

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B** **VERORDNUNG (EWG) Nr. 4056/86 DES RATES**  
**vom 22. Dezember 1986**  
**über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr**  
 (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4)

Geändert durch:

	Nr.	Amtsblatt	
		Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b> Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002	L 1	1	4.1.2003

Geändert durch:

► <b><u>A1</u></b> Beitrittsakte Österreichs, Finnlands und Schwedens	C 241	21	29.8.1994
(angepaßt durch den Beschluß 95/1/EG, Euratom, EGKS des Rates)	L 1	1	1.1.1995
► <b><u>A2</u></b> Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003

Berichtigt durch:

- **C1** Berichtigung, ABl. L 117 vom 5.5.1988, S. 34 (4056/86)

NB: Diese konsolidierte Fassung enthält Bezugnahmen auf die Europäische Rechnungseinheit und/oder den Ecu, welche ab 1. Januar 1999 als Bezugnahmen auf den Euro zu verstehen sind — Verordnung des Rates (EWG) Nr. 3308/80 (ABl. L 345 vom 20.12.1980, S. 1) und Verordnung des Rates (EG) Nr. 1103/97 (ABl. L 162 vom 19.6.1997, S. 1).



**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4056/86 DES RATES**

**vom 22. Dezember 1986**

**über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 87,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Wettbewerbsregeln sind Bestandteil der allgemeinen Vertragsbestimmungen, die auch auf den Seeverkehr Anwendung finden. Die Einzelheiten der Anwendung dieser Bestimmungen sind im Kapitel über die Wettbewerbsregeln enthalten oder müssen nach den darin vorgesehenen Verfahren festgelegt werden.

Nach der Verordnung Nr. 141 <sup>(3)</sup> ist die Verordnung Nr. 17 <sup>(4)</sup> auf den Verkehr nicht anwendbar. Ferner findet die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 <sup>(5)</sup> nur auf den Binnenverkehr Anwendung. Der Kommission stehen somit zur Zeit keine Mittel zur Verfügung, um unmittelbar solche Fälle zu untersuchen, in denen im Bereich der Seeschifffahrt ein Verstoß gegen Artikel 85 und 86 vermutet wird. Sie verfügt überdies über keine eigenen Entscheidungsbefugnisse und Sanktionsmaßnahmen, die zur wirksamen Beseitigung von Verstößen notwendig sind.

Um diesem Umstand abzuwehren, muß eine Verordnung zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschifffahrt erlassen werden. Durch die Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates vom 15. Mai 1979 über die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu diesem Übereinkommen <sup>(6)</sup> wird die Anwendung des Verhaltenskodex auf zahlreiche Konferenzen, die die Gemeinschaft bedienen, ermöglicht. Die Verordnung zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschifffahrt, die im letzten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 vorgesehen ist, muß der Annahme des Verhaltenskodex Rechnung tragen. Bei den unter den Verhaltenskodex fallenden Konferenzen sollte die Verordnung den Kodex ergänzen oder verdeutlichen.

Es erscheint angebracht, die Trampdienste vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszuschließen; ►C1 die Frachtraten dieser Verkehre werden in jedem Einzelfall gemäß den ◀ Bedingungen von Angebot und Nachfrage frei ausgehandelt.

Diese Verordnung muß sich sowohl von der Notwendigkeit leiten lassen, Durchführungsvorschriften vorzusehen, die der Kommission die Gewähr geben, daß der Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht über Gebühr verfälscht ist, als auch von der Notwendigkeit, eine zu weitgehende Reglementierung in diesem Wirtschaftszweig zu vermeiden.

Mit dieser Verordnung sollte der Anwendungsbereich der Artikel 85 und 86 des Vertrages unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Seeschifffahrt näher bestimmt werden. Der Handel zwischen Mitglied-

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 172 vom 2. 7. 1984, S. 178, und ABl. Nr. C 255 vom 13. 10. 1986, S. 169.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 77 vom 21. 3. 1983, S. 13, und ABl. Nr. C 344 vom 31. 12. 1985, S. 31.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. 124 vom 28. 11. 1962, S. 2751/62.

<sup>(4)</sup> ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.

<sup>(5)</sup> ABl. Nr. L 175 vom 23. 7. 1968, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. Nr. L 121 vom 17. 5. 1979, S. 1.

