KOMMISSION

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 16. März 1976

an die Regierung des Königreichs Dänemark zum Entwurf eines Gesetzes über den Personenkraftverkehr

(76/333/EWG)

Gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 [1] über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Prüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Verkehrs in der Fassung der Entscheidung des Rates vom 22. November 1973 [2] übermittelte die dänische Regierung der Kommission mit Schreiben der Ständigen Vertretung bei den Europäischen Gemeinschaften vom 27. Januar 1976 den Entwurf eines Gesetzes über den Personenkraftverkehr.

Die dänische Regierung beantragte das Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Entscheidung und übermittelte den Entwurf auch den anderen Mitgliedstaaten.

Das Schreiben der Ständigen Vertretung ist der Kommission am 29. Januar 1976 zugegangen. Die Frist von 15 Tagen, innerhalb der die Kommission Stellung zu nehmen hat, ist gemäß Artikel 2 Absatz 4 dieser Entscheidung im Einvernehmen mit der dänischen Regierung bis zum 12. März 1976 verlängert worden.

Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der vorgenannten Entscheidung gibt die Kommission folgende Stellungnahme ab :

1. Die Kommission ist der Auffassung, daß die dänische Regierung beabsichtigt, eine Regelung für den Zugang zum Markt im innerstaatlichen Personenkraftverkehr vorzuschlagen, da der grenzüberschreitende Personenkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten bereits auf Gemeinschaftsebene geregelt ist.

2. Die Kommission stellt im übrigen fest, daß der vorliegende Gesetzentwurf auch Bestimmungen enthält, welche die dänische Regierung auf Grund der Richtlinie des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr [3] erlassen will. Dabei handelt es sich insbesondere um die Artikel 12 bis 16 des zur Beratung vorgelegten Gesetzentwurfs.

Die Generaldirektion Verkehr behält sich vor, zu diesen Bestimmungen, die der Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie vom 12. November 1974 zu unterbreiten sind, später Stellung zu nehmen.

3. Bei den anderen Bestimmungen des dänischen Gesetzentwurfs, die unter die Beratung gemäß Artikel 1 der Entscheidung des Rates vom 21. März 1962 fallen, hielt die Generaldirektion Verkehr weder eine Informationssitzung mit den Vertretern der dänischen Regierung noch eine Beratung mit den anderen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 2 Absatz 3 der vorgenannten Ratsentscheidung für notwendig.

4. Bei diesen Vorschriften ist die Kommission der Auffassung, daß zwischen dem Markt des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs ein gewisser Zusammenhang besteht und die Existenz unterschiedlicher Rechtsvorschriften vor allem wegen der Besonderheiten dieser Verkehre zu Nachteilen führen kann, die den reibungslosen Betrieb aller innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehre stören und die Verwirklichung des Niederlassungsrechts sowie einen reibungslosen Verkehr auf Gemeinschaftsebene behindern können.

Daher empfiehlt die Kommission der dänischen Regierung, die geplanten innerstaatlichen Bestimmungen insbesondere über die Definitionen und die Einrichtung der Verkehrsdienste, soweit dies möglich ist, an folgende Gemeinschaftsvorschriften anzupassen :

[1] ABl. Nr. 23 vom 3. 4. 1962, S. 720/62.
[2] ABl. Nr. L 347 vom 17. 12. 1973, S. 48.
[3] ABl. Nr. L 308 vom 19. 11. 1974, S. 23.

— Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (1);

— Verordnung (EWG) Nr. 516/72 des Rates vom 28. Februar 1972 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Pendelverkehr mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten (2);

— Verordnung (EWG) Nr. 517/72 des Rates vom 28. Februar 1972 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten (3).

5. Um den Geltungsbereich der geplanten Bestimmungen eindeutig abzugrenzen, empfiehlt die Kommission der dänischen Regierung, in Artikel 1 des geplanten Gesetzentwurfs klarzustellen, daß die Bestimmungen dieses Gesetzentwurfs nur für den innerstaatlichen Personenkraftverkehr gelten, d.h. für Verkehre ausschließlich innerhalb des dänischen Hoheitsgebiets.

6. Die Kommission stellt fest, daß gemäß Artikel 4 die Linienverkehrsgenehmigungen nur für Verkehre erteilt werden können, für die ein Plan gemäß den Bestimmungen von Kapitel 2 des Gesetzes über den Orts- und Regionalpersonenverkehr aufgestellt worden ist. Dieses Gesetz enthält jedoch keine genauen Kriterien für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse. Die Kommission betont diesbezüglich, daß der Linienverkehr bestimmte Bedürfnisse der Allgemeinheit zu befriedigen hat und ihre Einrichtung insbesondere aus Gründen der Daseinsvorsorge gerechtfertigt ist. Ihre Einrichtung setzt daher voraus, daß die staatlichen Instanzen betriebliche und tarifliche Beschränkungen auferlegen.

Die Kommission empfiehlt daher der dänischen Regierung, in ihrem Gesetzentwurf klarzustellen, mit welchen Mitteln und auf Grund welcher Verfahren die für die Einrichtung , Erhaltung, Änderung oder Aufhebung eines Liniendienstes zuständigen Instanzen folgendes prüfen sollen :

— die mit dem Linienverkehr zu befriedigenden Verkehrsbedürfnisse, um insbesondere die Beförderungskapazität und die Betriebsbedingungen an diese Verkehrsbedürfnisse anzupassen ;

— die Marktlage, um die optimale Nutzung der Verkehrsmittel zu gewährleisten und den reibungslosen Betrieb der bereits bestehenden Verkehrsdienste nicht zu beeinträchtigen.

7. Artikel 7 sieht vor, daß die Dänischen Staatseisenbahnen (DSB) und die Privateisenbahnen, die in dem betreffenden Gebiet tätig sind, im Hinblick auf die Koordinierung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen im Personenverkehrsrat eine Änderung der von der Genehmigungsbehörde festgesetzten Bedingungen vorschlagen können.

Nach Ansicht der Kommission darf diese Bestimmung nicht dazu führen, daß die Dänischen Staatseisenbahnen (DSB) und die Privateisenbahnen größere Rechte als die anderen am Markt tätigen Unternehmen erhalten, da eine solche Konzeption dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmer entgegensteht. Infolgedessen empfiehlt die Kommission der dänischen Regierung, den Artikel 7 in einer Weise zu formulieren, daß an der Einhaltung dieses Grundsatzes kein Zweifel besteht.

8. Der Artikel 9 enthält die Definition des Ausflugsfahrtenverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs. Nach Ansicht der Kommission handelt es sich dabei um Verkehre, die sich von den Linienverkehren und Sonderformen des Linienverkehrs dadurch unterscheiden, daß die Häufigkeit der Fahrten und die Verkehrsverbindung nicht im voraus festliegen. Sie sind somit Gelegenheitsverkehre, die auf Gemeinschaftsebene in Artikel 3 der Verordnung Nr. 117/66/EWG definiert worden sind. Die Kommission empfiehlt daher der dänischen Regierung, die Definition dieser Verkehre in der Form zu übernehmen, wie sie in Artikel 3 der vorgenannten Gemeinschaftsverordnung enthalten ist.

9. Artikel 11 betrifft Verkehre, die in Artikel 2 (Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs) und 9 (Ausflugsfahrtenverkehr und Gelegenheitsverkehr) nicht genannt sind, und macht sie von einer Prüfung der Verkehrsbedürfnisse abhängig.

Die Kommission gelangt zu dem Schluß, daß es sich dabei um Verkehre handelt, die auf Gemeinschaftsebene als „Pendelverkehr" bezeichnet werden und für den grenzüberschreitenden Verkehr in Artikel 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG definiert worden sind. Diese Verkehre werden im übrigen in zwei nach unterschiedlichen Bedingungen genehmigte Formen unterteilt (siehe die Artikel 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 516/72), wobei die eine neben der Beförderungsleistung die Unterkunft und Verpflegung einschließt und die andere auf die Beförderungsleistung begrenzt ist. Die Kommission empfiehlt auf Grund der allgemeinen Überlegungen in Ziffer 1 der dänischen Regierung, den Artikel 11 ihres Gesetzentwurfs in diesem Sinne zu ändern.

10. Die Kommission stellt fest, daß der Minister für öffentliche Arbeiten die besonderen Anforderungen an die Fahrzeuge und ihre Fahrer festlegt. Sie ist der Auffassung, daß sich die in diesem Rahmen zu erlassenden Bestimmungen auf die technischen Merkmale der Fahrzeuge sowie auf bestimmte soziale Gesichtspunkte auswirken können. Sie weist daraufhin, daß die Kommission auf diesem Gebiet

(1) ABl. Nr. 147 vom 9. 8. 1966, S. 2688/66.
(2) ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, S. 13.
(3) ABl. Nr. L 67 vom 20. 3. 1972, S. 19.

— am 17. August 1972 den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger [1] und

— am 30. Juli 1970 den Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über das Mindestniveau der Ausbildung für Fahrer im Straßenverkehr [2]

dem Rat übermittelt hat.

Die Kommission empfiehlt der dänischen Regierung, entsprechende Bestimmungen gegebenenfalls so zu erlassen, daß sie in die Richtung dieser Vorschläge gehen.

11. Die Kommission unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten von dieser Stellungnahme.

Brüssel, den 16. März 1976

Für die Kommission

Der Vizepräsident

Carlo SCARASCIA MUGNOZZA

---

[1] ABl. Nr. C 119 vom 16. 11. 1972, S. 2, und Änderungen gemäß Artikel 149 des Vertrages, Dok. KOM (74) 809 endg. vom 10. 6. 1974.

[2] ABl. Nr. C 4 vom 18. 1. 1971, S. 12, und Änderungen gemäß Artikel 149 des Vertrages, Dok. KOM (75) 622 endg. vom 21. 11. 1975.