Den 3 april 2002 utkommer i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 79 A: "Gemensamma sortlistan över arter av lantbruksväxter – Trettonde tillägget till den 21:a fullständiga utgåvan".

Prenumeranter på EGT kan gratis erhålla detta nummer i samma antal och språkversioner som man prenumererar på. De som önskar erhålla denna tidning ombedes att returnera nedanstående beställningssedel vederbörligen ifylld inklusive prenumerationskod (står till vänster på adressetiketterna och börjar med O/.). Detta nummer av EGT kommer att levereras gratis upp till ett år från utgivningsdatumet.

Övriga kan mot betalning beställa denna tidning antingen hos det lokala försäljningskontoret eller direkt från publikationsbyråns försäljningskontor i Luxemburg, som kommer att vidarebefordra beställningen till det lokala försäljningskontoret.

BESTÄLLNINGSSEDEL

**Byrån för Europeiska gemenskapernas
officiella publikationer**

Försäljningsavdelningen

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

☐ **Jag prenumererar på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Min prenumerationskod är: O/.

☐ Vänligen skicka mig ... gratis exemplar av **Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 79 A/2002**.

☐ **Jag beställer** härmed mot betalning ... **extra exemplar**.

Språk:

☐ **Jag prenumererar inte på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och beställer härmed **mot betalning ... exemplar**.

Språk:

Namn:

Adress:

Postadress:

Datum: Underskrift:

I

(Meddelanden)

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

KOMMISSIONEN

INTERINSTITUTIONELLT AVTAL**av den 28 november 2001****om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter**

(2002/C 77/01)

EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ENATS
OM FÖLJANDE

av följande skäl:

(1) Europeiska rådet betonade vid mötet i Edinburgh i december 1992 att det är av vikt för gemenskapen att göra gemenslagslagstiftningen mer tillgänglig och begriplig.

(2) Mot bakgrund av Europeiska rådets riktlinjer ingick Europaparlamentet, rådet och kommissionen den 20 december 1994 ett interinstitutionellt avtal om en påskyndad arbetsmetod för officiell kodifiering av texter till rättsakter⁽¹⁾ för att göra det märkbart lättare att läsa rättsakter som har ändrats många gånger.

(3) Erfarenheten visar emellertid att det, även om den påskyndade arbetsmetoden används, ofta uppstår förseningar när kommissionen skall lägga fram förslag om officiell kodifiering och när lagstiftaren skall anta en rättsakt om officiell kodifiering, särskilt på grund av att nya ändringar av den aktuella rättsakten har antagits under tiden, vilka innebär att arbetet med kodifieringen måste börjas om.

(4) Det är därför lämpligt, särskilt i fråga om rättsakter som ändras ofta, att använda en lagstiftningsteknik som gör det möjligt att både ändra och kodifiera rättsakter i en och samma lagtext.

(5) När en innehållsmässig ändring måste göras i en tidigare rättsakt gör omarbetningstekniken det möjligt att anta en enda lagtext som samtidigt tillför den önskade ändringen, kodifierar denna tillsammans med de oförändrade bestämmelserna i den tidigare rättsakten och upphäver denna.

(6) Eftersom omarbetningstekniken kan motverka att en rad ändringsrättsakter uppkommer som ofta gör bestämmelserna svåra att förstå utgör den ett lämpligt medel för att på ett permanent och övergripande sätt säkerställa gemenslagslagstiftningens läsbarhet.

(7) En mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter ingår bland institutionernas åtgärder för att göra gemenslagslagstiftningen mer tillgänglig, såsom antagandet av en påskyndad arbetsmetod för officiell kodifiering och upprättandet av gemensamma riktlinjer för gemenslagslagstiftningens redaktionella kvalitet genom det interinstitutionella avtalet av den 22 december 1998⁽²⁾.

(8) Europeiska rådet uttryckte vid mötet i Helsingfors i december 1999 en önskan om att Europaparlamentet, rådet och kommissionen snarast möjligt ingår ett interinstitutionellt avtal om användningen av omarbetningstekniken.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

1. Detta avtal syftar till att fastställa bestämmelser som vid tillämpning av gemenskapens normala lagstiftningsförfarande ger möjlighet till en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter.

⁽¹⁾ EGT C 102, 4.4.1996, s. 2.

⁽²⁾ EGT C 73, 17.3.1999, s. 1.

2. Omarbetningstekniken skall bestå i att det antas en ny rättsakt som i en enda text inbegriper både de innehållsmässiga ändringar som görs genom denna i en tidigare rättsakt och de bestämmelser i den tidigare rättsakten som inte ändras. Den nya rättsakten ersätter och upphäver den tidigare rättsakten.

3. Ett förslag från kommissionen om omarbetning skall avse innehållsmässiga ändringar i en tidigare rättsakt. Förslaget skall dessutom omfatta en kodifiering av de oförändrade bestämmelserna i den tidigare rättsakten tillsammans med de nämnda innehållsmässiga ändringarna.

4. I detta avtal avses med

— *tidigare rättsakt*: en gällande rättsakt som kan ha ändrats genom en eller flera ändringsrättsakter,

— *innehållsmässig ändring*: varje ändring som rör innehållet i sak i den tidigare rättsakten i motsats till rent formella eller redaktionella ändringar,

— *oförändrad bestämmelse*: varje bestämmelse i den tidigare rättsakten som, bortsett från rent formella eller redaktionella ändringar, inte ändras innehållsmässigt.

En ny rättsakt skall inte anses utgöra en omarbetning om den, med undantag för standardiserade bestämmelser och formuleringar, innebär ändring av innehållet i samtliga bestämmelser i den tidigare rättsakten, vilken den ersätter och upphäver.

5. Gemenskapens normala lagstiftningsförfarande skall följas fullt ut.

6. Ett förslag till omarbetning skall uppfylla följande kriterier:

a) I den motivering som åtföljer förslaget skall

i) det uttryckligen anges att det avser ett förslag till omarbetning, och orsakerna till att detta tillvägagångssätt har valts skall anges,

ii) varje innehållsmässig ändring som föreslagits motiveras,

iii) det anges exakt vilka bestämmelser i den tidigare rättsakten som inte ändras.

b) Den konkreta utformningen av den föreslagna lagtexten skall

i) göra det möjligt att tydligt identifiera de innehållsmässiga ändringarna och de nya skälen i ingressen jämfört med de bestämmelser och skäl som inte ändras,

ii) i fråga om de bestämmelser och skäl som inte ändras, motsvara den utformning som används i förslagen till officiell kodifiering av rättsakter.

7. För att säkerställa klarhet och rättssäkerhet skall bland annat ⁽¹⁾ följande lagstiftnings tekniska regler respekteras vid varje omarbetning:

a) I det första skälet skall det anges att den nya rättsakten utgör en omarbetning av den tidigare rättsakten.

b) I artikeln om upphävande av den tidigare rättsakten skall det anges att hänvisningarna till den rättsakten skall förstås som hänvisningar till den omarbetade rättsakten och att de skall läsas i enlighet med den jämförelsetabell som bifogas den omarbetade rättsakten.

c) I en rättsakt som utgör en omarbetning av ett direktiv skall

i) det i artikeln om upphävande dessutom anges att de skyldigheter som åligger medlemsstaterna med avseende på tidsfrist för överföring ⁽²⁾, och i förekommande fall tidsfristen för tillämpning, vilka fastställs i det direktiv som upphävs genom den omarbetade rättsakten, inte skall beröras av upphävandet,

ii) tidsfristerna i punkt i anges i en bilaga i form av en tabell,

iii) artikeln om skyldighet att till nationell lagstiftning överföra ⁽³⁾ ett direktiv som är ett resultat av en omarbetning endast avse de bestämmelser i vilka det gjorts innehållsmässiga ändringar som tydligt identifierats som sådana. Överföring av bestämmelser som inte ändrats i det direktiv som är ett resultat av en omarbetning skall ske i enlighet med de föregående direktiven.

⁽¹⁾ Se särskilt det interinstitutionella avtalet av den 22 december 1998 om gemensamma riktlinjer för gemenskapslagstiftningens redaktionella kvalitet (EGT C 73, 17.3.1999, s. 1).

⁽²⁾ Dvs. tidsfristen för genomförande av bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i direktivet.

⁽³⁾ Dvs. skyldigheten att genomföra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i direktivet.

8. Om det under lagstiftningsförfarandet skulle visa sig nödvändigt att i den rättsakt som utgör en omarbetning göra innehållsmässiga ändringar av de bestämmelser som inte ändras i kommissionens förslag, skall dessa ändringar göras enligt det förfarande som anges i fördraget i enlighet med den tillämpliga rättsliga grunden.

9. En rådgivande grupp, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen, skall behandla förslaget till omarbetning. Den skall så snart som möjligt avge ett yttrande till Europaparlamentet, rådet och kommissionen om huruvida förslaget innehåller andra innehållsmässiga ändringar än de som identifierats som sådana.

10. Detta avtal träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Det skall tillämpas på alla förslag till omarbetning som läggs fram från och med dess ikraftträdande.

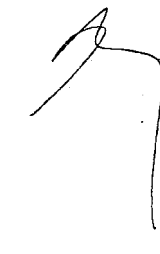
En utvärdering av tillämpningen av detta avtal skall göras tre år efter dess ikraftträdande. I detta syfte skall de juridiska avdelningarna vid de institutioner som har undertecknat detta avtal lägga fram en utvärderingsrapport och i förekommande fall föreslå de anpassningar som behövs.

Som skedde i Bryssel den tjugooåttonde november tjugohundraett.

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande



På rådets vägnar
Ordförande



På kommissionens vägnar
Ordförande



UTTALANDEN

Gemensamt uttalande om punkt 2

Europaparlamentet, rådet och kommissionen konstaterar att en omarbetning kan vara vertikal (den nya rättsakten ersätter en enda föregående akt) eller horisontell (den nya rättsakten ersätter flera föregående, parallella rättsakter inom ett och samma område).

Gemensamt uttalande till punkt 4

Europaparlamentet, rådet och kommissionen är eniga om att en bestämmelse anses vara helt ändrad när en enskild ändring i en bestämmelse faktiskt medför att själva innehållet i bestämmelsen ändras i sak.

Europaparlamentets och rådets uttalande till punkt 6 b

Europaparlamentet och rådet noterar att kommissionen kommer att ange innehållsmässiga ändringar och varje nytt skäl med skuggad stil i de KOM-dokument den kommer att lägga fram.

Gemensamt uttalande till punkt 9

Europaparlamentet, rådet och kommissionen konstaterar att för att se till att detta avtal efterlevs väl behöver deras juridiska avdelningar förfoga över ett tillräckligt antal personer så att antalet företrädare inom den rådgivande gruppen snabbt kan behandla kommissionens förslag till omarbetning och snarast möjligt avge ett yttrande till institutionerna.

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

27 mars 2002

(2002/C 77/02)

1 euro	=	7,4332	danska kronor
	=	9,0221	svenska kronor
	=	0,6139	pund sterling
	=	0,8746	US-dollar
	=	1,3897	kanadensiska dollar
	=	115,92	japanska yen
	=	1,4656	schweiziska franc
	=	7,711	norska kronor
	=	87,37	isländska kronor ⁽²⁾
	=	1,6569	australiska dollar
	=	2,0068	nyzeeländska dollar
	=	10,0579	sydafrikanska rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

⁽²⁾ Källa: Kommissionen.

TOLKNINGSMEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN OM KÖRKORT INOM GEMENSKAPEN

(2002/C 77/03)

Syftet med detta tolkningsmeddelande är att ge bakgrundsinformation om den aktuella situationen vad gäller gemenskapens körkortsregler. Denna information skall hjälpa förvaltningsmyndigheter och medborgare att bedöma räckvidden, effekterna och konsekvenserna av det nuvarande rättsliga systemet av gemenskapens körkortsregler.

Del I innehåller bakgrundsinformation om den aktuella situationen vad gäller gemenskapens körkortsregler, en beskrivning av den rättsliga ramen och en jämförande översikt över olika aspekter förbundna med körkort som fortfarande inte är harmoniserade.

Del II i detta meddelande innehåller rättsliga riktlinjer som fastställts genom tolkning av gemenskapens rättsliga ram. Dessa riktlinjer skall bidra till en konsekvent tillämpning av körkortsreglerna inom hela gemenskapen.

Definitioner

I detta meddelande avses med följande:

EG (tillsammans med ett artikelnummer): Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen senast ändrat genom Amsterdamfördraget.

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Första direktivet: rådets direktiv 80/1263/EEG om införande av ett gemenskapskörkort ⁽¹⁾.

Andra direktivet: rådets direktiv 91/439/EEG om körkort ⁽²⁾.

Grupp 1-körkort: körkort för en av följande fordonskategorier/underkategorier: A, B, BE, A1 och B1 enligt definitionen i direktiv 91/439/EEG (punkt 1.1 i bilaga III).

Grupp 2-körkort: körkort för en av följande fordonskategorier/underkategorier: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 och D1E enligt definitionen i direktiv 91/439/EEG (punkt 1.2 i bilaga III).

Världstat: den medlemsstat där körkortsinnehavaren har sin permanenta bostät, som inte har utfärdat det ursprungliga körkortet (men som kan ha bytt ut/förnyat körkortet från den utfärdande medlemsstaten).

Utfärdande medlemsstat: den medlemsstat som utfärdade det första körkortet åt den berörda körkortsinnehavaren (som inte nödvändigtvis behöver vara medborgare i den utfärdande staten).

EG-domstolen: Europeiska gemenskapernas domstol.

⁽¹⁾ EGT L 375, 31.12.1980, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

Del I

BESKRIVANDE SAMMANFATTNING AV GEMENSKAPENS KÖRKORTSREGLER

Den rättsliga ramen, som består av EG:s lagstiftning, EG-domstolens rättspraxis och de aspekter som fortfarande inte harmoniserats, beskrivs nedan.

A. RÄTTLIG RAM: EG-LAGSTIFTNING OCH RÄTTSPRAXIS

A.1 Rådets direktiv 80/1263/EEG om införande av ett gemenskapskörkort ⁽³⁾

Detta direktiv har helt upphävts genom artikel 13 i direktiv 91/439/EEG. Det tillämpas emellertid på en mängd konkreta ärenden som ägde rum under det första direktivets giltighetstid vilka har konsekvenser än i dag på grund av deras särskilda karaktär (se del II för beskrivning och tolkning av sådana ärenden).

A.2 Rådets direktiv 91/439/EEG om körkort

Det "andra direktivet" om körkort utgör kärnan i gemenskapens rättsliga ram för körkort. Det trädde i kraft den 1 juli 1996. Rent allmänt innebär det andra direktivet att körkortskategorier harmoniseras, åldersgränser införs som krav för rätten att framföra fordon och obligatoriska teoretiska och praktiska körkortsprov införs. Dessutom fastställs principen om ömsesidigt erkännande av körkort som utfärdats av en medlemsstat och permanent bosättningsort definieras som ett krav för att erhålla körkort. Det andra direktivet innehåller också detaljerade bestämmelser om hälsokriterier och en harmoniserad gemenskapsmall för körkort införs. Andra bestämmelser gäller effekterna av annullering, indragning och begränsning av körkort.

Det andra direktivet är bara en del av utvecklingen när det gäller körkort inom gemenskapen, och det bidrar till en stegvis och successiv harmonisering. Olika aspekter som inte har harmoniserats genom det andra direktivet kommer att belysas nedan (avsnitt B). Det andra direktivet har först ändrats genom rådets direktiv 94/72/EG ⁽⁴⁾, genom vilket artikel 1.1 i direktiv 91/439/EEG ändrades så att Finland och Sverige beviljades en övergångsperiod till och med den 31 december 1997 för sina plastöverdragna körkort.

Senare ändringar har gjorts genom rådets direktiv 96/47/EG ⁽⁵⁾, som innebär att en gemenskapsmodell för körkort av plast infördes som alternativ till gemenskapsmodellen för körkort av papper. Ändringen infördes i det andra direktivet som "Bilagorna Ia".

Kommissionens beslut 96/427/EEG ⁽⁶⁾ rör ett undantag från bestämmelserna i bilaga 3 i det andra direktivet vad gäller synkorrektion med hjälp av glasögon.

Genom rådets direktiv 97/26/EG ⁽⁷⁾ infördes en körkortskommitté, till vilken begränsade lagstiftande befogenheter överfördes vad gäller anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av förteckningen över gemenskapskoder samt bilagorna II och III till det andra direktivet. I detta direktiv specificerades ytterligare de harmoniserade gemenskapskoderna för inskränkning av rätten att framföra fordon och anpassning av fordon.

I kommissionens beslut 2000/275/EG ⁽⁸⁾ fastställs tabeller över regler för överensstämmelse för varje giltig körkortsmall mellan kategorier av körkort som utfärdats före genomförandet av direktiv 91/439/EEG och de harmoniserade kategorier som definieras i artikel 3 i det direktivet. Beslutet antogs i enlighet med den skyldighet som fastställs i artikel 10 i direktivet.

I kommissionens direktiv 2000/56/EG ⁽⁹⁾, slutligen, specificerades ytterligare förteckningen över harmoniserade gemenskapskoder för inskränkning av rätten att framföra fordon och anpassning av fordon. Genom direktivet ändrades också bilaga II till direktiv 91/439/EEG, som behandlar teoretiska och praktiska förarprov, för att anpassa denna bilaga till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen inom området.

A.3 Rättspraxis

— EG-domstolens dom 16/78 – Choquet

I denna första dom som direkt handlar om körkort belyste domstolen den dåvarande bristen på harmonisering inom området. Detta kryphål omöjliggjorde i stort sett ett erkännande av körkort i andra medlemsstater, och det utgjorde ett hinder för den fria rörligheten för personer. Domen var drivkraften bakom de första initiativen till harmonisering av körkort på gemenskapsnivå.

— EG-domstolens dom C-193/94 – Skanavi

Denna dom rör situationen före den 1 juli 1996. Dessutom innehåller den en tolkning av särskilda aspekter av rättsläget efter det andra direktivets ikraftträdande. Domstolen behandlade skyldigheten att byta ut körkort i enlighet med det första direktivet och hur denna skyldighet förhåller sig till räckvidden för artikel 43 i EG-fördraget. Dessutom klargjorde domstolen nationella böters proportionalitet, problemen med en progressiv harmonisering av körkort och omfattningen av principen om ömsesidigt erkännande.

⁽³⁾ EGT L 375, 31.12.1980, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT L 337, 24.12.1994, s. 86.

⁽⁵⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 175, 13.7.1996, s. 34.

⁽⁷⁾ EGT L 150, 7.6.1997, s. 41.