▼B

staaten kann beeinträchtigt werden, wenn sich Wettbewerbsbeschränkungen oder mißbräuchliche Verhaltensweisen auf ►C1 den internationalen Seeverkehr ◀ von oder nach Häfen der Gemeinschaft oder zwischen Häfen innerhalb der Gemeinschaft beziehen. Derartige Beschränkungen und Mißbräuche sind geeignet, durch Änderung der jeweiligen Einzugsgebiete einerseits den Wettbewerb zwischen Häfen verschiedener Mitgliedstaaten und andererseits die Tätigkeiten innerhalb dieser Einzugsgebiete zu beeinträchtigen, und so die Verkehrsströme innerhalb des Gemeinsamen Marktes zu stören.

Bestimmte Arten von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen technischer Natur können vom Kartellverbot ausgenommen werden, da sie im allgemeinen nicht wettbewerbsbeschränkend sind.

Es ist zweckmäßig, eine Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen festzulegen. Linienkonferenzen spielen eine stabilisierende Rolle, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten. Im allgemeinen tragen sie dazu bei, ein Angebot regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste unter angemessener Berücksichtigung der Interessen aller Benutzer sicherzustellen. ►C1 Ohne eine Zusammenarbeit der Reedereien in Linienkonferenzen hinsichtlich der Frachtraten und gegebenenfalls hinsichtlich der Transportkapazität oder der Aufteilung der Ladungsmengen und der Einnahmen können diese Ergebnisse nicht erreicht werden. Zumeist sind die Konferenzen einem wirksamen Wettbewerb durch Liniendienste, die den Konferenzen nicht angehören, und unter bestimmten Umständen durch Trampdienste und durch andere Verkehrsträger ausgesetzt. ◀ Ferner übt die Mobilität der Flotten, welche die Angebotsstruktur im Seeverkehr kennzeichnet, einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Konferenzen aus, die in der Regel nicht die Möglichkeit haben, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Seeverkehrsdienste auszuschalten.

Um mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages nicht zu vereinbarenden Verhaltensweisen der Konferenzen vorzubeugen, ist diese Freistellung mit bestimmten Auflagen und Bedingungen zu verbinden.

Mit den vorgesehenen Bedingungen sollte verhindert werden, daß die Konferenzen Wettbewerbsbeschränkungen vornehmen, die für die Erreichung der die Freistellung rechtfertigenden Ziele nicht unerlässlich sind. Daher dürfen die Konferenzen auf ein und derselben Fahrtstrecke die Transportpreise und -bedingungen nicht lediglich je nach dem Ursprungs- oder Bestimmungsland der beförderten Güter unterschiedlich festsetzen und somit innerhalb der Gemeinschaft Verkehrsverlagerungen verursachen, die für bestimmte Häfen, Verloader, Verkehrsunternehmen oder Hilfgewerbetreibende des Verkehrs nachteilig sind. Ferner sollten Treueabmachungen nur unter Bedingungen zugelassen werden, die die Freiheit der Benutzer und somit den Wettbewerb in der ►C1 Seeschifffahrt ◀ nicht einseitig einschränken, unbeschadet des Rechts der Konferenz, gegen solche Benutzer Strafen zu verhängen, die die Treuepflicht, die die Gegenleistung für Nachlässe, ermäßigte Frachtsätze oder von der Konferenz gewährte Provisionen ist, mißbräuchlich umgehen. Den Benutzern muß die Wahl der Unternehmen überlassen bleiben, die sie für Beförderungen zu Lande oder für Kaidienste in Anspruch nehmen und die durch die ►C1 Fracht oder andere Gebühren ◀, die mit der Reederei vereinbart werden, nicht abgegolten sind.

▼C1

Ferner ist es geboten, die Freistellung mit bestimmten Auflagen zu verbinden. So müssen die Benutzer sich jederzeit über die von den Mitgliedern der Konferenz angewandten Transportpreise und -bedingungen unterrichten können, wobei die Seeverkehrsunternehmen hinsichtlich ihrer zu Lande vorgenommenen Beförderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 unterliegen. Die von den Parteien angenommenen Schiedssprüche und Schlichtungsempfehlungen müssen der Kommission unmittelbar mitgeteilt werden, damit diese nachprüfen kann, ob sie nicht die Konferenzen von den durch diese Verordnung vorgesehenen Bedingungen befreien und somit gegen die Bestimmungen der Artikel 85 und 86 verstoßen.

