ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιανουαρίου 1999

σχετικά με μια διαφορά μεταξύ των Κάτω Χωρών και της Γαλλίας και Ιταλίας στο θέμα της χορήγησης άδειας για την εκμετάλλευση τακτικής γραμμής μεταφοράς επιβατών με πούλμαν

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 111]

(Τα κείμενα στην αγγλική, γαλλική, γερμανική, ισπανική, δανική, ιταλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/102/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία [1], όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 [2], και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 7,

μετά από διαβούλευση των ενδιαφερομένων κρατών μελών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Στις 17 Μαρτίου 1998, η ολλανδική εταιρεία Atlas Reizen B.V. ζήτησε από τις αρμόδιες αρχές των Κάτω Χωρών, καλούμενες στο εξής «εκδούσα αρχή», άδεια για την εκμετάλλευση τακτικής γραμμής πούλμαν μέσω διαφόρων κρατών μελών, συγκεκριμένα του Βελγίου, της Δανίας, της Γερμανίας, της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας, των Κάτω Χωρών, της Αυστρίας, και του Ηνωμένου Βασιλείου.

(2) Η υπηρεσία που προτίθεται να προσφέρει η εταιρεία Atlas Reizen B.V. απευθύνεται αποκλειστικά σε μη ευρωπαίους τουρίστες, που κρατούν θέση για μια πλήρη περιήγηση, της οποίας την αξία προκαταβάλλουν σε πρακτορείο ταξιδιών, η δε τιμή περιλαμβάνει το σύνολο της περιήγησης και το εισιτήριο ισχύει για όλη την περίοδο παροχής της υπηρεσίας. Η περιήγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μία φορά. Κάθε τουρίστας έχει τη δυνατότητα να αποβιβαστεί σε κάποια από τις στάσεις που προβλέπονται σε ένα από τα κράτη μέλη και να συνεχίσει το ταξίδι του μερικές ημέρες αργότερα, επιβιβαζόμενος σε άλλο πούλμαν της γραμμής. Τα πούλμαν διέρχονται κάθε δύο ημέρες από καθορισμένες στάσεις, συνήθως κοντά σε ξενοδοχεία. Η περιήγηση αυτή προσφέρεται την περίοδο Απριλίου-Οκτωβρίου.

(3) Σύμφωνα με τη διαδικασία χορήγησης άδειας που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, η άδεια εκδίδεται κατόπιν συμφωνίας με όλα τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες· ότι με την επιστολή τους, της 25ης Μαρτίου 1998, οι αρχές των Κάτω Χωρών διαβίβασαν την αίτηση σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη με θετική εισήγηση· ότι το Βέλγιο, η Δανία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Αυστρία, το Ηνωμένο Βασίλειο, διατύπωσαν ευνοϊκή γνώμη, ενώ η Γαλλία και η Ιταλία διατύπωσαν αρνητική γνώμη.

(4) Στις 10 Απριλίου 1998, οι γαλλικές αρχές γνωστοποίησαν ότι απέρριπταν την αίτηση αυτή με το αιτιολογικό ότι διέφερε ελάχιστα από παλαιότερη ανάλογη αίτηση, που είχε υποβάλει εγγράφως η ολλανδική εταιρεία Vermaat's Autobedrijf B.V. στις 12 Αυγούστου 1997 και στην οποία οι γαλλικές αρχές απάντησαν αρνητικά στις 10 Οκτωβρίου 1997, με το αιτιολογικό ότι η αίτηση δεν επέτρεπε την κατάταξη της υπηρεσίας σε μία από τις κατηγορίες γραμμών (τακτικές, ειδικές τακτικές ή έκτακτες), ότι στόχευε στις πιο επικερδείς γραμμές, δεδομένου ότι θα λειτουργούσαν μόνο κατά την τουριστική περίοδο, και ότι επρόκειτο για μη επιτρεπόμενο καμποτάζ υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκαταστημένοι σε αυτό [3], όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχωρήσεως της Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας.

(5) Στις 21 Απριλίου 1998, οι ιταλικές αρχές γνωστοποίησαν στις αρχές των Κάτω Χωρών ότι θα διατύπωναν ευνοϊκή γνώμη για την αίτηση χορήγησης άδειας, με την προϋπόθεση ότι δεν θα πραγματοποιείται κανενός είδους συγκοινωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων πόλεων στο ιταλικό έδαφος, προϋπόθεση που ισοδυναμεί με απόρριψη της υπηρεσίας, όπως αυτή προτείνεται.

