

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

A6-0037/2008

12.2.2008

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter (omarbetning)
(KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Mathieu Grosch

(Omarbetning – artikel 80a i arbetsordningen)

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursiveringen används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	16
BILAGA 1: SKRIVELSE FRÅN UTSKOTTET FÖR RÄTTSLIGA FRÅGOR.....	18
BILAGA 2: SKRIVELSE FRÅN DE JURIDISKA AVDELNINGARNAS RÅDGIVANDE GRUPP	20
ÄRENDETS GÅNG	23

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter (omarbetning)
(KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2007)0264),
 - med beaktande av artiklarna 251.2 och 71 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0147/2007),
 - med beaktande av det interinstitutionella avtalet av den 28 november 2001 om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter¹,
 - med beaktande av skrivelsen från utskottet för rättsliga frågor av den 20 november 2007 i enlighet med artikel 80a.3 i arbetsordningen,
 - med beaktande av artiklarna 80a och 51 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A6-0037/2008).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat nedan av parlamentet och anpassat till rekommendationerna från den rådgivande gruppen sammansatt av företrädare för Europaparlamentets, rådets och kommissionens juridiska avdelningar.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1
Skäl 6a (nytt)

(6a) Denna förordning är varken tillämplig på transportföretag som endast har tillträde till den nationella marknaden

¹ EGT C 77, 28.3.2002, s. 1.

för busstransporter eller på licenser som beviljas dessa transportföretag av deras etableringsmedlemsstater.

Ändringsförslag 2
Skäl 13

(13) De administrativa formaliteterna bör så långt det är möjligt minskas men utan att de kontrollmöjligheter och påföljder avskaffas som säkerställer att denna förordning tillämpas korrekt och att efterlevnaden kontrolleras effektivt. Därför bör de befintliga reglerna om återkallande av gemenskapstillstånd tydliggöras och stärkas. Reglerna bör anpassas för att även möjliggöra effektiva påföljder för allvarliga överträdelser **eller upprepade mindre överträdelser i en annan medlemsstat** än den där företaget är etablerat. Påföljderna bör vara icke-diskriminerande och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är. Det bör vara möjligt att överklaga *en påföljder*.

(13) De administrativa formaliteterna bör så långt det är möjligt minskas men utan att de kontrollmöjligheter och påföljder avskaffas som säkerställer att denna förordning tillämpas korrekt och att efterlevnaden kontrolleras effektivt. Därför bör de befintliga reglerna om återkallande av gemenskapstillstånd tydliggöras och stärkas. Reglerna bör anpassas för att även möjliggöra effektiva påföljder för allvarliga överträdelser i **andra medlemsstater** än den där företaget är etablerat. Påföljderna bör vara icke-diskriminerande och stå i proportion till hur allvarliga överträdelserna är. Det bör vara möjligt att överklaga *påföljderna*.

Motivering

Mindre överträdelser kan betraktas som "upprepade" om de sker i flera medlemsstater.

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 3
Skäl 14

(14) Medlemsstaterna bör i sina nationella register över transportföretag som bedriver godstransporter på väg registrera alla allvarliga överträdelser **och upprepade mindre överträdelser** som begåtts av transportföretag och för vilka det utmätts påföljder.

(14) Medlemsstaterna bör i sina nationella register över transportföretag som bedriver godstransporter på väg registrera alla allvarliga överträdelser som begåtts av transportföretag och för vilka det utmätts påföljder.

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 4 Artikel 2, led g

g) allvarlig överträdelse **eller upprepade mindre överträdelser** av gemenskapens vägtransportlagstiftning: överträdelser som **leder** till att det goda anseendet går förlorat i enlighet med artikel 6.1 och 6.2 i förordning (EG) nr... [om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg].

g) allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning: överträdelser som **efter domstolsbeslut kan leda** till att det goda anseendet går förlorat i enlighet med artikel 6.1 och 6.2 i förordning (EG) nr... [om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg].

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 5 Artikel 6, punkt 6, stycke 1

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

6. Den som bedriver linjetrafik kan använda extrafordon för att klara av tillfälliga situationer och undantagssituationer. **Denne ska meddela den medlemsstat där avreseorten är belägen orsakerna till den tillfälliga situationen och undantagssituationen.**

Ändringsförslag 6 Artikel 6, punkt 6a (ny)

6a. Medlemsstaterna får undanta gränsöverskridande linjetrafik från tillståndsförfarandet, i det fall trafiken begränsar sig till en radie på 50 km från gränsen. Medlemsstaterna ska meddela

kommissionen och grannländerna om detta.

Ändringsförslag 7
Artikel 8, punkt 3

3. Den utfärdande myndigheten skall fatta sitt beslut om ansökan inom **fyra månader** från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.

3. Den utfärdande myndigheten skall fatta sitt beslut om ansökan inom **tre månader** från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.

Ändringsförslag 8
Artikel 8, punkt 4, stycke 1, led b

b) den sökande tidigare har underlåtit att följa nationell eller internationell vägtransportlagstiftning, särskilt de villkor och krav som gäller tillstånd för internationell persontransport, eller har gjort sig skyldig till en allvarlig **överträdels eller upprepade mindre överträdelser** av trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt de regler som gäller fordon samt kör- och vilotider **för förare**,

b) den sökande tidigare har underlåtit att följa nationell eller internationell vägtransportlagstiftning, särskilt de villkor och krav som gäller tillstånd för internationell persontransport, eller har gjort sig skyldig till en allvarlig **överträdelse** av trafiksäkerhetslagstiftningen, särskilt de regler som gäller fordon samt kör- och vilotider, **vilket medfört att transportföretaget förlorat det goda anseende som avses i förordning (EG) nr xxxx/2008 [om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg]**,

Ändringsförslag 9
Artikel 8, punkt 4, stycke 2

Om befintlig internationell busstrafik allvarligt påverkar livsdugligheten hos jämförbar trafik på de direkt berörda avsnitten, vilken äger rum inom ramen för ett kontrakt om samhällsomfattande tjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr nnnn/yyyy [om kollektivtrafik på väg och järnväg], får en medlemsstat, med kommissionens

utgår

Samtycke, tillfälligt upphäva eller återkalla tillståndet att bedriva internationell busstrafik efter att ha varslat transportföretaget sex månader tidigare.

Motivering

Tillstånden är giltiga i maximalt fem år. Om en myndighet en gång beviljat ett tillstånd ska den inte ha rätt att dra tillbaka det innan det löpt ut, eftersom detta skulle kunna få negativa följder för ett företag som planerat sin verksamhet och sina investeringar utgående från det tillstånd som beviljats.

Ändringsförslag 10
Artikel 8, punkt 8

8. Kommissionen skall, efter samråd med de berörda medlemsstaterna, inom **fyra månader** efter det att den har tagit emot meddelandet från den utfärdande myndigheten fatta ett beslut som skall träda i kraft inom 30 dagar efter anmälan till de berörda medlemsstaterna.

8. Kommissionen skall, efter samråd med de berörda medlemsstaterna, inom **tio veckor** efter det att den har tagit emot meddelandet från den utfärdande myndigheten fatta ett beslut som skall träda i kraft inom 30 dagar efter anmälan till de berörda medlemsstaterna.

Ändringsförslag 11
Artikel 12, punkt 4, stycke 1a (nytt)

Kommissionen och medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att de bestämmelser som gäller färdbladets format och som följer av andra avtal med tredjeländer anpassas till bestämmelserna i denna förordning senast den 1 januari 2010.

Motivering

På medellång sikt är ett enda harmoniserat format för färdbladet när det gäller alla transporttjänster inom EU och till tredjeländer det enda sättet att skapa rättslig säkerhet och förenkla administrationen.

Ändringsförslag 12
Artikel 12, punkt 5

5. Häften med färdblad skall utfärdas av de

5. Häften med färdblad skall utfärdas **på ett**

behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat eller av organ som dessa myndigheter utser.

effektivt och användarvänligt sätt av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat eller av organ som dessa myndigheter utser.

Motivering

Förfarandet för att erhålla och fylla i färdblad är för närvarande alltför tidskrävande. Genom att använda modern informations- och kommunikationsteknik kan medlemsstaterna göra det lättare för företag att erhålla färdblad.

Ändringsförslag 13 Artikel 13, stycke 2

Sådan trafik skall vara avsedd för passagerare **som inte är bosatta i medlemsstaten och** som tidigare har transporterats av transportföretaget i sådan internationell trafik som nämns i första stycket och skall ske med samma fordon eller ett annat fordon som tillhör samma transportföretag eller grupp av transportföretag.

Sådan trafik skall vara avsedd för passagerare som tidigare har transporterats av transportföretaget i sådan internationell trafik som nämns i första stycket och skall ske med samma fordon eller ett annat fordon som tillhör samma transportföretag eller grupp av transportföretag.

Motivering

Under exempelvis en resa i Europa ska en grupp turister från ett bestämt land kunna göra lokala utflykter i sitt eget land.

Ändringsförslag 14 Artikel 16, punkt 1, stycke 1, led d

d) **Arbets**tid, kör- och vilotider.

d) Kör- och vilotider.

Motivering

Eftersom medlemsstaterna har olika nationella bestämmelser när det gäller arbetstid är det omöjligt att följa dessa när man reser genom olika länder. Därför bör endast kör- och vilotider kontrolleras, eftersom dessa fastställs på EU-nivå och är identiska i alla medlemsstater.

Ändringsförslag 15
Artikel 16, punkt 1, led fa (nytt)

fa) Utstationering av arbetstagare enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster¹.

EGT L 18, 21.1.1997, s. 1.

Motivering

Av skäl 10 framgår det att direktivet om utstationering av arbetstagare gäller för cabotage transporter. Detta måste återspeglas även i artiklarna.

Ändringsförslag 16
Artikel 22, punkt 1, inledningen

1. Om en allvarlig överträdelse ***eller upprepade mindre överträdelser*** av gemenskapens vägtransportlagstiftning begås eller uppdagas i någon av medlemsstaterna, särskilt beträffande regler för fordon, kör- och vilotider för förare och bedrivande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 fjärde stycket, skall de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat utfärda en varning, och får, utom annat, utmäta följande administrativa påföljder:

1. Om en allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning begås eller uppdagas i någon av medlemsstaterna, särskilt beträffande regler för fordon, kör- och vilotider för förare och bedrivande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 fjärde stycket, skall de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldigt till överträdelsen är etablerat utfärda en varning, och får, utom annat, utmäta följande administrativa påföljder:

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 17
Artikel 22, punkt 1, led ba (nytt)

ba) Böter.

Motivering

För att påföljderna också ska ha någon effekt bör även böter uttryckligen införas i förordningen som en möjlig påföljd.

Ändringsförslag 18 Artikel 22, punkt 2

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

2. Om ett transportföretag gör sig skyldigt till allvarliga överträdelser av gemenskapens vägtransportlagstiftning, särskilt de regler som gäller för fordon samt kör- och vilotider för förare, skall medlemsstatens behöriga myndigheter, **när ett slutligt beslut har fattats och alla rättsliga möjligheter till ny behandling som står till förfogande för transportföretaget har uttömts**, förbjuda företaget att bedriva internationell persontransport på sitt territorium enligt denna förordning. De behöriga myndigheterna skall omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten om detta.

Motivering

För att garantera att bussbolag behandlas på ett rättvist sätt bör påföljder till följd av allvarliga överträdelser endast utmätas efter det att en slutgiltig dom avkunnats.

Ändringsförslag 19 Artikel 22, punkt 3

3. I det fall som avses i artikel 23.1 skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten besluta **huruvida en** påföljd skall åläggas det berörda transportföretaget. De skall så snart som möjligt och senast inom tre månader efter det att de fick kännedom om överträdelserna meddela de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelserna uppdagades vilken av påföljderna enligt punkt 1 och 2 i denna artikel som har utmätts. Om inga påföljder har kunnat utmätas skall skälen för detta anges.

3. **När en allvarlig överträdelse konstaterats** i det fall som avses i artikel 23.1 skall de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten besluta **vilken** påföljd **som** skall åläggas det berörda transportföretaget. De skall så snart som möjligt och senast inom tre månader efter det att de fick kännedom om överträdelserna meddela de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där överträdelserna uppdagades vilken av påföljderna enligt punkt 1 och 2 i denna artikel som har utmätts. Om inga påföljder

har kunnat utmätas skall skälen för detta anges.

Motivering

När det är fråga om en allvarlig överträdelse ska en påföljd utmätas.

Ändringsförslag 20 Artikel 23, punkt 1, inledningen

1. När de behöriga myndigheterna i en medlemsstat får kännedom om en allvarlig överträdelse **eller upprepade mindre överträdelser** av denna förordning eller av gemenskapens vägtransportlagstiftning av ett transportföretag hemmahörande i en annan medlemsstat, skall den medlemsstat där överträdelsen uppdagades till de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten så snart som möjligt, men senast inom en månad efter det att den fick kännedom om överträdelsen, översända följande information:

1. När de behöriga myndigheterna i en medlemsstat får kännedom om en allvarlig överträdelse av denna förordning eller av gemenskapens vägtransportlagstiftning av ett transportföretag hemmahörande i en annan medlemsstat, skall den medlemsstat där överträdelsen uppdagades till de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten så snart som möjligt, men senast inom en månad efter det att den fick kännedom om överträdelsen, översända följande information:

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 21 Artikel 23, punkt 2

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för brottmål får värdmedlemsstaten utmäta påföljder mot transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat och som vid cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium överträtt denna förordning eller gemenskapsbestämmelser och nationella bestämmelser på transportområdet. Dessa påföljder skall utmätas utan diskriminering och kan bland annat utgöras av en varning och/eller, vid en allvarlig överträdelse **eller**

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för brottmål får värdmedlemsstaten utmäta påföljder mot transportföretag som är hemmahörande i en annan medlemsstat och som vid cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium överträtt denna förordning eller gemenskapsbestämmelser och nationella bestämmelser på transportområdet. Dessa påföljder skall utmätas utan diskriminering och kan bland annat utgöras av en varning och/eller, vid en allvarlig överträdelse, ett

upprepade mindre överträdelser, ett tidsbegränsat förbud att bedriva cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium.

tidsbegränsat förbud att bedriva cabotagetrafik på värdmedlemsstatens territorium **och/eller ett bötesstraff**.

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

För att påföljderna också ska ha någon effekt bör även böter uttryckligen införas i förordningen som en möjlig påföljd.

Ändringsförslag 22

Artikel 24

Varje medlemsstat skall se till att uppgifter om allvarliga överträdelser **eller upprepade mindre överträdelser** av gemenskapens lagstiftning om vägtransport som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat utmätts en påföljd registreras i det nationella registret över transportföretag enligt artikel 15 i förordning (EG) nr xx/xxxx [om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg] tillsammans med en uppgift om vilken påföljden blev. Uppgifter om tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillstånd skall ligga kvar i databasen under minst två år.

Varje medlemsstat skall se till att uppgifter om allvarliga överträdelser av gemenskapens lagstiftning om vägtransport som begåtts av transportföretag som är etablerade på dess territorium och för vilka det i någon medlemsstat utmätts en påföljd registreras i det nationella registret över transportföretag enligt artikel 15 i förordning (EG) nr xx/xxxx [om gemensamma regler beträffande de villkor som skall uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg] tillsammans med en uppgift om vilken påföljden blev. Uppgifter om tillfällig eller permanent återkallelse av gemenskapstillstånd skall ligga kvar i databasen under minst två år.

Motivering

Så länge som överträdelser i medlemsstaterna tolkas och åtgärdas på så olika sätt, och det ännu inte finns några konkreta planer på en snabb förbättring, bör bestämmelser om upprepade mindre överträdelser inte ingå i denna förordning.

Ändringsförslag 23
Artikel 30, stycke 2

Den skall tillämpas från och med den [...].

Den skall tillämpas från och med den
1 januari 2009.

Ändringsförslag 24
Bilaga I, första sidan av tillståndet

för internationell persontransport på väg
med buss i yrkesmässig trafik

för internationell persontransport på väg
med buss i yrkesmässig trafik **och för
cabotage**

Ändringsförslag 25
Bilaga I, Allmänna bestämmelser, punkt 5, led c

c) har gjort sig skyldigt till en allvarlig överträdelse **eller upprepade mindre överträdelser** av, gemenskapens vägtransportlagstiftning i en **medlemsstat**, särskilt de regler som gäller för fordon, kör- och vilotider för förare och utförande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 fjärde stycket i förordning (EG) nr [.../...] [denna förordning]. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldig till överträdelsen är etablerat kan även återkalla gemenskapstillståndet och/eller tillfälligt eller permanent återkalla en del av eller alla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.

c) har gjort sig skyldigt till en allvarlig överträdelse av gemenskapens vägtransportlagstiftning i en **eller flera medlemsstater**, särskilt de regler som gäller för fordon, kör- och vilotider för förare och utförande, utan tillstånd, av parallell eller tillfällig trafik enligt artikel 5.1 fjärde stycket i förordning (EG) nr [.../...] [denna förordning]. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där företaget som har gjort sig skyldig till överträdelsen är etablerat kan även återkalla gemenskapstillståndet och/eller tillfälligt eller permanent återkalla en del av eller alla de bestyrkta kopiorna av gemenskapstillståndet.

Motivering

Begreppet "mindre överträdelser" uppfattas och hanteras på olika sätt i de olika medlemsstaterna. Sådana överträdelser riskerar därför att skapa rättslig osäkerhet för bussbolagen om de tas med i lagstiftningen, som därför uteslutande bör gälla allvarliga överträdelser. För att skapa rättvisa villkor för bussbolag från alla länder måste medlemsstaterna enas om de (enskilda) definitionerna av "allvarlig överträdelse" innan denna omarbetning träder i kraft.

MOTIVERING

Den allmänna ramen

Tillträde till marknaden för busstransporter omfattas för närvarande av förordningarna (EEG) nr 684/92 och (EG) nr 12/98.

I fråga om busstransporter skiljer man mellan två olika kategorier av transporter: tillfällig trafik och linjetrafik.

Genom de båda ovannämnda förordningarna har internationell tillfällig trafik redan avreglerats.

När det gäller internationell linjetrafik måste transportföretagen begära tillstånd av de medlemsstater genom vilka transporten sker. Det är dessutom möjligt att bedriva cabotagetrafik i anslutning till denna internationella linjetrafik.

Syftet med kommissionens förslag är att förenkla den rättsliga ramen. Förordningen om skyldigheterna att genomföra offentliga tjänster på området för väg- och järnvägstransporter har antagits och måste beaktas vid tillståndsförfarandet avseende linjetrafik. Dessutom vill kommissionen stärka samarbetet mellan medlemsstaterna och harmonisera handlingarnas utformning, i syfte att underlätta kontrollerna.

Föredragandens ståndpunkt

Den rättsliga ramen har förenklats genom en sammanslagning av de båda förordningarna till en enda förordning, vilket välkomnas.

1. När det gäller denna förordnings **räckvidd** bör det klargöras att den inte omfattar sådana "nationella" licenser som medlemsstaterna beviljar företag som endast utför nationella transporter.
2. När det gäller **tillståndsförfarandet** avseende internationell linjetrafik ställer sig sektorn på det stora hela positiv till förenklingarna. Medlemsstaterna kan endast i särskilda fall neka beviljandet av tillstånd, särskilt om linjetrafiken på ett allvarligt sätt skulle skada livskraften hos trafik som omfattas av ett avtal om offentliga tjänster. Myndigheterna i de medlemsstater vars territorium endast används för genomfart, och där passagerare varken tas upp eller lämnas av, kommer bara att meddelas efter det att tillstånd beviljats av de medlemsstater som berörs av tjänsten.

För att garantera ett smidigt förfarande bör fristen för att erhålla beslutet om beviljande eller nekande av tillstånd förkortas. Detsamma gäller kommissionens frist för att fatta beslut efter det att den mottagit ett besvär med anledning av att en ansökan om tillstånd avslagits.

Man måste också se till att inkludera möjligheten att använda extrafordon inom linjetrafiken för att klara av tillfälliga situationer och undantagssituationer. Därför bör den medlemsstat där

avreseorten är belägen informeras om utnyttjandet av denna möjlighet och om orsakerna till undantagssituationen.

Det är lämpligt att ge medlemsstaterna möjligheten att undanta gränsöverskridande resor från tillståndsförfarandet. Förordningen om skyldigheterna att genomföra offentliga tjänster fortsätter att gälla.

3. Enligt skäl 10 i förslaget till förordning ska direktivet om **utstationering av arbetstagare** vara tillämpligt på regelbundna specialiserade tjänster. Det är lämpligt att inkludera denna bestämmelse i motsvarande artikel.

4. När det gäller **samarbetet medlemsstater emellan** föreslår föredraganden samma principer och samma ändringar som i förordningen om tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

5. När det gäller **harmonisering av kontrollhandlingar** stöder föredraganden bestämmelserna i förslaget och i synnerhet tillämpningen av kommittéförfarandet med kontroll.

BILAGA 1: SKRIVELSE FRÅN UTSKOTTET FÖR RÄTTSLIGA FRÅGOR

COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS
CHAIRMAN

Ref.: D(2007)73874

Mr Paolo COSTA
Chairman of the Committee on Transport and
Tourism
ASP 09G305
Brussels

Subject: Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market for coach and bus services (2007/0097(COD)) (recast)

Dear Sir,

The Committee on Legal Affairs, which I am honoured to chair, has examined the proposal referred to above, pursuant to Rule 80a on Recasting, as introduced into the Parliament's Rules of Procedure by its Decision of 10 May 2007.

Paragraph 3 of that Rule reads as follows:

"If the committee responsible for legal affairs considers that the proposal does not entail any substantive changes other than those identified as such in the proposal, it shall inform the committee responsible.

In such a case, over and above the conditions laid down in Rules 150 and 151, amendments shall be admissible within the committee responsible only if they concern those parts of the proposal which contain changes.

However, amendments to the parts which have remained unchanged may be admitted by way of exception and on a case-by-case basis by the chairman of the above committee if he considers that this is necessary for pressing reasons relating to the internal logic of the text or because the amendments are inextricably linked to other admissible amendments. Such reasons must be stated in a written justification to the amendments".

Following the opinion of the Legal Service, whose representatives participated in the meetings of the Consultative Working Party examining the recast proposal, and in keeping with the recommendations of the draftsman, the Committee on Legal Affairs considers that

the proposal in question does not include any substantive changes other than those identified as such in the proposal and that, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those changes, the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

In conclusion, the Committee on Legal Affairs recommends your Committee, as the committee responsible, to proceed to examine the above proposal in accordance with Rule 80a.

Yours faithfully,

Giuseppe GARGANI

BILAGA 2: SKRIVELSE FRÅN DE JURIDISKA AVDELNINGARNAS RÅDGIVANDE GRUPP

Bryssel

YTTRANDE

**TILL EUROPAPARLAMENTET
RÅDET
KOMMISSIONEN**

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter (omarbetning) (KOM(2007)0264 av den 23 maj 2007 – 2007/0097(COD))

I enlighet med det interinstitutionella avtalet av den 28 november 2001 om en mer strukturerad användning av omarbetningstekniken för rättsakter¹, särskilt punkt 9, sammanträdde den rådgivande gruppen, sammansatt av de juridiska avdelningarna vid Europaparlamentet, rådet och kommissionen, den 30 maj 2007 och den 11 juni 2007 för att granska ovannämnda förslag från kommissionen.

Vid dessa sammanträden² behandlade gruppen förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om omarbetning av rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss och rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag skall få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande, och konstaterade enhälligt följande:

¹ EGT C 77, 28.3.2002, s. 1.

² Gruppen förfogade över alla språkversioner av förslaget och arbetade utifrån den engelska som var textens originalversion.

1) (*Den föreslagna ändringen berör inte den svenska versionen.*)

2) Följande delar av texten i det omarbetade förslaget bör ha markerats med den gråskuggning som används för att ange väsentliga ändringar:

hela texten i artikel 2.3.4 andra stycket i förordning 684/92, vilken förekommer två gånger, markerad med dubbel genomstrykning i det omarbetade förslaget, varav en gång i texten mellan leden c och d i artikel 2 och en gång mellan det fjärde och femte stycket i artikel 5.3,

hela texten i artikel 3a.5 i förordning 684/92, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står direkt efter artikel 4.4 i det omarbetade förslaget,

hela texten i artikel 13.3 andra stycket i förordning 684/92, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står i artikel 5.5 i det omarbetade förslaget,

hela texten i artikel 5.4 i förordning 684/92, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står mellan artikel 6.3 och 6.4 i det omarbetade förslaget,

hela texten i artikel 6.2 i förordning 684/92, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står mellan artikel 7.1 och 7.2 i det omarbetade förslaget,

i artikel 8.8: ordet "*inom*" (redan markerat med dubbel genomstrykning),

hela texten i artikel 11.5 i förordning 684/92, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står mellan artikel 12.6 och artikel 12.7 i det omarbetade förslaget,

inledningsfrasen i artikel 6.2 i förordning 12/98, som anges som struken text markerad med dubbel genomstrykning, före inledningsfrasen i artikel 17.2 i det omarbetade förslaget,

andra meningen i artikel 6.3 i förordning 12/98, som anges som struken text markerad med dubbel genomstrykning, efter texten i artikel 17.3 i det omarbetade förslaget,

hela texten i artikel 3.3 tredje stycket i förordning 12/98, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står i slutet av artikel 15 c i det omarbetade förslaget,

hela texten i artikel 3.3 fjärde stycket i förordning 12/98, som redan markerats med dubbel genomstrykning, och som står direkt efter den föreslagna texten i artikel 15 i det omarbetade förslaget,

i artikel 16.1 a): ordet "*priser*",

(*Den föreslagna ändringen berör inte den svenska versionen.*),

i inledningsfrasen i artikel 18.1: fraserna "*Passagerare på resa i*" och "*under hela resan medföra*" (markerade med dubbel genomstrykning) och "*Transportföretag som bedriver*" och "*utfärda*" (mellan markörer),

i artikel 22.1 a: ordet "*permanent*" (mellan markörer),

i artikel 22.1 b: ordet "*tilfälligt*" (som redan ingår i ett textavsnitt som står mellan markörer).

3) De strukna textavsnitten i avsnitt IV i förordning 684/92 direkt efter den nya artikeln 13 i det omarbetade förslaget samt i artikel 16.5 i samma förordning direkt efter den nya artikeln 20 borde inte ha ingått i det omarbetade förslaget.

4) Det medgavs att en viss inkonsekvens skulle komma att uppstå mellan texten i bilaga I.5 c och texten i artikel 22.1, eftersom man i nämnda punkt i bilagan endast tar upp innehållet i inledningsfrasen i artikel 22.1 samt led a i denna artikel utan att nämna led b.

5) Det medgavs även att jämförelsetabellen i bilaga II inte var korrekt och att den därför vid behov måste kompletteras respektive rättas.

Vid behandlingen kunde den rådgivande gruppen därmed enhälligt konstatera att förslaget inte innehåller några väsentliga ändringar utöver dem som anges i förslaget eller i detta yttrande. Gruppen konstaterade vidare att förslaget i fråga om kodifieringen av de bibehållna bestämmelserna med de väsentliga ändringarna endast gäller en kodifiering som inte ändrar sakinnehållet i de rättsakter som berörs.

C. Pennera
Juridisk rådgivare

J.-C. Piris
Juridisk rådgivare

M. Petite
Generaldirektör

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter (omarbetning)		
Referensnummer	KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD)		
Framläggande för parlamentet	23.5.2007		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 24.9.2007		
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	JURI 24.9.2007		
Inget yttrande avges Beslut	JURI 20.11.2007		
Föredragande Utnämning	Mathieu Grosch 13.7.2007		
Behandling i utskott	9.10.2007	21.11.2007	21.1.2008
Antagande	22.1.2008		
Slutomröstning: resultat	+: 45	–: 0	0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Ingivande	12.2.2008		