

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

### Inhalt

#### I *Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

- \* **Verordnung (EGKS, EG, Euratom) Nr. 2190/97 des Rates vom 30. Oktober 1997 zur Änderung der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 260/68 zur Festlegung der Bestimmungen und des Verfahrens für die Erhebung der Steuer zugunsten der Europäischen Gemeinschaften** ..... 1
- \* **Verordnung (EGKS, EG, Euratom) Nr. 2191/97 des Rates vom 30. Oktober 1997 zur Änderung der Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 549/69 zur Bestimmung der Gruppen von Beamten und sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften, auf welche Artikel 12, Artikel 13 Unterabsatz 2 und Artikel 14 des Protokolls über die Vorrechte und Befreiungen der Gemeinschaften Anwendung finden** ..... 3
- \* **Verordnung (EGKS, EG, Euratom) Nr. 2192/97 des Rates vom 30. Oktober 1997 zur Änderung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften** ..... 5
- \* **Verordnung (EG) Nr. 2193/97 der Kommission vom 3. November 1997 zur Einstellung des Fangs von schwarzem Heilbutt durch Schiffe unter der Flagge des Vereinigten Königreichs** ..... 6
- \* **Verordnung (EG) Nr. 2194/97 der Kommission vom 3. November 1997 zur Einstellung des Seezungenfangs durch Schiffe unter belgischer Flagge** ..... 7
- \* **Verordnung (EG) Nr. 2195/97 der Kommission vom 3. November 1997 zur Einstellung des Heringfangs durch Schiffe unter deutscher Flagge** ..... 8
- Verordnung (EG) Nr. 2196/97 der Kommission vom 4. November 1997 zur Festsetzung des besonderen Kurses, mit dem im Oktober 1997 die Vergütung der Zuckerlagerkosten umzurechnen ist ..... 9
- Verordnung (EG) Nr. 2197/97 der Kommission vom 4. November 1997 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise ..... 11

Verordnung (EG) Nr. 2198/97 der Kommission vom 4. November 1997 zur Änderung der im Zuckersektor für bestimmte Erzeugnisse geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle..... 13

**Mitteilung betreffend den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen und des Protokolls über zeitlich begrenzte Unternehmensvereinigungen und gemischte Gesellschaften im Rahmen dieses Abkommens über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen ..... 15**

---

II *Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte*

**Rat**

97/743/EG, Euratom:

- \* **Beschluß des Rates vom 27. Oktober 1997 über die Ernennung eines Mitglieds des Wirtschafts- und Sozialausschusses ..... 16**

**Kommission**

97/744/EG:

- \* **Entscheidung der Kommission vom 21. Oktober 1997 gemäß Artikel 90 Absatz 3 EG-Vertrag über Bestimmungen des italienischen Hafnarbeitsgesetzes (!) ..... 17**

97/745/EG:

- \* **Entscheidung der Kommission vom 21. Oktober 1997 gemäß Artikel 90 Absatz 3 EG-Vertrag über die Lotsentarife im Hafen von Genua (!) ..... 27**

---

**Berichtigungen**

- \* **Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1986/97 der Kommission vom 13. Oktober 1997 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1218/96 zur teilweisen Befreiung vom Einfuhrzoll für bestimmte Getreiderzeugnisse gemäß den Abkommen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Polen, der Republik Ungarn, der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik, der Republik Bulgarien und der Republik Rumänien (ABl. L 280 vom 14. 10. 1997) ..... 36**

---

(!) Text von Bedeutung für den EWR

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## VERORDNUNG (EGKS, EG, EURATOM) Nr. 2190/97 DES RATES

vom 30. Oktober 1997

zur Änderung der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 260/68 zur Festlegung der Bestimmungen und des Verfahrens für die Erhebung der Steuer zugunsten der Europäischen Gemeinschaften

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Einsetzung eines gemeinsamen Rates und einer gemeinsamen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 28 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 13,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Stellungnahme des Gerichtshofs<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Rechnungshofs<sup>(3)</sup>,

in der Erwägung, daß die Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 260/68<sup>(4)</sup> geändert werden muß, um den folgenden Verordnungen Rechnung zu tragen:

- Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 2274/87 des Rates vom 23. Juli 1987 zur Einführung von Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Bediensteten auf Zeit der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst<sup>(5)</sup>;
- Verordnung (EWG) Nr. 1857/89 des Rates vom 21. Juni 1989 zur Einführung befristeter Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Beamten der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst<sup>(6)</sup>;
- Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2688/95 des Rates vom 17. November 1995 zur Einführung von Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Beamten der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst anlässlich des Beitritts Österreichs, Finnlands und Schwedens<sup>(7)</sup>;
- Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2689/95 des Rates vom 17. November 1995 zur Einführung von Sondermaßnahmen betreffend das Ausscheiden von

Bediensteten auf Zeit der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst anlässlich des Beitritts Österreichs, Finnlands und Schwedens<sup>(8)</sup> —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## Artikel 1

In Artikel 2 der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 260/68 werden ein zwölfter, dreizehnter, vierzehnter und fünfzehnter Gedankenstrich mit folgendem Wortlaut angefügt:

- „— die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 2274/87<sup>(\*)</sup> für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;
- die Empfänger der in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1857/89<sup>(\*\*)</sup> für den Fall des endgültigen Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;
- die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2688/95<sup>(\*\*\*)</sup> für den Fall des endgültigen Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;
- die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2689/95<sup>(\*\*\*\*)</sup> für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung.

(\*) ABl. L 209 vom 31. 7. 1987, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2168/89 (ABl. L 208 vom 20. 7. 1989, S. 4).

(\*\*) ABl. L 181 vom 28. 6. 1989, S. 2.

(\*\*\*) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 1.

(\*\*\*\*) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 4.

## Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt für die einzelnen mit Artikel 1 hinzugefügten Gedankenstriche ab dem Tag des Inkrafttretens der jeweils genannten Verordnung.

(8) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 4.

(1) ABl. C 85 vom 17. 3. 1997, S. 175.

(2) Stellungnahme vom 11. November 1996.

(3) Stellungnahme vom 12. Dezember 1996.

(4) ABl. L 56 vom 4. 3. 1968, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EGKS, EG, Euratom) Nr. 3162/94 (ABl. L 335 vom 23. 12. 1994, S. 5).

(5) ABl. L 209 vom 31. 7. 1987, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2168/89 (ABl. L 208 vom 20. 7. 1989, S. 4).

(6) ABl. L 181 vom 28. 6. 1989, S. 2.

(7) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 1.

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

Geschehen zu Luxemburg am 30. Oktober 1997.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

F. BODEN

---

**VERORDNUNG (EGKS, EG, EURATOM) Nr. 2191/97 DES RATES**

vom 30. Oktober 1997

**zur Änderung der Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 549/69 zur Bestimmung der Gruppen von Beamten und sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften, auf welche Artikel 12, Artikel 13 Unterabsatz 2 und Artikel 14 des Protokolls über die Vorrechte und Befreiungen der Gemeinschaften Anwendung finden**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Einsetzung eines gemeinsamen Rates und einer gemeinsamen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 28 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Protokoll über die Vorrechte und Befreiungen der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf die Artikel 16 und 22,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Stellungnahme des Gerichtshofs<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Rechnungshofs<sup>(3)</sup>,

in der Erwägung, daß die Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 549/69<sup>(4)</sup> geändert werden muß, um den folgenden Verordnungen Rechnung zu tragen:

— Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 2274/87 des Rates vom 23. Juli 1987 zur Einführung von Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Bediensteten auf Zeit der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst<sup>(5)</sup>;

— Verordnung (EWG) Nr. 1857/89 des Rates vom 21. Juni 1989 zur Einführung befristeter Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Beamten der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst<sup>(6)</sup>;

— Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2688/95 des Rates vom 17. November 1995 zur Einführung von Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Beamten der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst anlässlich des Beitritts Österreichs, Finnlands und Schwedens<sup>(7)</sup>;

— Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2689/95 des Rates vom 17. November 1995 zur Einführung von

Sondermaßnahmen betreffend das endgültige Ausscheiden von Bediensteten auf Zeit der Europäischen Gemeinschaften aus dem Dienst anlässlich des Beitritts Österreichs, Finnlands und Schwedens<sup>(8)</sup> —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

In Artikel 2 der Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 549/69 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„l) die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (Euratom, EGKS, EWG) Nr. 2274/87<sup>(\*)</sup> für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;

m) die Empfänger der in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1857/89<sup>(\*\*)</sup> für den Fall des endgültigen Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;

n) die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2688/95<sup>(\*\*\*)</sup> für den Fall des endgültigen Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung;

o) die Empfänger der in Artikel 4 der Verordnung (EG, Euratom, EGKS) Nr. 2689/95<sup>(\*\*\*\*)</sup> für den Fall des Ausscheidens aus dem Dienst vorgesehenen Vergütung.

(\*) ABl. L 209 vom 31. 7. 1987, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2168/89 (ABl. L 208 vom 20. 7. 1989, S. 4).

(\*\*) ABl. L 181 vom 28. 6. 1989, S. 2.

(\*\*\*) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 1.

(\*\*\*\*) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 4.“

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Sie gilt für die einzelnen mit Artikel 1 hinzugefügten Buchstaben ab dem Tag des Inkrafttretens der jeweils genannten Verordnung.

(8) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 4.

(1) ABl. C 85 vom 17. 3. 1997, S. 175.