▼B

Die Konsultationen zwischen Benutzern oder ihren Verbänden einerseits und den Konferenzen andererseits haben sich als geeignet erwiesen, das Funktionieren der Liniendienste im Seeverkehr zu verbessern, und hierbei den Bedürfnissen der Benutzer besser Rechnung zu tragen. Daher ist es angebracht, bestimmte Absprachen, die sich aus diesen Konsultationen ergeben könnten, freizustellen.

Eine Freistellung kann nicht stattfinden, wenn die in Artikel 85 Absatz 3 genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Die Kommission muß daher die Möglichkeit haben, die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, wenn eine freigestellte Vereinbarung infolge bestimmter Umstände bestimmte mit Artikel 85 Absatz 3 nicht zu vereinbarende Wirkungen hat. Wegen der besonderen Rolle, die die Linienkonferenzen im Bereich der regelmäßigen Seeverkehrsdienste spielen, sollten die Maßnahmen der Kommission abgestuft und ausgewogen sein. Die Kommission sollte daher die Möglichkeit haben, zunächst Empfehlungen auszusprechen und danach Entscheidungen zu treffen.

Die in Artikel 85 Absatz 2 des Vertrages vorgesehene Nichtigkeit von Vereinbarungen oder Beschlüssen, die aufgrund diskriminierender oder sonstiger Merkmale nicht für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 in Betracht kommen, bezieht sich nur auf die Artikel 85 Absatz 1 entgegenstehenden Bestimmungen als solche und nicht auf die Vereinbarung oder den Beschluß, insgesamt, es sei denn, sie können von der restlichen Vereinbarung nicht getrennt werden. Die Kommission sollte daher bei Feststellung eines Verstoßes gegen die Gruppenfreistellung angeben, welche Teile der Vereinbarung unter das Verbot fallen und somit nichtig sind, oder begründen, weshalb diese Teile von der übrigen Vereinbarung nicht getrennt werden können und diese daher in ihrer Gesamtheit nichtig ist.

Aufgrund der Besonderheiten des internationalen Seeverkehrs ist zu berücksichtigen, daß die Anwendung dieser Verordnung auf bestimmte Wettbewerbsbeschränkungen oder mißbräuchliche Verhaltensweisen zu Kollisionen mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einzelner Drittländer führen und abträgliche Folgen für wichtige handels- und schiffahrtsbezogene Belange der Gemeinschaft haben kann. In derartigen Fällen sollte die Kommission Konsultationen und gegebenenfalls vom Rat genehmigte Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern aufnehmen, um die Wahrung der Belange der von der Gemeinschaft im Bereich des Seeverkehrs verfolgten Politik zu ermöglichen.

Diese Verordnung sollte die Verfahren, die Entscheidungsbefugnisse und die Sanktionen, die erforderlich sind, um die Beachtung der Verbote gemäß Artikel 85 Absatz 1 und Artikel 86 zu gewährleisten, sowie die Einzelheiten der Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 umfassen.

In diesem Zusammenhang sind die für den Landverkehr geltenden Verfahrensbestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 zu berücksichtigen, in der bestimmten, für das Verkehrswesen insgesamt typischen Merkmalen Rechnung getragen wird.

Angesichts der Besonderheiten des Seeverkehrs müssen in erster Linie die Unternehmen selbst sich vergewissern, daß ihre Vereinbarungen, Beschlüsse oder abgestimmten Verhaltensweisen mit den Wettbewerbsregeln übereinstimmen. Es ist daher nicht erforderlich, sie dazu zu verpflichten, diese der Kommission mitzuteilen.

In bestimmten Fällen können sich jedoch die Unternehmen veranlaßt sehen, bei der Kommission die Gewißheit zu erlangen, daß ihre Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen mit den geltenden Vorschriften in Einklang stehen. Zu diesem Zweck sollte ein vereinfachtes Verfahren eingeführt werden —

**▼B**

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## ABSCHNITT I

*Artikel 1***Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung**

- (1) Diese Verordnung regelt die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr.
- (2) Diese Verordnung betrifft nur den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste.
- (3) Im Sinne dieser Verordnung
- a) sind „Trampdienste“ Massenguttransporte oder Transporte von ►**C1** Stückgut (*break-bulk*) ◀ in einem Schiff, das von einem oder mehreren Verladern auf der Grundlage eines Reise- oder Zeitchartervertrags oder eines anderen Vertrages für nicht regelmäßige oder nicht angekündigte Fahrten ganz oder teilweise gechartert wird, wenn die Frachtraten nach Maßgabe von Angebot und Nachfrage von Fall zu Fall frei ausgehandelt werden;
  - b) ist „Linienkonferenz“ eine Gruppe von zwei oder mehr Unternehmen der Seeschifffahrt, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladung in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb fester geographischer Grenzen zur Verfügung stellt und die eine Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art getroffen hat, in deren Rahmen sie auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeitet;
  - c) ist „Verkehrsnutzer“ ein Unternehmen (z. B. Verloader, Empfänger, Spediteure), das mit einer Linienkonferenz oder -reederei eine vertragliche oder sonstige Abmachung für den Versand von Gütern getroffen hat oder die Absicht bekundet, eine solche Abmachung zu treffen, oder eine Vereinigung von Verladern.

*Artikel 2***Technische Vereinbarungen**

- (1) Das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages gilt nicht für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die ausschließlich die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken, und zwar durch

**▼C1**

- a) die Einführung und einheitliche Anwendung von Standards und Typen für Schiffe und sonstige Transportmittel, Ausrüstungen, Versorgungsgüter oder feste Einrichtungen;
- b) den Austausch oder die gemeinsame Verwendung von Schiffen, Schiffsraum oder Slots und sonstigen Transportmittel, Personal, Ausrüstungen oder festen Einrichtungen mit dem Zweck, Beförderungen durchzuführen;

**▼B**

- c) die Organisation und Durchführung von Anschluß- oder Zusatzbeförderungen ►**C1** über ◀ See sowie die Festlegung oder Anwendung von Gesamtpreisen und -bedingungen für diese Beförderung;
- d) die Abstimmung der Fahrpläne für aufeinanderfolgende Strecken;
- e) die Zusammenfassung von Einzelladungen;
- f) die Aufstellung oder Anwendung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und die Bedingungen für deren Anwendung.

**▼B**

(2) Die Kommission befaßt im Bedarfsfall den Rat mit Vorschlägen zur Änderung der Liste des Absatzes 1.

*Artikel 3***Freistellung von zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschifffahrt**

Unter der in Artikel 4 dieser Verordnung vorgesehenen Voraussetzung sind von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgesprochenen Verbot solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen freigestellt, durch die die Beförderungspreise und -bedingungen festgelegt und gegebenenfalls eines oder mehrere der nachstehenden Ziele verfolgt werden sollen:

- a) Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder von deren Abfahrt- oder Anlaufzeiten,
- b) Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens,
- c) Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz,
- d) Regulierung der von den einzelnen Mitgliedern angebotenen Transportkapazität,
- e) Aufteilung der ► **C1** Ladungsmenge ◀ oder der Einnahmen unter den Mitgliedern.

*Artikel 4***Mit der Freistellung verbundene Bedingung**

Die Freistellung aufgrund der Artikel 3 und 6 wird nur unter der Bedingung gewährt, daß die Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen innerhalb der Gemeinschaft bestimmte Häfen, Verkehrsnutzer oder Beförderungsunternehmen nicht dadurch benachteiligen, daß sie in dem von den Vereinbarungen, Beschlüssen oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen erfaßten Gebiet für die gleichen Güter je nach ihrem Herkunfts- oder Bestimmungsland oder dem Be- oder Entladehafen unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen vorsehen, es sei denn, daß diese wirtschaftlich gerechtfertigt werden können.

Jede Vereinbarung oder jeder Beschluß oder, sofern diese unterteilt werden können, jeder Teil einer solchen Vereinbarung oder eines solchen Beschlusses, die nicht mit dem vorstehenden Absatz in Einklang stehen, ist aufgrund des Artikels 85 Absatz 2 des Vertrages nichtig.

*Artikel 5***Auflagen in Verbindung mit der Freistellung**

Die Freistellung aufgrund von Artikel 3 ist mit folgenden Auflagen verbunden:

**1. Konsultationen**

Es finden Konsultationen zwischen Verkehrsnutzern einerseits und Konferenzen andererseits statt, um für grundsätzliche Fragen allgemeiner Art im Zusammenhang mit den Frachtraten, den Bedingungen und der Qualität der ► **C1** Liniendienste ◀ Lösungen zu finden.

Diese Konsultationen finden auf Antrag einer der vorgenannten Parteien statt.

**2. Treueabmachungen**

Die einer Konferenz angehörenden Linienreedereien sind berechtigt, Treueabmachungen mit Verkehrsnutzern zu schließen und zu unterhalten, deren Form und Inhalt Gegenstand von Konsultationen zwischen der Konferenz und den Verkehrsnutzerorganisationen sind. Diese Treueabmachungen enthalten Schutzklauseln, welche die Rechte der Verkehrsnutzer und der Konferenzmitglieder deutlich

▼B

machen. Die Abmachungen beruhen auf dem Kontraktsystem oder einem anderen rechtlich zulässigen System.

Die Treueabmachungen müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Die Konferenz bietet den Verkehrsnutzern ein Sofortrabattsystem oder die Wahl zwischen einem solchen System und einem Zeitrabattsystem an:
  - Im Falle des Sofortrabattsystems muß für beide Parteien bei Einhaltung einer Kündigungsfrist von höchstens sechs Monaten jederzeit die Möglichkeit der straffreien Kündigung der Treueabmachung bestehen. Die Kündigungsfrist verringert sich auf drei Monate, wenn über den Tarif der Konferenz ein Rechtsstreit anhängig ist.
  - Im Falle eines Zeitrabattsystems dürfen weder die Treuezeit, nach der der Rabatt berechnet wird, noch die vor Zahlung des Rabatts geforderte weitere Treuezeit sechs Monate überschreiten. Diese Dauer verringert sich auf drei Monate, wenn über den Tarif der Konferenz ein Rechtsstreit anhängig ist.
- b) Die Konferenz muß nach Anhörung der betreffenden Verkehrsnutzer Verzeichnisse aufstellen über
  - i) die gemeinsam mit den Verkehrsnutzern bestimmten Ladungen und Teile von Ladungen, die ausdrücklich vom Geltungsbereich der Treueabmachung ausgenommen sind; hundertprozentige Treueabmachungen können angeboten, dürfen jedoch nicht einseitig auferlegt werden;
  - ii) die Umstände, welche die Verkehrsnutzer automatisch von ihrer Treuepflicht entbinden. Dazu gehören insbesondere die Fälle,
    - ► **C1** in denen die Güter von oder nach einem im Fahrgebiet der Konferenz liegenden, aber nicht bekanntgemachten Hafen versandt werden und ◀ in denen ein Antrag auf eine Ausnahme gerechtfertigt werden kann;
    - in denen die Wartezeit in einem Hafen eine Zeitdauer überschreitet, die je nach Hafen und den verschiedenen Gütern oder Gütergruppen nach Anhörung der an einer reibungslosen Bedienung des Hafens unmittelbar interessierten Verkehrsnutzer festzulegen ist.

Die Konferenz muß durch den Verkehrsnutzer binnen einer festzusetzenden Frist im voraus davon in Kenntnis gesetzt werden, daß er Güter von einem von der Konferenz nicht bekanntgemachten Hafen versenden will oder, nachdem er aufgrund der veröffentlichten Abfahrtstafel feststellen konnte, daß die höchste Wartezeit überschritten werden wird, daß er beabsichtigt, in einem Hafen, der von der Konferenz angelaufen wird, ein nicht zur Konferenz gehörendes Schiff zu benutzen.

### 3. *Von den Frachtraten nicht erfaßte Dienstleistungen*

Bei Beförderungen im Rahmen des Binnenverkehrs ► **C1** und der Kaidienste ◀ die nicht in der Frachtrate oder den Gebühren inbegriffen sind, auf die sich die Linienreederei und der Verkehrsnutzer geeinigt haben, steht den Verkehrsnutzern die Wahl der Unternehmen frei.

### 4. *Bekanntgabe von Tarifen*

Tarife, damit zusammenhängende Bedingungen, Vorschriften und alle Änderungen daran werden den Verkehrsnutzern auf Antrag jederzeit zu angemessenen Gebühren zur Verfügung gestellt oder liegen in den Büros der Linienreedereien und bei ihren Agenten zur Einsicht aus. In ihnen werden alle Bedingungen für das Ver- und Entladen, der genaue Umfang der Dienstleistungen, die durch die Frachtkosten für den See- und Landverkehr oder durch irgendwelche anderen von der Linienreederei erhobenen Kosten abgedeckt sind, und die in diesem Bereich üblichen Praktiken aufgeführt.

**▼B**5. *Meldung von Schiedssprüchen und Empfehlungen an die Kommission*

Von den Parteien angenommene Schiedssprüche und Schlichtungsempfehlungen sind unverzüglich der Kommission mitzuteilen, sofern sie Streitfälle regeln, welche die in Artikel 4 und in den vorstehenden Nummern 2 und 3 genannten Verhaltensweisen der Konferenzen betreffen.

*Artikel 6***Freistellung der Absprachen zwischen Verkehrsnutzern und Konferenzen über die ►C1 Liniendienste ◀**

Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Verkehrsnutzern einerseits und den Konferenzen andererseits sowie hierzu gegebenenfalls erforderliche Absprachen der Verkehrsnutzer untereinander, die sich auf die Preise, die Bedingungen und die Qualität der Linienschifffahrt beziehen, sind, soweit sie in Artikel 5 Nummern 1 und 2 vorgesehen sind, von dem Verbot in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages freigestellt.

*Artikel 7***Kontrolle der freigestellten Absprachen****▼M1**1. *Nichtbeachtung einer Auflage*

Wenn die Beteiligten einer Auflage, die nach Artikel 5 mit der nach Artikel 3 vorgesehenen Freistellung verbunden ist, nicht nachkommen, kann die Kommission zur Abstellung dieser Zuwiderhandlung nach den in der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln (!) festgelegten Bedingungen beschließen, dass sie bestimmte Handlungen zu unterlassen oder vorzunehmen haben, oder ihnen den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung entziehen.

**▼B**2. *Mit Artikel 85 Absatz 3 unvereinbare Auswirkungen*

- a) Wenn aufgrund besonderer Umstände, wie sie nachstehend beschrieben sind, Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, für die eine gemäß den Artikeln 3 oder 6 gewährte Freistellung gilt, jedoch Auswirkungen haben, die mit den in Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages festgelegten Bedingungen unvereinbar sind, so trifft die Kommission auf eine Beschwerde hin oder von sich aus ►M1 nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ◀ die nachstehend unter Buchstabe c) genannten Maßnahmen. Die Strenge der Maßnahmen richtet sich nach dem Ernst der Lage.
- b) Besondere Umstände entstehen unter anderem durch:
  - i) Verhaltensweisen von Konferenzen oder eine Änderung der Marktbedingungen in einem Verkehr, die dazu führen, daß faktisch oder potentiell jeder Wettbewerb fehlt bzw. ausgeschaltet ist, d. h. Verhaltensweisen wie restriktive Praktiken, durch die der Verkehr dem Wettbewerb entzogen wird, oder
  - ii) Verhaltensweisen von Konferenzen, die dem technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt oder der Beteiligung der Verkehrsnutzer an den Vorteilen dieses Fortschritts im Wege stehen können,
  - iii) Verhaltensweisen dritter Staaten, die
    - die Tätigkeit von Außenseitern in einem Verkehr verhindern,
    - Konferenzmitgliedern übermäßige Tarife vorschreiben, oder

(!) ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.



**▼B**

— Modalitäten auferlegen, die auf andere Weise den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt beeinträchtigen (Aufteilung der ►**C1** Ladungsmenge ◀, Beschränkung auf bestimmte Schiffstypen).

- c) i) Wenn der Wettbewerb aufgrund einer Verhaltensweise eines dritten Staates faktisch oder potentiell fehlt oder ausgeschaltet zu werden droht, so nimmt die Kommission mit den zuständigen Stellen des betreffenden dritten Staates Konsultationen auf, an die sich erforderlichenfalls Verhandlungen nach Direktiven des Rates anschließen, um Abhilfe für diese Lage zu schaffen.

Falls jedoch die besonderen Umstände unter Verletzung von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b) des Vertrages dazu führen, daß faktisch oder potentiell jeder Wettbewerb fehlt oder ausgeschaltet wird, so zieht die Kommission die Vergünstigung der Gruppenfreistellung zurück. ►**M1** Gleichzeitig entscheidet die Kommission, ob sie die angebotenen Verpflichtungszusagen der betreffenden Unternehmen nach Maßgabe des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 annimmt, um unter anderem zu erreichen, dass der Konferenz nicht angehörende Reedereien Zugang zum Markt erhalten. ◀

- ii) Haben die unter Buchstabe b) genannten besonderen Umstände andere Wirkungen als sie vorstehend unter Ziffer i) aufgeführt sind, so ergreift die Kommission eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Maßnahmen.

*Artikel 8***Mit Artikel 86 des Vertrages unvereinbare Wirkungen****▼M1****▼B**

(2) Gelangt die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaates oder einer natürlichen oder juristischen Person, die ein berechtigtes Interesse geltend macht, zu der Feststellung, daß in einem Einzelfall das Verhalten von Konferenzen, die gemäß Artikel 3 freigestellt sind, dennoch Wirkungen hat, die mit Artikel 86 des Vertrages nicht vereinbar sind, so kann sie die Gruppenfreistellung zurückziehen und ►**M1** gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ◀ alle geeigneten Maßnahmen treffen, um Zuwiderhandlungen gegen Artikel 86 des Vertrages abzustellen.

**▼M1****▼B***Artikel 9***Internationale Rechtskollision**

(1) In Fällen, in denen die Anwendung dieser Verordnung auf bestimmte Absprachen oder Verhaltensweisen mit Rechts- oder Verwaltungsvorschriften bestimmter Drittländer kollidieren kann, so daß wichtige handels- und seeschiffsbezogene Belange der Gemeinschaft in Frage gestellt würden, konsultiert die Kommission bei erster Gelegenheit die zuständigen Behörden der betroffenen Drittländer, um die vorgenannten Interessen im Rahmen des Möglichen mit der Beachtung des Gemeinschaftsrechts in Einklang zu bringen. Die Kommission unterrichtet ►**M1** den in Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ◀ über das Ergebnis dieser Konsultationen.

(2) Sind Abkommen mit dritten Ländern auszuhandeln, so legt die Kommission dem Rat Empfehlungen vor; dieser ermächtigt die Kommission zur Einleitung der erforderlichen Verhandlungen.

Die Kommission führt diese Verhandlungen im Benehmen mit dem ►**M1** in Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ◀ nach Maßgabe der Direktiven, die ihr der Rat erteilen kann.

**▼B**

(3) Bei der Ausübung der ihm in diesem Artikel übertragenen Befugnisse beschließt der Rat nach dem in Artikel 84 Absatz 2 des Vertrages festgelegten Beschlußverfahren.

## ABSCHNITT II

**VERFAHRENSREGELN****▼M1****▼B***Artikel 13***Geltungsdauer und Widerruf von Entscheidungen zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3****▼M1****▼B**

(3) Die Kommission kann die Entscheidung widerrufen oder ändern oder den Beteiligten bestimmte Handlungen untersagen,

- a) wenn sich die tatsächlichen Verhältnisse in einem für die Entscheidung wesentlichen Punkt geändert haben,
- b) wenn die Beteiligten einer mit der Entscheidung verbundenen Auflage zuwiderhandeln,
- c) wenn die Entscheidung auf unrichtigen Angaben beruht oder arglistig herbeigeführt worden ist,
- d) wenn die Beteiligten die durch die Entscheidung erlangte Freistellung von Artikel 85 Absatz 1 mißbrauchen.

In den Fällen der Buchstaben b), c) und d) kann die Entscheidung mit rückwirkender Kraft widerrufen werden.

**▼M1****▼B***Artikel 26***Ausführungsbestimmungen**

Die Kommission ist ermächtigt, Ausführungsbestimmungen über den Umfang der Mitteilungspflicht nach Artikel 5 Absatz 5 **►M1** zu erlassen.

**▼A2***Artikel 26a*

Das Verbot des Artikels 81 Absatz 1 des Vertrags gilt nicht für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die am Tag des Beitritts Österreichs, Finnlands und Schwedens bzw. am Tag des Beitritts der Tschechischen Republik, Estlands, Zyperns, Lettlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloweniens und der Slowakei bestanden und infolge des Beitritts in den Anwendungsbereich des Artikels 81 Absatz 1 des Vertrags fallen, sofern sie innerhalb von sechs Monaten nach dem Tag des Beitritts so geändert werden, dass sie den Bestimmungen der Artikel 3 bis 6 dieser Verordnung entsprechen. Dieser Artikel gilt jedoch nicht für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die am Tag des Beitritts bereits in den Anwendungsbereich des Artikels 53 Absatz 1 des EWR-Abkommens fallen.

▼B

*Artikel 27*

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1987 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat