

**Mitteilung gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates in der Sache Nr. IV/35.481 — Stena Tor Line**

(96/C 209/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 30. Juni 1994 beantragten Stena Line Service AB (Stena) und Tor Line AB (Tor) bei der EFTA-Überwachungsbehörde eine Freistellung gemäß Artikel 53 Absatz 3 EWR-Abkommen für eine Partnerschaftsvereinbarung aus dem Jahr 1987 über das Gemeinschaftsunternehmen Stena Tor Line HB (nachstehend „GU“ genannt). Das GU betreibt Liniendienste mit gecharterten Ro-Ro-Schiffen für die Beförderung von „Ladeeinheiten“ (d. h. Sattelaufleger und Container mit verschiedenen Arten von Gütern) zwischen Göteborg (S) und Felixstowe/Harwich (UK).

2. Die EFTA-Überwachungsbehörde hat die Anmeldung mit Schreiben vom 14. März 1995 an die Kommission weitergeleitet. Nach dem Beitritt Schwedens zur Gemeinschaft muß die Sache nämlich gemäß Artikel 85 EG-Vertrag in Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates geprüft werden.

**Die beteiligten Unternehmen**

3. Stena Line AB ist die Muttergesellschaft des Stena-Konzerns, die aufgrund der Vereinbarung ihre Rechte auf die Stena Line Service AB (Stena), ein schwedisches Unternehmen, übertragen hat. Das Kerngeschäft der Stena Line AB ist der internationale Fährbetrieb.

4. Tor Line AB (Tor) ist eine 100%ige — aber geschäftlich unabhängige — schwedische Tochtergesellschaft des dänischen DFDS-Konzerns, der aufgrund einer Beteiligung von 52 % zur dänischen Lauritzen-Gruppe gehört. Tor betreibt Liniendienste für die Beförderung von Ladeeinheiten auf der Nordsee.

**Die Vereinbarung**

5. Die Anmeldung betrifft das Gemeinschaftsunternehmen Stena Tor Line HB und die Politik der beiden Partner Stena und Tor gegenüber der Geschäftstätigkeit des GU. Das Verhältnis zum GU ist in einer Partnerschaftsvereinbarung aus dem Jahr 1987 festgelegt. Das Unternehmen unterliegt schwedischem Recht. Die Partnerschaftsvereinbarung ist gleichzeitig Gesellschaftsvertrag mit Vorschriften über Verwaltung, Organisation, Management, Marketing, Schiffsbetrieb, Ausrüstung, Finanzierung, Buchführung und Gewinnbeteiligung des GU.

6. Die Transportdienstleistungen des GU werden ausschließlich von Tor Line vermarktet. Betrieb und Fahrplan des GU sind fester Bestandteil des Verkehrs der Tor Line, d. h., daß die eingesetzten Schiffe gleichzeitig die Routen des GU und die der Tor Line befahren.

7. Über den Beitrag der Stena zur Tonnage des Gemeinschaftsunternehmens haben das GU und Stena einen Zeitchartervertrag geschlossen. Tor Line stellt dem GU Tonnage im Rahmen eines Reisechartervertrags zu entsprechenden Bedingungen zur Verfügung, so daß Stena und Tor einen Beitrag zur Schiffskapazität unter den gleichen Bedingungen leisten.

8. Das GU wird vom Personal der Tor Line verwaltet, wofür Tor eine Verwaltungsgebühr erhält. Die Gebühr wird als Teil der gesamten Verwaltungskosten der Tor Line berechnet. Ein gemeinsamer Vorstand ist für den Betrieb des GU verantwortlich.

**Der Markt**

9. Nach Auffassung der Beteiligten handelt es sich bei dem sachlich relevanten Dienstleistungsmarkt um den multimodalen Transport von Ladeeinheiten mit verschiedenen Arten von Gütern. Der vom GU betriebene Seetransport wird als Teil des relevanten Dienstleistungsmarkts betrachtet.