(2) Stellungnahme vom 11. November 1996.

(3) Stellungnahme vom 12. Dezember 1996.

(4) ABl. L 74 vom 27. 3. 1969, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EGKS, EG, Euratom) Nr. 3163/94 (ABl. L 335 vom 23. 12. 1994, S. 6).

(5) ABl. L 209 vom 31. 7. 1987, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2168/89 (ABl. L 208 vom 20. 7. 1989, S. 4).

(6) ABl. L 181 vom 28. 6. 1989, S. 2.

(7) ABl. L 280 vom 23. 11. 1995, S. 1.

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

Geschehen zu Luxemburg am 30. Oktober 1997.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

F. BODEN

---

**VERORDNUNG (EGKS, EG, EURATOM) Nr. 2192/97 DES RATES**  
**vom 30. Oktober 1997**  
**zur Änderung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Einsetzung eines gemeinsamen Rates und einer gemeinsamen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 24,

auf Vorschlag der Kommission nach Stellungnahme des Statutsbeirats<sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Gerichtshofs<sup>(3)</sup>,

nach Stellungnahme des Rechnungshofs<sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In Anhang II Artikel 1 der Verordnung (EWG, Euratom, EGKS) Nr. 259/68<sup>(5)</sup> ist die Amtszeit der Mitglieder und gegebenenfalls der stellvertretenden Mitglieder der Personalvertretung festgelegt.

Die Dauer der Amtszeit ist von gegenwärtig höchstens zwei Jahren auf höchstens drei Jahre heraufzusetzen, um

der Personalvertretung einen größeren zeitlichen Spielraum zu geben.

Die Mindestdauer der Amtszeit der Mitglieder und der stellvertretenden Mitglieder sollte demgegenüber unverändert bleiben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Anhang II Abschnitt 1 Artikel 1 Unterabsatz 1 des Statuts erhält folgende Fassung:

„Die Personalvertretung setzt sich aus Mitgliedern und gegebenenfalls stellvertretenden Mitgliedern zusammen, deren Amtszeit drei Jahre beträgt. Das Organ kann eine kürzere Amtszeit beschließen, die allerdings nicht weniger als ein Jahr betragen darf. Alle Beamten des Organs haben das aktive und passive Wahlrecht.“

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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

Geschehen zu Luxemburg am 30. Oktober 1997.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

F. BODEN

<sup>(1)</sup> ABl. C 160 vom 27. 5. 1997, S. 8.

<sup>(2)</sup> ABl. C 286 vom 22. 9. 1997, S. 30.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme vom 7. Juli 1997.

<sup>(4)</sup> Stellungnahme vom 15. Mai 1997.

<sup>(5)</sup> ABl. L 56 vom 4. 3. 1968, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (Euratom, EGKS, EG) Nr. 2485/96 (ABl. L 338 vom 28. 12. 1996, S. 1).

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2193/97 DER KOMMISSION**

vom 3. November 1997

**zur Einstellung des Fangs von schwarzem Heilbutt durch Schiffe unter der Flagge des Vereinigten Königreichs**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates  
vom 12. Oktober 1993 zur Einführung einer Kontrollre-  
gelung für die gemeinsame Fischereipolitik<sup>(1)</sup>, zuletzt  
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 686/97<sup>(2)</sup>, insbe-  
sondere auf Artikel 21 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 395/97 des Rates vom 20.  
Dezember 1996 zur Aufteilung der Fangquoten der  
Gemeinschaft in den Gewässern Grönlands (1997)<sup>(3)</sup>,  
sieht für 1997 Quoten für schwarzen Heilbutt vor.

Zur Einhaltung der Bestimmungen bezüglich der  
mengenmäßigen Beschränkungen der Fänge eines  
Bestands, der einer Quote unterliegt, ist es notwendig, daß  
die Kommission den Zeitpunkt festsetzt, an dem  
aufgrund der Fänge durch Schiffe unter der Flagge eines  
Mitgliedstaats, die diesem zugeteilte Menge als ausge-  
schöpft gilt.

Nach den an die Kommission mitgeteilten Angaben,  
haben die Fänge von schwarzem Heilbutt in den Gewäs-  
sern der ICES-Bereiche V und XIV (grönländische  
Gewässer) durch Schiffe, die die Flagge des Vereinigten  
Königreichs führen oder im Vereinigten Königreich regi-  
striert sind, die für 1997 zugeteilte Quote erreicht; das  
Vereinigte Königreich hat die Fischerei dieses Bestands

mit Wirkung vom 17. Oktober 1997 verboten; dieses  
Datum ist daher zugrunde zu legen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Aufgrund der Fänge von schwarzem Heilbutt in den  
Gewässern der ICES-Bereiche V und XIV (grönländische  
Gewässer) durch Schiffe, die die Flagge des Vereinigten  
Königreichs führen oder im Vereinigten Königreich regi-  
striert sind, gilt die dem Vereinigten Königreich für 1997  
zugeteilte Quote als ausgeschöpft.

Der Fang von schwarzem Heilbutt in den Gewässern der  
ICES-Bereiche V und XIV (grönländische Gewässer)  
durch Schiffe, die die Flagge des Vereinigten Königreichs  
führen oder im Vereinigten Königreich registriert sind,  
sowie die Aufbewahrung an Bord, das Umladen und  
Anlanden solcher Bestände, die durch diese Schiffe in  
diesen Gewässern nach dem Tag der Anwendung dieser  
Verordnung gefangen wurden, sind verboten.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentli-  
chung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom 17. Oktober 1997.

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

Brüssel, den 3. November 1997

*Für die Kommission*

Emma BONINO

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 261 vom 20. 10. 1993, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 102 vom 19. 4. 1997, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 66 vom 6. 3. 1997, S. 71.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2194/97 DER KOMMISSION**  
**vom 3. November 1997**  
**zur Einstellung des Seezungenfangs durch Schiffe unter belgischer Flagge**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates  
vom 12. Oktober 1993 zur Einführung einer Kontrollre-  
gelung für die gemeinsame Fischereipolitik<sup>(1)</sup>, zuletzt  
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 686/97<sup>(2)</sup>, insbe-  
sondere auf Artikel 21 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 390/97 des Rates vom 20.  
Dezember 1996 zur Festlegung der zulässigen Gesamt-  
fangmengen und entsprechender Fangbedingungen für  
bestimmte Fischbestände oder -bestandsgruppen  
(1997)<sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.  
1974/97<sup>(4)</sup>, sieht für 1997 Quoten für Seezungen vor.

Zur Einhaltung der Bestimmungen bezüglich der  
mengenmäßigen Beschränkungen der Fänge eines  
Bestands, der einer Quote unterliegt, ist es notwendig, daß  
die Kommission den Zeitpunkt festsetzt, an dem  
aufgrund der Fänge durch Schiffe unter der Flagge eines  
Mitgliedstaats, die diesem zugeteilte Menge als ausge-  
schöpft gilt.

Nach den an die Kommission mitgeteilten Angaben,  
haben die Seezungenfänge in den Gewässern des ICES-  
Bereichs VIIe durch Schiffe, die die belgische Flagge

führen oder in Belgien registriert sind, die für 1997 zuge-  
teilte Quote erreicht; Belgien hat die Fischerei dieses  
Bestands mit Wirkung vom 19. Oktober 1997 verboten;  
dieses Datum ist daher zugrunde zu legen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Aufgrund der Seezungenfänge in den Gewässern des  
ICES-Bereichs VIIe durch Schiffe, die die belgische  
Flagge führen oder in Belgien registriert sind, gilt die  
Belgien für 1997 zugeteilte Quote als ausgeschöpft.

Der Seezungenfang in den Gewässern des ICES-Bereichs  
VIIe durch Schiffe, die die belgische Flagge führen oder  
in Belgien registriert sind, sowie die Aufbewahrung an  
Bord, das Umladen und Anlanden solcher Bestände, die  
durch diese Schiffe in diesen Gewässern nach dem Tag  
der Anwendung dieser Verordnung gefangen wurden, sind  
verboten.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentli-  
chung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom 19. Oktober 1997.

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

Brüssel, den 3. November 1997

*Für die Kommission*

Emma BONINO

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 261 vom 20. 10. 1993, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 102 vom 19. 4. 1997, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 66 vom 6. 3. 1997, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 278 vom 11. 10. 1997, S. 1.

## VERORDNUNG (EG) Nr. 2195/97 DER KOMMISSION

vom 3. November 1997

## zur Einstellung des Heringfangs durch Schiffe unter deutscher Flagge

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates  
vom 12. Oktober 1993 zur Einführung einer Kontrollre-  
gelung für die gemeinsame Fischereipolitik <sup>(1)</sup>, zuletzt  
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 686/97 <sup>(2)</sup>, insbe-  
sondere auf Artikel 21 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Verordnung (EG) Nr. 390/97 des Rates vom 20.  
Dezember 1996 zur Festlegung der zulässigen Gesamt-  
fangmengen und entsprechender Fangbedingungen für  
bestimmte Fischbestände oder -bestandsgruppen  
(1997) <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr.  
1974/97 <sup>(4)</sup> sieht für 1997 Quoten für Hering vor.Zur Einhaltung der Bestimmungen bezüglich der  
mengenmäßigen Beschränkungen der Fänge eines  
Bestands, der einer Quote unterliegt, ist es notwendig, daß  
die Kommission den Zeitpunkt festsetzt, an dem  
aufgrund der Fänge durch Schiffe unter der Flagge eines  
Mitgliedstaats, die diesem zugeteilte Menge als ausge-  
schöpft gilt.Nach den an die Kommission mitgeteilten Angaben,  
haben die Heringfänge in den Gewässern der ICES-  
Bereiche Vb (EG-Zone), VIa (nördlich von 56°00 Nord)  
und VIb durch Schiffe, die die deutsche Flagge führenoder in Deutschland registriert sind, die für 1997 zuge-  
teilte Quote erreicht; Deutschland hat die Fischerei dieses  
Bestands mit Wirkung vom 17. Oktober 1997 verboten;  
dieses Datum ist daher zugrunde zu legen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*Aufgrund der Heringfänge in den Gewässern der ICES-  
Bereiche Vb (EG-Zone), VIa (nördliche von 56°00 Nord)  
und VIb durch Schiffe, die die deutsche Flagge führen  
oder in Deutschland registriert sind, gilt die Deutschland  
für 1997 zugeteilte Quote als ausgeschöpft.Der Heringfang in den Gewässern der ICES-Bereiche Vb  
(EG-Zone), VIa (nördlich von 56°00 Nord) und VIb durch  
Schiffe, die die deutsche Flagge führen oder in Deutsch-  
land registriert sind, sowie die Aufbewahrung an Bord, das  
Umladen und Anlanden solcher Bestände, die durch diese  
Schiffe in diesen Gewässern nach dem Tag der Anwen-  
dung dieser Verordnung gefangen wurden, sind verboten.*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentli-  
chung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*  
in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom 17. Oktober 1997.

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

Brüssel, den 3. November 1997

*Für die Kommission*

Emma BONINO

*Mitglied der Kommission*<sup>(1)</sup> ABl. L 261 vom 20. 10. 1993, S. 1.<sup>(2)</sup> ABl. L 102 vom 19. 4. 1997, S. 1.<sup>(3)</sup> ABl. L 66 vom 6. 3. 1997, S. 1.<sup>(4)</sup> ABl. L 278 vom 11. 10. 1997, S. 1.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2196/97 DER KOMMISSION**  
**vom 4. November 1997**  
**zur Festsetzung des besonderen Kurses, mit dem im Oktober 1997 die Vergütung**  
**der Zuckerlagerkosten umzurechnen ist**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des Rates  
vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorganisa-  
tion für Zucker <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung  
(EG) Nr. 1599/96 <sup>(2)</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des Rates  
vom 28. Dezember 1992 über die Rechnungseinheit und  
die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anzuwen-  
denden Umrechnungskurse <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die  
Verordnung (EG) Nr. 150/95 <sup>(4)</sup>,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1713/93 der  
Kommission vom 30. Juni 1993 mit besonderen Bestim-  
mungen zur Anwendung des landwirtschaftlichen  
Umrechnungskurses im Zuckersektor <sup>(5)</sup>, zuletzt geändert  
durch die Verordnung (EG) Nr. 59/97 <sup>(6)</sup>, insbesondere auf  
Artikel 1 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EWG)  
Nr. 1713/93 wird die in Artikel 8 der Verordnung (EWG)  
Nr. 1785/81 genannte Lagerkostenvergütung mit einem  
besonderen landwirtschaftlichen Kurs in Landeswährung

umgerechnet, der dem pro rata temporis festgelegten  
Durchschnitt der in dem betreffenden Lagermonat  
geltenden landwirtschaftlichen Umrechnungskurse  
entspricht. Dieser besondere Kurs ist monatlich für den  
jeweiligen Vormonat zu bestimmen.

Im Oktober 1997 hat die Anwendung dieser Bestimmung  
zur Folge, daß für die einzelnen Landeswährungen der im  
Anhang festgesetzte besondere landwirtschaftliche  
Umrechnungskurs gilt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der besondere landwirtschaftliche Kurs, mit dem  
im Oktober 1997 die in Artikel 8 der Verordnung (EWG)  
Nr. 1785/81 genannte Lagerkostenvergütung in die  
einzelnen Landeswährungen umzurechnen ist, ist im  
Anhang festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 5. November 1997 in Kraft.

Sie gilt mit Wirkung vom 1. Oktober 1997.

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

Brüssel, den 4. November 1997

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.  
<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 43.  
<sup>(3)</sup> ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.  
<sup>(4)</sup> ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.  
<sup>(5)</sup> ABl. L 159 vom 1. 7. 1993, S. 94.  
<sup>(6)</sup> ABl. L 14 vom 17. 1. 1997, S. 25.

## ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 4. November 1997 zur Festsetzung des besonderen landwirtschaftlichen Kurses, mit dem im Oktober die Vergütung der Zuckerlagerkosten umzurechnen ist

---

Landwirtschaftliche Umrechnungskurse		
1 ECU =	40,9321	bfrs/lfrs
	7,54917	Dkr
	1,98243	DM
	312,011	Dr
	167,153	Pta
	6,68769	ffrs
	0,759189	Ir £
	1 973,93	Lit
	2,23273	hfl
	13,9485	österreichische Schillinge
	200,321	Esc
	6,02811	finnische Mark
	8,72775	schwedische Kronen
	0,695735	£ Stg

---

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2197/97 DER KOMMISSION****vom 4. November 1997****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zu der Regelung der Einfuhr von Obst und Gemüse <sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2375/96 <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 3813/92 des Rates vom 28. Dezember 1992 über die Rechnungseinheit und die im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anzuwendenden Umrechnungskurse <sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 150/95 <sup>(4)</sup>, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der

pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 5. November 1997 in Kraft.

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

Brüssel, den 4. November 1997

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*

<sup>(1)</sup> ABl. L 337 vom 24. 12. 1994, S. 66.

<sup>(2)</sup> ABl. L 325 vom 14. 12. 1996, S. 5.

<sup>(3)</sup> ABl. L 387 vom 31. 12. 1992, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 22 vom 31. 1. 1995, S. 1.

## ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 4. November 1997 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(ECU/100 kg)

KN-Code	Drittland-Code (1)	Pauschaler Einfuhrpreis
0702 00 45	064	57,0
	204	49,9
	999	53,5
0709 90 79	052	69,2
	999	69,2
0805 20 31	204	75,6
	999	75,6
0805 20 33, 0805 20 35, 0805 20 37, 0805 20 39	052	42,7
	999	42,7
0805 30 40	052	83,8
	388	53,7
	524	67,8
	528	48,0
	999	63,3
0806 10 50	052	100,4
	064	62,8
	400	231,4
	999	131,5
0808 10 92, 0808 10 94, 0808 10 98	060	41,6
	064	44,3
	388	88,0
	400	87,7
	404	87,9
	528	52,4
	999	67,0
0808 20 67	052	91,6
	064	78,2
	400	86,3
	999	85,4

(1) Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 68/96 der Kommission (ABl. L 14 vom 19. 1. 1996, S. 6). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

**VERORDNUNG (EG) Nr. 2198/97 DER KOMMISSION**

vom 4. November 1997

**zur Änderung der im Zuckersektor für bestimmte Erzeugnisse geltenden repräsentativen Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle**DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft,gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 1785/81 des  
Rates vom 30. Juni 1981 über die gemeinsame Marktorga-  
nisation für Zucker<sup>(1)</sup>, zuletzt geändert durch die  
Verordnung (EG) Nr. 1599/96<sup>(2)</sup>,gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1423/95 der  
Kommission vom 23. Juni 1995 mit Durchführungsbe-  
stimmungen zur Einfuhr von Erzeugnissen des Zucker-  
sektors außer Melasse<sup>(3)</sup>, zuletzt geändert durch die  
Verordnung (EG) Nr. 1143/97<sup>(4)</sup>, insbesondere auf  
Artikel 1 Absatz 2 zweiter Unterabsatz und Artikel 3  
Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und  
bestimmtem Sirup zu berücksichtigenden repräsentativen  
Preise und zusätzlichen Einfuhrzölle wurden durch die  
Verordnung (EG) Nr. 1222/97 der Kommission<sup>(5)</sup>, zuletztgeändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2189/97<sup>(6)</sup>, fest-  
gesetzt.Die Anwendung der mit der Verordnung (EG) Nr.  
1423/95 erlassenen Festsetzungsbestimmungen auf die  
Angaben, die der Kommission vorliegen, hat die Ände-  
rung der geltenden Beträge gemäß dem Anhang zur  
vorliegenden Verordnung zur Folge —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*Die bei der Einfuhr der in Artikel 1 der Verordnung (EG)  
Nr. 1423/95 genannten Erzeugnisse anzuwendenden  
repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle sind im  
Anhang festgesetzt.*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 5. November 1997 in Kraft.

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

Brüssel, den 4. November 1997

*Für die Kommission*

Franz FISCHLER

*Mitglied der Kommission*<sup>(1)</sup> ABl. L 177 vom 1. 7. 1981, S. 4.<sup>(2)</sup> ABl. L 206 vom 16. 8. 1996, S. 43.<sup>(3)</sup> ABl. L 141 vom 24. 6. 1995, S. 16.<sup>(4)</sup> ABl. L 165 vom 24. 6. 1997, S. 11.<sup>(5)</sup> ABl. L 173 vom 1. 7. 1997, S. 3.<sup>(6)</sup> ABl. L 299 vom 4. 11. 1997, S. 19.

## ANHANG

zu der Verordnung der Kommission vom 4. November 1997 zur Änderung der bei der Einfuhr von Weißzucker, Rohzucker und der Erzeugnisse des KN-Codes 1702 90 99 anwendbaren repräsentativen Preise und zusätzlichen Zölle

(in ECU)

KN-Code	Repräsentativer Preis je 100 kg Eigengewicht	Zusätzlicher Zoll je 100 kg Eigengewicht
1701 11 10 <sup>(1)</sup>	25,60	3,61
1701 11 90 <sup>(1)</sup>	25,60	8,73
1701 12 10 <sup>(1)</sup>	25,60	3,47
1701 12 90 <sup>(1)</sup>	25,60	8,30
1701 91 00 <sup>(2)</sup>	26,91	11,78
1701 99 10 <sup>(2)</sup>	26,91	7,26
1701 99 90 <sup>(2)</sup>	26,91	7,26
1702 90 99 <sup>(3)</sup>	0,27	0,38

<sup>(1)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 431/68 des Rates (ABl. L 89 vom 10. 4. 1968, S. 3).

<sup>(2)</sup> Festsetzung für die Standardqualität gemäß Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 793/72 des Rates (ABl. L 94 vom 21. 4. 1972, S. 1).

<sup>(3)</sup> Festsetzung pro 1 % Saccharosegehalt.

**Mitteilung betreffend den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen und des Protokolls über zeitlich begrenzte Unternehmensvereinigungen und gemischte Gesellschaften im Rahmen dieses Abkommens über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen**

Da die internen Verfahren betreffend die Anwendung des am 20. Dezember 1996 in Brüssel unterzeichneten Abkommens<sup>(1)</sup> über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen und des ebenfalls am 20. Dezember 1996 in Brüssel unterzeichneten Protokolls über zeitlich begrenzte Unternehmensvereinigungen und gemischte Gesellschaften im Rahmen dieses Abkommens über die Fischereibeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Litauen durch beide Parteien abgeschlossen sind, sind das Abkommen und das Protokoll am 13. Oktober 1997 in Kraft getreten.

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 332 vom 20. 12. 1996, S. 6.

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RAT

## BESCHLUSS DES RATES

vom 27. Oktober 1997

über die Ernennung eines Mitglieds des Wirtschafts- und Sozialausschusses

(97/743/EG, Euratom)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 194,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 166,

gestützt auf den Beschluß 94/660/EG, Euratom des Rates vom 26. September 1994 über die Ernennung der Mitglieder des Wirtschafts- und Sozialausschusses für die Zeit vom 21. September 1994 bis zum 20. September 1998 (<sup>1</sup>),

in der Erwägung, daß infolge des Ausscheidens von Herrn Werner Löw, das dem Rat am 14. Mai 1997 zur Kenntnis gebracht wurde, der Sitz eines Mitglieds des genannten Ausschusses frei geworden ist,

gestützt auf die von der deutschen Regierung vorgelegte Kandidatenliste,

nach Stellungnahme der Kommission der Europäischen Gemeinschaften —

BESCHLIESST:

*Einzigter Artikel*

Frau Renate Hornung-Draus wird als Nachfolgerin von Herrn Werner Löw für dessen verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 20. September 1998, zum Mitglied des Wirtschafts- und Sozialausschusses ernannt.

Geschehen zu Luxemburg am 27. Oktober 1997.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

R. GOEBBELS

---

(<sup>1</sup>) ABl. L 257 vom 5. 10. 1994, S. 20.

# KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Oktober 1997

gemäß Artikel 90 Absatz 3 EG-Vertrag über Bestimmungen des italienischen  
Hafenarbeitsgesetzes

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(97/744/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 90 Absatz 3,

nachdem den italienischen Behörden, der Associazione  
Nazionale Compagnie e Imprese Portuali (ANCIP), der  
Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie del  
Porto di Genova (CULMV), der Federazione Italiana  
Imprese di Servizi (AUSITRA), dem Comitato Nazionale  
degli Utenti e degli Operatori Portuali, der Associazione  
degli Operatori dei Magazzini e Deposito Merci e delle  
Imprese Operanti nel Settore della Logistica (ASSOLOGI-  
STICA) und der Associazione degli Operatori Terminalisti  
(ASSOTOP) Gelegenheit zur Stellungnahme zu den von  
der Kommission formulierten Beschwerdepunkten im  
Zusammenhang mit der italienischen Hafengesetzgebung  
für Hafearbeit und Hafentätigkeiten gegeben wurde,

in Erwägung nachstehender Gründe:

### 1. SACHVERHALT

#### 1.1. Bisheriger Verfahrensablauf

- (1) Mit Urteil vom 10. Dezember 1991, Rs. C-179/90,  
Merci Convenzionali Porto di Genova (nachfol-  
gend: Urteil „Hafen von Genua“), entschied der  
Europäische Gerichtshof auf ein Vorabentscheidungs-  
ersuchen, „Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung  
mit den Artikeln 30, 48 und 86 EWG-Vertrag steht  
der Regelung eines Mitgliedstaats entgegen, die  
einem in diesem Staat niedergelassenen Unter-  
nehmen das ausschließliche Recht der Organisa-  
tion der Hafearbeiten verleiht und es verpflichtet,  
sich zur Durchführung dieser Arbeiten einer  
ausschließlich aus inländischen Arbeitnehmern

bestehenden Hafenerbetriebsgesellschaft zu  
bedienen“<sup>(1)</sup>).

- (2) Nach diesem Urteil und der Feststellung, daß  
Italien seine Rechtsvorschriften nicht geändert  
hatte, richtete die Kommission am 31. Juli 1992  
auf der Grundlage von Artikel 90 Absatz 3 EG-  
Vertrag ein Fristsetzungsschreiben an die italie-  
nische Regierung mit der Aufforderung, ihr mitzu-  
teilen, welche diesbezüglichen Maßnahmen sie zu  
treffen beabsichtigte.
- (3) Nach dem Schreiben der Kommission verkündete  
die italienische Regierung ein — achtmal verlän-  
gerter — Gesetzesdekret, das Hafenreformgesetz  
Nr. 84 vom 28. Januar 1994, sodann ein — fünf-  
zehnmal und zuletzt am 21. Oktober 1996 verlän-  
gerter — neues Gesetzesdekret zur Änderung des  
betreffenden Gesetzes, das mit Gesetz Nr. 647 vom  
23. Dezember 1996 in ein Gesetz umgewandelt  
wurde.
- (4) Nachdem die Kommission festgestellt hatte, daß  
die italienische Hafengesetzgebung, wie sich aus  
dem Gesetz Nr. 84/94, geändert durch das Gesetz  
Nr. 647/96 (nachfolgend: „Gesetz Nr. 84/94“),  
ergibt, weiter unvereinbar mit dem gemeinschaft-  
lichen Wettbewerbsrecht bleibt, richtete sie am 7.  
Mai 1997 ein zusätzliches Fristsetzungsschreiben an  
die italienische Regierung. Die italienische Regie-  
rung antwortete darauf mit Schreiben vom 7. Juli  
1997.

#### 1.2. Das italienische Hafenrecht vor dem Gesetz Nr. 84/94

- (5) Das vorliegende Verfahren betrifft Hafearbeiten in  
Italien. Unter Hafearbeiten sind die in Artikel 16  
Absatz 1 des Gesetzes Nr. 84/94 aufgeführten  
Tätigkeiten zu verstehen: die Be-, Ent- und Umla-

<sup>(1)</sup> Slg. 1991, I-5889.

- dung sowie die Lagerung und der Umschlag von Waren aller Art.
- (6) Zum Zeitpunkt des Urteils „Hafen von Genua“ bestanden am Markt für Hafendarbeiten, so wie er durch das Schifffahrtsgesetzbuch (Codice della Navigazione) geregelt war, zwei miteinander verflochtene Monopole:
- zum einen das Monopol für die Organisation der Hafendarbeiten: Ein Unternehmen (im allgemeinen unter Kontrolle des Hafenverwalters) erhielt das ausschließliche Recht, Hafendarbeiten auszuführen. (Tatsächlich erhielten in jedem Hafen mehrere Unternehmen dieses Recht; indes war dieses Recht jeweils auf ein besonderes Marktsegment begrenzt (verschiedene Waren, Container, frische Produkte), so daß von einem ausschließlichen Recht (auf dem Bezugsmarkt) ausgegangen werden kann.) Gleichwohl waren diese Unternehmen nicht berechtigt, diese Arbeiten durch eigenes Personal ausführen zu lassen;
  - zum anderen das Monopol für die Durchführung der Hafendarbeiten: In jedem Hafen erhielt eine Gesellschaft von Hafenarbeitern (nachstehend Hafenbetriebsgesellschaft) das ausschließliche Recht (den nach dem ersten Gedankenstrich genannten Unternehmen), die für die Ausführung der betreffenden Hafendarbeiten erforderlichen Arbeitskräfte bereitzustellen;
  - außerdem war die Möglichkeit, daß ein Schiff mit Hilfe der Schiffsbesatzung die Ladung selbst löscht oder lud, untersagt.
- (7) In dem Urteil „Hafen von Genua“ befaßte sich der Gerichtshof mit den Hafendarbeiten für gewöhnliche Fracht im Hafen Genua und stellte in erster Linie fest, daß die in Frage stehenden Unternehmen ein gesetzliches Monopol für einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes besaßen (jeweils für den Markt der Organisationen bzw. für den Markt der Durchführung von Hafendarbeiten).
- (8) Sodann stellte der Gerichtshof fest, daß beide Unternehmen, die unter den nach nationalem Recht festgelegten Voraussetzungen über ausschließliche Rechte verfügten, geneigt waren, die Bezahlung nicht verlangter Dienstleistungen zu fordern, unverhältnismäßige Preise in Rechnung zu stellen (unter Artikel 86 Buchstabe a) fallende Verstöße), den Einsatz moderner Technologie abzulehnen, wodurch die technische Entwicklung im Sinne des Artikels 86 Buchstabe b) eingeschränkt wird, was erhöhte Arbeitskosten und längere Ausführungsfristen zur Folge hat (...), oder bestimmten Benutzern Preisnachlässe zu gewähren, die gleichzeitig durch eine Erhöhung der anderen Benutzern in Rechnung gestellten Preise ausgeglichen werden (Verstoß gegen Artikel 86 Buchstabe c)).
- (9) Der Gerichtshof gelangte daher zu dem Ergebnis: „Ein Mitgliedstaat schafft somit eine gegen Artikel 86 EWG-Vertrag verstoßende Lage, wenn er eine Regelung wie die im Verfahren (...) erläßt, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann.“<sup>(1)</sup>
- ### 1.3. Die Hafengesetzgebung nach dem Gesetz Nr. 84/94
- (10) Das Gesetz Nr. 84/94 hat das Funktionieren dieses Marktes geändert.
- Die Änderungen tragen dem Fristsetzungsschreiben vom 31. Juli 1992 nur teilweise Rechnung, führen jedoch neue, mit dem EG-Vertrag unvereinbare Wettbewerbsverfälschungen ein.
- (11) Das Gesetz Nr. 84/94 ist vor dem Hintergrund der Vorschriften des Gesetzes Nr. 1369 vom 23. Oktober 1960 (nachfolgend: „Gesetz Nr. 1369/60“) zu prüfen, das jede Art des Arbeitskräfteverleihs untersagt und die Verwendung von Arbeitskräften für Dienstleistungen durch Untervertragnehmer regelt.
- a) Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60 bestimmt: „Dem Unternehmer ist es verboten, im Wege der Untervertragsvergabe (...) die Ausführung einfacher Arbeiten durch Arbeitskräfte zu vergeben (...).“ Bei Verstößen sieht das Gesetz sowohl gegen das Unternehmen, das diese Arbeitskräfte in Anspruch nimmt, als auch gegen das Unternehmen, das diese Arbeitskräfte bereitstellt, Strafen vor.
- b) Im vorliegenden Fall hat dieses Gesetz zur Folge, daß Hafenunternehmen grundsätzlich weder Arbeitskräfte vorübergehend beschäftigen dürfen, um die Nachfrage in Stoßzeiten zu decken, noch bei schwacher Nachfrage ihre überzähligen Arbeitskräfte Wettbewerbern zur Verfügung stellen dürfen.
- c) Ferner scheint die italienische Rechtsprechung dieses für den Arbeitskräfteverleih geltende Verbot auf die Erbringung von Dienstleistungen als Untervertragnehmer ausgedehnt zu haben, sofern diese Leistungen als „arbeitskraftintensiv“ gekennzeichnet sind. So vertreten die italienischen Gerichte, was die Häfen betrifft, die Auffassung, daß Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60 die Vergabe von Unteraufträgen (sowohl aktiv als auch passiv) für alle Be-, Ent- und Umladearbeiten sowie für Lagerung und Umschlag untersagt (vgl. z. B. das beim Europäischen Gerichtshof anhängige Vorabentscheidungsersuchen Pretura di La Spezia, Rs. C-163/96, Strafverfahren gegen Silvano Raso).

(<sup>1</sup>) Randnummer 20 der Entscheidungsgründe des obengenannten Urteils.

Dies hat insbesondere zur Folge, daß Umschlagunternehmen für die Ausführung bestimmter arbeitskraftintensiver Hafendarbeiten keine Unteraufträge vergeben und die Hafenunternehmen keine arbeitskraftintensiven Dienstleistungen durch Untervertragnehmer erbringen dürfen. Dagegen ist die Untervertragnahme für kapitalintensive und nicht arbeitskraftintensive Hafendarbeiten nicht von dem allgemeinen Verbot betroffen.

- d) Die italienische Regierung hat der Kommission mitgeteilt, daß das italienische Parlament am 18. Juni 1997 ein neues Gesetz zur Liberalisierung der Leiharbeit verabschiedet hat. Dabei handelt es sich um das Gesetz Nr. 196 vom 24. Juni 1997 (nachfolgend: „Gesetz Nr. 196/97“). Sowohl aus den der Kommission mitgeteilten Angaben als auch aus dem Antwortschreiben der italienischen Regierung vom 7. Juli 1997 ist ersichtlich, daß nach dem gegenwärtigen Stand dieses neue Gesetz nicht für die Häfen gilt, denn
- i) zum einen hebt das Gesetz Nr. 196/97 nicht das Gesetz Nr. 1369/60 auf, sondern führt eine Ausnahmeregelung ein, wonach das Arbeitsministerium bestimmten Unternehmen die Genehmigung erteilt, Leiharbeitskräfte anzubieten. Das Gesetz Nr. 84/94 enthält aber eine besondere Ausnahmeregelung zu dem Gesetz Nr. 1369/60 für den Hafenbereich. Bei der für Häfen geltenden Ausnahmeregelung zu dem Gesetz Nr. 1369/60 für den Hafenbereich. Bei der für Häfen geltenden Ausnahmeregelung zu dem Gesetz Nr. 1369/60 dürfte es sich also nicht um die Ausnahmeregelung nach dem Gesetz Nr. 196/97, sondern um die Ausnahmeregelung nach dem Gesetz Nr. 84/94 handeln;
- ii) zum anderen wird der Geltungsbereich des Gesetzes Nr. 196/97, selbst wenn es theoretisch auch auf Häfen anwendbar ist, durch die darin festgelegten objektiven Zwänge in bezug auf die Hafendarbeit stark begrenzt. Zum einen können wohl Hafenunternehmen eine Genehmigung nach dem Gesetz Nr. 196/97 nicht in Anspruch nehmen, weil nur Unternehmen in Betracht kommen, deren Geschäftsgegenstand ausschließlich die Bereitstellung von Arbeitskräften ist (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) des Gesetzes Nr. 196/97). Zum anderen sind die für den Betrieb eines Hafens sehr wichtigen kleinen Unternehmen davon ausgenommen, weil nur Unternehmen, die in mindestens vier verschiedenen Regionen Dienstleistungen durch Zeitarbeitskräfte anbieten, unter Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) fallen. Schließlich verbietet Artikel 12 des Gesetzes Nr. 196/97, daß Zeitarbeitskräfte in einem Zeitabstand von weniger als 10 Tagen ein zweites Mal in Anspruch genommen werden. Die Anwendung einer solchen Regelung in einem Hafen würde also verhindern, daß in

Stoßzeiten zweimal innerhalb von 10 Tagen der Nachfrage entsprochen werden kann.

- (12) Die Hauptmerkmale des Marktes nach dem Gesetz Nr. 84/94 lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- a) Was die Verwaltung betrifft, so führt das neue Gesetz die Hafenbehörden ein, die Nachfolger der Hafenverwalter in bezug auf deren Funktion als Verwaltungsbehörde sind. Im Gegensatz zu den Hafenverwaltern ist den Hafenbehörden die unmittelbare oder mittelbare Erbringung von Hafendienstleistungen untersagt.
- b) Die Erbringung von Dienstleistungen durch ein Unternehmen selbst ist vorbehaltlich der Genehmigung durch die Hafenbehörde zulässig (Artikel 16 Absatz 3).
- c) Der Zugang zum Markt der Hafendarbeiten für Rechnung Dritter von seiten anderer Unternehmen ist vorbehaltlich der Genehmigung durch die Hafenbehörde zulässig (Artikel 16). Jedoch kann die Hafenbehörde mit Rücksicht auf die Besonderheiten des Hafens und des Umschlages die Anzahl der genehmigten Unternehmen begrenzen, wobei jedoch ein Höchstmaß an Wettbewerb gewährleistet werden muß. Anders als bisher können die nach Artikel 16 genehmigten Unternehmen für die Ausführung der Hafendarbeiten eigenes Personal einsetzen (Artikel 27, der Artikel 110 vierter Absatz des Schiffahrtsgesetzbuches aufhebt). Bis zum 31. Dezember 1996 waren sie allerdings verpflichtet, vorrangig die Mitglieder der ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften einzustellen.
- Nach Artikel 18 des Gesetzes Nr. 84/96 können die Hafenbehörden außerdem Kaikonkzessionen oder Kaiabschnittskonkzessionen für die nach Artikel 16 zugelassenen Unternehmen erteilen. In der Regel ist ein Unternehmen, das die Konkzession für einen Teil des Hafens erhält, ein Umschlagunternehmen. Die Umschlagunternehmen können für die Ausführung von Hafendarbeiten eigenes Personal einsetzen (Artikel 27, der Artikel 110 Absatz 4 des Schiffahrtsgesetzbuches aufhebt). Auch hier besteht seit dem 31. Dezember 1996 nicht mehr die Verpflichtung, vorrangig die Mitglieder der ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften zu beschäftigen.
- Die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften werden aufgelöst und in Unternehmen umgewandelt, die — unter anderem — Hafendarbeiten ausführen (Artikel 21). Grundsätzlich üben die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften ihre Tätigkeiten im Wettbewerb aus. Das Gesetz gewährt den ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften jedoch Vorteile gegenüber ihren Wettbewerbern (siehe Buchstabe d)) sowie Beihilfen.
- d) Das Gesetz enthält folgende Ausnahmen von dem Gesetz Nr. 1369/60, das die Zeitarbeit und die Erbringung arbeitskraftintensiver Leistungen durch Untervertragnehmer untersagt:

- i) Einerseits gewährt in bezug auf die Erbringung von arbeitskraftintensiven Dienstleistungen durch Untervertragnehmer Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94 den ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften das ausschließliche Recht, von dem allgemeinen Verbot abzuweichen, und räumt diesen somit ein Monopol für dieses Dienstleistungsangebot ein. Da das Gesetz nicht näher erläutert, ab wann eine Hafendarbeit „arbeitskraftintensiv“ ist, wird die genaue Abgrenzung dieses Monopols erschwert.
- ii) Andererseits kann die Hafenbehörde in bezug auf die Zeitarbeit in Nachfragestoßzeiten
- entweder die Gründung eines freiwilligen Konsortiums fördern, in dem die Hafenbehörde selbst ein oder mehrere Unternehmen bestimmt, die zum Verleih der Arbeitskräfte an ihre Wettbewerber befugt sind,
  - oder ein Zeitarbeitsunternehmen (in Monopolstellung) für die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften für die Hafenunternehmen gründen; bis zur Gründung dieses Unternehmens ist die ehemalige Hafenbetriebsgesellschaft Inhaber dieses Monopols.

## 2. WÜRDIGUNG DES GESETZES Nr. 84/94

- (13) Das Gesetz Nr. 84/94 hat zwar die bislang geltende Organisation des Marktes geändert, trug dem Fristsetzungsschreiben vom 31. Juli 1992 jedoch nicht vollständig Rechnung und hat einen neuen Sachverhalt geschaffen, der mit Artikel 86 EG-Vertrag unvereinbar ist. Das Gesetz Nr. 196/97 ändert aus den nachstehend dargelegten Gründen nichts an dieser Würdigung.
- (14) Die vorliegende Würdigung betrifft nicht die Vereinbarkeit des Gesetzes Nr. 1369/60 mit dem Gemeinschaftsrecht.

### 2.1. Allgemeiner rechtlicher Rahmen

#### 2.1.1. Relevante Dienstleistungsmärkte

- (15) Die durch das Gesetz Nr. 84/94 eingeführten Änderungen haben zu einer Umgestaltung der Organisation des Marktes geführt.

Folgende Dienstleistungsmärkte sind zu berücksichtigen:

- a) der Markt der Hafendarbeiten für Rechnung Dritter (die Hafendarbeiten sind in Artikel 16 des Gesetzes Nr. 84/94 aufgeführt)

Da sich in der Praxis diese Arbeiten gegenseitig ergänzen und jede dieser Arbeiten von einem anderen Betreiber durchgeführt werden kann, stellt jede dieser Arbeiten einen eigenen Markt dar. Der Einfachheit halber werden in diesem Verfahren sämtliche Dienstleistungen als ein einziger Markt angesehen;

- b) der Markt der Bereitstellung von Zeitarbeitskräften (Artikel 17 Absätze 2 und 3 des Gesetzes Nr. 84/94)

Aufgrund der Gesetzesreform können die Hafenunternehmen Personal für die Ausführung der Hafendarbeiten einstellen. Neben ihrem eigenen Personal können die Hafenunternehmen auch auf Zeitarbeitskräfte zurückgreifen, da sie nicht genügend Arbeitskräfte beschäftigen, um der Nachfrage in Stoßzeiten zu entsprechen (die Schwankung der Nachfrage ist mit der Tätigkeit eines Hafens eng verbunden, da die Nachfrage sich nach der Ankunft der Schiffe richtet). In Stoßzeiten müssen daher die Umschlagunternehmen Arbeit ablehnen oder auf Zeitarbeitskräfte zurückgreifen;

- c) der Markt der arbeitskraftintensiven Dienstleistungen durch Unterauftragnehmer (Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94)

Hafenunternehmen, die eine umfassende Dienstleistung anbieten (Umschlagunternehmen), können sämtliche Arbeiten entweder mit eigenen Mitteln und eigenem Personal (das gegebenenfalls mit Zeitverträgen eingestellt wird) ausführen oder für bestimmte Arbeiten Unteraufträge vergeben. Die Entscheidung über die Vergabe von Unteraufträgen hat erhebliche Folgen hinsichtlich Arbeitsorganisation, Investitionen in Ausbildung und Material, Einstellung usw. Beide Lösungen (d. h. eigene Ausführung oder die Vergabe an Unterauftragnehmer) sind zumindest kurzfristig nicht untereinander austauschbar.

Daraus ergibt sich, daß ein besonderer Markt für die Ausführung von Hafendarbeiten durch Unterauftragnehmer besteht (genauer gesagt ein spezifischer Markt für jede durch Unterauftragnehmer ausgeführte Leistung). Der relevante Markt im Rahmen dieses Verfahrens ist auf die arbeitskraftintensiven Arbeiten begrenzt.

- (16) Die italienische Regierung hat eingewandt, daß die Definition dieser letzten beiden Märkte zu „technisch“ sei. Nach ihrer Auffassung bilden der Markt für die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften (Buchstabe b)) und der Markt für arbeitskraftintensive Dienstleistungen durch Untervertragnehmer (Buchstabe c)) nur einen einzigen Markt, nämlich den Markt der Hafendienstleistungen. Dies wird damit begründet, daß sowohl Zeitarbeitskräfte als auch arbeitskraftintensive Dienstleistungen ein und derselben Nachfrage entsprechen.

Zeitarbeitskräfte und arbeitskraftintensive Dienstleistungen können unter bestimmten Voraussetzungen einer selben Nachfrage entsprechen. Jedoch sind diese beiden Tätigkeiten nicht hinreichend austauschbar, um als Bestandteil eines selben und einzigen Marktes gelten zu können. Dies trifft sowohl hinsichtlich der Nachfrage als auch hinsichtlich des Angebots zu.

— In erster Linie ist die Inanspruchnahme von Zeitarbeitskräften der Kauf von „Mitteln“, der Rückgriff auf einen Untervertragnehmer hingegen der Kauf eines „Erfolgs“. Der Unterschied in der Auswirkung auf die Organisation des Unternehmens ist offensichtlich: Die Inanspruchnahme von Zeitarbeitskräften ändert keineswegs die Organisation des Unternehmens, die diese in Anspruch nimmt, da diese das zusätzliche Personal nur eine bestimmte Zeit lang beschäftigt. Dieses zusätzliche Personal erbringt seine Leistungen wie jeder Mitarbeiter des fraglichen Unternehmens nach dessen betrieblichen Abläufen. Zudem trägt dieses Unternehmen weiter die gesamte Verantwortung für die Organisation und Verwaltung der Arbeiten. Hingegen überträgt ein Unternehmen, wenn es mit bestimmten Aufgaben einen Unterauftragnehmer betraut, an diesen auch einen Teil der Verantwortung für Organisation und Verwaltung. Das betreffende Personal führt die Be- und Entladearbeiten im Auftrag und nach den betrieblichen Abläufen (und dem Know-how) des Untervertragnehmers aus.

— In zweiter Linie entsprechen Zeitarbeitskräfte und die Erbringung von Dienstleistungen durch Unterauftragnehmer einer anderen Nachfrage, was die Flexibilität betrifft.

Ein Unternehmen, das Unteraufträge vergibt, kann eine Dienstleistung vollständig durch einen Dritten erbringen lassen. Mit der Erbringung dieser Dienstleistung ist der Vertrag erfüllt. Hingegen bietet die Inanspruchnahme von Zeitarbeitskräften den Hafenunternehmen die Möglichkeit, eine bestimmte Zeit lang zusätzliches Personal beschäftigen zu können. Dies bedeutet, daß das Unternehmen bestimmt, wie viele Hafentarbeiter es beschäftigen will (möglicherweise weniger als die für die Ausführung einer Arbeit erforderliche Anzahl von Hafentarbeitern) und für welchen Zeitraum das Personal gebraucht wird (dieser Zeitraum stimmt in der Regel nicht mit dem für die Arbeit erforderlichen überein).

— Drittens ergibt sich aus den obigen Ausführungen, daß die Art der Nachfrage verschieden ist: Während in der Praxis jedes Hafenunternehmen, das nach Artikel 16 des Gesetzes Nr. 84/94 zur Durchführung von Hafentarbeiten

befugt ist, Zeitarbeitskräfte in Anspruch nehmen kann, geht wahrscheinlich die hauptsächliche Nachfrage nach Dienstleistungen durch Unterauftragnehmer von Umschlagunternehmen aus. Ebenso kann, während mit der Nachfrage nach Zeitarbeitskräften ausdrücklich der Bedarf in Stoßzeiten befriedigt werden soll, mit der Inanspruchnahme von Dienstleistungen durch Unterauftragnehmer auch eine Firmenpolitik verfolgt werden: Tätigkeiten auszulagern („outsourcing“), was mit Zeitarbeitskräften nicht möglich wäre.