⁽⁸⁾ EGT L 91, 12.4.2000, s. 1.

⁽⁹⁾ EGT L 237, 21.9.2000, s. 45.

— EG-domstolens dom C-230/97 – Awoyemi

I denna dom klargörs situationen för innehavare av körkort utfärdade i tredje land, och den innehåller en tolkning av skyldigheten att byta ut körkort enligt direktiv 80/1263/EEG. Dessutom hänvisas till räckvidden för och de rättsliga konsekvenserna av principen om ömsesidigt erkännande.

B. JÄMFÖRANDE GENOMGÅNG AV ASPEKTER SOM INTE HAR HARMONISERATS

Syftet med denna del är att göra en jämförande genomgång av alla de aspekter av körkort som hittills inte har harmoniserats på gemenskapsnivå. De flesta av dessa aspekter har uttryckligen undantagits genom särskilda bestämmelser i det andra direktivet. De artiklar som anges i rubrikerna är hänvisningar till dessa undantag.

När det gäller huvuddelen av punkterna i den här delen har en viss harmoniseringsgrad redan uppnåtts genom det andra direktivet. Direktivet ger emellertid medlemsstaterna en viss handlingsfrihet när det gäller de områden som beskrivs i dessa punkter, t.ex. genom att endast miniminormer föreskrivs eller genom att det finns två olika alternativ att välja mellan som för gemenskapens körkortssystem. Därmed kvarstår inom dessa områden betydande praktiska och rättsliga skillnader mellan de nationella körkortssystemen.

Anm.: Den jämförande genomgången är inte heltäckande eftersom olika medlemsstater samarbetat i olika grad. I vissa fall är de relevanta uppgifterna inte kompletta eller inte tillgängliga.

B.1 Giltighetstid och frekvens för läkarundersökningar

Allmänna undantag i artikel 1.3

De olika giltighetstiderna i medlemsstaterna beror på det undantag från harmoniseringen som fastställs i artikel 1.3 i det andra direktivet. Genom denna bestämmelse undantas giltighetstiden från harmoniseringen på gemenskapsnivå i och med att medlemsstaterna har rätt att införa nationella bestämmelser. Vissa medlemsstater har inte några begränsningar av giltighetstiden för särskilda kategorier: obegränsad giltighetstid gäller fortfarande för bil- och motorcykelkörkort i följande länder:

- Belgien
- Tyskland
- Frankrike
- Österrike

De olika frekvenserna för läkarundersökningar härrör från bestämmelserna i bilaga III till det andra direktivet. I bilaga III, punkt 1, till det andra direktivet införs en klassificering av förare som innebär att de indelas i två distinkta grupper defi-

nierade som "grupp 1-körkort" och "grupp 2-körkort" (se definitionerna).

I bilaga III, punkt 3, anges att de som ansöker om grupp 1-körkort endast måste genomgå läkarundersökning om allvarliga tvivel om huruvida den sökande är i tillräckligt god fysisk form för att framföra fordon framkommer under ansökningsförfarandet. Efter att ett körkort utfärdats föreskrivs ingen obligatorisk läkarundersökning för innehavare av grupp 1-körkort. För innehavare av grupp 2-körkort föreskrivs i bilaga III, punkt 4, att dessa skall genomgå läkarundersökning innan körkort utfärdas första gången. Därefter skall föraren enligt direktivet regelbundet genomgå sådana undersökningar, frekvensen anges dock inte.

De två frågor som beskrivs ovan är nära förbundna med varandra: i de flesta rättsliga system sammanfaller giltighetstiden för en viss körkortskategori med den tidpunkt då en läkarundersökning krävs. Detta innebär att körkortsinnehavaren måste genomgå en läkarundersökning samtidigt som det utgångna körkortet förnyas.

Jämförande genomgång av nationella bestämmelser när det gäller körkortets giltighet

Den exakta rättsliga hänvisningen till nationell lagstiftning anges inom parentes för varje medlemsstat. Om inget annat anges är den angivna giltighetstiden kopplad till ett krav på läkarundersökning vid förnyelse av körkortet i fråga.

Belgien (art. 21, art. 44, *Arrêté Royal relatif au permis de conduire*, 23.3.1998)

- Grupp 1: obegränsad giltighetstid.
- Grupp 2: giltigt i 5 år fram till 50 års ålder; när föraren är 48–50 år gammal: giltigt fram till innehavarens 53-årsdag;
- giltigt i 3 år när innehavaren är över 50.

Danmark (art. 45–46, *Bekendtgørelse om kørekort*, 11.3.1997)

- Grupp 1: giltigt fram till innehavarens 70-årsdag;
- giltigt i 4 år när innehavaren är 71, i 3 år när denne är 72 och i 2 år när denne är 73–79 år gammal;
- i 1 år när innehavaren är över 80.
- Grupp 2: giltigt fram till innehavarens 50-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är 50–70;
- i 4 år när innehavaren är 71, i 3 år när denne är 72 och i 2 år när denne är 73–79 år gammal;
- i 1 år när innehavaren är över 80.

Tyskland (§ 23 Fahrerlaubnisverordnung, 26.8.1998)

- Grupp 1: obegränsad giltighetstid;
- C1, C1E: giltigt fram till innehavarens 50-årsdag; därefter i 5 år;
- C, CE: giltigt i 5 år;
- D1, D, D1E, DE: giltigt i 5 år; när innehavaren är 46–49: fram till dennes 50-årsdag; i 5 år när innehavaren är över 50.

Grekland (art. 4, förordning 19/95, 31.1.1995)

- Grupp 1: giltigt fram till innehavarens 65-årsdag; därefter i 3 år.
- Grupp 2, B+E och B för yrkestrafik: giltigt i 5 år fram till innehavarens 65-årsdag; därefter i 3 år.

Spanien (art. 16–17, RD 772/97 – Reglamento General de Conductores, 30.5.1997)

- Grupp 1: giltigt i 10 år fram till innehavarens 45-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är 45–70;
- i 2 år när innehavaren är över 70.
- Grupp 2: giltigt i 5 år fram till innehavarens 45-årsdag;
- i 3 år när innehavaren är 45–60;
- i 2 år när innehavaren är över 60.

Frankrike:

- Grupp 1: obegränsad giltighet.
- Grupp 2: giltigt i 5 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- i 2 år när innehavaren är 60–76;
- i 1 år när innehavaren är över 76.

Irland:

- Grupp 1: giltigt i 3–10 år (varierar) fram till innehavarens 60-årsdag;
- i 3 år när innehavaren är 60–69;
- i 1–3 år (avgörs genom hälsokontroll) när innehavaren är över 70.
- Grupp 2: giltigt i 3–10 år (avgörs genom hälsokontroll) fram till innehavarens 60-årsdag;

i 3 år när innehavaren är 60–69;

i 1–3 år (avgörs genom hälsokontroll) när innehavaren är över 70.

Italien (art. 126, Codice della Strada)

- Grupp 1: giltigt i 10 år fram till innehavarens 50-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är 51–70;
- i 3 år när innehavaren är över 70.
- C, CE: giltigt i 5 år fram till innehavarens 65-årsdag;
- i 2 år när innehavaren är över 65.
- D, DE: giltigt i 5 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- i 1 år när innehavaren är 60–65;
- förnyas inte efter 65 års ålder.

Luxemburg (Règlement grand ducal, 11.8.1996)

- Grupp 1: giltigt fram till innehavarens 50-årsdag;
- i 10 år när innehavaren är 51–70;
- i 3 år när innehavaren är över 70;
- i 1 år när innehavaren är över 80.
- Grupp 2: giltigt i 10 år fram till innehavarens 50-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 50;
- i 3 år när innehavaren är över 70;
- förnyas inte efter 75 års ålder.

Nederländerna (art. 122 WvW 1994)Giltighet

- Grupp 1: i 10 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- fram till innehavarens 70-årsdag, när denne är 60–65;
- i 5 år när innehavaren är över 64.
- Grupp 2: i 10 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- fram till innehavarens 70-årsdag, när denne är 60–65;
- i 5 år när innehavaren är över 64.

Frekvens för läkarundersökningar

- Grupp 1: vid 70 års ålder; därefter vart femte år;
- Grupp 2: vid 70 års ålder; därefter vart femte år (under revidering).

Österrike (art. 20–21 *Führerscheingesetz* (FSG) 30.10.1997)

- Grupp 1: obegränsad giltighet (enligt § 27(1)4 i FSG är körkortet i praktiken giltigt i 100 år).
- Grupp 2: giltigt i 5 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- i 2 år när innehavaren är över 60.

Portugal (art. 7, *Decreto Regulamentar* 65/94, 18.11.1994)

- Grupp 1: giltigt fram till innehavarens 65-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 65;
- i 2 år när innehavaren är över 70.

- C, CE: giltigt fram till innehavarens 40-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 40;
- i 3 år när innehavaren är över 65;
- i 2 år när innehavaren är över 68.

- D, DE: giltigt fram till innehavarens 40-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 40;
- förnyas inte när innehavaren är över 65;

Finland (art. 33, *förordning* 5.1.1996)Giltighet

- B: en inledande giltighetstid på 2 år; efter denna periods utgång: giltigt fram till innehavarens 70-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 70.
- A1, A, C1, C: giltigt fram till innehavarens 70-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 70.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: giltigt fram till innehavarens 70-årsdag;
- förnyas inte när innehavaren är över 70.

Frekvens för läkarundersökning

- Grupp 1: vid 45, 60, 70 års ålder; därefter vart femte år.
- Grupp 2: vid 45 års ålder; därefter vart femte år.

Sverige:Giltighet

- Grupp 1: i 10 år.
- Grupp 2: i 10 år.

Frekvens för läkarundersökning

- Grupp 1: vid 70 års ålder.
- Grupp 2: vid 45 års ålder; därefter vart femte år.

Förenade kungariket:Giltighet

- Grupp 1: Körkort av papper: giltigt fram till innehavarens 70-årsdag; körkort av plast: i 10 år;
- i 3 år när innehavaren är över 70.
- Grupp 2: fram till innehavarens 45-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 45;
- i 1 år när innehavaren är över 65.

Frekvens för läkarundersökningar

- Grupp 1: vid 70 års ålder; därefter vart tredje år.
- Grupp 2: vid 45 års ålder;
- var femte år när innehavaren är över 45;
- varje år när innehavaren är över 65.

Norge:

- Grupp 1: giltigt fram till innehavarens 100-årsdag.
- Grupp 2: i 10 år fram till innehavarens 60-årsdag;
- i 5 år när innehavaren är över 60;
- i 1 år när innehavaren är över 70.

Läkarundersökning av grupp 1-förare vid första utfärdandet av körkortet – bilaga III

För närvarande finns det endast krav på en läkarundersökning vid första utfärdandet av ett grupp 1-körkort i en minoritet av medlemsstaterna. I praktiken är det enda kravet att ett läkarintyg skall inlämnas. Detta anses vara tillräckligt bevis på att den sökande är i tillräckligt god fysisk form för att framföra fordon.

B.2 Överensstämmelse för olika fordonskategorier – artikel 10

I artikel 10 i det andra direktivet fastställs att medlemsstaterna, efter samråd med kommissionen, får fastställa regler för överensstämmelsen mellan de kategorier av körkort som utfärdats före genomförandet av det andra direktivet och de körkort som anges i artikel 3 i samma direktiv. Gemenskapens regelverk omfattar därmed ingen harmonisering av fordonskategorier för dessa körkort, som utfärdats före det andra direktivets ikraftträdande.

I praktiken varierade de nationella kategoriseringssystemen mycket innan gemenskapslagstiftningen inom detta område trädde i kraft. De olika standarder för kategorisering av fordon som tidigare använts kommer att fortsätta påverka ett stort antal EU-medborgare. Dessa effekter kommer framför allt att vara märkbara när det gäller körkort utfärdade i medlemsstater där giltighetstiden då var obegränsad, eftersom körkort med icke-harmoniserade fordonskategorier kommer att vara i cirkulation även fortsättningsvis.

I enlighet med artikel 10 i det andra direktivet har tabeller över överensstämmelse nyligen upprättats, och de ingår i kommissionens beslut om överensstämmelse ⁽¹⁰⁾. Tabellerna avslöjar att över 80 olika körkortsmodeller för närvarande är giltiga och i cirkulation inom EES-området. De flesta av dem hade utfärdats innan det andra direktivet införlivats.

Den aktuella situationen kan lösas på ett av följande sätt:

— En allmän indragning av samtliga körkort som utfärdats före det andra direktivets ikraftträdande och som fortfarande är i cirkulation. I utbyte skulle körkort som uppfyller kraven i det andra direktivet utfärdas.

— Ett införande av en harmoniserad giltighetstid för alla körkortskategorier. Ett sådant tillvägagångssätt skulle innebära att alla gamla körkortsmodeller så småningom skulle avskaffas.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens beslut 2000/275/EG av den 21 mars 2000 om regler för överensstämmelse mellan vissa kategorier av körkort (EGT L 91, 12 april 2000, s. 1).

B.3 Aspekter kopplade till särskilda fordonskategorier/underkategorier

— *Införande av underkategorier – artikel 3.2*

Enligt artikel 3.2 i det andra direktivet får en medlemsstat införa vissa eller samtliga av följande underkategorier för framförandet av särskilda fordon som omfattas av fordonskategorierna A, B, B + E, C, C + E, D och D + E ⁽¹¹⁾.

A1: Lätta motorcyklar med en slagvolym på minst 50 cm³ och högst 125 cm³ eller en maximal hastighet som inte överstiger 45 km/tim och en effekt på högst 11 kW.

B1: Tre- och fyrhjuliga motordrivna cyklar med en slagvolym på minst 50 cm³ eller en hastighet på över 45 km/tim och en tjänstevikt som inte överstiger 550 kg.

C1: Lastbilar med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg.

C1+E: Fordonskombinationer som består av ett dragfordon i underkategori C1, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg. Släpvagnens tillåtna totalvikt får inte vara högre än dragfordonets tjänstevikt.

D1: Bussar som har fler än 8 men inte fler än 16 sittplatser (förarplatsen oräknad).

D1+E: Fordonskombinationer som består av bussar som omfattas av underkategori D1 med en släpvagn på högst 750 kg. Kombinationens tillåtna totalvikt får inte överstiga 12 000 kg och släpvagnens tillåtna totalvikt får inte vara högre än dragfordonets tjänstevikt. Släpvagnen får inte användas för persontransport.

Följande underkategorier har införts i medlemsstaterna:

Belgien: C1, D1, C1+E, D1+E

Danmark: Inga underkategorier

Tyskland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grekland: A1

Spanien: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Frankrike: A1, B1

Irland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italien: A1

⁽¹¹⁾ Definitionernas exakta formulering härrör från en kombinerad läsning av artiklarna 3.2 och 3.3 i det andra direktivet.

Luxemburg: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Nederländerna: *Inga underkategorier*

Österrike: C1, C1+E

Portugal: A1

Finland: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Sverige: A1

Förenade kungariket: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E

— Ytterligare kriterier för kategori A1 – artikel 3.5

Enligt artikel 3.5 får medlemsstaterna fastställa ytterligare begränsningar för underkategori A1. Följande två medlemsstater har infört ytterligare begränsningar:

Tyskland: Förare under 18 har inte rätt att framföra motorcyklar med en maximal hastighet som överstiger 80 km/tim (artikel 5 § 28 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.1998).

Spanien: Motorcyklar inom kategori A1 får inte ha ett effekt/viktförhållande som överstiger 0,11 kW/kg (artikel 5.1 Real Decreto 772/97).

Inga andra medlemsstater har infört ytterligare kriterier för underkategori A1.

— Framförande av B1-fordon med A1- eller A-körkort – artikel 5.3 a

När det gäller körning endast inom eget territorium får medlemsstaterna dessutom tillåta att fordon av kategori B1 framförs av personer med A1- eller A-körkort. Följande förteckning innehåller en översikt över kraven för framförande av B1-fordon, när denna kategori har införts i medlemsstaten i fråga.

Belgien: B1 endast med B-körkort.

Danmark: Trehjuliga fordon får framföras med A- eller B-körkort, fyrhjuliga fordon får endast framföras med B-körkort.

Tyskland: B1 endast med B-körkort (§ 6 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.1998).

Grekland: B1 endast med B-körkort (artikel 4.7 i förordning 19/95).

Spanien: B1 med A-körkort (Real Decreto 772/1997, artikel 5).

Frankrike: B1 med A- eller A1-körkort.

Irland: B1 endast med B-körkort.

Italien: B1 med A- eller A1-körkort.

Luxemburg: B1 endast med B-körkort.

Nederländerna: B1 endast med B-körkort.

Österrike: B1-fordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 400 kg får framföras av personer med A- eller B-körkort. B1-fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 400 kg får endast framföras med B-körkort (§ 2.1 Führerscheingesetz 30.10.1997).

Portugal: B1 med A- eller A1-körkort.

Finland: B1 med A-körkort.

Förenade kungariket: B1 med A-körkort (Regulation No. 2824/1996, Article 6.8)

Norge: B1 endast med B-körkort.

— Framförande av A1-fordon med B-körkort – artikel 5.3 b

När det gäller körning endast inom eget territorium får medlemsstaterna tillåta att lätta motorcyklar (som skulle omfattas av underkategori A1) framförs av personer med B-körkort. Denna rätt behöver emellertid inte erkännas av någon annan medlemsstat.

Följande översikt omfattar endast de medlemsstater som har infört ovannämnda rätt och de ytterligare kraven anges:

Belgien: Två års praktisk erfarenhet med B-körkort.

Spanien: Två års erfarenhet med B-körkort och ett teoriprov.

Frankrike: Två års erfarenhet med B-körkort. En frivillig utbildning på 6 timmar håller för närvarande på att övervägas. Denna utbildning kan komma att bli obligatorisk i framtiden.

Italien: Rätten har införts utan några ytterligare krav.

Österrike: Fem års erfarenhet med B-körkort och 6 timmars praktisk förarutbildning som är obligatorisk.

— *Framförande av ett C1- eller D1-fordon med B-körkort – artikel 5.4*

Enligt artikel 5.4 a får medlemsstaterna, efter samråd med kommissionen, inom sitt territorium tillåta att fordon i kategori D1 framförs av personer som har fyllt 21 år och som har innehaft B-körkort i minst två år. Förutsättningen är att fordonen används i samhällsnyttig verksamhet av organisationer som inte är affärsdrivande och att föraren utan ersättning bidrar med sina tjänster.

Endast Förenade kungariket har infört denna rätt.

Enligt artikel 5.4 b kan medlemsstaterna under vissa andra omständigheter än de som anges i artikel 5.4 a tillåta att fordon i kategori C framförs av personer med B-körkort.

Ingen medlemsstat har infört denna rätt.

— *Direkt behörighet för tung motorcykel – artikel 6.1 b*

Enligt denna artikel får medlemsstaterna åsidosätta kravet på två års erfarenhet som förare av motorcyklar med lägre prestanda som innehavare av ett A-körkort, om den som ansöker om ett A-körkort är minst 21 år gammal ("direkt behörighet" ⁽¹²⁾).

Följande medlemsstater har inte direkt behörighet för tung motorcykel från 21 års ålder.

Tyskland: Direkt behörighet är inte möjlig före 25 års ålder.

Irland: Direkt behörighet är aldrig möjlig; två års praktisk erfarenhet krävs alltid.

Spanien: Direkt behörighet är aldrig möjlig; två års praktisk erfarenhet krävs alltid.

Alla andra medlemsstater tillåter direkt behörighet för tung motorcykel för sökande som fyllt 21 år.

B.4 Aspekter förbundna med åldersgränser

— *Lägre åldersgräns för fordon i kategori B – artikel 6.2*

Enligt artikel 6.2 får medlemsstaterna göra undantag för de ålderskrav som gäller för kategorierna A, B och B + E (18 år) och utfärda sådana körkort till personer som fyllt 17 år.

I följande medlemsstater är åldersgränsen lägre än 18 år:

Tyskland: 17 år inom ramen för yrkesträning för C och D.

Irland: 17 år. Inga ytterligare krav.

Österrike: 17 år inom ramen för "Vorgezogene Lenkberechtigung" (körning med handledare);

Förenade kungariket: 17 år. Inga ytterligare krav.

Åldersgränsen i alla andra medlemsstater är 18 år.

— *Erkännande av B-körkort utfärdade åt innehavare som är under 18 år – artikel 6.3.*

Medlemsstaterna får inom sitt territorium vägra att erkänna giltigheten av körkort som har utfärdats i enlighet med artikel 6.2.

Tyskland, Österrike, Irland och Förenade kungariket erkänner körkort utfärdade i enlighet med artiklarna 6.2 och 6.3.

Danmark och Luxemburg erkänner sådana körkort för turister, men inte för förare som bosätter sig på deras territorium.

Inga andra medlemsstater erkänner B-körkort som innehas av personer som är under 18, och dessa har därför inte rätt att framföra fordon på deras territorium innan de uppnår 18 års ålder.

B.5 Körkort utfärdade i tredje land – artikel 8.6

Medlemsstaterna måste inte erkänna körkort som har utfärdats i länder utanför Europeiska unionen. Enligt artikel 8.6 gäller denna rätt att vägra erkänna körkort även om det körkort som ursprungligen utfärdats redan bytts ut mot ett körkort enligt gemenskapsmallen i en annan medlemsstat (dock endast om innehavaren förlägger sin permanenta bostätssort till en annan medlemsstat).

⁽¹²⁾ I artikel 6.1 b i kombination med punkt 8.1.2 i bilaga II till det andra direktivet föreskrivs följande distinktion mellan direkt och erfarenhetsbaserad behörighet för tung motorcykel:

Erfarenhetsbaserad behörighet: för behörighet att föra motorcyklar med en högre effekt än 25 kW eller ett effekt/viktförhållande som överstiger 0,16 kW/kg krävs minst två års erfarenhet som förare av motorcyklar med lägre prestanda som innehavare av ett körkort för kategori A.

Direkt behörighet: kravet avseende tidigare erfarenhet får åsidosättas om den som ansöker har fyllt 21 år och godkänns i ett särskilt körprov.

B.6 Körkortsmall – bilaga I och bilaga Ia

Genom direktiv 96/47/EG om ändring av det andra direktivet infördes en gemenskapsmodell för körkort av plast som alternativ till gemenskapsmodellen för körkort av papper i bilaga I till det andra direktivet. Denna gemenskapsmodell för körkort av plast har införts i det andra direktivet som "bilaga Ia". Medlemsstaterna har rätt att välja vilken av de två modellerna som de önskar använda.

Körkortens form har fortfarande inte harmoniserats helt. Orsaken är inte bara ovannämnda rätt att välja mellan två modeller. Gemenskapens regelverk omfattar i nuläget varken några bestämmelser om att körkort som utfärdats före det andra direktivets ikraftträdande skall bytas ut eller om en harmoniserad begränsad giltighetstid. I praktiken finns det därför över 80 olika körkortsmodeller som fortfarande är giltiga och i cirkulation i EES-staterna.

Denna siffra kommer successivt att sjunka i takt med att körkort vars giltighetstid går ut i enlighet med nationell lagstiftning, byts ut mot en av de två harmoniserade gemenskapsmodellerna i samtliga medlemsstater. I de medlemsstater där giltighetstiden är obegränsad för särskilda fordonskategorier kommer emellertid denna utveckling att ta flera årtionden om inte några kompletterande bestämmelser antas.

Innehållet (dvs. rättigheterna) i de körkort som utfärdats före gemenskapslagstiftningens ikraftträdande behandlas i avsnittet om överensstämmelse för olika fordonskategorier.

Körkortsmall av papper (bilaga I)	Körkortsmall av plast (bilaga Ia)
Belgien	Danmark
Grekland	Tyskland
Spanien (plastkörkort under utveckling)	Italien
Frankrike	Portugal
Irland	Finland
Luxemburg	Sverige
Nederländerna	Förenade kungariket
Österrike	Norge
Liechtenstein (plastkörkort under utveckling)	Island

B.7 Provisoriska körkort och intyg

I Förenade kungariket och Irland kan så kallade provisoriska körkort ("provisional licences") utfärdas. Dessa ger under vissa omständigheter rätten att framföra fordon inom det egna landet. I den nationella lagstiftningen betraktas dessa körkort som en del av den praktiska förarutbildningen. De utfärdas emellertid utan någon skyldighet att klara något förarprov.

I artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG fastställs att körkort som är utfärdade av medlemsstater skall erkännas ömsesidigt. Ovan nämnda provisoriska körkort är dock inte kompletta körkort i den mening som avses i direktivet. Enligt artikel 7 i direktivet skall de endast utfärdas till sökande som har godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov. Provisoriska körkort är nationella dokument som utfärdas inom ramen för förarutbildningen och de ger därmed inte rätt att framföra fordon utanför den utfärdande statens territorium.

Dessutom utfärdas en mängd olika intyg i medlemsstaterna, till exempel intyg för förarprov, provisoriska intyg för borttappade eller stulna körkort och läkarintyg. Dessa intyg utgör inte några körkort och de behöver därmed inte erkännas av andra medlemsstater. Om ett körkort gått ut, tappats bort eller stulits måste innehavaren skaffa ett nytt körkortsdokument för att omfattas av principen om ömsesidigt erkännande.

B.8 Anteckningar om trafikförseelser i körkortsdokument

Enligt nationella bestämmelser i Förenade kungariket skall ett körkort utgöras av både själva körkortsdokumentet och en kopia av detta. På kopian antecknas senare trafikdomar visuellt i form av straffpoäng ("penalty points"). För närvarande är de nationella systemen med straffpoäng inte harmoniserade och trafikförseelser omfattas endast av bilaterala avtal⁽¹³⁾; därför saknar sådana anteckningar om trafikförseelser betydelse i andra medlemsstater.

När det gäller anteckningar i körkort som utfärdats i andra medlemsstater tillämpas bilaga I, punkt 4, (för körkortsmodellen av papper) och punkt 3 a i bilaga Ia (för körkortsmodellen av plast): en värdmedlemsstat får föra in sådana upplysningar på körkortet som är nödvändiga för dess administration, under förutsättning att detta slags upplysningar också förs in på de körkort som utfärdas av medlemsstaten och att det finns nödvändigt utrymme för detta ändamål.

⁽¹³⁾ I en konvention som utarbetas på grundval av artikel K.3 i fördraget om Europeiska unionen (artikel 31 EU) föreskrivs ett ömsesidigt erkännande av kördiskvalifikationer (Konventionen om kördiskvalifikationer, EGT C 216, 10.7.1998, s. 2) vilket kan förbättra situationen. Till dags dato har emellertid endast en medlemsstat ratificerat konventionen.

C. ÖVERSIKT ÖVER BEFINTLIGA KÖRKORTSKATEGORIER

Grupp 1

Kategori A	Kategori B	Kategori B+E
<u>Motorcykel</u>: en slagvolym som överstiger 125 cm³ och en effekt som överstiger 11 kW <u>Tung motorcykel</u>: en effekt som överstiger 25 kW eller ett effekt/viktförhållande som överstiger 0,16 kW/kg (<u>behörighet</u>: antingen 21 år gammal eller 2 års erfarenhet på en "lätt" A)	<u>Motorfordon</u> med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som inte har fler än nio sittplatser; de kan kombineras med en <u>släpvagn</u> vars tillåtna totalvikt inte överstiger 750 kg <u>Fordonskombinationer</u>: en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg; släpvagnens tillåtna totalvikt får inte vara högre än dragfordonets tjänstevikt	<u>Fordonskombinationer</u>: består av ett dragfordon i kategori B och en släpvagn, om kombinationen inte ryms inom kategori B
Underkategori A1	Underkategori B1	
<u>Lätt motorcykel</u>: en slagvolym som inte överstiger 125 cm³ och en effekt som inte överstiger 11 kW. <u>Moped</u>: en hastighet som inte överstiger 45 km/tim eller en slagvolym som inte överstiger 50 cm³ <u>omfattas inte av direktivet</u>	<u>Tre- och fyrhjuliga fordon</u>: konstruerade för en hastighet som överstiger 45 km/tim eller med en slagvolym som överstiger 50 cm³; tjänstevikten får inte överstiga 550 kg	

Grupp 2

Kategori C	Kategori C+E	Kategori D	Kategori D+E
<u>Motorfordon</u> som inte ingår i kategori D, vars tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg; de kan kombineras med en <u>släpvagn</u> som inte överstiger 750 kg	<u>Fordonskombinationer</u> som består av ett dragfordon i kategori C och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg	<u>Motorfordon</u> avsedda för persontransporter som har fler än nio sittplatser; de kan kombineras med en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg	<u>Fordonskombinationer</u> som består av ett dragfordon i kategori D och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg
Underkategori C1	Underkategori C1+E	Underkategori D1	Underkategori D1+E
<u>Motorfordon</u> som inte ingår i kategori D vars tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg; de kan kombineras med en <u>släpvagn</u> vars tillåtna totalvikt inte överstiger 750 kg	<u>Fordonskombinationer</u>: dragfordonet ingår i underkategori C1 och släpvagnen har en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg; fordonskombinationens tillåtna totalvikt får inte överstiga 12 000 kg och släpvagnens tillåtna totalvikt får inte överstiga dragfordonets tjänstevikt	<u>Motorfordon</u> avsedda för persontransporter och har fler än 9 men inte fler än 17 sittplatser; de kan vara kombinerade med en <u>släpvagn</u> med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg	<u>Fordonskombinationer</u>: ett dragfordon i underkategori D1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg; kombinationens tillåtna totalvikt får inte överstiga 12 000 kg och släpvagnens tillåtna totalvikt får inte vara högre än dragfordonets tjänstevikt; släpvagnen får inte användas för persontransport

Del II

RÄTTLIGA RIKTLINJER FÖR TOLKNINGEN AV DIREKTIV 91/439/EEG

I denna del fastställs en rättslig tolkning av specifika bestämmelser i direktiv 91/439/EEG om körkort, för att säkra en konsekvent praktisk tillämpning av detta direktiv enligt principerna i gemenskapslagstiftningen. Praktiska erfarenheter visar att ansvariga myndigheter, lokala förvaltningar och medborgarna själva har stort behov av en kortfattad sammanfattande beskrivning av de situationer som är vanligast i praktiken och den rättsligt korrekta tolkningen av gällande gemenskapslagstiftning.

De olika tolkningsavsnitten är uppbyggda efter samma mönster: problemet beskrivs ur rättslig synvinkel, konkreta exempel ger en ytterligare illustration av frågan, och varje avsnitt avslutas med en rättslig tolkning.

A. KRAVET ATT BYTA UT KÖRKORT

A.1 Lagstiftning

I artikel 8 i det första direktivet fastställdes att om en körkortsinnehavare bosatte sig i en annan medlemsstat skulle körkortet förbli giltigt i ett år. Inom denna tid krävde värdmedlemsstaten ett **obligatoriskt utbyte** av körkort utfärdade i en annan medlemsstat.

I artikel 8.1 formuleras detta på följande sätt:

"Medlemsstaterna skall föreskriva att, om innehavaren av ett giltigt nationellt körkort eller ett giltigt körkort enligt EG-mall, som utfärdats av en medlemsstat, bosätter sig i en annan medlemsstat, skall detta körkort förbli giltigt där under högst ett år efter det att bosättningsorten ändrats. Under denna tid skall den stat där körkortsinnehavaren har bosatt sig, på hans begäran och mot inlämnande av körkortet, utfärda ett körkort (enligt EG-mall) för samma kategori(er) utan att tillämpa villkoren i artikel 6."

Genom artikel 13 i det andra direktivet upphävdes emellertid det första direktivet från och med den 1 juli 1996. Genom artikel 1.2 i det andra direktivet infördes **principen om ömsesidigt erkännande** av körkort som utfärdats av medlemsstater, och därmed avskaffades ovannämnda förpliktelse att byta ut körkort.

I nionde skälet i ingressen till direktiv 91/439/EEG fastställs att själva skyldigheten att byta ut körkort utgör ett hinder för individers fria rörlighet, och att detta inte kan accepteras med tanke på den europeiska integrationsprocessen.

Sedan direktiv 91/439/EEG trätt i kraft är utbytet av körkort som utfärdats i medlemsstater i allmänhet helt frivilligt, eftersom följande fastställs i artikel 8.1 i direktivet:

"Om innehavaren av ett giltigt nationellt körkort utfärdat av en medlemsstat har förlagt sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat, får han begära att hans körkort skall bytas ut mot ett likvärdigt körkort."

Det förblir emellertid tillåtet att byta ut körkort i ett mycket begränsat antal fall inom ramen för det andra direktivet, nämligen följande:

- i) Enligt artikel 8.2 får en medlemsstat byta ut ett körkort för att tillämpa nationell straffrätt och nationella ordningsbestämmelser. Mot bakgrund av den allmänna principen i artikel 8.1 skall detta förfarande användas restriktivt och endast tillämpas på allvarliga trafikbrott.
- ii) Om körkort, vars giltighetstid går ut, förnyas utanför den utfärdande statens territorium måste körkortet bytas ut. Detta utbyte är emellertid snarare en praktisk bieffekt av förnyandet än ett verkligt utbyte.

A.2 Praktiska situationer

Exempel 1:

En körkortsinnehavare förlägger sin permanenta bosättningsort till Frankrike efter den 1 juli 1996. Han/hon byter inte ut sitt körkort. 1997 kräver de franska myndigheterna att personen skall byta ut sitt körkort. Han/hon hävdar att det ursprungliga körkortet borde erkännas utan några formaliteter⁽¹⁴⁾ i enlighet med artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG. Dessutom hävdar han/hon att artikel 1.2 har direkt effekt⁽¹⁵⁾.

Exempel 2:

Fakta i ärendet är samma som i exempel 1, förutom att körkortsinnehavaren förlägger sin permanenta bosättningsort till den andra medlemsstaten mellan den 1 juli 1995 och den 1 juli 1996.

Exempel 3:

Fakta i ärendet är samma som i exempel 1, förutom att körkortsinnehavaren förlägger sin permanenta bosättningsort till den andra medlemsstaten före den 1 juli 1995.

⁽¹⁴⁾ I punkt 26 i C-193/94 (Skanavi) påpekade EG-domstolen att körkort måste erkännas utan några formaliteter.

⁽¹⁵⁾ I punkt 43 i EG-domstolens dom C-230/97 (Awoyemi) anges uttryckligen att artikel 1.2 i det andra direktivet har direkt effekt.

A.3 EG-domstolens tolkning i C-193/94 (Skanavi)

En del av bestämmelserna i direktiv 80/1263/EEG förtydligades av EG-domstolen i C-193/94 av den 29 februari 1996 (Skanavi). Trots att det första direktivet upphävts genom direktiv 91/439/EEG krävs en hänvisning till ovannämnda dom, eftersom vissa bestämmelser i det första direktivet påverkar aktuella ärenden.

I denna dom skiljer EG-domstolen på **rätten att framföra** ett fordon och själva **körkortsdokumentet**. Rätten att framföra fordon påverkas inte om innehavaren underlåtit att byta ut sitt körkort inom den tidsfrist på ett år som fastställs i direktiv 80/1263/EEG. Enligt artikel 8.1 i det första direktivet, som var i kraft fram till den 1 juli 1996, skall en medlemsstat inom tidsfristen på ett år föreskriva att innehavaren av ett körkort, som utfärdats av en annan medlemsstat, byter ut det (se ovan för den exakta formuleringen i artikeln).

Domstolen fastställde också att utfärdandet av ett körkort i utbyte inte utgör en ny rättighet att framföra fordon på medlemsstatens territorium, utan endast ett intyg på att en sådan rätt föreligger. Denna rätt har innehavaren erhållit från en annan medlemsstat, och den uttrycks genom det körkort som utfärdas i utbyte. EG-domstolen påpekade att det ursprungliga körkortet alltså var gällande i den medlemsstat som utfärdat det och att det även fortsättningsvis skulle erkännas av övriga medlemsstater, oavsett om det bytts ut eller inte (punkt 32).

När det gäller frågan om **böter** för underlåtelse att byta ut ett körkort **står i proportion till överträdelsens art**, fastställde EG-domstolen att artikel 43 i EG-fördraget utgör hinder för att en person som underlåtit att byta ut sitt körkort skulle behandlas som en person som gjort sig skyldig till olovlig körning (punkt 39 i domen). Denna juridiska bedömning är av avgörande betydelse för bedömningen av böternas proportionalitet.

A.4 Lösning

Mot bakgrund av de befintliga principerna i gemenskapens regelverk, som ytterligare specificerats av EG-domstolen, skall följande tillämpas på de praktiska exempel som beskrivs ovan.

A.4.1 *Innehavaren bytte permanent bosättningsort efter den 1 juli 1996*

Principen om ömsesidigt erkännande i artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG är direkt tillämplig, eftersom detta direktiv trädde i kraft den 1 juli 1996⁽¹⁶⁾. Detta innebär att ett utbyte inte kan krävas efter detta datum, och utbytet är därmed helt frivilligt i enlighet med artikel 8.1 i det andra direktivet. Därför kan inte medlemsstaterna föreskriva ett obligatoriskt utbyte i exempel 1.

A.4.2 *Innehavaren bytte permanent bosättningsort mellan den 1 juli 1995 och den 1 juli 1996*

Såsom anges ovan föreskrivs i artikel 8.1 i det första direktivet ett obligatoriskt utbyte av körkort inom ett år. Genom direktiv 91/439/EEG, som trädde i kraft den 1 juli 1996, infördes en utbytesordning som byggde på frivillighet. Förekomsten av två direktiv med olika bestämmelser ledde i praktiken till att det obligatoriska utbytet retroaktivt avskaffades från och med den 1 juli 1995, ett år innan det andra direktivet trädde i kraft. Därmed kan en körkortsinnehavare i exempel 2 inte åläggas att byta ut sitt körkort.

A.4.3 *Innehavaren bytte permanent bosättningsort före den 1 juli 1995*

I det här fallet körde körkortsinnehavaren med ett körkort som blivit ogiltigt efter det att tidfristen på ett år gått ut, och därmed hade nationella förvaltningsrättsliga bestämmelser överträtts. I allmänhet förblev emellertid det ursprungliga körkortet giltigt i den medlemsstat som utfärdat det och erkändes fortfarande av alla övriga medlemsstater. Av denna anledning, och mot bakgrund av att utbytet av körkort blivit frivilligt i och med att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft, måste ett obligatoriskt utbyte av körkort efter det att detta direktiv antagits betraktas som en juridisk formalitet, som utgör en överträdelse av reglerna om fri rörlighet för personer⁽¹⁷⁾.

I exempel 3 kan en körkortsinnehavare därmed endast åläggas att byta ut sitt körkort under mycket särskilda omständigheter, framför allt om en nationell bestämmelse tillämpas på handlingar som ägt rum före detta datum. En EU-medborgare har emellertid möjlighet att överklaga om regler som föreskriver ett obligatoriskt utbyte tillämpas efter den 1 juli 1996, eftersom en sådan tillämpning då strider mot gemenskapslagstiftningen även om det andra direktivet inte införlivats med den berörda medlemsstatens lagstiftning.

Exempel 3 är, såvitt kommissionen kan bedöma, av rent teoretisk natur eftersom inget sådant ärende förts till domstol i någon medlemsstat.

A.4.4 *Böter för underlåtelse att byta ut körkort*

När det gäller överträdelser som begåtts *före den 1 juli 1996* (exempel 3) kan följande härledas ur de principer som fastställts av EG-domstolen: Underlåtelse att byta ut körkortet inom ett år i enlighet med det första direktivet påverkar inte rätten att framföra ett fordon, utan kan snarare betecknas som en underlåtelse att uppfylla en administrativ skyldighet. Domstolen fastslog därför att det *inte stod i proportion till överträdelsens art* att tillämpa *straffrättsliga påföljder* på underlåtelser att byta ut körkort, även om påföljden endast skulle vara av ekonomisk karaktär (punkt 37 i C-193/94 Skanavi).

⁽¹⁷⁾ Enligt en analog tillämpning av de regler som fastställts av EG-domstolen i mål C-265/88 Messner (se särskilt punkt 8 i denna dom).

⁽¹⁶⁾ Se punkt 43 i EG-domstolens dom C-230/97.

Medlemsstaterna har emellertid rätt att använda *administrativa påföljder*. Dessa påföljder måste emellertid vara skäligen och stå i proportion till överträdelsens art. De får i synnerhet inte vara så allvarliga att de hindrar den fria rörligheten för personer. Dessa inskränkningar när det gäller användning av påföljder upprätthålls konsekvent i EG-domstolens rättspraxis⁽¹⁸⁾. Böter kan dessutom endast utdömas om den nationella lagstiftningen saknar bestämmelser om en retroaktiv tillämpning av mer fördelaktiga straffrättsliga bestämmelser som kan ha trätt i kraft under den tid då domstolen behandlade ärendet. Dessutom hindrar inte gemenskapslagstiftningen en nationell domstol från att tillämpa artiklarna 1.2 och 8.1 i det andra direktivet, även om överträdelsen inträffat före den 1 juli 1995 (se EG-domstolens mål 230/97, punkt 2 i domslutet).

En EU-medborgare som ändrat sin permanenta bosättningsort efter den 1 juli 1995 (exemplen 1 och 2) och underlåter att byta ut sitt körkort har inte begått någon överträdelse, eftersom utbytet har blivit frivilligt. I dessa fall är alla påföljder uteslutna, oavsett om de är av straffrättslig eller administrativ natur.

B. ÖMSESIDIGT ERKÄNNANDE AV KÖRKORT

B.1 Erkännande av körkort där rättigheterna inskränkts vid tidpunkten för utbytet

B.1.1 Lagstiftning

Inom ramen för det första direktivet förblir det ursprungliga körkortet giltigt i den utfärdande medlemsstaten. Ett körkort som utfärdats som utbyte utgör endast ett intyg på rätten att framföra ett fordon, men är inte avgörande för den, eftersom det är den utfärdande medlemsstaten som definierar räckvidden för denna rätt⁽¹⁹⁾. Inom gemenskapens sekundärlagstiftning görs efter ikraftträdandet av direktiv 91/439/EEG ingen skillnad mellan själva körkortsdokumentet och rätten att framföra ett fordon. Detta direktiv omfattar bland annat en harmonisering av körkortskategorier, åldersgränser och villkor för utfärdande av körkort. Detta innebär att körkorten tydligt visar vilka rätter en förare besitter. Därför måste samtliga rättigheter som anges på ett körkort erkännas i enlighet med principen om ömsesidigt godkännande.

För körkort som erhållits före den 1 juli 1996 kan man inte bedöma omfattningen på en innehavares rätt utifrån det som står angivet på körkortsdokumentet. Dessa körkort omfattas av artikel 10 i det andra direktivet: tabellerna över överensstämmelse, som har upprättats i enlighet med artikel 10 i det andra direktivet, avgör de faktiska rättigheterna inom ramen för artikel 3 i det andra direktivet. I artikel 8 i direktiv 80/1263/EEG föreskrivs dessutom att värdmedlemsstaten bör utfärda ett körkort för samma kategori eller kategorier åt den berörda körkortsinnehavaren. Inskränkningar av rättigheter som erhållits i andra medlemsstater (som ofta förekom innan direktiv 91/439/EEG trädde i kraft) kan därför endast motiveras om

inskränkningen rör själva dokumentet och inte den ursprungliga rätten att framföra fordon.

Eftersom innehavaren var skyldig att erhålla ett annat körkortsdokument i utbyte kunde denne inte styrka sin ursprungliga rätt med (det inskränkta) körkortet. Därmed hade innehavaren inte rätt att framföra fordon av andra kategorier än de för vilka rätten angavs på körkortet.

En inskränkning som värdmedlemsstaten infört i enlighet med direktiv 80/1263/EEG gällde endast på nationellt territorium, och därför var inte andra medlemsstater skyldiga att erkänna inskränkningen om körkortsinnehavaren förlade sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat. I och med detta kunde en körkortsinnehavares rätt, som inskränkts i värdmedlemsstaten, omfattas både inskränkas och utvidgas ytterligare om bosättningsorten senare förlades till en tredje medlemsstat.

I enlighet med artikel 8.1 (sista meningen) i direktiv 80/1263/EEG hade värdmedlemsstaten endast rätt att vägra byta ut ett körkort om dess nationella bestämmelser inte tillät att ett körkort utfärdades.

B.1.2 Praktiska situationer

Exempel 4:

En tysk körkortsinnehavare förlägger sin permanenta bosättningsort till Frankrike före den 1 juli 1995. Enligt den praxis för utbyte som tillämpas vid den tidpunkten beviljas denne ett franskt kategori B-körkort, vilket ger rätt att framföra fordon på upp till 3,5 ton, i utbyte mot sitt tyska "Klasse 3"-körkort, vilket gav rätt att framföra fordon på upp till 7,5 ton (t.o.m. 18,25 ton med vissa kombinationer) på tyskt territorium. Körkortsinnehavaren är fortfarande bosatt i Frankrike och hävdar att han/hon efter den 1 juli 1996 bör ha samma rätt att framföra fordon som han/hon hade enligt det ursprungliga tyska körkortet, med hänvisning till principen om ömsesidigt godkännande.

Exempel 5:

Precis som i exempel 4 har den ursprungliga rätten inskränkts. Efter den 1 juli 1996 flyttar körkortsinnehavaren till en tredje medlemsstat och yrkar där på erkännande av samtliga ursprungliga rättigheter.

Exempel 6:

Precis som i exempel 4 har den ursprungliga rätten inskränkts. Efter den 1 juli 1996 flyttar körkortsinnehavaren tillbaka till den utfärdande medlemsstaten och yrkar där på att återfå samtliga sina ursprungliga rättigheter där, i enlighet med den ursprungliga rätt att framföra fordon som körkortsinnehavaren beviljades när det ursprungliga körkortet utfärdades av den utfärdande staten.

⁽¹⁸⁾ Se särskilt mål C-265/88 Messner (punkt 14) och mål C-24/97 Europeiska gemenskapernas kommission mot Förbundsrepubliken Tyskland (punkt 14).

⁽¹⁹⁾ Se punkterna 31, 32 och 34 i EG-domstolens dom C-193/94 – Skanavi.

B.1.3 Lösning

I punkt 32 i mål C-193/94 klargjorde EG-domstolen att den ursprungliga rätten att framföra fordon förblir oförändrad och giltig i den utfärdande medlemsstaten. I direktiv 91/439/EEG görs ingen åtskillnad mellan rätten att framföra ett fordon och själva körkortsdokumentet, och där fastställs principen om ömsesidigt erkännande av körkort. Bevarandet eller det fullständiga återställandet av den ursprungliga rätten att framföra fordon är resultatet av att den ursprungliga rätten hela tiden varit intakt i den utfärdande staten, och den är oberoende av införandet av principen om ömsesidigt erkännande.

Återställandet av inskränkta rättigheter bygger alltså på annan rättslig grund än bevarandet av utvidgade rättigheter (se nedan).

När det gäller yrkandet på erkännande av den ursprungliga rätten att framföra fordon efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft, antingen i värdmedlemsstaten eller i en tredje medlemsstat (exempel 4 och 5), följer det av ovanstående att en körkortsinnehavare **inte kan** kräva samtliga sina ursprungliga rättigheter. Medlemsstaterna är endast tvungna att erkänna körkortsdokumentet. I de angivna exemplen utgör detta dokument ett intyg på en rätt att framföra fordon som är mindre omfattande än den ursprungliga rätten. Denna ursprungliga rätt att framföra fordon kvarstår endast oförändrad i den utfärdande medlemsstaten och därför kan denna rätt inte återställas i andra medlemsstater på grundval av principen om ömsesidigt erkännande, eftersom hela omfattningen av denna rätt inte uttryckligen anges på dokumentet.

Om en körkortsinnehavare yrkar på ett fullständigt erkännande av den ursprungliga rätten att framföra fordon i den utfärdande staten (exempel 6), har denne rätt att återfå denna rättighet eftersom den ursprungliga rätten att framföra fordon i det landet kvarstår oförändrad i enlighet med de principer som fastställts av EG-domstolen ⁽²⁰⁾.

Det rekommenderas att körkortsinnehavare som har rätt att kräva tillbaka tidigare rättigheter *endast* skall beviljas dessa mer långtgående rättigheter på begäran och efter att de lämnat in det körkort som utfärdats i utbyte. På så sätt kan samtliga rättigheter anges på ett körkort, som nyutfärdats av den utfärdande medlemsstaten.

B.2 Erkännande av körkort där rättigheterna utvidgats vid utbytet

B.2.1 Lagstiftning

Första och nionde skälet i direktiv 91/439/EEG, samt artikel 13 i samma direktiv som helt upphäver direktiv 80/1263/EEG, har innebörden att endast **fullständigt** ömsesidigt erkännande skall

tillämpas från och med det andra direktivets ikraftträdande. Om ytterligare rättigheter beviljades vid utbytet är dessa rättigheter inte kopplade till den ursprungliga rätten att framföra fordon utan de följer av tillämpningen av den gällande nationella lagstiftningen i värdmedlemsstaten. Därför är det tillåtet med en inskränkning av den utvidgade rätten vid ett senare byte av bosättningsort till en annan medlemsstat eller den utfärdande staten, om den andra ändringen av bosättningsort genomfördes innan det andra direktivet trätt i kraft. Detta beror på att den utvidgade rätten beviljades på grundval av nationell lag i en annan medlemsstat.

Endast rättigheter som uttryckligen finns angivna på körkortet måste erkännas fullt ut efter ikraftträdandet av direktiv 91/439/EEG. Om körkortsinnehavaren sedan byter bosättningsort efter den 1 juli 1996 utesluts allmänt sett en inskränkning av sådana rättigheter, eftersom möjligheterna till en restriktiv tillämpning av nationella bestämmelser begränsas genom artikel 1.3 i direktiv 91/439/EEG.

B.2.2 Praktiska situationer

Exempel 7:

En fransk innehavare av ett B-körkort med rätt att framföra fordon på upp till 3,5 ton förlade 1990 sin permanenta bosättningsort till Tyskland. Där beviljades ett körkort med den vanliga "Klasse 3"-rätten i utbyte, som ger rätt att framföra fordon på upp till 7,5 ton (t.o.m. 18,25 ton). Före den 1 juli 1996 ändrade innehavaren permanent bosättningsort tillbaka till Frankrike, och där ålades denne att åter byta ut sitt tyska körkort mot ett franskt körkort. Detta innebar att den tyska rätten inskränktes. Efter ikraftträdandet av direktiv 91/439/EEG yrkar innehavaren åter på ett fullständigt erkännande av sin tyska rätt.

Exempel 8:

En innehavare av ett irländskt B-körkort förlade 1993 sin permanenta bosättningsort till Förenade kungariket. Där beviljades ett bilkörkort som omfattade ytterligare rättigheter att icke-yrkemässigt framföra såväl C1- och C1+E-fordon som D1- och D1+E-fordon i utbyte mot det ursprungliga körkortet. Efter den 1 juli 1996 förlägger innehavaren åter sin permanenta bosättningsort till Irland och hänvisar till den princip om ömsesidigt erkännande som fastställs i artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG och motsätter sig varje ändring av rättigheter jämfört med det körkort som Förenade kungariket utfärdat i utbyte.

Exempel 9:

En fransk körkortsinnehavare förlade sin permanenta bosättningsort till Tyskland före den 1 juli 1996, och där utvidgades dennes rätt till "Klasse 3". Innan direktiv 91/439/EEG trätt i kraft ändrade denne permanent bosättningsort från Tyskland till en tredje medlemsstat, och där kräver innehavaren ett fullständigt erkännande av den utvidgade rätten.

⁽²⁰⁾ Om principen om ömsesidigt erkännande skulle tillämpas i detta fall skulle den utfärdande medlemsstaten endast vara förpliktad att erkänna den inskränkta rätt som anges på det körkort som redan hade bytts ut.

Exempel 10:

Precis som i exempel 9 utvidgas den ursprungliga rätten vid utbytet. Efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft förlägger körkortsinnehavaren sin bosättningsort till en tredje medlemsstat och kräver ett fullständigt erkännande av den utvidgade rätten i enlighet med principen om ömsesidigt godkännande.

B.2.3 Lösning

Om körkortet utvidgats vid utbytet, men åter inskränkts på grund av en senare återflyttning till den utfärdande staten före den 1 juli 1996 (exempel 7), får denna inskränkning bibehållas även efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft. För en körkortsinnehavare vars körkort tidigare utvidgats för en viss tidsperiod, men åter inskränkts innan principen om ömsesidigt erkännande trätt i kraft, saknas rättslig grund att basera en begäran om bibehållande av den utvidgade rätten på. En sådan körkortsinnehavares dokument, på vilket den utvidgade rätten anges, har bytts ut, och på det befintliga dokumentet anges den ursprungliga rätten. Därmed är den ursprungliga rätten att framföra fordon oförändrad.

Om körkortet utvidgats vid ett utbyte och körkortsinnehavaren åter bytte bosättningsort till den utfärdande staten efter den 1 juli 1996 (exempel 8), skall innehavarens utvidgade rätt erkännas fullt ut i enlighet med principen om ömsesidigt erkännande. Tillämpningen av artikel 1.2 utesluter en senare inskränkning av dessa utvidgade rättigheter och även alla hänvisningar till den ursprungliga mindre långtgående rätten.

Om rätten utvidgats, och innehavaren flyttade till en tredje medlemsstat före den 1 juli 1996 (exempel 9), förblev en senare inskränkning av den utvidgade rätten lagligt tillåten, eftersom den tredje medlemsstaten kan ha haft en mer restriktiv politik för utfärdande av körkort än den medlemsstat där körkortet utvidgats. Den tredje medlemsstaten måste också erkänna den ursprungliga rätten att framföra fordon som erhållits från den utfärdande medlemsstaten, men den kunde inskränka den på sitt eget nationella territorium.

Om innehavaren av det utvidgade körkortet flyttade till en tredje medlemsstat efter den 1 juli 1996 (exempel 10) måste alla övriga medlemsstater erkänna samtliga rättigheter, inbegripet de ytterligare rättigheter som senare kan ha erhållits från en andra medlemsstat, i enlighet med principen om ömsesidigt erkännande (se exempel 8).

Om ett körkort blir stulet eller förkommet gäller följande om en utvidgad rätt hade beviljats (exemplen 8 och 10): Den utfärdande medlemsstaten besitter fortfarande originaldokumentet. Om körkortsinnehavaren har sin bosättningsort där (exempel 8) måste de berörda myndigheterna inleda en undersökning i samarbete med de myndigheter som beviljat ytterligare rättig-

heter, och de måste utfärda ett nytt körkort som inbegriper samtliga rättigheter. I exempel 10 har värdmedlemsstaten behörighet att utfärda ett nytt körkort i enlighet med artikel 8.5, och detta körkort skall omfatta alla rättigheter som tidigare erhållits.

Det bör noteras att de juridiska lösningar som anges ovan inte kan orsaka en ny "körkortsturism"⁽²¹⁾, eftersom direktiv 91/439/EEG införlivats i alla medlemsstater, och körkortskategorierna och villkoren för utfärdande av körkort därmed harmoniserats. Efter införlivandet av det andra direktivet kan därmed ingen utvidgad rätt erhållas. Rättigheter som innebär en utvidgning av den rätt som anges i artikel 3 i direktivet (t.ex. i enlighet med artikel 5.4) är giltiga endast på nationellt territorium, och endast den grundläggande rätten enligt artikel 3 anges på körkortet. Andra medlemsstater är inte tvungna att erkänna sådana utvidgade rättigheter, även om de beviljats i enlighet med det andra direktivet.

B.2.4 Förklarande kommentarer rörande alternativa lösningar

En inskränkning av rättigheter som efter den 1 juli 1996 utvidgats, jämfört med den ursprungliga rätten i den utfärdande staten, skulle strida mot grundläggande principer i gemenskapslagstiftningen, framför allt principerna om fri rörlighet för personer och icke-diskriminering. Varje EU-medborgare kan hänvisa till rättigheter som erhållits inom ramen för det andra direktivet, även i förhållande till den egna medlemsstaten. Sådana hänvisningar kan göras utan diskriminering kopplad till platsen för utfärdande av körkortet, som är den medlemsstat där körkortsinnehavaren har sin permanenta bosättningsort⁽²²⁾.

Detta skulle dessutom resultera i en inskränkning endast i den utfärdande staten. Om innehavaren av en sådan rättighet byter permanent bosättningsort till ett tredje land inom EU (se exempel 10) måste innehavarens fullständiga rätt erkännas i den tredje medlemsstaten, i enlighet med artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG.

B.3 Underlåtelse att lämna in det ursprungliga körkortet**B.3.1 Lagstiftning**

Om en förare innehar mer än ett körkort, på grund av att denne inte bytt ut sitt ursprungliga körkort eller på otillbörligt sätt erhållit ett andra körkortsdokument, är det uppenbart att

⁽²¹⁾ "Körkortsturism" är ett praktiskt fenomen av följande typ: personer som ansöker om körkort tar körkortsprovet i ett annat land än det där de är permanent bosatta. Skälen är antingen att det är lättare att ta körkortet i ett annat land (t.ex. för att obligatoriska körlektioner eller teoriprovet inte krävs) eller att de sammanlagda utgifterna för att ta körkort är lägre än i det land där de är permanent bosatta.

⁽²²⁾ För en beskrivning av denna typ av diskriminering, se EG-domstolens domar C-19/92 Kraus och C-212/97 Centros.

artikel 7.5 i direktiv 91/439/EEG överträtts. Innehav av mer än ett körkort strider också mot det första direktivet, eftersom det där föreskrivs att ett obligatoriskt utbyte av körkort skall genomföras inom ett år från det att den permanenta bosättningsorten förlagts till en annan medlemsstat.

I artikel 7.5 i direktiv 91/439/EEG fastställs klart och entydigt att det är förbjudet att inneha körkort i mer än en medlemsstat. Om en körkortsinnehavare som innehar mer än ett körkort skulle hänvisa till principen om ömsesidigt erkännande efter den 1 juli 1996 strider hänvisningen mot reglerna.

Dessutom har EG-domstolen konsekvent förklarat ⁽²³⁾ att medlemsstater kan ha ett legitimt intresse av att, med hjälp av de möjligheter som finns i fördraget, hindra vissa medborgares försök att undvika tillämpningen av nationell lagstiftning. Eftersom det juridiska intresset är identiskt tycks det vara lämpligt med en analog tillämpning av denna regel för *samtliga* medborgare på en medlemsstats territorium, oavsett om de är medborgare i den berörda staten eller i andra medlemsstater. I sådana fall får medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att medborgare (och andra som är bosatta i landet) hänvisar till gemenskapens regelverk på ett bedrägligt eller oriktigt sätt.

B.3.2 Praktiska situationer

Exempel 11:

En EG-medborgare förlade sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat före den 1 juli 1995 och bytte ut sitt körkort där. Det ursprungliga körkortet sändes tillbaka till den utfärdande myndigheten, men körkortsinnehavaren behöll (olagligt) ett andra exemplar av detta originalkörkort. Efter den 1 juli 1996 yrkade innehavaren på att återfå sina ursprungliga rättigheter i värdmedlemsstater, kopplade till den ursprungliga rätten att framföra fordon, och innehavaren kan fortfarande styrka dessa rättigheter genom att lämna in det andra körkortsdokumentet.

Exempel 12:

En gemenskapsmedborgare förlade sin permanenta bosättningsort till Norge eller Sverige före den 1 januari 1994. I dessa länder var körkortsinnehavare inte ålagda att lämna in sina originalkörkort till myndigheterna efter det att det nationella körkortet utfärdats. (Anm.: det är troligt att samma sak inträffat i andra medlemsstater.) Efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft, och i enlighet med principen om ömsesidigt godkännande i artikel 1.2, yrkade en sådan körkortsinnehavare på att återfå sina ursprungliga rättigheter (utan att ha bytt bosättningsort), som denne kan styrka med sitt ursprungliga körkort.

B.3.3 Lösning

Medlemsstaterna bör ålägga en individ att lämna in alla körkortsdokument till de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten och därefter utfärda ett nytt körkort, så fort de får kännedom om att en körkortsinnehavare innehar mer än ett kör-

kort. Detta tillvägagångssätt skall användas i både exemplen 11 och 12.

När det gäller rättigheternas omfattning måste det fastställas hur situationen skulle sett ut om gemenskapslagstiftningen hade följts från början. När en körkortsinnehavare innehar två körkort och det ena omfattar mer långtgående rättigheter än det andra och det senare körkortet är det enda som personen skulle ha innehaft om denne från början följt gemenskapslagstiftningen, så får den utvidgade rätten inskränkas *även efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft*. Denna lösning skall tillämpas på sådana fall av bedrägeri som i exempel 11.

Om en körkortsinnehavare är medborgare i den medlemsstat som kräver utbytet av körkort finns den rättsliga grunden för det ovan beskrivna förfarandet i den tillämpliga rättspraxis från EG-domstolen som anges ovan. Medlemsstaterna kan hindra sina medborgare från att på ett oriktigt eller bedrägligt sätt hänvisa till gemenskapslagstiftning (t.ex. principen om ömsesidigt erkännande) (exempel 11).

När det gäller administrativa påföljder för bedrägeri (exempel 11) hänvisas till beskrivningen av bötfällande i samband med underlåtelse att byta ut körkort (se B.4.4 ovan).

När det däremot gäller exempel 12 kan innehavare av mer än ett körkort inte åläggas att betala några böter, eftersom den beskrivna situationen är resultatet av gällande nationella regler i länder som *inte var EES-medlemmar* vid den aktuella tidpunkten och som därmed inte var tvungna att tillämpa bestämmelserna i det första direktivet. Samma sak gäller för medlemsstater som satt i kraft motsvarande praxis, trots att de är förpliktade att följa gemenskapslagstiftningen, eftersom medborgare med bosättningsort i en medlemsstat inte kan bötfällas för värdmedlemsstatens luckor i lagstiftningen eller brott mot gemenskapslagstiftningen. Dessa innehavare behöll sina dokument i enlighet med den nationella lagstiftning som var i kraft vid den aktuella tidpunkten. När det gäller länder som i början inte omfattades av gemenskapslagstiftningen måste det noteras att det inte är tillåtet med en retroaktiv tillämpning av gemenskapslagstiftning när det berörda landet har gått med i EES.

C. KÖRKORT SOM UTFÄRDATS I STRID MED GEMENSKAPSLAGSTIFTNINGEN

C.1 Överträdelse av artikel 7.1 a

C.1.1 Lagstiftning

Om körkort utfärdats i strid med artikel 7.1 a i direktiv 91/439/EEG måste det avgöras vilken myndighet som har behörighet att dra in dessa körkort i de fall då innehavaren bytt permanent bosättningsort inom EU.

⁽²³⁾ Se särskilt punkt 24 i dom C-212/97 Centros Ltd av den 9 mars 1999 och punkt 14 i C-61/89 Bouchoucha.

I allmänhet måste en medlemsstat i enlighet med artikel 1.2 erkänna körkort som utfärdats i en annan medlemsstat, även om den utfärdande medlemsstaten inte följer de regler som fastställs i artikel 7.1 a i det andra direktivet. Därför har värdmedlemsstaten inte rätt att vägra att erkänna körkort som inte har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i detta direktiv.

Trots förpliktelsen att erkänna körkort får värdmedlemsstaten tillämpa vissa nationella regler i enlighet med artikel 1.3. Endast i vissa specifika fall, som uttryckligen beskrivs i direktiv 91/439/EEG⁽²⁴⁾, får värdmedlemsstaten vägra erkänna ett körkort.

C.1.2 Praktisk situation

Exempel 13:

Efter det att direktiv 91/439/EEG trätt i kraft utfärdas körkort i medlemsstat A i enlighet med den nationella lagstiftning som tidigare antagits och som står i strid med bestämmelserna i direktivet. Medlemsstat B vägrar erkänna körkort för körkortsinnehavare som förlagt sin permanenta bostät till medlemsstat B.

C.1.3 Lösning

— Den utfärdande medlemsstaten införlivade inte direktivet i tid

I detta fall skall övriga medlemsstater vara skyldiga att erkänna körkort som utfärdats i strid med gemenskapslagstiftningen enligt artikel 1.2. Värdmedlemsstaten får endast tillämpa sina nationella regler inom de ramar som anges i artikel 1.3. Europeiska kommissionen har inlett flera överträdelseförfaranden mot medlemsstater som inte hade införlivat direktivet den 1 juli 1996, och dessa medlemsstater har sedan dess införlivat det. Miljontals körkort utfärdades emellertid mellan den tidpunkt då det andra direktivet trädde i kraft och (den ofta försenade) tidpunkten för införlivande. Dessa dokument måste erkännas.

— Överträdelse av artikel 7.1 a trots att det andra direktivet införlivats

I detta fall skall ett särskilt förfarande tillämpas i enlighet med bestämmelserna i det andra direktivet och primärlagstiftningen.

För det första skall värdmedlemsstaten begära ytterligare upplysningar från den utfärdande medlemsstaten i enlighet med artikel 12.3 i direktivet. Jämfört med direktiv 80/1263/EEG läggs i det andra direktivet en starkare tonvikt på ömsesidigt bistånd mellan medlemsstater (som en följd av att artikel 12.3 fått en annan formulering än artikel 12.3 i direktiv 80/1263/EEG). Europeiska gemenskapernas råd och Europeiska kommissionen klargjorde räckvidden

för ovannämnda bestämmelse genom att fastställa följande under antagningsförfarandet för direktiv 91/439/EEG:

”Rådet och kommissionen anser att de bestämmelser i direktivet som rör fullständigt ömsesidigt erkännande av körkort nödvändiggör ett närmare samarbete mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna. I detta sammanhang betyder det framför allt att upprätta ett faktiskt utbyte av upplysningar.”

Om de upplysningar som den utfärdande medlemsstaten tillhandahåller är otillräckliga eller otillfredsställande får värdmedlemsstaten därefter, i enlighet med artikel 227 i fördraget, föra ärendet till EG-domstolen eller begära att kommissionen, i enlighet med artikel 226 i fördraget, skall föra ärendet vidare till EG-domstolen.

Värdmedlemsstaten har i allmänhet inte behörighet att besluta om att inte erkänna körkort som kan ha utfärdats i strid med gemenskapens regelverk, för att inte principen om ömsesidigt erkännande skall göras ineffektiv. Endast efter att ovannämnda förfarande misslyckats och i mycket speciella fall⁽²⁵⁾ är det tillåtet att vägra erkänna körkort som utfärdats i en annan medlemsstat.

Denna rättighet som medlemsstaterna besitter bygger på en analog tillämpning av regler som fastställts genom en dom i EG-domstolen⁽²⁶⁾ och den måste tillämpas på ett mycket restriktivt sätt. I domen betonas att felaktigheten måste vara uppenbar. En hänvisning kan också göras till EG-domstolens dom C-212/97 (Centros Ltd), enligt vilken en medlemsstat tillåts att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att vissa av dess medborgare, samt medborgare i andra medlemsstater som är bosatta på dess territorium, hänvisar till bestämmelser i gemenskapslagstiftningen (här: principen om ömsesidigt erkännande) på ett bedrägligt eller oriktigt sätt⁽²⁷⁾.

C.2 Överträdelser av artikel 7.1 b

C.2.1 Lagstiftning

Värdmedlemsstaten är enligt artikel 1.2 förpliktad att erkänna körkort som utfärdats i en annan medlemsstat, oavsett om körkortet utfärdats i enlighet med artikel 7.1 b.

Vid tillämpning av artikel 8.2 i det andra direktivet, som i första hand införts för att hantera allvarliga trafikbrott och inte överträdelser av gemenskapslagstiftningen, har värdmedlemsstaten endast behörighet att på det egna territoriet inskränka rätten att använda körkort som utfärdats i en annan medlemsstat i särskilda fall. Artikel 8.2 måste tillämpas med vederbörlig hänsyn till territorialitetsprincipen för straffrätt och ordningsbestämmelser.

⁽²⁵⁾ Nämligen vid fall av uppenbara och systematiska felaktigheter, exempelvis organiserat bedrägeri.

⁽²⁶⁾ Mål C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Se särskilt punkterna 24 (med ytterligare hänvisningar till tidigare domar från EG-domstolen) och 25 i ovannämnda dom.

⁽²⁴⁾ T.ex. i artiklarna 6.3 och 8.4.

Tillämpningsområdet för artikel 8.2 har också förtydligats genom kommentarerna till förslaget till direktiv 91/439/EEG:

"Nationella bestämmelser som rör tillfälligt upphävande eller indragande av rätten att använda körkort måste tillämpas på förare som inte uppfyller de villkor som krävs för utfärdande och förnyande av körkort vad gäller kunskaper, färdigheter och beteenden förbundna med framförandet av motordrivna fordon samt förarens hälsa."

Därmed utesluts i allmänhet att artikel 8.2 tillämpas på överträdelser som rör bosättningskravet, eftersom formuleringen strukturellt avser bötfällande i de fall då de faktiska villkoren inte uppfylls (framför allt hälsovillkor och kunskapskrav) och inte de fall då det formella bosättningskravet inte följs.

C.2.2 Praktisk situation

Exempel 14:

En körkortsinnehavare förlägger 1980 sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat och börjar arbeta där. 1997 registrerar han/hon sig hos det lokala förvaltningsorganet i sitt ursprungsland där vissa av hans/hennes släktingar, som faktiskt är bosatta där, är registrerade. Sex månader senare, då körkortsinnehavaren fortfarande arbetar i värdmedlemsstaten, tar denne under sin sommarsemester körkort i ursprungslandet. Körkortet erkänns inte av värdmedlemsstatens myndigheter, som hävdar att körkortsinnehavaren haft sin permanenta bosättning i värdmedlemsstaten och inte i den utfärdande staten.

C.2.3 Lösning ⁽²⁸⁾

Allmänt sett har medlemsstater inte rätt att vägra erkänna körkort som utfärdats i andra medlemsstater, om de inte följer de föreskrivna förfaranden som ovan beskrivits för allmänna fall. Detta innebär att kontakt måste upprättas mellan de berörda medlemsstaterna, och först därefter får kommissionen eller medlemsstaten föra ärendet till EG-domstolen i enlighet med artiklarna 226 och 227 i fördraget.

Medlemsstaterna kan inte själva besluta om att bosättningskravet skall respekteras i en annan medlemsstat. Medlemsstaterna saknar därmed i allmänhet behörighet för att vägra erkänna körkort som utfärdats i andra medlemsstater eller återkalla körkort utan att följa ovannämnda förfarande.

Endast myndigheterna i den medlemsstat där innehavaren är permanent bosatt har behörighet att utfärda eller förnya körkort. Om ovannämnda förfarande visar att bosättningskravet inte har uppfyllts har myndigheterna i värdmedlemsstaten behörighet att återkalla körkortet och skicka tillbaka det till den

utfärdande staten. Då blir också rätten att framföra fordon förverkad, eftersom innehavaren inte uppfyllt alla formella krav för ett körkort.

Mot bakgrund av att ett stort antal praktiska ärenden kan förväntas bör man överväga att införa ett alternativt förfarande.

En möjlighet vore att begära en formell skriftlig sanningsförsäkran från varje person som ansöker om körkort (eller då körkort förnyas), där denne intygar att han/hon är bosatt i det berörda landet, inte innehar ett annat körkort och inte har fått ett annat körkort indraget. Om bosättningskravet inte uppfylls skulle därmed innebära att personen begär en bedräglig handling som denne kan åtalas för i enlighet med bestämmelserna i den nationella straffrätten. I sådana fall skulle värdmedlemsstatens territorium) efter att ha genomfört ovannämnda förfarande och återsänt körkortet till den utfärdande staten. Denna stat skulle sedan kunna dra in körkortet med allmän verkan eftersom en bedräglig handling utförts.

D. BERÄKNING AV GILTIGHETSTIDER

D.1 Lagstiftning

Enligt artikel 1.3 i direktiv 91/439/EEG har värdmedlemsstaten rätt att tillämpa sina nationella regler om giltighetstid på körkort som utfärdats i en annan medlemsstat. Datumet för byte av bosättningsort är avgörande för beräkningen av den giltighetstid som en värdmedlemsstat avser att tillämpa på utländska körkortsinnehavare när de förlägger sin permanenta bosättningsort till det landet.

D.2 Praktiska situationer

Exempel 15:

En nederländsk körkortsinnehavare förlägger år 2000 sin permanenta bosättningsort till Frankrike. Dennes nederländska B-körkort, som är giltigt i tio år, går ut i Frankrike 2005. Trots att B-körkort i Frankrike i allmänhet utfärdas på livstid och inte behöver bytas ut eller förnyas var denna körkortsinnehavare ändå tvungen att förnya sitt körkort för att ha ett giltigt dokument för att framföra fordon.

Exempel 16:

En fransk körkortsinnehavare förlägger 1995 sin permanenta bosättningsort till Nederländerna. Dennes franska B-körkort var giltigt på livstid. De nederländska myndigheterna tillämpar då artikel 1.3 och körkortet ges den nederländska giltighetstiden på tio år 2005.

I sådana fall uppkommer frågan om vilken medlemsstat som har behörighet att förnya dessa körkort som gått ut och vilken rättslig grund ett sådant förnyande kan bygga på.

⁽²⁸⁾ Anm.: En medlemsstats utfärdande av körkort till innehavare som inte är permanent bosatta i den staten, som därmed strider mot artikel 7.1 b i direktiv 91/439/EEG, förekommer ofta i praktiken. På grund av det stora antal körkort som måste utfärdas i medlemsstaterna måste de nationella myndigheterna hitta ett sätt att säkerställa att denna artikel tillämpas. Medlemsstaterna måste för varje ansökande undersöka om bosättningskravet uppfylls vid det tillfälle då körkortet utfärdas.

D.3 Lösning

Av artikel 1.3 följer att en medlemsstat endast kan tillämpa sina **egna** nationella regler på giltighetstiden.

Om en körkortsinnehavare förlägger sin permanenta bosättningsort till en värdmedlemsstat där giltighetsperioden är *längre* än i den utfärdande staten (eller där körkort utfärdas på livstid), upphör körkort som utfärdats i den ursprungliga medlemsstaten att vara giltiga den dag som den ursprungliga giltighetstiden går ut (2005 i exempel 15). Detta grundas på det faktum att den ursprungliga (i exemplet, holländska) rätten att framföra fordon är tidsmässigt begränsad och att körkortsdokumentets giltighetstid går ut oavsett om innehavaren byter permanent bosättningsort. Det är inte tillåtet att köra med ett körkort som gått ut. Därför måste värdmedlemsstatens regler avseende giltighetstid tillämpas när det ursprungliga körkortet går ut. I exempel 15 utfärdar de franska myndigheterna ett franskt körkort som kommer att vara giltigt på livstid.

Om en körkortsinnehavare förlägger sin permanenta bosättningsort till en värdmedlemsstat där giltighetstiden är *kortare* än i den utfärdande staten upphör körkortet att gälla efter utgången av den giltighetstid som tillämpas i värdmedlemsstaten, beräknad från den dag då bosättningsorten förläggs dit (t.ex. 2005 i exempel 16).

Varje annan metod för att beräkna den återstående giltighetstiden i dessa fall, framför allt om den beräknas från dagen för *utfärdandet av körkortet*, skulle i praktiken betyda icke-erkännande av körkort ⁽²⁹⁾.

De olika strategierna för exemplen 15 och 16 beror på att i det ena fallet är den ursprungliga rätten att framföra fordon tidsbegränsad i sig, och i det andra fallet har en ny ytterligare begränsning av giltighetstiden införts.

I bägge fallen är det *endast* värdmedlemsstaten som har behörighet att förnya körkort, en behörighet som direkt följer av artikel 1.3. Om körkortsinnehavaren *underlåtit* att i tid byta ut sitt körkort måste värdmedlemsstaten begära upplysningar från den utfärdande staten för att tillämpa artikel 8.5 i direktiv 91/439/EEG på samma sätt. I enlighet med artikel 12.3 måste den medlemsstat som begärt upplysningar *utfärda* ett nytt körkort efter det att upplysningar mottagits från den utfärdande staten. Detta följer av EG-domstolens dom C-193/94, där en åtskillnad görs mellan rätten att framföra fordon och själva körkortsdokumentet, som endast utgör ett intyg på att en sådan rätt föreligger. Rätten att framföra fordon existerar även om körkortsdokumentet gått ut. I detta fall skall därför ett nytt körkort utfärdas.

⁽²⁹⁾ Detta illustreras av följande exempel: En fransk förare innehar ett körkort i 12 år. Därefter förlägger denne sin permanenta bosättningsort till Nederländerna. Innehavaren skulle vara förpliktad att byta ut sitt körkort utan dröjsmål, trots principen om ömsesidigt erkännande och det faktum att redan det första direktivet garanterade att körkortsinnehavare under en tidsperiod på ett år har rätt att köra i en annan medlemsstat.

E. FÖRNYANDE AV KÖRKORT

E.1 Förnyande

Enligt artikel 1.2 i direktiv 91/439/EEG skall körkort som utfärdats av medlemsstater erkännas ömsesidigt. Denna princip gäller även för de körkort som utfärdats innan direktivet trätt i kraft, om körkortet fortfarande är giltiga.

Under följande omständigheter kan ett körkort gå ut i en annan medlemsstat medan körkortsinnehavaren är bosatt i denna medlemsstat.

- Körkortet är giltigt för en begränsad tidsperiod eller till dess att innehavaren uppnår en viss ålder i enlighet med de giltighetsregler som tillämpas i den utfärdande staten. Om ett av dessa krav avseende utgångstid uppfylls medan innehavaren har sin permanenta bosättning i en annan medlemsstat måste det avgöras vilken stat som har den juridiska behörigheten att förnya körkortet.
- Innehavaren av ett giltigt körkort förlägger sin permanenta bosättningsort till en medlemsstat där en kortare giltighetstid tillämpas. I detta fall förpliktar de nationella giltighetsreglerna i medlemsstaten för den permanenta bosättningen innehavaren att förnya sitt körkort efter den kortare tidsperiodens utgång. Också i detta fall måste det avgöras vilken medlemsstat som har behörighet att förnya körkortet.

Giltighetsperioderna och tidsgränserna för körkort kan variera på grund av den bristande harmoniseringen av tidsintervall för förnyande av körkort. Enligt artikel 1.3 i direktivet får en medlemsstat tillämpa sina nationella bestämmelser på giltighetstider.

E.2 Tolkning av de tillämpliga bestämmelserna i det andra direktivet

I artikel 7.1 i det andra direktivet fastställs följande:

"Körkort får dessutom endast utfärdas till [. . .] sökande med permanent bosättningsort inom den medlemsstat som utfärdar körkortet."

Denna bestämmelses omfattning kan endast bedömas om man samtidigt tittar på de andra bestämmelserna i direktivet som rör permanent bosättningsort. Artikel 7.1 klargör, tillsammans med definitionen av permanent bosättningsort i artikel 9, att körkort endast skall utfärdas till sökande som bor i den utfärdande medlemsstaten längre än 185 dagar.

I artikel 8.1 fastställs dessutom följande:

"Om innehavaren av ett giltigt nationellt körkort utfärdat av en medlemsstat har förlagt sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat, får han begära att hans körkort skall bytas ut mot ett likvärdigt körkort."

I denna artikel fastställs behörigheten för den medlemsstat där den permanenta bosättningsorten finns när det gäller utbyte av körkort, en tolkning som också stöds vid en läsning av artikel 7.1 och artikel 9 i det andra direktivet. Ett frivilligt utbyte av körkort kan därmed endast utföras av den medlemsstat där innehavaren har sin permanenta bosättningsort. Denna bedömning understryks av nästa stycke i direktivet, artikel 8.2:

"[. . .] får den medlemsstat där innehavaren av ett körkort som har utfärdats av en annan medlemsstat har sin permanenta bosättningsort tillämpa sina nationella bestämmelser [. . .] och, om det behövs, byta ut körkortet i detta syfte."

När det gäller att avgöra den juridiska behörigheten för utbyte av körkort görs i direktiv 91/439/EEG ingen skillnad mellan körkortsinnehavare som frivilligt byter ut sina körkort och innehavare som är förpliktade att byta ut sitt körkort, i och med att den medlemsstat där den permanenta bosättningsorten finns tillämpar sina nationella regler (straffrätt och ordningsbestämmelser). Med beaktande av strukturen i artikel 8 i direktiv 91/439/EEG finns det inget utrymme att skilja mellan de innehavare som är förpliktade att byta ut sina körkort, på grund av tillämpningen av nationell straffrätt eller nationella ordningsbestämmelser, och de innehavare som måste byta ut sitt körkort på grund av tillämpningen av förvaltningsrättsliga bestämmelser (dvs. bestämmelser som giltighetstid). Det står därmed tillräckligt klart att det är den medlemsstat där den permanenta bosättningsorten finns som har exklusiv behörighet att byta ut körkort när det gäller ett frivilligt utbyte.

I artikel 8.5 i direktivet fastställs också att den medlemsstat där den permanenta bosättningsorten finns har exklusiv juridisk behörighet i ett annat sammanhang:

"Vid t.ex. förlust eller stöld av ett körkort får de behöriga myndigheterna i den stat där innehavaren har sin permanenta bosättningsort utfärda ett körkort som ersätter det förlorade."

I artikel 8.5 fastställs alltså att det är den medlemsstat där den permanenta bosättningsorten finns som har behörighet när det gäller ärenden som kan betraktas som "förnyande" av körkort.

I artiklarna 8.3 och 12.3 i direktivet föreskrivs dessutom ett system för reguljärt informationsutbyte mellan medlemsstater. Syftet är att förbättra kommunikationen mellan värdmedlemsstater, vars behörighet omfattar en mängd aspekter av körkort som utfärdats i andra medlemsstater, och utfärdande medlems-

stater. Detta system skulle göras helt ineffektivt av en eventuell begränsning av värdmedlemsstaternas behörighet när det gäller förnyande av körkort som gått ut eller håller på att gå ut.

E.3 Lösning

I direktiv 91/439/EEG fastställs att värdmedlemsstaten har exklusiv juridisk behörighet när det gäller ett första utfärdande av körkort, ersättning av körkort, tillämpning av nationella bestämmelser inom nationell straffrätt och nationella ordningsbestämmelser samt frivilligt utbyte av körkort. Dessutom syftar direktivet till att upprätta en mekanism för informationsutbyte mellan värdmedlemsstater och utfärdande medlemsstater.

Av detta följer att om den utfärdande medlemsstaten skulle ha behörighet när det gäller förnyande av körkort som går ut i en annan stat, skulle detta stå i strid med systemet, direktivets syfte och den logiska strukturen i de bestämmelser som anges ovan.

Ett resonemang *e contrario* understryker också slutsatserna ovan. Enligt artikel 1.3 får medlemsstaterna tillämpa sina nationella bestämmelser om körkorts giltighetstid på alla körkortsinnehavare på det egna territoriet. Om medlemsstater skulle ha rätt att byta ut körkort åt innehavare med permanent bosättning i en annan medlemsstat skulle det underminera behörigheten att tillämpa nationella regler för den medlemsstat där den permanenta bosättningen finns. Då skulle bestämmelserna i artikel 1.3 vara onödiga.

Därför måste den medlemsstat där den permanenta bosättningen finns anses ha exklusiv behörighet när det gäller alla aspekter av förnyande av körkort, även i de fall då körkort gått ut och alltså inte förnyas medan de fortfarande är giltiga. I sådana fall bör körkort som gått ut och som ursprungligen utfärdats av en annan medlemsstat förnyas enligt samma villkor som körkort som gått ut och som utfärdats av den medlemsstat där den permanenta bosättningen finns. Om körkort utfärdade av värdmedlemsstaten har obegränsad giltighetstid skall förnyandet av körkort som utfärdats av en annan medlemsstat vara ovillkorligt.

E.4 Förfaranden

När det gäller förnyande av körkort måste det understrykas att samma administrativa förfaranden för förnyande måste användas **utan åtskillnad** för alla körkortsinnehavare, oavsett om körkortet utfärdats i den medlemsstat som genomför utbytet eller i en annan medlemsstat. Detta gäller samtliga aspekter av förfarandet, exempelvis administrativa avgifter och tidsgränser.

Tillstånd till statligt stöd enligt artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget**Fall i vilka kommissionen inte gör några invändningar**

(2002/C 77/04)

(Text av betydelse för EES)

Datum för antagande av beslutet: 11.10.2001**Medlemsstat:** Förenade kungariket**Stöd nr:** N 180/01**Benämning:** Åtgärder som medfinansieras av Fonden för fiskets utveckling i Nordirland**Syfte:** Strukturåtgärder inom fiskeri- och vattenbrukssektorn**Rättslig grund:**

— The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001

— Rådets förordning (EG) nr 2792/1999 av den 17 december 1999 om föreskrifter och villkor för gemenskapens strukturstöd inom fiskerisektorn

Budget: 8,14 miljoner euro**Stödnivå eller stödbelopp:** Stödnivåerna är förenliga med dem som anges i förordning (EG) nr 2792/1999 för respektive verksamhetskategori**Övriga upplysningar:** Årsrapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Datum för antagande av beslutet:** 27.2.2002**Medlemsstat:** Irland**Stöd nr:** N 436/01**Benämning:** Stödordning för turism och rekreativfiske**Syfte:** Främja och utveckla turistfiskeprodukter och förbättra fisketurismens infrastruktur**Rättslig grund:** 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980**Budget:** 38,48 miljoner euro**Stödnivå eller stödbelopp:** I enlighet med regionalstödkartan 2000–2006**Varaktighet:** Till och med den 31 december 2006

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Datum för antagande av beslutet:** 31.1.2002**Medlemsstat:** Frankrike**Stöd nr:** N 464/01**Benämning:** Skatteliknande avgifter till förmån för fiskekommittéer**Syfte:** Åtgärder som hör samman med förvaltningen av resurser och tjänster till förmån för yrket (sociala åtgärder, information, kommunikation)**Rättslig grund:** Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)**Budget:** 28 miljoner franska franc (4,2 miljoner euro) per år**Stödnivå eller stödbelopp:** Finansiering av personalkostnaderna och andra administrativa utgifter för kommittéerna**Övriga upplysningar:** Årsrapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Datum för antagande av beslutet:** 30.10.2001**Medlemsstat:** Portugal (Setubal)**Stöd nr:** N 613/01**Benämning:** Ford Electronica Visteon**Rättslig grund:** Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

Övriga upplysningar: Tillkännagivande om omvandling av ett subventionerat lån till ett kontantbidrag i enlighet med villkoren i kommissionens beslut av den 27 februari 1996 ⁽¹⁾

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

⁽¹⁾ Se EGT C 102, 4.4.1996, s. 10.

Datum för antagande av beslutet: 11.12.2001

Medlemsstat: Nederländerna

Stöd nr: N 651/01

Benämning: Främjande av hållbar värme

Syfte: Att främja användandet av hållbar värme

Rättslig grund: Artikel 360, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

Budget: 6 miljoner nederländska gulden (2,72 miljoner euro)

Stödnivå eller stödbelopp: 17,5 %

Varaktighet: Fem år

Övriga upplysningar: Årlig rapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 30.10.2001

Medlemsstat: Irland

Stöd nr: N 6/A/01

Benämning: Skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster som ålagts Electricity Supply Board när det gäller framställning av elektricitet ur torv

Syfte: Främja elförsörjningssäkerheten på Irland

Rättslig grund: Electricity Regulation Act 1999

Budget: Uppskattad totalsumma: 568 miljoner euro (cirka 30 miljoner euro per år)

Varaktighet: Nitton år: 2001–2019

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 4.2.2002

Medlemsstat: Förenade kungariket

Stöd nr: N 719/01

Benämning: Buy-Out Scheme for Salmon Fisheries

Syfte: Att frivilligt upphöra med nätfisket av lax genom att efterskänka licenser eller fiskerättigheter

Rättslig grund: Fisheries Act 1966

Budget: 1,5 miljoner pund sterling

Stödnivå eller stödbelopp: Fastställs genom rapport

Övriga upplysningar: Årsrapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 5.5.2000

Medlemsstat: Nederländerna

Stöd nr: N 729/99

Benämning: Stödordning för provinsen Limburg, paragraf 4.3

Syfte: Att främja sysselsättning och utbildning

Rättslig grund: Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

Budget: 395 242 euro årligen

Stödnivå eller stödbelopp: Sysselsättningsstöd: 9,26 %, utbildningsstöd: 50 %

Varaktighet: 2000–2006

Övriga upplysningar: Årlig rapport. Förlängning av stödordning N 185/98 (provinsen Limburgs fond för att avhjälpa flaskhalsar på arbetsmarknaden [Bottlenecks Fund]) som kommissionen godkände i januari 1999

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 4.2.2002

Medlemsstat: Förenade kungariket

Stöd nr: N 760/01

Benämning: Uppläggningsprojekt för fiskeflottans fartyg

Syfte: Uppläggning av fartyg i fiskeflottan som är äldre än tio år och som är längre än 10 meter (åtgärd som medfinansieras av Fonden för fiskets utveckling, FFU)

Rättslig grund:

- a Statutory Instrument
- Council Regulation (EC) No 2792/1999 of 17 December 1999 laying down the detailed rules and arrangements regarding Community structural assistance in the fisheries sector

Budget: 6 miljoner pund sterling (9,6 miljoner euro)

Stödnivå eller stödbelopp: De ansökningar som kommer att beviljas är de som har det lägsta beloppet "sökandens begärda stödbelopp/fartygets tonnage"

Varaktighet: 2001–2002

Övriga upplysningar: Årsrapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 11.12.2001

Medlemsstat: Tyskland

Stöd nr: NN 137/01

Benämning: Reserver för hantering av radioaktivt avfall från kärnkraftverk och för nedläggning av kärnkraftverk

Syfte: Ackumulering av reserver för finansiering av framtida lagstadgade förpliktelser

Rättslig grund: Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Datum för antagande av beslutet: 30.10.2001

Medlemsstat: Italien

Stöd nr: NN 92/01

Benämning: Stöd till definitiv uppläggning av fiskefartyg

Syfte: Uppläggning av fartyg i fiskeflottan som är äldre än tio år (åtgärder som medfinansieras av Fonden för fiskets utveckling, FFU)

Rättslig grund:

- decreto del ministro delle politiche agricole del 22 dicembre 2000
- Regolamento (CE) n. 2792/1999 del Consiglio, del 17 dicembre 1999, che definisce modalità e condizioni delle azioni strutturali nel settore della pesca

Budget: 232,2 miljoner euro (49,99 % Italien, 50,01 % FFU)

Stödnivå eller stödbelopp: Enligt de belopp som anges i artikel 7 och bilaga IV till förordning (EG) nr 2792/1999

Varaktighet: Perioden 2000–2006

Övriga upplysningar: Årsrapport

Giltiga språkversioner av beslutstexten, med undantag av konfidentiella uppgifter, finns på följande Internetadress:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

STATLIGT STÖD – FÖRENADE KUNGARIKET**Stöd C 4/2002 (ex N 594/01) – Vauxhall/Ellesmere Port****Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget**

(2002/C 77/05)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 23 januari 2002, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Förenade kungariket om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registreringsenheten för statligt stöd
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Förenade kungariket. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING**Förfarandet**

Förslaget till stöd anmäldes den 23 augusti 2001. Kommissionen ställde ytterligare frågor den 23 oktober 2001, som Storbritannien svarade på genom en skrivelse daterad den 16 november 2001.

Beskrivning

Den tilltänkte mottagaren av stödet är Vauxhall Motors (UK) Ltd. Det är fråga om ett regionalt investeringsstöd som syftar till omställning från produktion av en modell till produktion av två modeller med kapacitet att skifta mellan de båda. Efter investeringen skulle fabriken i Ellesmere Port kunna producera Astra och den nya Vectramodellen. Fabriken i Ellesmere Port ligger i ett regionalt stödområde enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget med ett regionalt tak på 15 % nettobidragsekvivalent.

De totala stödberättigade investeringarna uppgår till 156,198 miljoner pund sterling (aktuellt nettovärde av 153,814 miljoner pund). Det planerade stödet uppgår till tio miljoner pund (aktuellt nettovärde: 9,847 miljoner pund). Den anmälda stödnivån är 6,4 %. Enligt Storbritannien övervägde General Motors Europe två alternativa platser för projektet, Ellesmere Port och Antwerpen.

Bedömning

Stödet bedöms enligt gemenskapens rambestämmelser för stöd till motorfordonsindustrin. Enligt dessa skall kommissionen se till att det stöd som ges dels är nödvändigt för att projektet skall genomföras, dels står i proportion till problemens storlek.

För att bevisa att regionalstödet är nödvändigt måste stödmottagaren klart visa att det finns en ekonomiskt bärkraftig alternativ lokalisering av projektet. Den tekniska utformningen av investeringen måste klargöras, och det måste visas att det vore ekonomiskt möjligt att placera den i Antwerpen.

Kommissionen måste också säkerställa att det planerade stödet står i proportion till de regionala problem det är avsett att lösa. För detta används en kostnads- och intäktsanalys. Den analys som Storbritannien har förelagt kommissionen visar på en nackdelsgrad på 11,8 % för lokaliseringen till Ellesmere Port. Kommissionen hyser dock tvivel inför analysen. Det gäller främst de antagna högre utbildningskostnaderna i Antwerpen, antagna kostnader för ingående transporter, antagna mönster för materialanskaffning och återverkningarna av en lokalisering till Antwerpen på Vauxhalls image i Storbritannien med eventuella följder för marknadsandelar och försäljning. På detta stadium kan kommissionen inte utesluta att man med det föreslagna stödet överkompenserar de reella regionala nackdelarna för projektet.

Slutsats

Kommissionen har därför beslutat att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget.

SKRIVELSE

"The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternative sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry⁽¹⁾.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

⁽¹⁾ OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

- (24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.
- (25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.
- (26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two

factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.

- (27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.
- (28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.

Decision

- (29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.
- (30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient."

Översikt över gemenskapsbeslut om försäljningstillstånd för läkemedel från och med den 15 februari 2002 till och med den 15 mars 2002

(Offentliggörande i enlighet med artiklarna 12 eller 34 i rådets förordning (EEG) nr 2309/93 ⁽¹⁾)

(2002/C 77/06)

— Utfärdande av försäljningstillstånd (artikel 12 i förordning (EEG) nr 2309/93): Godkännes

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

— Ändring av försäljningstillstånd (artikel 12 i förordning (EEG) nr 2309/93): Godkännes

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

⁽¹⁾ EGT L 214, 24.8.1993, s. 1.

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalén N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-5S AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Utfärdande av försäljningstillstånd (artikel 34 i förordning (EEG) nr 2309/93): Godkännes**

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Ändring av försäljningstillstånd (artikel 34 i förordning (EEG) nr 2309/93): Godkännes**

Datum för beslutet	Läkemedlets namn	Innehavaren av försäljningstillståndet	Nr i gemenskapsregistret	Datum för anmälan
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Alla intressenter kan på begäran från nedanstående adress erhålla den offentliga rapporten om utvärderingen av de berörda läkemedlen och de beslut som rör dessa:

Europeiska läkemedelsmyndigheten
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
Förenade kungariket.

Samlad och sammanfattande rapport om resultaten av de kontroller som medlemsstaterna gjort på gemenskapsnivå enligt artikel 22 i rådets direktiv 95/53/EG ⁽¹⁾

(2002/C 77/07)

1. RÄTTSLIG GRUND

I artikel 22 i rådets direktiv 95/53/EG av den 25 oktober 1995 om fastställande av principerna för organisationen av officiell kontroll på djurfoderområdet ⁽²⁾ föreskrivs att medlemsstaterna skall utarbeta program med de nationella åtgärder som skall vidtas för att nå det i direktivet uppsatta målet. Dessa program skall ta hänsyn till särskilda förhållanden i medlemsstaterna, i synnerhet beträffande de kontroller som skall utföras regelbundet, och närmare ange kontrollens art och hur ofta den skall ske.

Före den 1 april varje år skall medlemsstaterna lämna alla relevanta uppgifter till kommissionen om genomförandet av de ovan nämnda programmen under föregående år, med närmare angivande av

- kriterierna som följts vid utarbetandet av dessa program,
- de utförda kontrollernas antal och art,
- resultaten av kontrollerna, särskilt de konstaterade överträdelsernas antal och art,
- åtgärder som vidtagits vid konstaterade överträdelser.

Kommissionen skall före den 1 oktober varje år lägga fram en allmän, sammanfattande rapport om resultaten av de kontroller som utförts på gemenskapsnivå, åtföljd av ett förslag till rekommendation om ett samordnat kontrollprogram för det följande året.

2. BAKGRUND

Syftet med artikel 22 i direktiv 95/53/EG är att man varje år skall få en övergripande bild av hur gemenskapslagstiftningen om foder efterlevs i medlemsstaterna.

På så sätt vill man säkerställa att den gemensamma marknaden fungerar väl och att gemenskapslagstiftningen tillämpas på ett enhetligt sätt. Med hjälp av de uppgifter som samlas in kan man dessutom upptäcka särskilda situationer eller kritiska områden av gemensamt intresse som eventuellt bör behandlas på ett samordnat sätt på gemenskapsnivå.

Hörnstenen i den inre marknaden är principen att efterlevnad säkerställs på ursprungsorten och därför behövs inte några

systematiska kontroller på bestämmelseorten. Kontroller på bestämmelseorten är svårare och dyrare. Informationsutbyte om kontrollverksamheten är därför av grundläggande betydelse för uppbyggnaden av Europeiska unionen.

Kommissionen sammanfattar således kontrollverksamheten i medlemsstaterna under 2000 enligt de uppgifter som hittills har inkommit.

3. SAMMANFATTNING AV KONTROLLVERKSAMHETEN I MEDLEMSSTATERNA 2000

Alla medlemsstater lämnade in skriftliga redogörelser över de kontrollprogram som genomfördes 2000 för att säkerställa efterlevnaden av gemenskapslagstiftningen om foder.

En del länder lämnade emellertid in sina uppgifter först efter det att tidsfristen gått ut i april 2001 och några lämnade in endast preliminära uppgifter. Situationen har blivit betydligt bättre än vad den var 1999, det första året då artikel 22.2 i direktivet var i kraft, men är fortfarande inte tillfredsställande.

1. De flesta medlemsstaterna åskådliggjorde tydligt vilka kriterier de använt vid sammanställandet av kontrollprogrammen.

I sina rapporter tog de flesta medlemsstaterna upp information om kontrollsystemen och de planerade sin verksamhet på grundval av siffror avseende produktion, handel och konsumtion samt på resultaten av kontroller från tidigare år.

I vissa medlemsstater går det inte att lägga upp ett ingående, landsomfattande, årligt kontrollprogram på ett effektivt sätt på grund av regionala skillnader.

I allmänhet kan man dra den slutsatsen att ett kapitel med grundläggande statistiska uppgifter, om sådana är tillgängliga, gör det lättare att förstå den planerade verksamheten.

2. Uppgifter lämnades om de utförda inspektionernas antal och art. De flesta medlemsstaterna har ett dubbelt kontrollsystem.

— Rutinmässiga kontroller eller granskningar av verksamheten, särskilt vid inrättningar där bearbetningsförfarandena granskas med bestämda mellanrum på myndigheternas begäran enligt kriterier som inte alltid är klart angivna, men som ofta beror på produktionsvolymen.

⁽¹⁾ Se kommissionens rekommendation 2002/214/EG (EGT L 70, 13.3.2002, s. 20).

⁽²⁾ EGT L 265, 8.11.1995, s. 17.

- Särskilda kontroller inriktade på särskilda frågor som man på nationell nivå eller gemenskapsnivå konstaterat särskilt behöver uppmärksammas, såsom salmonella-smitta, användningen av fodertillsatser eller tungmetaller.

De båda kontrollerna inbegriper vanligtvis provtagning och test.

3. Avseende resultaten av kontrollerna innehåller rapporterna uppgifter om överträdelsernas antal och art. Ibland är det emellertid besvärligt att tolka uppgifterna, eftersom det är svårt att rapportera den relativa betydelsen av en försumelse.
4. De flesta medlemsstaterna har angett vilka åtgärder som vidtagits om överträdelser konstaterats. Andra uppgifter än antalet påföljder ges emellertid sällan, till exempel när det gäller genomförandet av korrigerande åtgärder på fältet.

4. SLUTSATSER

Rapporternas utformning är inte enhetlig och det är inte möjligt att utifrån den verksamhet som bedrivits dra några entydiga slutsatser om de områden där samordnad verksamhet behövs på gemenskapsnivå. Därför är det nödvändigt att utarbeta ett lämpligt rapporteringsformulär som kan antas enligt det förfarande som fastställs i artikel 23 i direktiv 93/53/EG.

Under samtal i Ständiga kommittén kom man fram till att det är meningsfullt att rekommendera riktade inspektioner under 2002 på gemenskapsnivå på följande områden:

- Dioxiner i spårämnen och mineralfoder.
- Tungmetaller i spårämnen och mineralfoder.
- Mykotoxiner i fodertillsatser.
- Begränsningar i användningen av bearbetat djurprotein som skydd mot transmissibla spongiforma encefalopatier.

Införande av elektronisk tillståndsgivning för import av textil- och beklädnadsprodukter

(2002/C 77/08)

Genom rådets förordning (EG) nr 391/2001 av den 26 februari 2001 ⁽¹⁾ infördes en ny punkt 3 i artikel 11 i bilaga III till förordning (EEG) nr 3030/93 om gemensamma regler för import av vissa textilprodukter från tredje land. I den punkten fastställs följande: "När ett leverantörsland med gemenskapen har överenskommit administrativa förfaranden avseende elektronisk tillståndsgivning får de berörda uppgifterna sändas på elektronisk väg i stället för att en exportlicens i pappersform uppvisas."

Elektronisk tillståndsgivning är redan införd för vissa länder sedan den 1 november 2001 ⁽²⁾, den 1 januari 2002 ⁽³⁾ respektive den 1 februari 2002 ⁽⁴⁾. Efter det har kommissionen kommit överens om de nödvändiga förfarandena med Kambodja, Thailand, Malaysia och Ukraina. När det gäller dessa länder kommer medlemsstaternas tillståndsgivande myndigheter från och med den 1 april 2002 att kunna utfärda importlicenser utan att de motsvarande exportlicenserna i original behöver visas upp. Importlicenserna kommer därför att kunna utfärdas så snart de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna har mottagit uppgifterna i elektronisk form från leverantörsländerna och kommissionen har bekräftat att de mängder som begärts finns tillgängliga eller att den elektroniska licensen är giltig. De behöriga myndigheterna i de berörda tredje länder som är leverantörer får emellertid utfärda exportlicenser eller liknande dokument, inbegripet formella exportlicenser om de anser det lämpligt, för att underlätta transaktionerna för aktörerna.

För ytterligare upplysningar kan de ekonomiska aktörerna vända sig till de tillståndsgivande myndigheter i medlemsstaterna som anges på sidan 2 i EGT C 78 av den 18 mars 2000.

⁽¹⁾ EGT L 58, 28.2.2001, s. 3.

⁽²⁾ EGT C 308, 1.11.2001, s. 16 (Sri Lanka, Bosnien och Hercegovina, Koratien och Vietnam).

⁽³⁾ EGT C 374, 29.12.2001, s. 58 (Ryssland, Nepal, Taiwan, Macao och Filippinerna).

⁽⁴⁾ EGT C 29, 1.2.2002, s. 5 (Indien, Sydkorea och Laos).

Tillkännagivande om inledande av undersökning om skyddsåtgärder rörande import av vissa stålprodukter

(2002/C 77/09)

Kommissionen har av vissa medlemsstater (nedan kallade "de berörda medlemsstaterna") underrättats, i enlighet med artikel 2 i rådets förordningar (EG) nr 3285/94⁽¹⁾ och (EG) nr 519/94⁽²⁾, om att importen av vissa stålprodukter utvecklas på ett sådant sätt att skyddsåtgärder bör vidtas.

1. Information som lämnats till kommissionen

De berörda medlemsstaterna har lagt fram den bevisning de förfogar över i fråga om de indikatorer som anges i artikel 10 i förordning (EG) nr 3285/94 och artikel 8 i förordning (EG) nr 519/94, och har bitt kommissionen att inleda en undersökning om skyddsåtgärder och att införa provisoriska åtgärder.

2. Produkt

De produkter i fråga om vilka kommissionen har underrättats om att importen utvecklas på ett sådant sätt att skyddsåtgärder bör vidtas är vissa stålprodukter (nedan kallade "de berörda produkterna"). De berörda produkterna och de KN-nummer enligt vilka de för närvarande klassificeras anges i bilaga 1 till detta tillkännagivande.

3. Ökad import

Enligt den information som kommissionen för närvarande förfogar över ökade den sammanlagda importen av de berörda produkterna från 13 miljoner ton 1999 till 15,8 miljoner ton 2000 och till 16,6 miljoner ton 2001. Uppgifterna visar också att importen av var och en av produkterna har ökat kraftigt på senare tid såväl i absoluta tal som i förhållande till gemenskapens produktion och förbrukning.

4. Allvarlig skada eller hot om allvarlig skada

Den information som kommissionen för närvarande förfogar över inbegriper uppgifter rörande vissa ekonomiska indikatorer som anges i artikel 10 i förordning (EG) nr 3285/94 och i artikel 8 i förordning (EG) nr 519/94 när det gäller de största gemenskapsproducenterna av alla produkter av samma eller direkt konkurrerande slag som någon av de berörda produkterna. Uppgifterna visar överlag att förbrukningen på gemenskapsmarknaden har stagnerat eller sjunkit under de tolv senaste månaderna. De ådagalägger också en ökad import till låga priser samt minskade försäljningsvolym, lägre priser och minskad lönsamhet för gemenskapsproducenterna.

5. Förfarande

Kommissionen har i enlighet med bestämmelserna i artikel 6 i förordning (EG) nr 3285/94 och artikel 5 i förordning (EG) nr

519/94 samrått med den rådgivande kommitté som inrättats i artikel 4 i dessa förordningar. Det är efter detta samråd uppenbart för kommissionen att det finns tillräcklig bevisning för att motivera att en undersökning inleds avseende de berörda produkterna. Kommissionen har därför beslutat att i samarbete med medlemsstaterna inleda en undersökning för att fastställa om de nödvändiga förutsättningarna finns för att anta slutgiltiga skyddsåtgärder avseende dessa produkter.

6. Undersökningsförfarande

Syftet med undersökningen är att för var och en av produkterna fastställa om produkten till följd av oförutsedd utveckling importeras till gemenskapen i så kraftigt ökade kvantiteter och på sådana villkor att den orsakar, eller hotar att orsaka, gemenskapsproducenter av produkter av samma eller direkt konkurrerande slag allvarlig skada.

7. Skriftliga inlagor, svar på frågeformulär och korrespondens

Alla berörda parter har rätt att skriftligen framföra sina synpunkter och lämna uppgifter. Berörda parter som önskar göra detta måste framföra sina synpunkter och lämna uppgifter inom 21 dagar efter det att detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (om inget annat anges). Om så inte sker kommer deras synpunkter och uppgifter eventuellt inte att beaktas under undersökningen.

Kommissionen kommer dessutom att sända frågeformulär till kända gemenskapsproducenter av produkter av samma eller direkt konkurrerande slag och till kända intresseorganisationer för gemenskapsproducenter. Besvarade frågeformulär måste inkomma till kommissionen inom 21 dagar efter den dag de sändes.

Kommissionen skall underrättas om alla relevanta uppgifter. Alla inlagor eller framställningar från berörda parter måste göras skriftligen (inte i elektroniskt format, såvida inte annat anges) och innehålla uppgift om partens namn, adress, e-postadress, telefonnummer samt fax- eller telexnummer.

Kommissionens postadress är följande:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för handel
Direktorat B
TERV 0/13
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 295 65 05
Telex: COMEU B 21877

⁽¹⁾ EGT L 349, 31.12.1994, s. 53.

⁽²⁾ EGT L 67, 10.3.1994, s. 89.

8. Utfrågningar

Kommissionen kan höra berörda parter. Alla berörda parter får begära att bli hörda muntligen av kommissionen. Kommissionen kommer att bevilja berörda parter en muntlig utfrågning om de skriftligen har begärt detta inom 21 dagar efter det att denna förordning har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och om de kan visa att det verkligen är sannolikt att de kommer att beröras av undersökningsresultaten samt att det finns särskilda skäl för att de skall höras muntligen.

9. Tillgång till uppgifter

Berörda parter som har framfört sina synpunkter, lämnat uppgifter eller begärt att bli hörda i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 3285/94 och artikel 5 i förordning (EG) nr 519/94 och företrädare för exportländerna får efter skriftlig begäran ta del av alla uppgifter som lämnats till kommissionen i samband med undersökningen, med undantag av interna dokument som sammanställts av gemenskapens eller dess medlemsstaters myndigheter, om uppgifterna är av betydelse för försvaret av deras intressen och inte är förtroliga i den mening som avses i artikel 9 i förordning (EG) nr 3285/94 eller artikel 7 i förordning (EG) nr 519/94 och om de används av kommissionen i undersökningen.

Berörda parter som har anmält sig får lämna synpunkter på dessa uppgifter till kommissionen. Synpunkterna får beaktas om de är tillräckligt underbyggda.

10. Bristande samarbete

Om de uppgifter som kommissionen begär inte lämnas inom den tid som fastställs i förordning (EG) nr 3285/94 eller för-

ordning (EG) nr 519/94 eller av kommissionen enligt dessa förordningar, eller om undersökningen i väsentlig grad hindras, får slutsatser dras på grundval av tillgängliga uppgifter. Om kommissionen finner att en berörd part eller tredje part har lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter skall den inte beakta dem utan använda tillgängliga uppgifter.

11. Tidsplan för undersökningen

I enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 3285/94 och artikel 6 i förordning (EG) nr 519/94 skall kommissionen inom nio månader efter den dag då detta tillkännagivande har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* fastställa om det behövs skyddsåtgärder eller ej.

Om kommissionen fastställer att det behövs skyddsåtgärder skall den senast nio månader efter det att undersökningen inlemts fatta de beslut som krävs i enlighet med avdelning V i förordning (EG) nr 3285/94 och förordning (EG) nr 519/94. I undantagsfall får tidsfristen förlängas med högst två månader. Om tidsfristen förlängs skall kommissionen offentliggöra ett meddelande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* med uppgift om hur mycket fristen har förlängts och med en kortfattad motivering av beslutet.

Om kommissionen finner att det inte behövs skyddsåtgärder kommer den att avsluta undersökningen efter samråd med Rådgivande kommittén. Beslutet att avsluta undersökningen kommer att offentliggöras i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* tillsammans med de viktigaste undersökningsresultaten och en kortfattad motivering av beslutet.

BILAGA 1

BERÖRDA PRODUKTER

Produkt nummer	Produktbeskrivning	KN-nummer
1	Olegerade varmvalsade ringar eller rullar	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Olegerad varmvalsad plåt	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Olegerat varmvalsat smalt band	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Legerade varmvalsade platta produkter	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Kallvalsad plåt	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Elektroplåt (annan än GOES)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Plåt överdragen med metall	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Plåt överdragen med organiskt ämne	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Bleckprodukter	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Kvartopplåt	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Bredplattstänger	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Stänger av olegerat handelsstål och lätta profiler	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Stänger av legerat handelsstål och lätta profiler	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Armeringsstänger	7214 20 00, 7214 99 10
15	Stänger av rostfritt stål och lätta profiler	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Valstråd av rostfritt stål	7221 00 10, 7221 00 90
17	Tråd av rostfritt stål	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Rördelar (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Flänsar (andra slag än av rostfritt stål)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Gasrör	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Ihåliga profiler	7306 60 31, 7306 60 39

Förhandsanmälan av en koncentration**(Ärende COMP/M.2755 – Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV)****Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande**

(2002/C 77/10)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 15 mars 2002 en anmälan av en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 ⁽²⁾, genom vilken det österrikiska företaget Saubermacher Dienstleistungs-AG (Saubermacher), kontrollerat av tyska Hypo- und Vereinsbank AG och österrikiska Lafarge Perlmöser AG, förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, gemensam kontroll över det österrikiska företaget Thermoteam Alternativbrennstoffverwertungs GmbH, genom förvärv av aktier i ett nyskapat bolag utgörande ett samriskföretag.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:

— Saubermacher: utnyttjande och hantering av avfall.

— Lafarge: betong- och cementtillverkning.

3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare. Det bör noteras att detta ärende kan komma att behandlas i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽³⁾.

4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.2755 – Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat B – Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
J-70
B-1049 Bryssel

⁽¹⁾ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

⁽³⁾ EGT C 217, 29.7.2000, s. 32.

Offentliggörande av medlemsstaters beslut att bevilja eller återkalla trafik tillstånd i enlighet med artikel 13.4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om tillståndsgivning för flygbolag ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/11)

(Text av betydelse för EES)

FINLAND

Beviljade trafik tillstånd*Kategori B: Trafik tillstånd som omfattar de begränsningar som anges i artikel 5.7 a i förordning (EEG) nr 2407/92*

Flygbolagets namn	Flygbolagets adress	Har tillstånd att transportera	Beslutet gäller från och med
Finnish Commuter Airlines Oy Firmanamn också: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passagerare, post, gods	30.5.2001

Återkallade tillstånd*Kategori B: Trafik tillstånd som omfattar de begränsningar som anges i artikel 5.7 a i förordning (EEG) nr 2407/92*

Flygbolagets namn	Flygbolagets adress	Har tillstånd att transportera	Beslutet gäller från och med
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Passagerare, post, gods	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Passagerare, post, gods	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passagerare, post, gods	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Passagerare, post, gods	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Passagerare, post, gods	11.12.2001
Metro Jet Oy Firmanamn också: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Passagerare, post, gods	15.10.2001

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.⁽²⁾ Meddelats Europeiska kommissionen innan den 31 december 2001.

Offentliggörande av medlemsstaters beslut att bevilja eller återkalla trafiktillstånd i enlighet med artikel 13.4 i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om tillståndsgivning för flygbolag ⁽¹⁾ ⁽²⁾

(2002/C 77/12)

(Text av betydelse för EES)

TYSKLAND

Beviljade trafiktillstånd

Kategori A: Trafiktillstånd utan de begränsningar som anges i artikel 5.7 a i förordning (EEG) nr 2407/92

Flygbolagets namn	Flygbolagets adress	Har tillstånd att transportera	Beslutet gäller från och med
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Passagerare	14.8.2001

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

⁽²⁾ Meddelats Europeiska kommissionen innan den 31 december 2001.

III

(Upplysningar)

EUROPAPARLAMENTET

Protokoll från sessionen den 19–20 september 2001 som är publicerade i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 77 E

(2002/C 77/13)

Dessa texter är tillgängliga på:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

KOMMISSIONEN

FÖRTECKNING ÖVER GODKÄNDA SÖKANDE

ALLMÄNT UTTAGNINGSPROV KOM/A/5/01

FÖRSTE HANDLÄGGARE (A 5/A 4)

INOM OMRÅDET FÖR INTERNREVISION

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank
CAMBA BARBOLLA Emilio
CLAESSENS Jos
DRIES Rudi
DURAND Regis
GRISARD Anne
HELLMAN Anni
LLEWELYN Iolo
MAGENHANN Bernard
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo
MASON Jeffrey
OVERBEEKE Cornelia
SCHLOESSLEN Pascal
VAN DER ZEE Reinder
VANDROMME Johan
VERMEERSCH Benoit
WEBB Christopher
WELCH Peter

Bedrivande av regelbunden lufttrafik**Frankrikes anbudsinfördran, i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Rennes (Saint-Jacques) och Bâle-Mulhouse**

(2002/C 77/15)

(Text av betydelse för EES)

1. **Inledning:** Med tillämpning av artikel 4.1 a i förordning (EEG) nr 2408/92 av 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Rennes (Saint-Jacques) och Bâle-Mulhouse. Villkoren för den allmänna trafikplikten offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 76 av den 27.3.2002.

Om inget transportföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik på sträckan mellan Rennes (Saint-Jacques) och Bâle-Mulhouse den 1.6.2002, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 d i ovan nämnda förordning begränsa tillträdet till denna linje till ett enda lufttrafikföretag och att efter infördan av anbud upplåta rätten att trafikera denna linje från och med den 1.7.2002.

2. **Syftet med anbudsinfördran:** Bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Rennes (Saint-Jacques) och Bâle-Mulhouse, från och med den 1.7.2002, i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivs för sträckan som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 76 av den 27.3.2002.
3. **Deltagande i anbudsinfördran:** Alla lufttrafikföretag med giltig operativ licens, utfärdad enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av 23.7.1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbuds-förfarandet.
4. **Anbudsförfarande:** För detta anbuds-förfarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d-i i förordning (EEG) nr 2408/92.
5. **Anbudshandlingar:** Fullständiga anbudshandlingar, inbegripet de särskilda villkoren för anbuds-förfarandet och avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet med dess tekniska bilaga (texten rörande den allmänna trafikplikten som har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*), kan erhållas kostnadsfritt från följande adress:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex, tfn: 2 99 33 66 58, fax 2 99 33 24 28, e-post: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

6. **Ekonomisk ersättning:** I anbudsgivarnas anbud skall det belopp tydligt anges som krävs som ersättning för att under tre år trafikera linjen från och med det datum då driften av linjen skall inledas (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år i efterhand, beroende på faktiska utgifter och intäkter för trafiken, dock högst det belopp som anges i anbudet. Detta maximala belopp kan endast ändras i samband med oförutsedda ändringar av driftvillkoren.

De årliga ersättningarna betalas ut i form av delutbetalningar och en slutlikvid. Slutlikviden betalas ut först när lufttrafikföretagets räkenskaper för den berörda linjen godkänns och bedrivandet av lufttrafiken kontrollerats enligt punkt 8 nedan.

Om kontraktet sägs upp innan det löpt ut skall bestämmelserna i punkt 8 tillämpas så snart som möjligt så att lufttrafikföretaget kan få den slutlikvid utbetald som det har rätt till. Härvid skall det maximibelopp som anges i första stycket i förekommande fall minskas i proportion till den tid som trafiken faktiskt bedrivits.

7. **Kontraktets löptid:** Kontraktet (avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet) gäller i tre år från och med det datum som fastställts för inledandet av den trafik som avses i punkt 2 i denna anbudsinfördran.
8. **Kontroll av driften och lufttrafikföretagets räkenskaper:** Bedrivandet av trafiken skall, liksom lufttrafikföretagets räkenskaper för den berörda trafiken, utvärderas minst en gång per år i samråd med lufttrafikföretaget.
9. **Uppsägning och varsel:** Före den överenskomna avtalstidens utgång får kontraktet endast sägas upp av någondana av avtalsparterna med sex månaders varsel. Om lufttrafikföretaget underlåter att fullgöra något av sina åligganden i samband med trafikplikten anses trafikföretaget ha sagt upp kontraktet utan varsel, såvida det inte återupptagit trafiken i enlighet med de åligganden som gäller för allmän trafikplikt inom en månad efter det att det anmodats att göra detta.

10. **Påföljder:** Om lufttrafikföretaget inte i tid varslar om uppsägning av kontraktet i enlighet med punkt 9 kan detta medföra böter på upp till 7 622,45 EUR i enlighet med artikel R.330-20 i Code de l'aviation civile (den franska lagen om civil luftfart), eller böter beräknade med hänsyn till det antal månader som kvarstår av kontraktets löptid samt de faktiska driftsförlusterna under det berörda året. Böterna får dock inte överskrida det maximibelopp som angivits som ersättning för trafiken i punkt 6.

Om den allmänna trafikplikten allvarligt försummas, kan kontraktet sägas upp, varvid det skall anses att lufttrafikföretaget inte har respekterat uppsägningstiden.

Om mindre allvarliga försummelser av den allmänna trafikplikten förekommer skall den maximala ekonomiska ersättning som anges i punkt 6 minskas, utan att det påverkar tillämpningen av artikel R.330-20 i Code de l'aviation civile. Minskningen av ersättningen skall i förekommande fall grundas på antalet flygningar som ställts in av skäl som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget, antalet flygningar som genomförts med mindre kapacitet än vad som föreskrivs, eller antalet flygningar som genomförts utan att den allmänna trafikplikten respekterats i fråga om mellanlandningar, antal dagar som den allmänna

trafikplikten inte respekteras i fråga om uppehållstid på bestämmelseorten, prissättning eller användning av datoriserade reservationssystem.

11. **Ingivande av anbud:** Anbuden skall skickas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis på inlämningsdatum, eller inlämnas på ort och ställe mot kvitto, senast fem veckor räknat från det datum då denna anbudsinfordran offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Anbuden skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid till följande adress:

Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 2 99 33 66 58. Fax: 2 99 33 24 28. E-mail: jcmadrillon@rennes.cci.fr.

12. **Anbudsinfordrans giltighet:** I enlighet med artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92 gäller denna anbudsinfordran förutsatt att inget lufttrafikföretag i gemenskapen före den 1.6.2002 lagt fram ett program för att utan ekonomisk ersättning trafikera den berörda sträckan från och med den 1.7.2002, i enlighet med den allmänna trafikplikt som fastställts.

Bedrivande av regelbunden lufttrafik

Frankrikes anbudsinfordran, i enlighet med artikel 4.1 d i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Reims-Champagne och Lyon Saint-Exupéry

(2002/C 77/16)

(Text av betydelse för EES)

1. **Inledning:** Med tillämpning av artikel 4.1 a i förordning (EEG) nr 2408/92 av 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike beslutat att införa allmän trafikplikt beträffande den regelbundna lufttrafiken mellan Reims-Champagne och Lyon-Saint-Exupéry. Villkoren för den allmänna trafikplikten offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 76 av den 27.3.2002.

Om inget lufttrafikföretag har inlett, eller står i begrepp att inleda, regelbunden lufttrafik på sträckan mellan Reims-Champagne och Lyon Saint-Exupéry den 1.6.2002, i överensstämmelse med den allmänna trafikplikten och utan att begära ekonomisk ersättning, har Frankrike beslutat att inom ramen för det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 d i ovan nämnda förordning begränsa tillträdet till denna linje till ett enda lufttrafikföretag och att efter infordran av anbud upplåta rätten att trafikera denna linje från och med den 1.7.2002.
2. **Syftet med anbudsinfordran:** Bedrivande av regelbunden lufttrafik mellan Reims-Champagne och Lyon Saint-Exupéry, från och med den 1.7.2002, i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivs för sträckan som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 76 av den 27.3.2002.
3. **Deltagande i anbudsinfordran:** Alla lufttrafikföretag som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av lufttrafik, utfärdad av en medlemsstat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23.7.1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsinfordrandet.
4. **Anbudsinförande:** För detta anbudsinförande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d-i i förordning (EEG) nr 2408/92.

5. **Anbudshandlingar:** Fullständiga anbudshandlingar, inbegripet de särskilda villkoren för anbudsförfarandet och avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet med dess tekniska bilaga (texten rörande den allmänna trafikplikten som har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*), kan erhållas kostnadsfritt från följande adress:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex, tfn: (33-326) 50 62 12, fax (33-326) 50 62 87.

6. **Ekonomisk ersättning:** I anbudsgivarnas anbud skall det belopp tydligt anges som krävs som ersättning för att under tre år trafikera linjen från och med det datum då driften av linjen skall inledas (med årsvis uppdelning). Det exakta ersättningsbelopp som slutgiltigt kommer att beviljas bestäms varje år i efterhand, beroende på faktiska utgifter och intäkter för trafiken, dock högst det belopp som anges i anbudet. Detta maximala belopp kan endast ändras i samband med oförutsedda ändringar av driftvillkoren.

De årliga ersättningarna betalas ut i form av delutbetalningar och en slutlikvid. Slutlikviden betalas ut först när lufttrafikföretagets räkenskaper för den berörda linjen godkänts och bedrivandet av lufttrafiken kontrollerats enligt punkt 8 nedan.

Om kontraktet sägs upp innan det löpt ut skall bestämmelserna i punkt 8 tillämpas så snart som möjligt så att lufttrafikföretaget kan få den slutlikvid utbetald som det har rätt till. Härvid skall det maximibelopp som anges i första stycket i förekommande fall minskas i proportion till den tid som trafiken faktiskt bedrivits.

7. **Kontraktets löptid:** Kontraktet (avtalet om uppdrag för allmännyttig verksamhet) gäller i tre år från och med det datum som fastställts för inledandet av den trafik som avses i punkt 2 i denna anbudsinfordran.
8. **Kontroll av driften och lufttrafikföretagets räkenskaper:** Bedrivandet av trafiken skall, liksom lufttrafikföretagets räkenskaper för den berörda trafiken, utvärderas minst en gång per år i samråd med lufttrafikföretaget.
9. **Uppsägning och varsel:** Före den överenskomna avtalstidens utgång får kontraktet endast sägas upp av någondera av avtalsparterna med sex månaders varsel. Om lufttrafikföretaget underlåter att fullgöra något av sina åligganden i samband med trafikplikten anses lufttrafikföretaget ha sagt upp kontraktet utan varsel, såvida det inte återupptagit trafiken i enlighet med de åligganden som gäller för all-

män trafikplikt inom en månad efter det att det uppfordrats att göra detta.

10. **Påföljder:** Om lufttrafikföretaget inte i tid varslar om uppsägning av kontraktet i enlighet med punkt 9 kan detta medföra böter på upp till 7 622,45 EUR i enlighet med artikel R.330-20 i Code de l'aviation civile (den franska lagen om civil luftfart), eller böter beräknade med hänsyn till det antal månader som kvarstår av kontraktets löptid samt de faktiska driftsförlusterna under det berörda året. Böterna får dock inte överskrida det maximibelopp som angivits som ersättning för trafiken i punkt 6.

Om den allmänna trafikplikten allvarligt försummas, kan kontraktet sägas upp, varvid det skall anses att lufttrafikföretaget inte har respekterat uppsägningstiden.

Om mindre allvarliga försummelser av den allmänna trafikplikten förekommer skall den maximala ekonomiska ersättning som anges i punkt 6 minskas, utan att det påverkar tillämpningen av artikel R.330-20 i Code de l'aviation civile. Minskningen av ersättningen skall i förekommande fall grundas på antalet flygningar som ställts in av skäl som är direkt hänförliga till lufttrafikföretaget, antalet flygningar som genomförts med mindre kapacitet än vad som föreskrivs, eller antalet flygningar som genomförts utan att den allmänna trafikplikten respekterats i fråga om mellanlandningar, antal trafikerade dagar, uppehållstid på bestämmelseorten, prissättning eller användning av datoriserade reservationssystem.

11. **Ingivande av anbud:** Anbudet skall skickas per rekommenderat brev med mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis på inlämningsdatum, eller inlämnas på ort och ställe mot kvitto, senast sex veckor räknat från det datum då denna anbudsinfordran offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Anbudet skall ha inkommit före klockan 17.00 lokal tid till följande adress:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 3 26 50 62 12. Fax: 3 26 50 62 87.

12. **Anbudsinfordrans giltighet:** I enlighet med artikel 4.1 d i förordning (EEG) nr 2408/92 gäller denna anbudsinfordran förutsatt att inget lufttrafikföretag i gemenskapen före den 1.6.2002 lagt fram ett program för att utan ekonomisk ersättning trafikera den berörda sträckan från och med den 1.7.2002, i enlighet med den allmänna trafikplikt som fastställts.

MEDDELANDE

Den 3 april 2002 utkommer i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 79 A: "Gemensamma sortlistan över arter av lantbruksväxter – Trettonde tillägget till den 21:a fullständiga utgåvan".

Prenumeranter på EGT kan gratis erhålla detta nummer i samma antal och språkversioner som man prenumererar på. De som önskar erhålla denna tidning ombedes att returnera nedanstående beställningssedel vederbörligen ifylld inklusive prenumerationskod (står till vänster på adressetiketterna och börjar med O/.). Detta nummer av EGT kommer att levereras gratis upp till ett år från utgivningsdatumet.

Övriga kan mot betalning beställa denna tidning antingen hos det lokala försäljningskontoret eller direkt från publikationsbyråns försäljningskontor i Luxemburg, som kommer att vidarebefordra beställningen till det lokala försäljningskontoret.

BESTÄLLNINGSSEDEL

**Byrån för Europeiska gemenskapernas
officiella publikationer**

Försäljningsavdelningen

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

☐ **Jag prenumererar på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Min prenumerationskod är: O/.

☐ Vänligen skicka mig ... gratis exemplar av **Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 79 A/2002**.

☐ **Jag beställer** härmed mot betalning ... **extra exemplar**.

Språk:

☐ **Jag prenumererar inte på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och beställer härmed **mot betalning ... exemplar**.

Språk:

Namn:

Adress:

Postadress:

Datum: Underskrift: