

**Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr und zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 auf Kabotage und internationale Trampdienste“**

KOM(2005) 651 endg./2 — 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Der Rat der Europäischen Union beschloss am 10. Februar 2006, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 83 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 30. Mai 2006 an. Berichterstatterin war Frau BREDIMA-SAVOPOULOU.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 428. Plenartagung am (5./6. Juli 2006 (Sitzung vom 5. Juli) mit 156 Stimmen 1 Gegenstimme und 7 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

## 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 In Bezug auf **Trampdienste und Kabotage** stimmt der Ausschuss dem Vorschlag zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1/2003<sup>(1)</sup> (wettbewerbsrechtliche Durchführungsvorschriften) auf diese Sektoren zu. Er begrüßt die laufenden Diskussionen zwischen der Europäischen Kommission und der Schifffahrtsindustrie über die Anwendung von Artikel 81 und 82 auf Trampdienste. In Ermangelung von Beschwerden oder rechtlichen Präzedenzfällen im Trampdienst-Sektor sind weitere Informationen über die Erbringung von Trampdiensten und Vereinbarungen in diesem Sektor erforderlich. Der Ausschuss unterstützt daher die Initiative der Europäischen Kommission, eine Studie über die wirtschaftlichen und juristischen Wesensmerkmale von Trampdiensten zu erstellen. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit fordert der Ausschuss die Europäische Kommission auf, (vor Aufhebung der Freistellung von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2003) Leitlinien zur Selbstbewertung unterschiedlicher Formen von Kooperationsvereinbarungen im Trampdienst-Sektor in Bezug auf deren Vereinbarkeit mit dem EU-Wettbewerbsrecht auszuarbeiten.

1.2 Im Zusammenhang mit **Linienkonferenzen** nimmt der Ausschuss den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Kenntnis, die Gruppenfreistellung für diese Konferenzen abzuschaffen, da sie die vier kumulativen Voraussetzungen von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag nicht mehr erfüllen. Nach Ansicht der Europäischen Kommission wird diese Abschaffung zu niedrigeren Transportpreisen führen, ohne jedoch die Zuverlässigkeit der Dienste auf den Routen zu beeinträchtigen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken. Der Ausschuss behält sich eine Stellungnahme in Bezug auf die Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Abschaffung der Linienkonferenzen vor.

1.3 Der Ausschuss empfiehlt, dass die Europäische Kommission bei der Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen neben reinen Wettbewerbsfaktoren auch den Faktor Sicherheit (Qualitätsverlust in der Schifffahrt als Ergebnis des Ausflaggens aus der EU) berücksichtigt.

1.4 Der Ausschuss empfiehlt, dass die Europäische Kommission bei der Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen neben reinen Wettbewerbsfaktoren auch den Faktor „Mensch“ (Auswirkungen auf die Beschäftigungslage für die europäischen Seeleute) berücksichtigt.

1.5 Der Ausschuss nimmt die Absicht der Europäischen Kommission zur Kenntnis, geeignete Leitlinien zum Wettbewerb in der Seeschifffahrt zu erstellen, um einen reibungslosen Übergang zu einer vollen Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln zu gewährleisten. Diese Leitlinien sollen bis Ende 2007 veröffentlicht werden. Vor ihrer Veröffentlichung wird die Europäische Kommission — als Zwischenschritt der Erarbeitung der Leitlinien — im September 2006 ein „Arbeitspapier“ zu den Linienkonferenzen vorlegen. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, diese Leitlinien in enger Zusammenarbeit mit den einschlägigen Akteuren zu erarbeiten und die betreffenden EU-Institutionen entsprechend zu unterrichten.

1.6 Dieser Kommissionsvorschlag ist das Ergebnis einer 2003 eingeleiteten Überprüfung, in die alle beteiligten EU-Institutionen und Akteure eingebunden waren. Die Europäische Kommission hat außerdem drei Studien bei unabhängigen Beraterfirmen in Auftrag gegeben, in denen die möglichen Auswirkungen der Abschaffung der Gruppenfreistellung untersucht wurden. Die Ergebnisse können auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb eingesehen werden.

1.7 Der Ausschuss nimmt ferner zur Kenntnis, dass der Kommissionsvorschlag für die Abschaffung der Gruppenfreistellungen für Linienkonferenzen allein auf Artikel 83 EG-Vertrag (Wettbewerbspolitik) beruht, während sich die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 auf zwei Rechtsgrundlagen stützt, und zwar Artikel 83 (Wettbewerbspolitik) und Artikel 80 Absatz 2 (Verkehrspolitik). Der Ausschuss würde es begrüßen, wenn der Juristische Dienst des Europäischen Parlaments sich zu der Frage äußerte, ob die Verkehrsaspekte an die Wettbewerbsaspekte gekoppelt sind. Außerdem möchte er gerne wissen, ob der Juristische Dienst des Europäischen Parlaments den in seinem früheren Bericht<sup>(2)</sup> dargelegten Standpunkt zur doppelten Rechtsgrundlage beibehält.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln (ABl. L 1 vom 4. Januar 2003, S. 1), Stellungnahme des EWSA: ABl. C 155 vom 29. Mai 2001, S. 73.

<sup>(2)</sup> A6-0314/2005 vom 1. Dezember 2005.

1.8 Im Vorgriff auf mögliche künftige Rechtskollisionen, die aufgrund von unterschiedlichen Rechtsinstrumenten in anderen Rechtssystemen entstehen könnten, fordert der Ausschuss die Europäische Kommission auf, eine Bestimmung zur Lösung derartiger Probleme in ihre Leitlinien aufzunehmen. Mit einer derartigen Bestimmung können Spannungen abgebaut und für alle Beteiligten akzeptable Lösungen auf internationaler Ebene gefunden werden.

1.9 Der Ausschuss hält fest, dass die Europäische Kommission die weltweit nicht einheitliche Anwendung des Wettbewerbsrechts und die daraus resultierenden Unterschiede ebenso anerkennt wie die zunehmende Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Wettbewerbsbehörden.

1.10 Der Ausschuss begrüßt, dass die Europäische Kommission mit ihrem Handeln zwei Ziele verfolgt, und zwar den Ausbau der bilateralen Zusammenarbeit mit den wichtigsten EU-Handelspartnern und die Prüfung der Möglichkeiten, die multilaterale Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen auszudehnen. Der Ausschuss ruft die Europäische Kommission daher auf, ihre Bemühungen zu intensivieren, um sicherzustellen, dass die Zusammenarbeit und der Dialog dazu beitragen, eventuelle Probleme aufgrund der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in der EU zu ermitteln und diese auf konstruktive Weise unter Wahrung der Besonderheiten der unterschiedlichen Rechtssysteme zu lösen. Denn ein kohärentes Vorgehen im Zusammenhang mit Linienkonferenzen in den verschiedenen Ländern ist von grundlegender Bedeutung für den internationalen Handel.

1.11 Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, die Ergebnisse des Dialogs und der Zusammenarbeit mit ihren wichtigsten Handelspartnern bei der Erarbeitung der Leitlinien zum Wettbewerb in der Seeschifffahrt zu berücksichtigen.

1.12 Der Ausschuss merkt an, dass folgende Elemente in der Begründung des Kommissionsvorschlages aufgeführt wurden, und bekräftigt, dass diese bei der Erarbeitung der Leitlinien für den Wettbewerb in der Seeschifffahrt aufgegriffen werden müssen:

- Es wird anerkannt, dass der Seeverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung der EU eine Schlüsselstellung inne hat, wird doch der EU-Außenhandel zu 90 % und der innereuropäische Warenverkehr zu 43 % über den Seeverkehr abgewickelt.
- Der anhaltende Trend zur Containerisierung hat seit Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 einen erheblichen Wandel des Linienschifffahrtsmarktes nach sich gezogen und zu einer Zunahme der Zahl und Größe von Vollcontainerschiffen sowie zur wachsenden Bedeutung der globalen Routennetze geführt, was wiederum zur zunehmenden Verbreitung neuer operationeller Vereinbarungen beigetragen hat, die mit der abnehmenden Bedeutung der Linienkonferenzen einherging.
- Das seit 150 Jahren bestehende Linienkonferenzsystem unterliegt immer noch multi- und bilateralen Vereinbarungen, deren Vertragsparteien die einzelnen Mitgliedstaaten und die Europäische Union sind. Der Ausschuss hält fest, dass die Europäische Kommission anerkennt, dass infolge dieser Vereinbarungen die Anwendung der sich auf die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen beziehenden Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 4056/86, d.h. Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) und c), Artikel 3 bis 8 und

Artikel 28, um zwei Jahre verschoben werden sollte, um diese Vereinbarungen mit Drittstaaten aufzukündigen bzw. zu überarbeiten.

1.13 Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Europäische Kommission auch die Interessen der KMU bei der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 berücksichtigen sollte. KMU sind das Rückgrat der europäischen Wirtschaft und spielen im Zusammenhang mit der überarbeiteten Lissabon-Strategie eine grundlegende Rolle. Die Märkte sollten für sämtliche derzeitige und potentielle künftige Mitbewerber, einschl. kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen, zugänglich bleiben.

1.14 Der Ausschuss bekräftigt, dass trotz der möglichen positiven Auswirkung einer Konsolidierung für die europäische Industrie (Effizienzsteigerung, Skalenerträge, Kosteneinsparungen) Vorsicht geboten sein muss, um zu vermeiden, dass diese Konsolidierung, die der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 folgen könnte, dazu führt, dass es weniger Teilnehmer, d.h. weniger Wettbewerb auf den einschlägigen Märkten gibt.

1.15 Der Ausschuss regt an, dass die beiden betroffenen Parteien auf europäischer Ebene, d.h. Verleger und Schifffahrtsunternehmen, im Rahmen einer neuen Regelung Themen von gemeinsamen Interesse und von Bedeutung für beide Branchen erörtern.

## 2. Einleitung

### 2.1 Aktuelle Trends und geltende Rechtsvorschriften

2.1.1 Der Seeverkehr hat eine Schlüsselstellung für die wirtschaftliche Entwicklung der EU, wird doch der EU-Außenhandel zu 90 % und der innereuropäische Warenverkehr zu 43 % über den Seeverkehr abgewickelt. Er ist seit der Antike eine der internationalen und globalisierten Tätigkeiten schlechthin und kann im Wesentlichen in zwei Arten von Diensten unterteilt werden: Linienfracht- und Trampdienste, die wie Busse und Taxis zu See sind. Der Anteil der EU-Schiffe an der Weltflotte beträgt 25 %, und EU-Schifffahrtsunternehmen kontrollieren insgesamt 40 % der Weltflotte, von der weitere 40 % unter der Flagge von Ländern des Pazifikraums fahren. Die EU-Schifffahrt und ihre Kunden (Charterer/Verleger) agieren in einem stark wettbewerbsbestimmten Umfeld auf überseeischen und europäischen Märkten.

2.1.2 In der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 werden die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsvorschriften (Artikel 81 und 82 EG-Vertrag) auf die Linienfrachtdienste zur See aus der und in die EU festgelegt. Trampdienste sind jedoch vom Anwendungsgebiet der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 ausgenommen. Ursprünglich erfüllte die Verordnung zweierlei Aufgaben. Sie enthielt Verfahrensvorschriften für die Durchsetzung der Wettbewerbsregeln der EG im Seeverkehr. Nach dem 1. Mai 2004, als die Linienfrachtdienste Gegenstand der allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Durchführungsvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 wurden, entfiel diese Aufgabe. Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 findet jedoch weder auf Trampdienste noch auf Kabotage Anwendung. Außerdem enthielt die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 spezifische substantielle Wettbewerbsvorschriften für den Seeverkehr, insbesondere eine Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen, die es diesen gestattete, unter bestimmten Bedingungen Preise festzulegen und die Transportkapazität zu regeln.

## 2.2 Die Linienkonferenzen

2.2.1 Seit Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 hat sich der Linienschiffmarkt erheblich gewandelt. Der anhaltende Trend zur Containerisierung hat zu einer Zunahme der Zahl und Größe von Vollcontainerschiffen sowie zur wachsenden Bedeutung der globalen Routennetze als Reaktion auf weltweite Handelsmuster geführt, was wiederum zur zunehmenden Verbreitung neuer operationeller Vereinbarungen beigetragen hat, die mit der abnehmenden Bedeutung der Linienkonferenzen und einer erheblichen Zunahme an starken Drittanbietern einherging. In anderen Teilen der Welt, beispielsweise in den Vereinigten Staaten, wurden mit der Annahme des Ocean Shipping Reform Act (OSRA) im Jahr 1999 die Bestimmungen für Linienkonferenzen auf den amerikanischen Routen dahingehend geändert, dass vertrauliche Dienstleistungsverträge zulässig sind. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bedienen weltweit tätige Linienschiffverkehrsunternehmen vor allem die Ost-West- sowie die Nord-Süd-Routen, wohingegen kleine und mittlere Schiffverkehrsunternehmen in erster Linie auf den Nord-Süd-Routen und im europäischen Kurzstreckenseeverkehr tätig sind.

2.2.2 Der UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen<sup>(3)</sup> war ursprünglich darauf ausgerichtet, das Linienkonferenzsystem für die Routen zwischen den Industrie- und den Entwicklungsländern zu regeln. 13 EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen haben diesen Verhaltenskodex ratifiziert, angenommen oder sind ihm beigetreten, Malta hat ihn unterzeichnet, aber nicht ratifiziert. Er wurde in mehrere EU-Vereinbarungen mit Drittländern wie auch in den *Acquis communautaire* aufgenommen (Verordnung (EG) Nr. 954/79, Verordnung (EWG) Nr. 4055/86, Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Verordnung (EWG) Nr. 4058/86)<sup>(4)</sup>. Trotz seiner faktischen Redundanz für die Hochseeschifffahrt ist der UNCTAD-Verhaltenskodex rechtlich gesehen immer noch gültig.

2.2.3 Die Verkehrsnutzer (Verlader und Spediteure) haben das Konferenzsystem grundsätzlich in Frage gestellt, weil es ihrer Auffassung nach keine ihren Bedürfnissen entsprechenden angemessenen, effizienten und zuverlässigen Dienste hervorbringt. Nach Ansicht des ESC<sup>(5)</sup> wird insbesondere die Aufhebung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen eine bessere Partnerschaft zwischen den Kunden und den Dienstleistern ermöglichen, die auf logistische Lösungen abzielt, mit denen zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen beigetragen wird. Außerdem würden die Kunden auch von geringfügig niedrigeren Preisen profitieren, wenn die Frachtraten für die Güterbeförderung in die EU gesenkt werden. Die Schiffverkehrsunternehmen vertreten jedoch die Meinung, dass Linienkonferenzen zur Dienstleistungssicherheit beigetragen haben. Darüber hinaus hätten sie — sowohl weltweit wie auch auf regionaler Ebene — dank der Linienkonferenzen (saisonal, geografisch oder klimatisch bedingte) Ungleichgewichte auf den meisten Routen ausgleichen können. Mittlerweile sind weltweit tätige Schiffverkehrsunternehmen (Mitglieder des ELAA<sup>(6)</sup>) in einen Dialog mit der Europäischen Kommission eingetreten und unterstützen diese bei der Entwicklung eines alternativen, den EU-Wettbewerbsregeln entsprechenden Systems.

<sup>(3)</sup> Für weitere Informationen zum UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkonferenzen und die Verordnung (EG) Nr. 954/79 siehe Ausschussstellungnahme ABL C 157 vom 28. Juni 2005, S. 130.

<sup>(4)</sup> Siehe das vom UNCTAD-Sekretariat veröffentlichte Dokument über den Status multilateraler Abkommen: <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (S. 4).

<sup>(5)</sup> ESC = Europäischer Dachverband der Verloader (European Shippers' Council).

<sup>(6)</sup> ELAA = Europäischer Linienverkehrsbranchenverband (European Liner Affairs Association).

2.2.4 Im Jahr 2003 leitete die Europäische Kommission eine Überprüfung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 ein, um festzustellen, ob sich eine zuverlässige Linienschifffahrt auch durch weniger restriktive Maßnahmen als horizontale Preisfestlegung und Kapazitätsregulierung erreichen lässt. Hierfür legte die Europäische Kommission im März 2003 ein Konsultationspapier vor und veranstaltete im Dezember 2003 öffentliche Anhörung mit den betroffenen Akteuren. Im Juni 2004 veröffentlichte die Europäische Kommission außerdem ein Diskussionspapier und anschließend im Oktober 2004 — nach umfassender Konsultation der betroffenen Akteure — ein Weißbuch, zu dem das Europäische Parlament (am 1. Dezember 2005)<sup>(7)</sup> und der Ausschuss (am 16. Dezember 2004)<sup>(8)</sup> Stellung genommen haben. Beide kamen zu dem Schluss, dass vielmehr eine Überarbeitung denn eine Aufhebung der Verordnung angezeigt wäre. Im Dezember 2005 legte die Europäische Kommission schließlich ihren Vorschlag für eine Verordnung zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vor.

## 2.3 Trampdienste

2.3.1 Obwohl knapp 80 % der gesamten Beförderung von Trocken- oder Flüssigschüttgut auf dem Seeweg weltweit über Trampdienste erfolgt, ist dieser riesige Wirtschaftssektor für die meisten eine große Unbekannte. Die grundlegenden Merkmale der Trampdienste sind: weltweit wettbewerbsfähige Märkte, dem perfekten Wirtschaftsmodell nahe, schwankende und unvorhersehbare Nachfrage, viele Kleinunternehmen, weltweite Handelsmuster, einfacher Marktzugang und -ausstieg, äußerst kosteneffizient sowie flexibel in Bezug auf die Entwicklung der Märkte und der Anforderungen der Verloader. Der Trampdienstleistungsmarkt ist sehr zersplittert und hat alles in allem zur Zufriedenheit der Charterer bzw. Verloader gearbeitet, ohne große Schwierigkeiten in Bezug auf die internationalen oder gemeinschaftsinternen Wettbewerbsbestimmungen nach sich zu ziehen. Das Fehlen von Beschwerden über diese Branche ist ein weiterer Beweis dafür, dass es sehr wohl einen starken und zufrieden stellenden Wettbewerb gibt. Aus den vorstehend genannten Gründen ist in Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 festgehalten, dass sie keine Anwendung auf die Trampdienste findet. Artikel 81 und 82 EG-Vertrag gelten unmittelbar für diesen Sektor. Internationale Trampdienste (und Kabotage) fallen außerdem nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 (wettbewerbsrechtliche Durchführungsvorschriften).

## 2.4 Der Kommissionsvorschlag

2.4.1 Angesichts der seit 1986 zu verzeichnenden Strukturveränderungen des Marktes und der Industrie kommt die Europäische Kommission zu dem Schluss, dass die vier kumulativen Voraussetzungen von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag für die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen nicht mehr erfüllt sind. Daher schlägt sie die vollständige Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, insbesondere die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen (Artikel 3 bis 8, 13 und 26), vor. Einige redundante Bestimmungen werden auch aufgrund der allgemeinen Politik der EU zur Vereinfachung der Rechtsetzung der Gemeinschaft aufgehoben (Artikel 2 und 9). Nach Ansicht der Europäischen Kommission wird diese Abschaffung zu niedrigeren Transportpreisen führen, ohne jedoch die Zuverlässigkeit der Dienste auf den Routen zu beeinträchtigen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken.

<sup>(7)</sup> A6-0314/2005 vom 1. Dezember 2005.

<sup>(8)</sup> Stellungnahme des EWSA: ABL C 157 vom 28. Juni 2005, S. 130.

2.4.2 Die Europäische Kommission beabsichtigt, vor Abschaffung der Gruppenfreistellung geeignete Leitlinien für den Wettbewerb in der Seeschifffahrt aufzustellen, um einen reibungslosen Übergang zu einer vollen Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln zu gewährleisten. Sie will diese Leitlinien bis Ende 2007 veröffentlichen. Vor Veröffentlichung dieser Leitlinien wird sie im September 2006 ein „Arbeitspapier“ zu den Liniendiensten veröffentlichen.

2.4.3 Der Kommissionsvorschlag zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 enthält ferner den Vorschlag, die Verordnung (EWG) Nr. 1/2003 dahingehend zu ändern, dass internationale Tramp- und Kabotagedienste in den Geltungsbereich dieser Verordnung aufgenommen werden.

### 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Nach Ansicht des Ausschusses verdient diese Thematik einen ausgewogenen Ansatz, in dem folgende Faktoren berücksichtigt werden: Nutzen des Wettbewerbs für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie, sich ändernde Muster des Welthandels und ihre Auswirkungen auf die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen, internationale Auswirkungen im Verkehrsbereich für die wichtigsten EU-Handelspartner wie auch die Entwicklungsländer, Standpunkte der weltweit tätigen wie auch der kleinen und mittleren Verleger und Schifffahrtsunternehmen.

#### 3.2 Trampdienste und Kabotage

3.2.1 Trampdienste werden auf einem weltweiten Markt unter perfekten Wettbewerbsbedingungen erbracht. Dieses einzigartige sowohl in der Praxis als auch in der Theorie anerkannte Merkmal des Trampsektors wurde von der EU in ihrer Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 bekräftigt. Der Ausschuss kann die Notwendigkeit nachvollziehen, diesen Sektor in den Anwendungsbereich der wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1/2003 aufzunehmen, und unterstützt daher diesen Vorschlag. Der Ausschuss begrüßt die Initiative der Europäischen Kommission, eine Studie über die wirtschaftlichen und juristischen Wesensmerkmale von Trampdiensten zu erstellen. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit fordert der Ausschuss die Europäische Kommission auf, (vor Aufhebung der Ausnahme von den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2003) Leitlinien zur Selbstbewertung unterschiedlicher Formen von Kooperationsvereinbarungen im Trampdienstsektor in Bezug auf deren Vereinbarkeit mit dem EU-Wettbewerbsrecht auszuarbeiten. Das Ausbleiben von Beschwerden und rechtlichen Präzedenzfällen in diesem Sektor ist ein Beweis dafür, dass es sehr wohl einen perfekten Wettbewerb gibt. Um rechtliche Maßstäbe für die Selbstbewertung der Trampdienste unter EU-Wettbewerbsrecht bereitzustellen, sind weitere Informationen über ihre Erbringung und Vereinbarungen in diesem Bereich erforderlich. Der Ausschuss begrüßt außerdem die fortlaufenden Diskussionen zwischen der Europäischen Kommission und der Schifffahrtsindustrie über die Anwendung von Artikel 81 und 82 auf Trampdienste.

3.2.2 Im Zusammenhang mit Seekabotagediensten stimmt der Ausschuss dem Vorschlag der Europäischen Kommission zu, Kabotage in den Anwendungsbereich der wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 aufzunehmen. Der Großteil der Vereinbarungen in diesem Sektor würden weder den innereuropäischen Handel beeinträchtigen noch Wettbewerbsbeschränkungen nach sich ziehen.

3.2.3 Daher befürwortet der Ausschuss den Ansatz der Europäischen Kommission für die künftige Behandlung von Kabotage und Trampdiensten.

#### 3.3 Die Linienkonzferenzen

3.3.1 Im Zusammenhang mit Linienkonzferenzen nimmt der Ausschuss den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Kenntnis, die Gruppenfreistellung für diese Konzferenzen abzuschaffen, da sie die vier kumulativen Voraussetzungen von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag nicht mehr erfüllen. Nach Ansicht der Europäischen Kommission wird diese Abschaffung zu niedrigeren Transportpreisen führen, ohne jedoch die Zuverlässigkeit der Dienste auf den Routen zu beeinträchtigen, sowie die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken. Der Ausschuss behält sich eine Stellungnahme in Bezug auf die Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Abschaffung der Linienkonzferenzen vor.

3.3.2 Der Ausschuss nimmt die Absicht der Europäischen Kommission zur Kenntnis, geeignete Leitlinien zum Wettbewerb in der Seeschifffahrt zu erstellen, um einen reibungslosen Übergang zu einer vollen Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln zu gewährleisten. Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, diese Leitlinien in enger Zusammenarbeit mit den einschlägigen Akteuren zu erarbeiten und die betreffenden EU-Institutionen entsprechend zu unterrichten.

3.3.3 Dieser Kommissionsvorschlag ist das Ergebnis einer 2003 eingeleiteten Überprüfung, in die alle beteiligten EU-Institutionen und Akteure eingebunden waren. Die Europäische Kommission hat außerdem drei Studien bei unabhängigen Beraterfirmen in Auftrag gegeben, in denen die möglichen Auswirkungen der Abschaffung der Gruppenfreistellung untersucht wurden. Die Ergebnisse können auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb eingesehen werden.

3.3.4 Der Ausschuss nimmt ferner zur Kenntnis, dass der Kommissionsvorschlag für die Abschaffung der Gruppenfreistellungen für Linienkonzferenzen allein auf Artikel 83 EG-Vertrag (Wettbewerbspolitik) beruht, während sich die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 auf zwei Rechtsgrundlagen stützt, und zwar Artikel 83 (Wettbewerbspolitik) und Artikel 80 Absatz 2 (Verkehrspolitik) EG-Vertrag.

3.3.5 Der Ausschuss hält fest, dass die Europäische Kommission die weltweit nicht einheitliche Anwendung des Wettbewerbsrechts und die daraus resultierenden Unterschiede ebenso anerkennt wie die zunehmende Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit zwischen den Wettbewerbsbehörden.

3.3.6 Der Ausschuss begrüßt, dass die Europäische Kommission mit ihrem Handeln zwei Ziele verfolgt, und zwar den Ausbau der bilateralen Zusammenarbeit mit den wichtigsten EU-Handelspartnern und die Prüfung der Möglichkeiten, die multilaterale Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen auszudehnen. Der Ausschuss ruft die Europäische Kommission daher auf, ihre Bemühungen zu intensivieren, um sicherzustellen, dass die Zusammenarbeit und der Dialog dazu beitragen, eventuelle Probleme aufgrund der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in der EU zu ermitteln und diese auf konstruktive Weise unter Wahrung der Besonderheiten der unterschiedlichen Rechtssysteme und -sprechungen zu lösen. Denn ein kohärentes Vorgehen im Zusammenhang mit Linienkonzferenzen in den verschiedenen Ländern ist von grundlegender Bedeutung für den internationalen Handel.

3.3.7 Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, die Ergebnisse des Dialogs und der Zusammenarbeit mit ihren wichtigsten Handelspartnern bei der Erarbeitung der Leitlinien zum Wettbewerb in der Seeschifffahrt zu berücksichtigen.

3.3.8 Der Ausschuss merkt an, dass folgende Elemente in der Begründung des Kommissionsvorschlags aufgeführt wurden, und bekräftigt, dass diese bei der Erarbeitung der Leitlinien für den Wettbewerb in der Seeschifffahrt aufgegriffen werden müssen:

- Es wird anerkannt, dass der Seeverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung der EU eine Schlüsselstellung inne hat, wird doch der EU-Außenhandel zu 90 % und der innereuropäische Warenverkehr zu 43 % über den Seeverkehr abgewickelt.
- Der anhaltende Trend zur Containerisierung hat seit Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 einen erheblichen Wandel des Linienschifffahrtsmarktes nach sich gezogen und zu einer Zunahme der Zahl und Größe von Vollcontainerschiffen sowie zur wachsenden Bedeutung der globalen Routennetze geführt, was wiederum zur zunehmenden Verbreitung neuer operationeller Vereinbarungen beigetragen hat, die mit der abnehmenden Bedeutung der Linienkonferenzen einherging.
- Das seit 150 Jahren bestehende Linienkonferenzsystem unterliegt immer noch multi- und bilateralen Vereinbarungen, deren Vertragsparteien die einzelnen Mitgliedstaaten und/oder die Europäische Union sind. Der Ausschuss hält fest, dass die Europäische Kommission anerkennt, dass infolge dieser Vereinbarungen die Anwendung der sich auf die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen beziehenden Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 4056/86, d.h. Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b) und c), Artikel 3 bis 8 und Artikel 28, um zwei Jahre verschoben werden sollte, um diese Vereinbarungen mit Drittstaaten aufzukündigen bzw. zu überarbeiten.

3.3.9 Der Ausschuss empfiehlt, dass die Europäische Kommission bei der Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen neben reinen Wettbewerbsfaktoren auch den Faktor „Mensch“ (Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt für die europäischen Seeleute) berücksichtigt. Er fordert die Europäische Kommission außerdem auf, das Ausmaß der Auswirkungen zu bewerten, insbesondere im Rahmen einer Konsultierung des Ausschusses für den sozialen Dialog im Seeverkehrssektor.

3.3.10 Der Ausschuss empfiehlt, dass die Europäische Kommission bei der Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen neben reinen Wettbewerbsfaktoren auch den Faktor Sicherheit (Qualitätsverlust in der Schifffahrt als Ergebnis des Ausflagens aus der EU) berücksichtigt.

3.3.11 Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Europäische Kommission auch die Interessen der KMU bei der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 berücksichtigen sollte. KMU sind das Rückgrat der europäischen Wirtschaft und spie-

len im Zusammenhang mit der überarbeiteten Lissabon-Strategie eine grundlegende Rolle. Die Märkte sollten für sämtliche derzeitige und potentielle künftige Mitbewerber, einschl. kleine und mittlere Schifffahrtsunternehmen, zugänglich bleiben.

3.3.12 Der Ausschuss bekräftigt, dass trotz der möglichen positiven Auswirkungen einer Konsolidierung für die europäische Industrie (Effizienzsteigerung, Skalenwirtschaft, Kosteneinsparungen) Vorsicht geboten sein muss, um zu vermeiden, dass diese Konsolidierung, die der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 folgen könnte, dazu führt, dass es weniger Teilnehmer, d.h. weniger Wettbewerb auf den einschlägigen Märkten gibt.

3.3.13 Der Ausschuss regt an, dass die beiden betroffenen Parteien auf europäischer Ebene, d.h. Verlager und Schifffahrtsunternehmen, im Rahmen einer neuen Regelung Themen von gemeinsamen Interesse und von Bedeutung für beide Branchen erörtern.

## 4. Besondere Bemerkungen

### 4.1 Rechtsgrundlage

4.1.1 Der Ausschuss stellt fest, dass sich die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 auf zwei Rechtsgrundlagen stützt, und zwar Artikel 80 Absatz 2 (Verkehrspolitik) sowie Artikel 81 bis 83 (Wettbewerbspolitik) EG-Vertrag, während der Kommissionsvorschlag allein auf Artikel 81 und 82 EG-Vertrag beruht. Er verweist darauf, dass die einfache Rechtsgrundlage auch vom juristischen Dienst des Rates verfochten wird. Der Ausschuss würde es begrüßen, wenn der Juristische Dienst des Europäischen Parlaments sich zu der Frage äußerte, ob die Verkehrsaspekte an die Wettbewerbsaspekte gekoppelt sind. Außerdem möchte er gerne wissen, ob der Juristische Dienst den in seinem diesbezüglichen Bericht von Dezember 2005 dargelegten Standpunkt zur doppelten Rechtsgrundlage beibehält.

### 4.2 Rechtskollision

4.2.1 Die Europäische Kommission schlägt die Aufhebung von Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vor, da ihrer Meinung nach durch die Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen keinerlei Gefahr einer internationalen Rechtskollision besteht. In der Begründung heißt es, dass eine Rechtskollision nur dann entstehen würde, wenn ein Gericht etwas anordnet, das ein anderes verbietet. Der Europäischen Kommission ist nicht bekannt, dass irgendwo eine solche Verpflichtung für Linienschifffahrtsunternehmen besteht.

4.2.2 Im Vorgriff auf mögliche künftige Rechtskollisionen, die aufgrund von unterschiedlichen Rechtsinstrumenten in anderen Rechtssystemen entstehen könnten, fordert der Ausschuss die Europäische Kommission auf, eine Bestimmung zur Lösung derartiger Probleme in ihre Leitlinien aufzunehmen. Mit einer derartigen Bestimmung können Spannungen abgebaut und für alle Beteiligten akzeptable Lösungen auf internationaler Ebene gefunden werden.

Brüssel, den 5. Juli 2006

Die Präsidentin  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Anne-Marie SIGMUND