— Viertens sind die Bedingungen für den Zugang zu diesen beiden Märkten (auf der Angebotsseite) verschieden.

Zeitarbeitskräfte könnten theoretisch von jeder Zeitarbeitsfirma bereitgestellt werden, beispielsweise von dem in Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b) des Gesetzes Nr. 84/94 vorgesehenen Unternehmen. Umgekehrt können Hafentarbeiten im Rahmen von Unteraufträgen nur von einem gemäß Artikel 16 des Gesetzes Nr. 84/94 zur Ausführung der Hafentarbeiten zugelassenen Hafenunternehmen mit dem notwendigen Know-how erbracht werden.

Folglich muß die fragliche Gesetzgebung auf der Grundlage von drei verschiedenen, wenn auch benachbarten Märkten geprüft werden.

#### 2.1.2. Wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes

(17) Der Gerichtshof entschied in dem Urteil „Hafen von Genua“, daß angesichts des Umfangs des Frachtverkehrs dieser Hafen als ein wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes angesehen werden kann.

(18) In ihrem Fristsetzungsschreiben vom 31. Juli 1992 hatte die Kommission die Häfen von Tarent, Venedig, Livorno, Neapel und Ravenna in diese Definition einbezogen.

(19) Die fragliche Gesetzgebung führt die selbe Organisation des Marktes in allen italienischen Häfen ein und läßt in jedem der größten italienischen Häfen ähnliche beherrschende Stellungen zu. Dadurch kann im gesamten italienischen Staatsgebiet eine Wettbewerbsverfälschung entstehen.

(20) Der Gerichtshof entschied mit Urteil vom 5. Oktober 1994, Rs. C-323/93, Centre d'insémination de la Crespelle, daß „diese nationalen Vorschriften dadurch, daß sie (...) Monopole nebeneinander stellen, die territorial begrenzt sind, in ihrer Gesamtheit aber das ganze Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erfassen, eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag auf einem

wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes (schaffen“<sup>(1)</sup>). Die italienische Gesetzgebung ist deshalb nicht nur hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den Hafen von Genua oder die Häfen von Genua, Tarent, Venedig, Livorno, Neapel und Ravenna (die an sich schon einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes darstellen), sondern auch hinsichtlich aller italienischen Häfen mit innergemeinschaftlichen Transitverkehr zu prüfen, wie das zusätzliche Fristsetzungsschreiben vom 7. Mai 1997 ausführt.

- (21) Die italienische Regierung hat die Beurteilung der Kommission, was den Abschnitt „wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes“ betrifft, bestritten. Als Hauptargument wird vorgetragen, daß die Märkte der Zeitarbeitskräfte und der arbeitskraftintensiven Hafendarbeiten durch Untervertragnehmer gegenüber dem Markt der Hafendarbeiten von geringfügigen Umfang sind.

Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden. Die fraglichen Märkte sind Märkte für die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften und arbeitskraftintensiven Dienstleistungen durch Untervertragnehmer. Es handelt sich um zwei getrennte und nicht austauschbare Märkte gegenüber dem Markt der Hafendarbeiten. Wie bereits ausgeführt, führt aber die italienische Hafengesetzgebung für diese Märkte die gleiche Marktorganisation für das gesamte italienische Staatsgebiet ein.

Der Umstand, daß diese Märkte — wirtschaftlich gesehen — verhältnismäßig kleiner sind als der ausgedehntere Markt der Hafendarbeiten, ändert nichts daran, daß es sich um einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes handelt. Beispielsweise hat der Gerichtshof mit Urteil vom 17. Mai 1994, Rs. C-18/93, *Corsica Ferries*<sup>(2)</sup>, entschieden, daß angesichts des Verkehrsaufkommens im Hafen von Genua der Markt der Lotsendienste als ein wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes angesehen werden kann, obwohl die Kosten des Lotsendienstes nur einen geringfügigen Teil der Betriebskosten der Fährlinien ausmachen.

#### 2.1.3. *Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten*

- (22) Die fraglichen Rechtsvorschriften bewirken insbesondere eine Beeinflussung der Kosten der Hafendarbeiten, und zwar unabhängig von der Staatsangehörigkeit des Dienstleistungsempfängers.
- (23) Wie der Gerichtshof in dem Urteil „Hafen von Genua“ entschied, können zusätzliche Kosten bei der Entladung der Waren „wegen ihrer Auswirkung auf den Preis der Waren die Einfuhren beein-

flussen“<sup>(3)</sup> und sind somit geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

### 2.2. Artikel 90 EG-Vertrag

- (24) Die nachstehend beschriebenen Verstöße und Sachverhalte, die gegen die Wettbewerbsvorschriften des EG-Vertrags verstoßen, sind das Ergebnis einer staatlichen Maßnahme, nämlich des Gesetzes Nr. 84/94 in Verbindung mit dem Gesetz Nr. 1369/60. Mit dem Erlaß des Gesetzes hat Italien gegen Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag verstoßen.
- (25) Nach Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag werden die Mitgliedstaaten in bezug auf (...) Unternehmen, denen sie besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, keine diesem Vertrag und insbesondere dessen Artikel 6 und 85 bis 94 widersprechende Maßnahmen treffen oder beibehalten.
- (26) Das oder die Unternehmen, die in Abweichung von dem Gesetz Nr. 1369/60 die Genehmigung erhalten, Zeitarbeitskräfte zur Verfügung zu stellen oder arbeitskraftintensive Hafendarbeiten durchzuführen, sind Unternehmen, denen der Staat besondere oder ausschließliche Rechte im Sinne von Artikel 90 EG-Vertrag gewährt.
- (27) Die Hafenbehörde ist eine öffentliche Einrichtung, die mit Aufgaben einer Behörde im Hafen betraut ist. Nach Artikel 12 des Gesetzes Nr. 84/94 untersteht sie dem Verkehrsminister. Ihre Verwaltungshandlungen (einschließlich Handlungen nach Artikel 17 des Gesetzes Nr. 84/94) sind staatliche Maßnahmen im Sinne von Artikel 90 EG-Vertrag.

### 2.3. Artikel 90 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag

#### 2.3.1. *Das freiwillige Konsortium nach Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 84/94*

- (28) Gemäß diesem Artikel fördert die Hafenbehörde die Gründung eines für alle Hafenernehmen zugänglichen freiwilligen Konsortiums (vgl. die Artikel 16, 18 und 21) zu dem ausschließlichen Zweck, daß seine Mitglieder abweichend von dem allgemeinen Verbot nach dem Gesetz Nr. 1369/60 Zeitarbeitskräfte in Anspruch nehmen können. Dabei erteilt die Hafenbehörde einem oder mehreren Mitgliedern des Konsortiums die Genehmigung, den anderen Mitgliedern des Konsortiums Zeitarbeitskräfte zur Verfügung stellen zu dürfen.
- (29) Das Gesetz bietet somit der Hafenbehörde die Möglichkeit, nur einer begrenzten Anzahl von Unternehmen (einem oder mehreren) die Genehmigung zu erteilen, Arbeitskräfte für andere Unternehmen bereitzustellen.

<sup>(1)</sup> Slg. 1994, I-5077, Randnummer 17 der Entscheidungsgründe.  
<sup>(2)</sup> Slg. 1994, I-1783, 1812.

<sup>(3)</sup> Randnummer 22 der Entscheidungsgründe.

(30) Bei Ausübung dieser Möglichkeit, die das Gesetz den Hafengebörden einräumt, kann es zu Verstößen gegen Artikel 86 EG-Vertrag kommen. Erteilt nämlich die Hafengebörde nicht allen Mitgliedern des Konsortiums die Genehmigung, anderen Unternehmen Zeitarbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, kann dies zu Mißbräuchen im Sinne von Artikel 86 führen. Diese Mißbräuche beruhen darauf, daß das oder die Unternehmen, die die Genehmigung für die Zuverfügungstellung von Zeitarbeitskräften erhalten haben, in der Lage sind, die sich daraus ergebenden Vorteile im Wettbewerb mit anderen Unternehmen auf dem Hafearbeitsmarkt in unzulässiger Weise für sich zu nutzen.

- a) Zunächst bewirkt die Entscheidung der Hafengebörde, nur einer begrenzten Anzahl von Unternehmen die Genehmigung zu erteilen, Zeitarbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, daß diese Hafengebörden ihren Anteil an den Personalkosten auf Wettbewerber abwälzen können, wenn die Wettbewerber Zeitarbeitskräfte in Anspruch nehmen. Umgekehrt wird ein nicht zugelassenes Unternehmen bei Nachfrageflauten nicht die Möglichkeit haben, überzähliges Personal bei anderen Unternehmen zu beschäftigen.
- b) Erteilt die Hafengebörde nur einem einzigen Unternehmen die Genehmigung, anderen Unternehmen Zeitarbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, so entsteht für dieses Unternehmen eine Interessenkollision, weil es zum ausschließlichen Lieferanten seiner Wettbewerber wird.