10. Der geographisch relevante Markt erstreckt sich nach Ansicht der Beteiligten auf die Transportdienste zwischen Schweden, Südnorwegen, Finnland und dem Vereinigten Königreich. Die Vereinbarung könnte außerdem auch Irland, Dänemark und Norddeutschland betreffen, da die Beteiligten davon ausgehen, daß die Göteborg-Harwich-Route am ehesten von Verladern aus diesen Gebieten in Anspruch genommen wird.

**Freistellung**

11. Die Beteiligten sind der Auffassung, daß die Vereinbarung die Voraussetzungen für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 erfüllt.

12. Der gemeinsame Betrieb der Göteborg-Harwich-Route trägt angeblich zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts bei, und zwar durch:

- einen verbesserten Transportdienst zwischen Schweden und dem Vereinigten Königreich,
- die Konsolidierung der Aktivität durch eine bessere Kostenkontrolle,
- die Gewährleistung eines regelmäßigen und zuverlässigen Betriebs mit häufigen Überfahrten, obwohl der Markt durch eine stark schwankende Nachfrage gekennzeichnet ist,
- die Vermeidung von Doppelinvestitionen,
- Kosteneinsparungen durch Vermeidung mehrmals anfallender Ausgaben für Marketing, Verkauf und Buchung,
- Kostenrationalisierung, die zu hochwertigen Dienstleistungen führt.

13. Die Verbraucher erhalten eine angemessene Beteiligung an dem durch den gemeinsamen Betrieb der Göteborg-Harwich-Route entstehenden Gewinn durch:

- Kostensenkungen, die sich in den Preisen widerspiegeln,
- einen regelmäßigen, zuverlässigen und häufigen Transportdienst,
- die Möglichkeit der Beteiligten, Investitionen für Verbesserungen und Modernisierungen an Bordeinrichtungen und an Schiffen vorzunehmen und so den Verladern hochwertige Dienstleistungen anbieten zu können,
- einen größeren Bekanntheitsgrad und bessere Buchungsmöglichkeiten.

14. Nach Auffassung der Beteiligten ergeben sich für sie aus der Zusammenarbeit keine Beschränkungen, die zur Erreichung dieser Ziele nicht unerlässlich wären. Sie haben sich zu keinem Wettbewerbsverbot bei den betreffenden Dienstleistungen verpflichtet. Die einzige Wettbewerbsbeschränkung ergibt sich aus der angemeldeten Vereinbarung.

15. Außerdem vertreten die beteiligten Unternehmen die Auffassung, daß die Vereinbarung keine Möglichkeiten eröffnet, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten. Es besteht weiterhin Wettbewerb durch andere Transportdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und Schweden sowie — in unterschiedlichem Maße — durch alle anderen Schifffahrtsrouten zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Kontinent und zwischen dem Vereinigten Königreich und Skandinavien. Die Mobilität der Schiffe und die zahlreichen Hafeneinrichtungen üben einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Beteiligten aus. Es bestehen keine Zugangsbeschränkungen. Die Eröffnung des Eurotunnels und der direkte Straßengüterverkehr stellen einen neuen Wettbewerbsfaktor dar.

**Stellungnahmen Dritter**

16. Diese Mitteilung wird im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 12 der Verordnung (EWG Nr. 4056/86 veröffentlicht. Die Kommission hat über die Anwendbarkeit von Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag noch nicht entschieden. Sie fordert alle betroffenen Dritten gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 auf, innerhalb von 30 Tagen nach Veröffentlichung dieser Mitteilung, ihre Stellungnahmen unter Angabe des Aktenzeichens IV/35.481 an die nachstehende Anschrift zu übermitteln:

Europäische Kommission,  
Generaldirektion Wettbewerb,  
Abteilung IV/D/3,  
Rue de la Loi/Wetstraat 200,  
B-1049 Brüssel.