(6) Στις 16 Ιουνίου 1998 η εκδούσα αρχή υπέβαλε στην Επιτροπή τη διαφορά βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, σύμφωνα με την οποία «εάν η διαδικασία επίτευξης συμφωνίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν καταλήξει σε αποτέλεσμα, το θέμα μπορεί να παραπέμπεται στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στην παράγραφο 3», δηλαδή εντός προθεσμίας τριών μηνών από την υποβολή της αίτησης για χορήγηση άδειας.

[1] ΕΕ L 74 της 20. 3. 1992, σ. 1.
[2] ΕΕ L 4 της 8. 1. 1998, σ. 1.
[3] ΕΕ L 251 της 29. 8. 1992, σ. 1.

II. **ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

(7) Κατά πρώτο λόγο, πρέπει να προσδιοριστεί επακριβώς ο τύπος γραμμής που αποτελεί αντικείμενο της αίτησης για χορήγηση άδειας σύμφωνα με τους κανόνες και τους ορισμούς που εφαρμόζονται κατά την στιγμή της υποβολής της αίτησης, δεδομένου ότι κατά την στιγμή της έκδοσης της παρούσας απόφασης κατέστησαν εφαρμοστέες οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98.

(8) Η προτεινόμενη γραμμή διαθέτει όντως ορισμένα από τα χαρακτηριστικά των τακτικών γραμμών, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, εφόσον εξασφαλίζει τη μεταφορά επιβατών σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ωστόσο, διαπιστώνεται ότι η γραμμή δεν είναι ανοικτή σε όλους, δεδομένου ότι προορίζεται να εξυπηρετεί αποκλειστικά μη Ευρωπαίους τουρίστες, οι οποίοι έχουν κρατήσει τη θέση τους και έχουν πληρώσει το εισιτήριό τους πριν από την άφιξή τους στην Ευρώπη, καθώς η υπηρεσία δεν διατίθεται στην ευρωπαϊκή αγορά. Δεν είναι επομένως δυνατόν να χαρακτηριστεί τακτική γραμμή υπό την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1.1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92.

(9) Από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε να επιλεγεί ο χαρακτηρισμός «ειδική τακτική γραμμή» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1.2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, υπό τον όρο ότι θα μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών, και ότι η ιδιότητα του μη Ευρωπαίου επιβάτη αρκεί για τη σύσταση ειδικής κατηγορίας επιβατών.

(10) Στην απόφασή του της 30ής Απριλίου 1998 στην υπόθεση C-47/97 Clarke & Sons και Ferme [1], το Δικαστήριο έκρινε ότι «με την έκφραση “ειδική κατηγορία επιβατών”, κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92, πρέπει να νοηθούν επιβάτες τελούντες υπό το αυτό καθεστώς. Η ερμηνεία αυτή προκύπτει από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 παραδείγματα, όπου μνημονεύονται, μεταξύ άλλων, οι εργαζόμενοι, οι μαθητές και οι σπουδαστές καθώς και οι στρατιωτικοί. Αντιθέτως, δεν αρκεί να πρόκειται για απλή προσχηματισμένη ομάδα επιβατών. (...) Στην υπόθεση της κύριας δίκης, η γραμμή μεταφοράς επιβατών πραγματοποιείται κάθε φορά για διαφορετική ομάδα επιβατών, των οποίων το μόνο κοινό σημείο είναι ότι έχουν μισθώσει μια διαδρομή στο ίδιο γραφείο ταξιδιών. Επομένως, τέτοιοι επιβάτες δεν εμπίπτουν στην ίδια ειδική κατηγορία.»

(11) Στη συγκεκριμένη περίπτωση, αφενός πρόκειται για μη Ευρωπαίους τουρίστες που κρατούν θέση για το ταξίδι τους στο ίδιο ταξιδιωτικό γραφείο, γεγονός που δεν αρκεί για να τελούν υπό το αυτό καθεστώς, όπως το εννοεί το Δικαστήριο· αφετέρου, οι εν λόγω επιβάτες δεν ταξιδεύουν τακτικά, με την έννοια που θα είχε ο όρος για συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών, όπως σπουδαστές, στρατιωτικοί και εργαζόμενοι, που πραγματοποιούν τη διαδρομή μεταξύ της κατοικίας τους και του τόπου όπου ασκούν τη δραστηριότητά τους. Στην προκειμένη περίπτωση, οι επιβάτες χρησιμοποιούν τη γραμμή πούλμαν προς μία πάντα κατεύθυνση και μόνο μία φορά σε όλη την περίοδο, διακόπτοντας κατά βούληση το ταξίδι τους για μερικές ημέρες σε έναν από τους σταθμούς της διαδρομής, για να πάρουν μετά ένα άλλο δρομολόγιο με άλλο προορισμό, οπότε η ομάδα δεν μπορεί να θεωρηθεί καμία στιγμή ομοιογενής. Στις συνθήκες αυτές, το συμπέρασμα που πρέπει να συναχθεί είναι ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστεί ειδική τακτική γραμμή.

(12) Πρέπει κατόπιν να εξεταστεί αν η εν λόγω υπηρεσία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί γραμμή κλειστής διαδρομής υπό την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92· οι γραμμές αυτές ορίζονται ως εκείνες που οργανώνονται για να μεταφέρονται, στα πλαίσια πολλαπλών μεταβάσεων και επιστροφών, προσχηματισμένες ομάδες επιβατών από την ίδια ζώνη αναχώρησης στην ίδια ζώνη προορισμού. Οι ομάδες αυτές, που αποτελούνται από επιβάτες οι οποίοι έχουν πραγματοποιήσει ήδη το ταξίδι της μετάβασης, επαναφέρονται στο σημείο αναχώρησης με μεταγενέστερο δρομολόγιο.

Ως «ζώνη αναχώρησης» και «ζώνη προορισμού» νοούνται, αντίστοιχα, η τοποθεσία αναχώρησης και η τοποθεσία προορισμού καθώς και οι τοποθεσίες που βρίσκονται σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων. Εκτός των ζωνών αναχώρησης και προορισμού, οι ομάδες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται, αντίστοιχα, σε τρία το πολύ διαφορετικά σημεία.

Στο πλαίσιο των γραμμών κλειστής διαδρομής, ως προσχηματισμένη ομάδα νοείται μια ομάδα, για την οποία οργανισμός ή πρόσωπο υπεύθυνο σύμφωνα με τους κανόνες του κράτους εγκατάστασης, έχει αναλάβει τη σύναψη της σύμβασης ή την ομαδική πληρωμή της παρεχόμενης υπηρεσίας ή έχει παραλάβει όλες τις κρατήσεις και τις πληρωμές πριν από την αναχώρηση.

Η υπηρεσία την οποία προτείνει η εταιρεία Atlas Reizen B.V. δεν πληροί τα κριτήρια αυτά, δεδομένου ότι πρόκειται για περιήγηση και όχι για πολλαπλές μεταβάσεις και επιστροφές, προβλέπονται περισσότερες από τρεις στάσεις, η πληρωμή δεν είναι ομαδική, εφόσον κάθε επιβάτης κάνει κράτηση θέσης και καταβάλλει το αντίτιμο του ταξιδιού του ανεξάρτητα, και δεν συγκροτείται προσχηματισμένη ομάδα. Όσον αφορά τις γραμμές κλειστής διαδρομής με παροχή καταλύματος, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.2, επιβάλλουν τον πρόσθετο όρο της παροχής καταλύματος στον τόπο προορισμού για το 80 % τουλάχιστον των επιβατών, κάτι που δεν ισχύει στην περίπτωση της εξεταζόμενης υπηρεσίας, η οποία παρέχει ορισμένες δυνατότητες διανυκτέρευσης, σε διάσπαρτους όμως τόπους προορισμού. Στις συνθήκες αυτές, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η υπηρεσία την οποία προτείνει η εταιρεία Atlas Reizen δεν είναι δυνατόν να χαρακτηριστεί γραμμή κλειστής διαδρομής κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92.

[1] Συλλογή νομολογίας 1998, σ. I-2147, σκέψεις 21 έως 23.

(13) Οι έκτακτες γραμμές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 ως εκείνες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται ούτε στον ορισμό της τακτικής γραμμής ούτε στον ορισμό της γραμμής κλειστής διαδρομής.

(14) Η υπηρεσία την οποία προτείνει η εταιρεία Atlas Reizen δεν μπορεί να καταταγεί στην κατηγορία των περιηγήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3.1 στοιχείο α), σύμφωνα με το οποίο το ίδιο όχημα μεταφέρει μία ή περισσότερες προσχηματισμένες ομάδες επιβατών. Στην προκειμένη περίπτωση, δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της περιήγησης με το ίδιο όχημα και της προσχηματισμένης ομάδας, εφόσον έχει ήδη διαπιστωθεί ότι κάθε επιβάτης αποφασίζει για τους σταθμούς του ταξιδιού του και τη διάρκεια της παραμονής του σ' αυτούς· για τους ίδιους λόγους, η προτεινόμενη υπηρεσία δεν είναι δυνατόν να υπαχθεί ούτε στην κατηγορία των γραμμών στις οποίες εκτελούνται μεταφορές προσχηματισμένων ομάδων επιβατών και οι οποίες συμπεριλαμβάνουν παροχή καταλύματος στις εν λόγω ομάδες, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 3.1 στοιχείο β)· ούτε ακόμη μπορεί να θεωρηθεί ως γραμμή που οργανώνεται επ' ευκαιρία έκτακτων συμβάντων, όπως π.χ. σεμιναρίων, συνεδρίων και πολιτιστικών ή αθλητικών εκδηλώσεων, όπως προβλέπει το άρθρο 2 σημείο 3.1 στοιχείο γ)· πολύ δε περισσότερο, δεν είναι δυνατόν να συνδεθεί με τις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 2 σημείο 3.1 στοιχείο δ), δηλαδή περιηγήσεις «κεκλεισμένων των θυρών» ή μετακινήσεις φορτωμένου οχήματος και στη συνέχεια επιστροφή κενού οχήματος στον τόπο αναχώρησης ή μετακινήσεις κενού οχήματος και στη συνέχεια επιστροφή φορτωμένου οχήματος στον τόπο αναχώρησης. Αντίθετα, η υπηρεσία μπορεί να θεωρηθεί ως λοιπές έκτακτες γραμμές, που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3.1 στοιχείο ε) ως γραμμές που δεν πληρούν τα κριτήρια των στοιχείων α) έως δ).

(15) Το άρθρο 2 σημείο 3.3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 ορίζει ότι «οι γραμμές που αναφέρονται στο παρόν σημείο 3 διατηρούν το χαρακτήρα της έκτακτης γραμμής έστω και αν εκτελούνται με μια κάποια συχνότητα». Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εταιρεία Atlas Reizen B.V. εξασφαλίζει τη διέλευση πούλμαν κάθε δύο ημέρες. Το συμπέρασμα που πρέπει να συναχθεί είναι ότι η υπηρεσία την οποία προτείνει η εταιρεία Atlas Reizen B.V. μπορεί να καταταχθεί στις λοιπές έκτακτες γραμμές υπό την έννοια του άρθρου 2 σημείο 3.1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92.

(16) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 4 του ίδιου κανονισμού, για τις λοιπές έκτακτες γραμμές απαιτείται άδεια και ότι οι λόγοι για τους οποίους μπορεί να απορριφθεί η αίτηση χορήγησης σχετικής άδειας, είναι οι ίδιοι με εκείνους που προβλέπονται για την απόρριψη των αιτήσεων που αφορούν τακτικές γραμμές. Οι λόγοι αυτοί απαριθμούνται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Πρέπει συνεπώς να εξεταστεί αν οι λόγοι τους οποίους επικαλείται η Γαλλία για να αρνηθεί τη χορήγηση άδειας, είναι βάσιμοι.

(17) Με την επιστολή της της 10ης Απριλίου 1998, η Γαλλία απέρριψε την αίτηση χορήγησης άδειας με το αιτιολογικό ότι η αίτηση αυτή είναι παρεμφερής με προηγούμενη αίτηση, την οποία είχε υποβάλει εγγράφως άλλη ολλανδική εταιρεία, η Vermaat's Autobedrijf B.V., στις 12 Αυγούστου 1997, και για την οποία οι γαλλικές αρχές διατύπωσαν αρνητική γνώμη στις 10 Οκτωβρίου 1997. Η νέα αίτηση χορήγησης άδειας υπεβλήθη από άλλη επιχείρηση, συγκεκριμένα την Atlas Reizen B.V., και η Γαλλία δεν μπορεί να επικαλείται την ομοιότητά της με την αίτηση άλλης επιχείρησης για να αιτιολογήσει τη διατύπωση αρνητικής γνώμης υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 περιλαμβάνει κατάλογο των λόγων άρνησης, ο οποίος πρέπει να ερμηνεύεται στενά για να υπάρχει ασφάλεια δικαίου. Η αιτιολογία που προβάλλει η Γαλλία δεν μπορεί να θεωρηθεί λόγος άρνησης υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Η Γαλλία όφειλε να επαναλάβει τους λόγους άρνησης που είχε εκθέσει στο παρελθόν για να απορρίψει την προηγούμενη αίτηση χορήγησης άδειας. Δεν είναι άλλωστε βέβαιο ότι οι λόγοι αυτοί θα γίνονταν δεκτοί στην παρούσα περίπτωση και, όπως εμφανίζεται σήμερα η υπόθεση, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη.

(18) Οι ιταλικές αρχές διατύπωσαν ευνοϊκή γνώμη για τη χορήγηση άδειας, με την προϋπόθεση να παραλειφθεί η συγκοινωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων πόλεων στο ιταλικό έδαφος, με το αιτιολογικό ότι αυτό συνιστά μη επιτρεπόμενο καμποτάζ υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92, προϋπόθεση που ισοδυναμεί με άρνηση χορήγησης της άδειας. Η προϋπόθεση αυτή, όμως, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη, εφόσον το καμποτάζ ελευθερώθηκε για όλες τις έκτακτες γραμμές από την 1η Ιανουαρίου 1996.

(19) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 7, ζητήθηκε η γνώμη των κρατών μελών στις 28 Οκτωβρίου 1998· ότι, από τις διαβουλεύσεις αυτές, προέκυψε ότι η πλειονότητα των παρόντων κρατών μελών τάσσονταν υπέρ του σχεδίου απόφασης που παρουσίασε η Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένης της κατάταξης της υπηρεσίας στις λοιπές έκτακτες γραμμές· ότι, ωστόσο, προέκυψε επίσης ότι η Γαλλία εξακολουθεί να διαφωνεί με το χαρακτηρισμό της ως έκτακτης γραμμής. Επιπλέον, πολλά κράτη μέλη υποστήριξαν ότι τα τμήματα των δρομολογίων που εκτελούνται στο έδαφος της ίδιας χώρας, μπορούν να θεωρηθούν καμποτάζ υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92.

(20) Οι κανόνες που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 11/98 και που εφαρμόζονται από τις 11 Δεκεμβρίου 1998 δεν θίγουν τον χαρακτηρισμό της έκτακτης γραμμής όπως αυτός αποδόθηκε στη γραμμή που εκμεταλλεύθηκε η εταιρία Atlas Reizen B.V.· ωστόσο οι νέοι κανόνες τροποποιούν την πρόσβαση στην αγορά αυτού του τύπου υπηρεσιών εφόσον οι έκτακτες γραμμές συγκεντρώνονται εφεξής σε μια μόνο κατηγορία και δεν υπόκεινται στη χορήγηση άδειας σύμφωνα με το νέο άρθρο 4 παράγραφος 1,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η γραμμή την οποία εκμεταλλεύεται η εταιρεία Atlas Reizen B.V., που εδρεύει στο Heemskerk, Κάτω Χώρες, μεταξύ του Βελγίου, της Δανίας, της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ιταλίας, των Κάτω Χωρών, της Αυστρίας και του Ηνωμένου Βασιλείου χαρακτηρίζεται ως «έκτακτη λοιπή γραμμή» κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 3.1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92. Από την έναρξη εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 11/98, που τροποποίησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 για την γραμμή αυτή δεν απαιτείται άδεια.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση παράγει αποτελέσματα εντός τριάντα ημερών από την κοινοποίησή της στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, στο Βασίλειο της Δανίας, την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, τη Γαλλική Δημοκρατία, το Βασίλειο της Ισπανίας, την Ιταλική Δημοκρατία, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, τη Δημοκρατία της Αυστρίας και το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και Βορείου Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες, 25 Ιανουαρίου 1999.

Για την Επιτροπή

Neil KINNOCK

Μέλος της Επιτροπής