

RÅDSFORORDNING (EF) nr. 12/98**av 11. desember 1997****om fastsetjing av vilkåra for at transportørar skal kunne utføre innanlands persontransport på veg i ein medlemsstat der dei ikkje høyrer heime(*)**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR —

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fællesskapet, særleg artikkel 75,

med tilvising til framlegget frå Kommissjonen⁽¹⁾,med tilvising til fråsegnen frå Økonomi- og sosialutvalet⁽²⁾,etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 189 C i traktaten⁽³⁾, og

ut frå desse synsmåtene:

- 1) Rådsforordning (EØF) nr. 2454/92 av 23. juli 1992 om fastsettelse av vilkår for å gi transportørar som ikkje er heimhørende i ein medlemsstat adgang til å utføre innanlands persontransport på vei i denne medlemsstat⁽⁴⁾ vart kjend ugyldig av Domstolen i dom av 1. juni 1994⁽⁵⁾.
- 2) Etter artikkel 75 nr. 1 bokstav b) i traktaten inneber innføringa av ein felles transportpolitikk m.a. at det vert fastsett vilkår som gjer det mogleg for transportørar å utføre innanlands transport i ein medlemsstat der dei ikkje høyrer heime.
- 3) Den førnemnde føresegnen inneber at alle restriksjonar for tenesteytarane vert fjerna som botnar i nasjonaliteten deira eller i at dei er etablerte i ein annan medlemsstat enn den medlemsstaten der tenesta skal ystast.
- 4) Desse tenesteytarane bør vere underlagde ordningar som kan jamførast, slik at ulikskapar i konkurransevilkåra som botnar i nasjonaliteten og i etableringsstaten deira, vert

avgrensa, og slik at ei gradvis tilnærming av dei nasjonale lovgjevingane vert fremja.

- 5) Definisjonane av dei ulike formene for transport med turvogn og buss bør vere dei same som dei som er vedtekte i samband med internasjonal transport.
- 6) Transportørar bør sikrast høve til å utføre visse former for transport med turvogn og buss i medlemsstatar der dei ikkje høyrer heime, samstundes som det vert teke omsyn til dei spesielle kjenneteikna ved dei einskilde formene for transport.
- 7) Det bør fastsetjast føresegner som skal gjelde for kabotasje.
- 8) Føresegnene i europaparlaments- og rådsdirektiv 96/71/EF av 16. desember 1996 om utsending av arbeidstakere i forbindelse med tjenesteyting⁽⁶⁾ skal nyttast dersom transportørar i samband med spesiell rutetransport sender ut arbeidstakarar frå den medlemsstaten der dei vanlegvis arbeider, og det ligg føre eit arbeidstilhøve mellom transportørane og arbeidstakarane.
- 9) Når det gjeld rutetransport, bør kabotasje tillast berre i rutetransport som vert utført som ein del av internasjonal rutetransport, med unntak av transport i byar og forstader, og vere underlagd visse vilkår, særleg gjeldande lovgjeving i vertsmedlemsstaten.
- 10) Det bør vedtakast føresegner som gjer det mogleg å gripe inn på dei aktuelle transportmarknadene dersom dei vert alvorleg skipla.
- 11) Det bør skipast eit rådgevande utval som skal hjelpe Kommissjonen med å utarbeide dokument med omsyn til kabotasje i form av transport utanfor rute og gje Kommissjonen råd om vernetiltak.
- 12) Medlemsstatane bør hjelpe kvarandre med sikte på tilfredsstillande gjennomføring av denne forordninga, særleg i samband med sanksjonar som skal nyttast ved brot på forordninga.
- 13) Medlemsstatane må gjere dei tiltaka som er naudsynte for å gjennomføre denne forordninga.

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT L 4 av 8.1.1998, s. 10, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 121/98 av 18. desember 1998 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

(1) TEF C 60 av 29.2.1996, s. 10, og TEF C 124 av 21.4.1997, s. 73.

(2) TEF C 30 av 30.1.1997, s. 40.

(3) Europaparlamentsfråsegn av 28. november 1996 (TEF C 380 av 16.12.1996, s. 35), felles haldning frå Rådet av 14. april 1997 (TEF C 164 av 30.5.1997, s. 17) og europaparlamentsavgjerd av 16. juli 1997 (TEF C 286 av 22.9.1997, s. 84).

(4) TEF L 251 av 29.8.1992, s. 1.

(5) Dom av 1. juni 1994. Sak C-388/92, Europaparlamentet mot Rådet (samling 1994, s. I-2081).

(6) TEF L 18 av 21.1.1997, s. 1.

- 14) Gjennomføringa av denne forordninga bør følgjast opp på grunnlag av ein rapport som Kommisjonen skal leggje fram.
- 15) Etter den førnemnde dommen frå Domstolen, der forordning (EØF) nr. 2454/92 vart kjend ugyldig, held forordninga fram med å ha rettsverknad inntil Rådet har vedteke nye reglar på området. Denne forordninga skal ikkje nyttast før 18 månader etter at ho har teke til å gjelde. Den ugyldige forordninga bør difor reknast for å ha rettsverknad inntil denne forordninga er gjennomført fullt ut —

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Artikkel 1

På dei vilkåra som er fastsette i denne forordninga, og utan at det vert gjort skilnad på grunnlag av nasjonaliteten eller etableringsstaden deira, skal alle transportørar som utfører persontransport på veg for ein annans rekning, og som har ein fællesskapslisens slik det er fastsett i artikkel 3a i rådsforordning (EØF) nr. 684/92 av 16. mars 1992 om innføring av felles reglar for internasjonal persontransport med turvogn og buss⁽¹⁾, ha løyve til mellombels å utføre innanlands persontransport for ein annans rekning i ein annan medlemsstat, heretter kalla «vertsmedlemsstaten», utan å ha forretningskontor der eller utan å vere etablert der på annan måte.

Slik innanlands transport vert heretter kalla «kabotasje».

Artikkel 2

I denne forordninga tyder

- 1) «rutetransport» jamleg transport av passasjerar langs faste ruter der passasjerane vert tekne opp og sleppte av på stoppestader som er fastsette på førehand. Rutetransport skal kunne nyttast av alle, jamvel om det eventuelt må reserverast plass.

Den jamlege karakteren ved rutetransporten vert ikkje påverka av at driftsvilkåra for transporten vert tilpassa,

- 2) «spesiell rutetransport» regelmessig rutetransport av visse kategoriar passasjerar, slik at andre passasjerar ikkje får vere med, langs faste ruter der passasjerane vert tekne opp og sleppte av på stoppestader som er fastsette på førehand.

Spesiell rutetransport omfattar m.a.:

- a) transport av arbeidstakarar mellom heim og arbeidsplass,
- b) transport av skuleelevar og studentar mellom heim og utdanningsinstitusjon,
- c) transport av militært personell og familiane deira mellom heim og kaserneområde.

Transporten skal reknast som rutetransport, sjølv om han vert lagd til rette for å stette dei ulike krava som brukarane har,

- 3) «transport utanfor rute» transport som ikkje fell inn under definisjonen av rutetransport, medrekna spesiell rutetransport, og som særleg har som kjenneteikn at han vert nytta til å frakte grupper av passasjerar som er sette saman etter initiativ frå ein kunde eller frå transportøren sjølv. Slik transport skal framleis reknast som transport utanfor rute, sjølv om han vert utført jamleg,
- 4) «køyretøy» motorvogner som er slik utforma og utstyrde at dei kan frakte meir enn ni personar, medrekna føraren, og som er meinte for slik bruk.

Artikkel 3

Kabotasje skal tillatast for følgjande transportformer:

- 1) spesiell rutetransport, dersom han er omfatta av ei avtale som er gjort mellom arrangøren og transportøren,
- 2) transport utanfor rute,
- 3) rutetransport, dersom han vert utført av ein transportør som ikkje høyrer heime i vertsmedlemsstaten, og innan ramma av internasjonal rutetransport i samsvar med forordning (EØF) nr. 684/92.

Kabotasje kan utførast berre i samband med slik internasjonal transport.

Transport i byar og forstader er ikkje omfatta av verkeområdet til dette nummeret.

«Transport i byar og forstader» tyder transport som stettar krava til transport i ein bykjerne eller eit byområde og krava til transport mellom denne bykjernen eller dette byområdet og forstadene.

Artikkel 4

1. Med mindre noko anna er fastsett i regelverket til Fællesskapet, skal kabotasje i medhald av artikkel 3 vere underlagd dei gjeldande lovene og forskriftene i vertsmedlemsstaten på følgjande område:

- a) prisar og vilkår som gjeld for transportavtala,
- b) vekt og dimensjonar på veggåande køyretøy. Vekta og dimensjonane kan eventuelt overstige dei som gjeld i medlemsstaten der transportøren er etablert, men dei kan ikkje i noko tilfelle overstige dei tekniske standardane som er oppførde i samsvarssertifikatet,

⁽¹⁾ TEF L 74 av 20.3.1992, s. 1. Forordninga endra ved forordning (EF) nr. 11/98. (TEF L 4 av 8.1.1998, s. 1).

- c) krav til transport av visse kategoriar passasjerar, som t.d. skuleelevar, barn og rørslehemma,
- d) køyre- og kviletid,
- e) meirverdiavgift (mva.) på transport. På dette området skal artikkel 21 nr. 1 bokstav a) i rådsdirektiv 77/388/EØF av 17. mai 1977 om harmonisering av medlemsstatenes lovgivning med hensyn til omsetningsavgift — Felles merverdiavgiftssystem: ensartet avgiftsgrunnlag⁽¹⁾ nyttast på den transporten som er nemnd i artikkel 1 i denne forordninga.

2. Med mindre noko anna er fastsett i regelverket til Fællesskapet, skal kabotasje som er ein del av den transporten som er nemnd i artikkel 3 nr. 3, vere underlagd dei gjeldande lovane og forskriftene i vertsmedlemsstaten med omsyn til løyve, tilbudsprosedyrar, kva strekningar som skal trafikkerast, kor jamleg, kontinuerleg og hyppig transporten skal vere, og ruter.

3. Dei tekniske standardane for utforming og utstyr som må stettast av køyretøy som vert nytta til å utføre kabotasje, skal vere dei standardane som er fastsette for køyretøy som er godkjende for bruk i internasjonal transport.

4. Medlemsstatane skal nytte dei nasjonale føresegnene som er nemnde i nr. 1 og 2, på transportørar som ikkje høyrer heime i medlemsstaten, på dei same vilkåra som gjeld for deira egne borgarar, slik at det på ein effektiv måte kan hindrast at det vert gjort open eller løynd skilnad på grunnlag av nasjonalitet eller etableringsstad.

5. Dersom det i lys av dei røynslene som er gjorde, vert slått fast at det er naudsynt å endre lista i nr. 1 over dei områda som føresegnene til vertsmedlemsstaten omfattar, skal Rådet ta avgjerda si med kvalifisert fleirtal etter framlegg frå Kommissjonen.

Artikkel 5

Fællesskapslisensen eller ein rettkjend kopi av han skal forvarast i køyretøyet og leggjast fram for ein godkjend kontrollør etter oppmoding.

Artikkel 6

1. Kabotasje i form av transport utanfor rute skal utførast i medhald av eit kontrolldokument, køyreskjemaet, som skal forvarast i køyretøyet og leggjast fram for ein godkjend kontrollør etter oppmoding.

2. Kommissjonen skal vedta ein mal for køyreskjemaet etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 8, og køyreskjemaet skal innehalde følgjande opplysningar:

- a) avgangs- og framkomststad for transporten,

- b) dato for avgang og avslutning av transporten.

3. Køyreskjemaet skal utferdast i hefte som er rettkjende av den rette styresmakta eller det rette organet i etableringsmedlemsstaten. Malen for heftet med køyreskjema skal vedtakast av Kommissjonen etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 8.

4. Når det gjeld spesiell rutetransport, skal den avtala som er gjort mellom transportøren og arrangøren, eller ein rettkjend kopi av avtala, tene som kontrolldokument.

Køyreskjemaet skal likevel fyllast ut i form av ei månadsversikt.

5. Brukte køyreskjema skal sendast tilbake til den rette styresmakta eller det rette organet i etableringsmedlemsstaten etter den framgangsmåten som denne styresmakta eller dette organet har fastsett.

Artikkel 7

1. Ved utgangen av kvart kvartal og innan ein frist på tre månader, som Kommissjonen kan redusere til éin måned i det tilfellet som er nemnt i artikkel 9, skal den rette styresmakta eller det rette organet i kvar medlemsstat sende Kommissjonen opplysningar om kabotasje i form av spesiell rutetransport og transport utanfor rute som i det aktuelle kvartalet er utført av transportørar som høyrer heime i medlemsstaten.

Opplysningane skal sendast inn ved hjelp av eit skjema som er utarbeidd etter ein mal som Kommissjonen har vedteke etter framgangsmåten i artikkel 8.

2. Dei rette styresmaktene i vertsmedlemsstaten skal éin gong i året sende Kommissjonen ei statistisk oppgåve over kor mange løyve som er utferdast for kabotasje i form av slik rutetransport som er nemnd i artikkel 3 nr. 3.

3. Kommissjonen skal snarast råd sende medlemsstatane samanfattande oversikter som er utarbeidd på grunnlag av dei opplysningane som er sende inn i medhald av nr. 1.

Artikkel 8

Når det vert vist til den framgangsmåten som er fastsett i denne artikkelen, skal Kommissjonen få hjelp av det rådgjevande utvalet som er nemnt i artikkel 10.

Representanten for Kommissjonen skal leggje fram for utvalet eit utkast til tiltak som skal gjerast. Utvalet skal kome med ei fråsegn om utkastet, om naudsynt ved røysting, innan ein frist som leiaren kan fastsetje etter kor mykje saka hastar.

Fråsegna skal protokollførast; i tillegg skal kvar medlemsstat ha rett til å be om å få standpunktet sitt protokollført.

⁽¹⁾ TEF L 145 av 13.6.1977, s. 1. Direktivet sist endra ved direktiv 96/95/EØF (TEF L 338 av 28.12.1996, s. 89).

Kommisjonen skal ta mest mogleg omsyn til fråsegna frå utvalet. Kommisjonen skal melde frå til utvalet om korleis han har teke omsyn til fråsegna.

Artikkel 9

1. Dersom det utviklar seg alvorleg skipling av den nasjonale transportmarknaden innanfor eit særskilt geografisk område som botnar i eller vert forverra av kabotasje, kan ein medlemsstat leggje saka fram for Kommisjonen med sikte på at det skal vedtakast vernetiltak; medlemsstaten skal samstundes sende Kommisjonen dei opplysningane som er naudsynte, og melde frå til Kommisjonen om dei tiltaka som han har planar om å gjere overfor transportørar som høyrer heime i medlemsstaten.

2. I nr. 1 tyder

— «alvorleg skipling av den nasjonale transportmarknaden innanfor eit særskilt geografisk område» at det i denne marknaden melder seg problem som er særlegne for han, og som inneber eit alvorleg og kanskje varig overskot av tilbod i høve til etterspurnad, noko som utgjer eit trugsmål mot den økonomiske stabiliteten og overlevingsevna til mange føretak som utfører persontransport på veg,

— «geografisk område» eit område som omfattar ein del av eller heile territoriet til ein medlemsstat, eller som omfattar ein del av eller heile territoriet til andre medlemsstatar.

3. Kommisjonen skal granske situasjonen og avgjere, etter samråd med det rådgjevande utvalet som er nemnt i artikkel 10, og innan éin månad etter at han mottok oppmodinga frå medlemsstaten, om det er naudsynt å gjere vernetiltak, og skal vedta dei dersom dei er naudsynte.

Dei tiltaka som vert gjorde i samsvar med denne artikkelen, skal gjelde i høgst seks månader og kan fornyast éin gong med høgst seks månader.

Kommisjonen skal straks melde frå til medlemsstatane og Rådet om alle vedtak som er gjorde i medhald av dette nummeret.

4. Dersom Kommisjonen vedtek å gjere vernetiltak som gjeld éin eller fleire medlemsstatar, skal dei rette styresmaktene i dei aktuelle medlemsstatane gjere tiltak av tilsvarande omfang overfor dei transportørane som høyrer heime i medlemsstaten, og melde frå til Kommisjonen om dette.

Dei sistnemnde tiltaka skal nyttast seinast frå same dagen som dei vernetiltaka som Kommisjonen har vedteke.

5. Kvar medlemsstat kan leggje fram for Rådet det vedtaket til Kommisjonen som er nemnt i nr. 3, innan 30 dagar etter at det er gjeve melding om det.

Rådet kan med kvalifisert fleirtal ta ei anna avgjerd innan 30 dagar etter at saka vart lagd fram av ein medlemsstat, eller, dersom saka

vert lagd fram av fleire medlemsstatar, innan 30 dagar etter at ho vart lagd fram for Rådet første gongen.

Avgjerda til Rådet skal gjelde i det tidsrommet som er fastsett i nr. 3 andre leddet.

Dei rette styresmaktene i dei aktuelle medlemsstatane skal gjere tiltak av tilsvarande omfang overfor dei transportørane som høyrer heime i medlemsstaten, og melde frå til Kommisjonen om dette.

Dersom Rådet ikkje tek noka avgjerd innan den fristen som er fastsett i andre leddet, vert vedtaket til Kommisjonen endeleg.

6. Dersom Kommisjonen vurderer det slik at dei tiltaka som er nemnde i nr. 3, må lengjast, skal han gjere framlegg for Rådet, som skal ta ei avgjerd med kvalifisert fleirtal.

Artikkel 10

1. Kommisjonen skal få hjelp av eit rådgjevande utval som er samansett av representantar for medlemsstatane og vert leidd av representanten for Kommisjonen.

Etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 8, skal utvalet hjelpe Kommisjonen med å utarbeide dei malane for køyreskjemaet, heftet med køyreskjema og skjemaet som er nemnde i artikkel 6 og 7.

2. I tillegg skal utvalet ha til oppgåve å gje Kommisjonen råd i samband med

— oppmodingar frå ein medlemsstat i medhald av artikkel 9 nr. 1,

— tiltak for å løyse ei alvorleg skipling av marknaden slik det er nemnt i artikkel 9, særleg med omsyn til den praktiske gjennomføringa av slike tiltak.

3. Utvalet fastset møteføresegnene sine.

Artikkel 11

1. Medlemsstatane skal hjelpe kvarandre med gjennomføringa av denne forordninga.

2. Med atterhald for straffefølgjing kan vertsmedlemsstaten setje i verk sanksjonar mot transportørar som ikkje høyrer heime i medlemsstaten, og som på territoriet til medlemsstaten har gjort brot på denne forordninga, regelverket til Fællesskapet eller nasjonale reglar på transportområdet i samband med kabotasje.

Sanksjonane skal setjast i verk utan skilnadshandsaming og i samsvar med nr. 3.

3. Dei sanksjonane som er nemnde i nr. 2, kan m.a. vere ei åtvaring eller, ved alvorlege brot eller brot som skjer mange gonger, eit mellombels forbod mot kabotasje på territoriet til den vertsmedlemsstaten der brotet har skjedd.

Dersom det vert lagt fram ein forfalska fællesskapslisens, eit forfalska løyve eller ein forfalska rettkjend kopi, skal det forfalska dokumentet straks dragast inn og eventuelt sendast over snarast råd til den rette styresmakta i den medlemsstaten der transportøren er etablert.

4. Dei rette styresmaktene i vertsmedlemsstaten skal melde frå til dei rette styresmaktene i etableringsmedlemsstaten om dei brota som er gjorde, og om dei sanksjonane som eventuelt er sette i verk overfor transportøren, og kan ved alvorlege brot eller brot som skjer mange gonger, samstundes sende over ei oppmoding om at det vert sett i verk sanksjonar.

Ved alvorlege brot eller brot som skjer mange gonger, skal dei rette styresmaktene i etableringsmedlemsstaten vurdere om det skal setjast i verk ein høveleg sanksjon overfor den aktuelle transportøren; desse styresmaktene skal ta omsyn til den sanksjonen som eventuelt er sett i verk i vertsmedlemsstaten, og sikre at dei sanksjonane som vert sette i verk overfor den aktuelle transportøren, samla sett står i høve til det brotet eller dei brota som gav grunn til sanksjonane.

Den sanksjonen som dei rette styresmaktene i etableringsmedlemsstaten set i verk etter samråd med dei rette styresmaktene i vertsmedlemsstaten, kan omfatte inndraging av løyvet til å utføre persontransport på veg.

Dei rette styresmaktene i etableringsmedlemsstaten kan òg, i medhald av internrettslege føresegner, klage den aktuelle transportøren inn for ein kompetent nasjonal instans.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utfërda i Brussel, 11. desember 1997.

Dei skal melde frå til dei rette styresmaktene i vertsmedlemsstaten om dei avgjerdene som er tekne i medhald av dette nummeret.

Artikkel 12

Medlemsstatane skal syte for at transportørane kan anke alle administrative sanksjonar som vert sette i verk overfor dei.

Artikkel 13

1. Kommisjonen skal innan 30. juni 1998 leggje fram for Europaparlamentet og Rådet ein rapport om resultatane av gjennomføringa av forordning (EØF) nr. 2454/92 og om korleis rutetransporten verkar i medlemsstatane.

2. Kommisjonen skal innan 31. desember 1999 leggje fram for Europaparlamentet og Rådet ein rapport om gjennomføringa av denne forordninga, særleg om verknaden av kabotasje på dei nasjonale transportmarknadene.

Artikkel 14

Medlemsstatane skal i god tid vedta dei lovene og forskriftene som er naudsynte for å gjennomføre denne forordninga. Dei skal melde frå til Kommisjonen om dette.

Artikkel 15

Denne forordninga tek til å gjelde dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Dei europeiske fællesskapa*.

Ho skal nyttast frå 11. juni 1999.

For Rådet

M. DELVAUX-STEHRÉS

Formann