

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)409

Vol. 1975/0158

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(75) 409 endelig udg.

Bruxelles, den 24. juli 1975

KOMMISSIONENS BERETNING TIL RÅDET VEDRØRENDE
GENNEMFØRELSEN I ÅRET 1973 AF FORORDNING (EØF)
Nr. 517/72 OM RUTEKØRSEL OG SÆRLIGE FORMER FOR
RUTEKØRSEL

KOMMISSIONENS BERETNING OM TRANSPORTMARKEDS-
SITUATIONEN INDEN FOR OMRÅDET PENDULKØRSEL SOM
NÆVNT I ARTIKEL 11 I FORORDNING (EØF) Nr. 516/72

NOTAT TIL KOMMISSIONEN

Udkastet til beretning om rutekørsel og særlige former for rutekørsel er blevet udarbejdet på grundlag af artikel 15 i forordning (EØF) nr. 517/72¹⁾ ifølge hvilken Kommissionen årligt skal forelægge Rådet en beretning om den pågældende forordnings gennemførelse. Beretningen for året 1973 indeholder bl.a. statistiske oplysninger vedrørende udviklingen i trafikforbindelserne, den giver en vurdering af de anvendte fremgangsmåders effektivitet, og den omtaler eventuelle ændringer af forordningen.

Udkastet til beretning om pendulkørsel er blevet udarbejdet på grundlag af artikel 11, stk. 3 i forordning (EØF) nr. 516/72²⁾; i henhold til denne bestemmelse skal Kommissionen inden udgangen af første halvår 1975 forelægge Rådet en beretning om transportmarkedssituationen på området "omvendt" pendulkørsel, i givet fald ledsaget af et forslag om at ændre bestemmelserne for den pågældende pendulkørsel. I udkastet til beretning konstateres det, at den ordning, som er blevet indført for denne transportform, ikke har medført nogen vanskeligheder, og som følge deraf foreslås der ingen ændring af de pågældende bestemmelser.

1) EFT nr. L 67 af 20. marts 1972, s. 19.

2) EFT nr. L 67 af 20. marts 1972, s. 13.

KOMMISSIONENS BERETNING TIL RÅDET VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN I ÅRET
1973 AF FORORDNING (EØF) NR. 517/72 OM RUTEKØRSEL OG SÆRLIGE FORMER FOR
RUTEKØRSEL

I. INDLEDNING

Rådets forordning (EØF) nr. 517/72 af 28. februar 1972 om indførelse af fælles regler for rutekørsel og særlige former for rutekørsel med omnibusser mellem medlemsstaterne¹⁾ har fundet anvendelse i de oprindelige medlemsstater siden den 1. januar 1973. For så vidt angår de nye medlemsstater, er anvendelsen af forordning i henhold til artikel 23 b²⁾ blevet udsat indtil den 1. juli 1973.

I artikel 15 i forordning (EØF) nr. 517/72 fastsættes det, at "Kommissionen årligt forelægger Rådet en beretning om denne forordnings gennemførelse".

Denne beretning fremlægges i henhold til ovenstående bestemmelse. Den omhandler, for så vidt angår de oprindelige medlemsstater, hele året 1973 og for de nye medlemsstaters vedkommende, andet halvår af samme år. Den har bl.a. til formål,

- at belyse udviklingen i trafikforbindelserne;
- at vurdere de fastlagte fremgangsmåders effektivitet,
- i påkommende tilfælde at konstatere forordningens økonomiske virkninger,
- at fastslå overtrædelsernes omfang.

Desuden gør beretningen det muligt at konstatere, hvilke ændringer der i lyset af den opnåede erfaring burde foretages i nævnte forordning.

Med henblik på indsamling af de nødvendige oplysninger til udarbejdelsen af denne beretning udsendte Kommissionen den 22. juli 1974 et spørgeskema til medlemsstaterne.

1) EFT nr. L 67 af 20. marts 1972, s. 19.

2) Artikel 1 i Rådets forordning (EØF) nr. 2442/72 af 21. november 1972 (EFT nr. L 265 af 24. november 1972, s. 7).

II. MEDLEMSSTATERNES BESVARELSER OG KOMMISSIONENS BETRAGTNINGER

A. Udviklingen i trafikforbindelserne

De statistikker, som medlemsstaterne har indsendt vedrørende dette område er samlet i forskellige synoptiske tabeller, der er anført som bilag til denne beretning. De er dog for ufuldstændige til at gøre det muligt at drage tilstrækkeligt overbevisende konklusioner vedrørende trafikforbindelsernes udvikling. Der vil blive gjort alt for at opnå en forbedring af det pågældende statistiske materiale med henblik på næste beretning.

B. Procedurer

1. Ingen af medlemsstaterne har følt det nødvendigt at benytte sig af den i artikel 13, stk. 1, i forordningen fastsatte forhandlingsprocedure med henblik på at nå til enighed om en ansøgning om etablering, ændring eller ophevelse af rutekørsel eller en særlig form for rutekørsel eller endog fornyelse af en tilladelse.

I øvrigt har Kommissionen ikke fået forelagt tilfælde, hvor den i medfør af bestemmelserne i artikel 14, stk. 1, andet afsnit, måtte afgøre en tvist. Man kan således formode, at den procedure, som er indført med fællesskabsforordningen, har gjort det muligt for medlemsstaterne uden større vanskeligheder at træffe beslutning om de ansøgninger, som er indsendt af transportørerne.

2. Dog har Belgien anset det for hensigtsmæssigt, at det anbefales de kompetente myndigheder i hvert land, når de konsulteres af en medlemsstat vedrørende en ansøgning, at afgive svar inden for så kort en tidsfrist som muligt, hvis varighed bør fastsættes på fællesskabsniveau for at undgå at der går for lang tid mellem datoen for indsendelsen af ansøgningen og datoen for beslutningens ikrafttræden (en måned efter at de øvrige medlemsstater er blevet underrettet derom - artikel 13, stk. 4).

Selv om Kommissionen mener, at proceduren ved behandlingen af ansøgninger må kunne afsluttes hurtigt, udtrykker den sin tvivl med hensyn til muligheden for at fastsætte en ensartet maksimal tidsfrist blandt andet under hensyntagen til forskellene mellem medlemsstaternes respektive administrative strukturer. Den opfordrer dog medlemsstaterne til at fremskynde de pågældende procedurer.

3. Visse medlemsstater beklager, at forordningen ikke gør det muligt at udstede "foreløbige" tilladelser til virksomhederne med henblik på at dække de mest presserende transportbehov under hensyntagen til de tidsmæssige krav ved udstedelsen af tilladelserne. De har derfor anbefalet en ændring, der muliggør udstedelsen af "foreløbige tilladelser" med en måneds gyldighed eller mere til de transportører, der udfører kørsel, som nødvendiggøres af forbrugernes direkte behov indtil de proceduremæssige formaliteter (høring af medlemsstaterne, beslutningernes ikrafttræden) bliver afsluttet.

Kommissionen minder om, at muligheden for udstedelse af en foreløbig tilladelse var indeholdt i artikel 19 i dens oprindelige forslag til forordning¹⁾, men at denne bestemmelse dog ikke blev fastholdt af Rådet. Da Kommissionen i øvrigt har konstateret, at visse medlemsstater stadig ikke har behov for at indføre en sådan procedure og endog modsætter sig den, vil den undersøge, om det er formålstjenligt i påkommende tilfælde at foreslå en ændring af forordningen, der tager sigte på at bemyndige de stater, som ønsker det, til på bilateralt plan at træffe aftale om udstedelse af en sådan tilladelse.

4. Med hensyn til overtrædelser har kun Italien konstateret, at kravet om tilstedeværelsen af de dokumenter, som skal medføres i køretøjet, undertiden ikke er blevet overholdt. Italien har opfordret de virksomheder, som har begået overtrædelserne, til at bringe disse forhold i overensstemmelse med forskrifterne. Der er ikke blevet truffet nogen administrativ eller strafferetlig sanktion.

Den kendsgerning, at der næsten ingen overtrædelser har fundet sted, forekommer efter Kommissionens mening at måtte skyldes den indførte ordnings relative strength, især for så vidt angår valget af transportør samt vilkårene i tilladelsen til udførelse af kørslen.

1) EFT nr. C 123 af 19. september 1969, s. 1.

C. Forordningens økonomiske virkning

Medlemsstaterne har fundet, at indførelsen af fællesskabsbestemmelserne næppe har ændret den eksisterende økonomiske situation; selv om disse bestemmelser ikke har skabt nye trafikforbindelser, har de dog mulig-
gjort en bedre organisation af de eksisterende forbindelser.

Kommissionen mener, at den opnåede erfaring ikke er tilstrækkelig, og at visse elementer, især for så vidt angår tilfredsstillelsen af behovene samt indvirkningerne på koordineringen, forekommer at kunne belyses i senere beretninger.

D. Foreslåede ændringer og andre forslag

1. I artikel 22 i forordning (EØF) nr. 517/72 fastsættes det bl.a., at de bestemmelser, som medlemsstaterne skal vedtage med henblik på gennemførelse af forordningen, ligeledes skal omfatte de sanktioner, der skal finde anvendelse i tilfælde af overtrædelse, i særdeleshed hvor der er tale om tilsidesættelse af fremgangsmåden for den i artikel 10, stk. 1, første afsnit, nævnte meddelelse. Det forenede Kongerige mener, at artikel 10, stk. 1, i hvilken det fastsættes at "tre måneder efter det tidspunkt, på hvilket den kompetente myndighed modtager en meddelelse fra indehaveren af tilladelsen, hvori han erklærer, at han har til hensigt at indstille driften af transporttjenesten, anses tilladelsen som værende udløbet", ikke forpligter transportøren til at underrette den kompetente myndighed om sin hensigt, og at det som følge heraf ikke kan være nogen overtrædelse, ikke at underrette denne myndighed.

Kommissionen er ikke enig i en sådan fortolkning, idet forpligtelsen, selv om den ikke er nævnt udtrykkeligt, er indeholdt implicit i ovennævnte bestemmelser. Kommissionen minder om, at de andre medlemsstater ikke har haft vanskeligheder ved at fastsætte passende sanktioner på dette område. Det forenede Kongerige bør, inden for rammerne af gennemførelsesbestemmelser baseret på artikel 22 i forordningen, indføre de nødvendige foranstaltninger, der gør det muligt at anvende sanktioner, såfremt den pågældende meddelelse ikke indsendes.

2. Et andet problem, som Det forenede Kongerige gør opmærksom på, vedrører artikel 10, stk. 1, andet afsnit, ifølge hvilket "tilladelsesindehaveren på passende måde skal underrette offentligheden og de berørte passagerer om, at han har til hensigt at indstille driften af transporttjenesten". Eftersom udtrykket "på passende måde" ikke præciseres nærmere i forordningen, foreslår Det forenede Kongeriges regering, at der så hurtigt som muligt vedtages en passende fællesskabsdefinition af udtrykket "på passende måde".

Kommissionen mener ikke, at det er nødvendigt at udarbejde en fællesskabsdefinition. Den foreslår dog, at medlemsstaterne giver den oplysning om den på dette område anvendte fremgangsmåde med henblik på at give den mulighed for at sikre indbyrdes information mellem medlemsstaterne.

3. I henhold til artikel 20 i forordning (EØF) nr. 517/72 kan medlemsstaterne, når det drejer sig om en rutekørsel eller en særlig form for rutekørsel, der kun går gennem to medlemsstaters område, og hvis kørselsstrækning er kortere end 100 km og ligger inden for en zone, som ikke er mere end 50 km dyb (luftlinie) på begge sider af grænsen, inden for rammerne af den i artikel 13, stk. 1, nævnte indbyrdes aftale gøre undtagelse fra visse bestemmelser, som angives nærmere i artikel 20.

Regeringen for Det forenede Kongerige spørger, om strækningen ad søvejen mellem Det forenede Kongerige og en anden medlemsstat skal inkluderes i de pågældende afstande eller ej.

Kommissionen konstaterer, at forordningen på dette punkt er mangelfuld. Den mener, at artikel 20 bør ændres for at tage hensyn til de pågældende strækninger ad søvejen, og at den bestemmelse, som med henblik på sådanne tilfælde er indeholdt i Rådets første direktiv om fastsættelse af fælles regler for visse former for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne⁴⁾, følgelig bør indføjes, dvs.:

4) EFT nr. L 84 af 28. marts 1974, s. 8.

"For transporterne mellem de medlemsstater, hvis område udelukkende er adskilt af havet, tages den strækning ikke i betragtning, som tilbagelægges om bord på et søtransportmiddel, der specielt er bygget og udstyret til transport af brugskøretøjer, og som benyttes i fast linietrafik".

Følgelig vil Kommissionen snarest muligt forelægge Rådet et formelt forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 517/72 i ovennævnte retning.

E. Diverse

På et møde med sagkyndige fra centraladministrationerne sammenkaldt af Kommissionen i forbindelse med udarbejdelsen af denne beretning, fandt visse delegationer, at det næppe var formålstjenligt at forelægge en beretning om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 517/72 hvert år, således som det er fastsat i artikel 15. De gav udtryk for den opfattelse, at hvis oplysningerne vedrørende denne beretning kunne indsamles årligt, burde den egentlige beretning udarbejdes hvert tredje eller femte år. Andre delegationer udtalte sig til fordel for en forenkling af proceduren og foreslog følgelig, at Kommissionen sendte beretningen direkte til medlemsstaterne og ikke længere til Rådet.

For sit vedkommende kan Kommissionen ikke gå ind for dette sidste forslag, den kan derimod gå ind for en løsning med en treårlig rapport.

Det bør ligeledes bemærkes, at visse delegationer på dette møde har rejst spørgsmålet om det hensigtsmæssige i at påbegynde arbejde med henblik på udarbejdelsen af en ensartet model til driftsreglement, i medfør af bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 517/72. Den erklærede, at mangelen på et ensartet driftsreglement ikke har skabt nogen vanskeligheder.

Kommissionen har taget disse uofficielle meningstilkendegivelser til efterretning og vil foretage en dybtgående undersøgelse af problemet.

KOMMISSIONENS BERETNING TIL RÅDET OM TRANSPORTMARKEDSSITUATIONEN INDEN FOR OMRÅDET PENDULKØRSEL SOM NÆVNT I ARTIKEL 11 I FORORDNING (EEF) nr. 516/72

I. INDLEDNING

I artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 516/72 fastsættes det som en undtagelse fra bestemmelserne i artikel 2, stk. 3, i forordning nr. 117/66/ECT, at "transportøren kan ansøge om tilladelse til at gennemføre den første udtur og den sidste tilbagetur i rækken af pendulkørsler med tom vogn, såfremt passagererne fra tredjelande på grundlag af en kontrakt, som er blevet indgået inden deres ankomst til det land, i hvilket de optages, er blevet sluttet sammen i grupper på en flyveplads ved et luftfartøjs landing eller i en havn, når et skib har lagt til." I artikel 11, stk. 2, i forordning nr. 516/72 fastsættes det, at tilladelserne ligeledes kan modelles i andre tilfælde. Endelig fastsættes det i stk. 3 i samme artikel, at Kommissionen inden udgangen af første halvår 1975 skal forelægge Rådet en beretning om transportmarkedssituationen på det pågældende område, dvs. området: "omvendt pendulkørsel", samt i givet fald et forslag om at ændre anvendelsesområdet for artikel 11.

Med henblik på at indsamle de nødvendige oplysninger til udarbejdelsen af den pågældende beretning tilsendte Kommissionen den 22. juli 1974 medlemsstaterne et spørgeskema.

II. MEDLEMSSTATERNES BESVARELSER OG KOMMISSIONENS BETRAGTNINGER

1. Det fremgår af de modtagne svar, at de nævnte pendulkørsler kun udgør en ret ualmindelig transportform. Således er der ikke blevet indgivet nogen ansøgning om etablering af sådanne tjenester i Belgien, Danmark, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene og Det forenede Kongerige. Tyskland har for sit vedkommende meddelt, at ansøgninger med henblik herpå er blevet afvist på grund af den ugunstige indvirken af udførelsen af sådanne tjenester for de indlandske transportører.

Frankrig har for sit vedkommende meddelt nedenstående tal for så vidt angår tidsrummet fra forordningens ikrafttrædelsesdato:

- antal ansøgninger om tilladelse til at udføre pendulkørsel <u>med</u> indlogering	1
- antal udstedte tilladelser til at udføre pendulkørsel <u>med</u> indlogering	1
- antal ansøgninger om tilladelse til at udføre pendulkørsel <u>uden</u> indlogering	2
- antal udstedte tilladelser til at udføre pendulkørsel <u>uden</u> indlogering	2

De pågældende tre tilladelser er blevet udstedt til en italiensk virksomhed, som under udførelsen af de nævnte tjenester har udført 47 rejser, transporteret 3.182 personer og gennemkørt 18.840 kilometer.

2. For så vidt angår overtrædelserne, har kun Belgien meddelt, at kontroltjenesterne i 1972 og 1973 konstaterede nogle tilfælde af ulovlig "omvendt pendulkørsel" udført af transportører fra en anden medlemsstat. På dette tidspunkt kunne Belgien ikke træffe sanktioner på dette område, da gennemførelsesbestemmelsernes ikrafttræden var blevet forsinket.

3. Under hensyntagen til denne situation mener Kommissionen ikke, at der bør foretages ændringer i bestemmelserne i artikel 11 i forordning (EØF) nr. 516/72.

1. Udvikling i transportforbindelserne

2.1. Perioden forud for forordningens iærksattelse

a) Antal etablerede transporttjenester og betjente kilometre

[illegible]

b) Antal fornyede tilladelser og betjente km

RUTEKØRSEL										SÆRLIGE FORMER FOR RUTEKØRSEL											
GB	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	I ALT	TRAFIK	I ALT	B	D	DK	F	IRL	I	L	NL	GB	
-	24	-	4	-	13	-	6	X	47	Antal	302	X	17	-	14	-	-	16	255	-	
-	832	-	2775	-	2533	-	1268	X	7.408	BELGIEN Km	17.242	X	2457	-	692	-	-	816	13277	-	
-	4	-	-	-	4	-	X	-	8	Antal	11		X	-	7	-	-	-	4	-	
-	-	-	-	-	-	-	X			TYSKLAND Km			X	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	X			-	Antal	-			X							
						X			-	DANMARK Km	-			X							
					X		9	11	20	Antal	2	2	-	-	X	-	-	-	-	-	
			6850		X		320	1922	7.332	FRANKRIG Km	150	150	-	-	X	-	-	-	-	-	
				X					1	Antal	-					X					
				X					160	IRLAND Km	-					X					
			X						22 ²⁴	Antal	-						X				
			X						8.694 ²⁴	ITALIEN Km	-						X				
		X							-	Antal	-							X			
		X							-	LUXEMBOURG Km	-							X			
	X								-	Antal	7								X		
	X								-	NEDERLANDENE Km	-								X		
X									-	Antal	-									X	
X									-	DET FORENEDE KONGERIGE Km	-									X	

* Sondringen mellem rutekørsel og særlige former for rutekørsel er ikke blevet nærmere angivet.

BILAG

c) Antal tilladelser, som er udstedt med henblik på at udføre indenlandske transporter inden for rammerne af gennemførelsen af den internationale transporttjeneste

"intet"

d) Antal tilbagekaldte tilladelser

"intet"

e) Antal indstillede transporttjenester

RUTEKØRSEL				SÆRLIGE FORMER FOR RUTEKØRSEL			
F	-	NL	I alt	TRAFIK	F	-	I alt
3	-	1	4	TYSKLAND	11	-	11

9^{SEK} NEDERLANDENE

1^{SEK} ITALIEN

I alt

14

11

Tilsammen = 25

* Sondringen mellem rutekørsel og særlige former for rutekørsel er ikke blevet nærmere angivet.

* Fordelingen pr. transportforbindelse med de andre medlemsstater er ikke blevet meddelt.

1.2. Perioden efter forordningens iværksættelse indtil den 31.12.1973

a) Antal etablerede transporttjenester og betjente km

RUTEKØRSEL										SÆRLIGE FORMER FOR RUTEKØRSEL										
GB	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	I ALT	TRAFIK	I ALT	B	D	DK	F	IRL	I	L	NL	GB
								X	-	Antal BELGIEN Km	30	X	1	-	15	-	-	1	13	-
								X	-		1.708	X	76	-	1037	-	-	85	510	-
-	13	2	1	-	7	4	X	1	28	Antal TYSKLAND Km	57		X		40	-		1	16	-
-	-	-	-	-	-	-	X	-				-	X	-	-	-	-	-	-	-
						X			-	Antal DANMARK Km	-			X						
						X								X						
-	-	-	18	-	X	-	2	3	23	Antal FRANKRIG Km	1	1	-	-	X	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	X	-	101	654	755		59	59	-	-	X	-	-	-	-	-
				X					-	Antal IRLAND Km	-					X				
				X					-		-					X				
			X						-	Antal ITALIEN Km	-						X			
			X						-		-						X			
		X							-	Antal LUXEMBOURG Km	-							X		
		X							-		-							X		
	X								5 ²⁶	Antal NEDERLANDENE Km	-								X	
	X								-		-								X	
X									-	Antal DET FORENEDE KONGERIGE Km	-									X
X									-		-									X

* Sondringen mellem rutekørsel og særlige former for rutekørsel er ikke blevet nærmere angivet.

b) Antal fornyede tilladelser og betjente km

RUTEKØRSEL										SÆRLIGE FORMER FOR RUTEKØRSEL											
GB	NL	L	I	IRL	F	DK	D	B	I ALT	TRAFIK	I ALT	B	D	DK	F	IRL	I	L	NL	GB	
-	2	-	-	-	12	-	8	X	22	Antal	7	X	1	-	6	-	-	-	-	-	
-	300	-	-	-	2585	-	1851	X	4.736	BELGIEN Km	1.058	X	734	-	324	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	1	-	X	-	1	Antal	-		X								
-	-	-	-	-	-	-	X	-		TYSKLAND Km			X								
						X				Antal				X							
						X				DANMARK Km				X							
					X					Antal					X						
					X					FRANKRIG Km					X						
				X						Antal						X					
				X						IRLAND Km						X					
		X							21 ^{se}	Antal	-						X				
		X							8.384 ^{se}	ITALIEN Km	-						X				
	X									Antal								X			
	X									LUXEMBOURG Km								X			
	X									Antal									X		
	X									NEDERLANDENE Km									X		
X										Antal										X	
X										DET FORENEDE KONGERIGE Km										X	

= Bondringen mellem rutekørsel og særlige former for rutekørsel er ikke blevet nærmere angivet.

BILAG

- c) Antal tilladelser, som er blevet udstedt med henblik på at udføre ind-
landske transporter inden for rammerne af gennemførelsen af den interna-
tionale transporttjeneste

"intet"

- d) Antal tilladelser tilbagekaldt på grundlag af artikel 18, stk.1

"intet"

- e) Antal indstillede transporttjenester

	F	I	I ALT
BELGIEN ³²	1	2	3
ITALIEN ³²			2 ³²
	TILSAMMEN		5

* Sondringen mellem rutekørsel og særlige former for rutekørsel er ikke blevet nærmere angivet.

** Fordelingen pr. transportforbindelse med de andre medlemsstater er ikke blevet meddelt.