In der Praxis wird dieses Unternehmen somit auf dem Markt für Zeitarbeitskräfte eine Monopolstellung und damit eine beherrschende Stellung nach Artikel 86 EG-Vertrag einnehmen und hätte die Möglichkeit, diese Stellung zu mißbrauchen, indem es beispielsweise seinen Wettbewerbern auf dem Markt für Hafearbeiten überhöhte Preise für Zeitarbeit berechnet oder seinen Wettbewerbern die weniger leistungsfähigen Arbeitnehmer anbietet.

- c) Die unter Buchstabe b) beschriebene Interessenkollision ist an sich mißbräuchlich, und es ist nicht erforderlich, abzuwarten, bis das fragliche Unternehmen tatsächlich derartige Mißbräuche begeht. Es ist bereits ausreichend, wenn durch das Gesetz eine Lage geschaffen wird, in der das Unternehmen dazu veranlaßt wird, den Mißbrauch zu begehen, wenn dies in seinem Interesse liegt<sup>(1)</sup>.

Die italienische Regierung und die ANCIP haben dies bestritten, da nach ihrer Auffassung die Einhaltung der Wettbewerbsvorschriften in jedem Fall sowohl von der Hafengebörde als auch gegebenenfalls von der Kommission aufmerksam überwacht wird.

Die Kommission beabsichtigt nicht, die Fähigkeit der Hafengebörde, für die Einhaltung des Gesetzes zu sorgen, zu bezweifeln. Das Gesetz an sich ist mit dem Vertrag unvereinbar.

Hierzu kann auf die Rechtsprechung verwiesen werden, so z.B. auf das Urteil vom 13. Dezember 1991, Rs. C-18/88, GB-INNO-BM<sup>(2)</sup>, in dem der Gerichtshof festgestellt hat, daß die Interessenkollision an sich mißbräuchlich ist. In diesem Fall hatte der Gerichtshof über eine Regelung zu befinden, die dem beherrschenden Telefonunternehmen, das auch Endgeräte vertrieb, das Recht gewährte, die Telefonapparate seiner Wettbewerber zuzulassen. Der Gerichtshof befand, daß „ein System nicht verfälschten Wettbewerbs, wie es der Vertrag vorsieht, nur gewährleistet werden kann, wenn Chancengleichheit der einzelnen Wirtschaftsteilnehmer sichergestellt ist. Wird einem Unternehmen, das Endgeräte vertreibt, die Aufgabe übertragen, die Spezifikationen festzuschreiben, und diese Apparate zuzulassen, so läuft dies darauf hinaus, ihm die Befugnis zu übertragen, nach Belieben zu bestimmen, welche Endgeräte an das öffentliche Netz angeschlossen werden können, und ihm damit einen eindeutigen Vorteil gegenüber seinen Wettbewerbern zu verschaffen. Unter diesen Umständen verlangt es die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs, daß die Festschreibung der technischen Spezifikationen (...) und die Zulassung von einer Stelle vorgenommen werden, die (...) unabhängig ist.“<sup>(3)</sup>

Auf das Vorbringen von RTT hat der Gerichtshof weiter befunden<sup>(4)</sup>, daß die fragliche Regelung nicht damit rechtfertigt werden könne, daß RTT selbst nicht tatsächlich Mißbräuche begangen habe.

- d) Selbst wenn die Hafengebörde mehreren Unternehmen die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften genehmigt, würde dies nicht ausreichen, um zu verhindern, daß ein Unternehmen eine beherrschende Stellung auf diesem Markt erreicht und seine Marktstellung mißbrauchen könnte. Gemäß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 84/94 wird unter den von der Hafengebörde zugelassenen Unternehmen wenigstens die ehemalige Hafengebetriebsgesellschaft sein, die wegen ihrer Größe höchstwahrscheinlich einen überwiegenden Marktanteil halten dürfte.

Nach dem Gesetz Nr. 84/94 können Unternehmen von der Hafengebörde nur dann die Genehmigung erhalten, Zeitarbeitskräfte bereitzustellen, wenn „die Mitglieder des Konsortiums über geeignetes Personal und über eigene Mittel verfügen und sich auf die Durchführung von Hafearbeiten spezialisiert haben, wobei die im

<sup>(1)</sup> Urteil vom 17. Juli 1997, Rs. C-242/95, GT-Link AS/De Danske Statsbaner, noch nicht veröffentlicht, Randnummer 33 f.

<sup>(2)</sup> Slg. 1991, I-5941.

<sup>(3)</sup> Randnummern 25 und 26 der Entscheidungsgründe.

<sup>(4)</sup> Randnummern 23 und 24 der Entscheidungsgründe.

Zusammenhang mit der Anwendung dieses Gesetzes eingeleitete Rationalisierung und Umgestaltung, durch die Personal überzählig wurde, zu berücksichtigen ist“. In der Praxis erfüllen nur die ehemaligen Betriebsgesellschaften diese Voraussetzung.

In ihrem Antwortschreiben vom 7. Juli hat die italienische Regierung mitgeteilt, daß sie mit einem Ministerialrundschreiben die Hafenbehörden auffordern wolle, allen Unternehmen des Konsortiums mit überzähligem Personal nach Möglichkeit die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften zu genehmigen. Unabhängig davon, welche rechtliche Bedeutung einem solchen Rundschreiben im Verhältnis zu dem Gesetz, auf das es sich bezieht, beizumessen ist, trägt dieser Vorschlag der italienischen Regierung dem ergänzenden Fristsetzungsschreiben der Kommission vom 7. Mai 1997 nicht ausreichend Rechnung, weil angesichts des dargelegten Sachverhalts nur die ehemaligen Betriebsgesellschaften die durch das Gesetz festgelegten Voraussetzungen erfüllen.

- e) Die italienische Regierung und die ANCI haben eingewandt, daß das Gesetz Nr. 84/94 nicht zwangsläufig zu einer Interessenkollision in der ehemaligen Betriebsgesellschaft führen wird, da sich diese nach Artikel 21 des Gesetzes Nr. 84/94 in zwei getrennte Einheiten umgestalten soll: ein Unternehmen für die Ausführung der Hafendarbeiten und ein Zeitarbeitsunternehmen. Diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden.

Es ist unzutreffend, daß Artikel 21 des Gesetzes Nr. 84/94 die Umgestaltung der ehemaligen Betriebsgesellschaften in zwei getrennte Unternehmen vorschreibt. Vielmehr legt dieser nieder, daß sich die ehemaligen Unternehmen in eine oder mehrere Gesellschaften umgestalten; die Verpflichtung erstreckt sich somit nur auf die Mindesttatbestandsvoraussetzung der Umgestaltung spätestens zum 18. März 1995 erfolgen sollte; diese Frist wurde nach den der Kommission vorliegenden Angaben von den italienischen Behörden weder eingehalten noch ihre Einhaltung geprüft.

Zudem schreibt das Gesetz Nr. 84/94 die Trennung der Aufgaben nicht verbindlich vor (Hafenunternehmen und Zeitarbeitsunternehmen für die Hafendarbeiten). Es macht im Gegenteil die Verwechslung der Aufgaben und somit den Interessenkonflikt und die mißbräuchliche Ausnutzung der beherrschenden Stellung möglich. Nach den Informationen der Kommission ist im Hafen von Genua bereits eine solche Aufgabenverwechslung bemerkbar.

- f) Schließlich wäre selbst eine Unterscheidung der Aufgaben unzureichend, wenn sie innerhalb

derselben Gruppe erfolgt. Die beiden Gesellschaften mit den getrennten Aufgaben müßten vollständig unabhängig voneinander sein.

- g) Diese Lage veranlaßt zu der Feststellung, daß das Gesetz Nr. 84/94 die Wiedererlangung der beherrschenden Stellung der ehemaligen Betriebsgesellschaften bewirkt, obwohl der Gerichtshof im Urteil „Hafen von Genua“ entschieden hatte, daß eine derartige Lage zu Mißbräuchen führen kann und nichts darauf hindeutet, daß es in dieser neuen Lage nicht mehr zu Mißbräuchen kommen wird.

- (31) Unter diesen Umständen wäre(n) das/die Unternehmen, dem/denen die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften genehmigt wurde, geneigt, gegen Artikel 86 EG-Vertrag zu verstoßen.
- (32) Im vorliegenden Fall ist die Verhaltensweise der fraglichen Unternehmen das Ergebnis der staatlichen Maßnahmen. Daraus ergibt sich, daß Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a) des Gesetzes Nr. 84/94, nach dem die Hafenbehörde die freiwillige Gründung von Unternehmen nur mit dem Zweck, Zeitarbeitskräfte durch ein oder mehrere Unternehmen, denen hierzu die Genehmigung durch die Hafenbehörde erteilt wurde, für die anderen Unternehmen bereitzustellen, fördert, einen Verstoß gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag darstellt.

#### 2.3.2. *Das Zeitarbeitsunternehmen nach Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b) des Gesetzes Nr. 84/94*

- (33) Nach Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe b) kann die Hafenbehörde bis zur Errichtung des freiwilligen Konsortiums ein Zeitarbeitsunternehmen gründen, dem ein Monopol eingeräumt wird. Indes bestimmt das Gesetz weder die Modalitäten der Gründung noch die Arbeitsweise dieses Unternehmens, die durch einen Ministerialerlaß festgelegt werden müssen. Daher könnten sich Fragen stellen, die für die Bewertung der Kommission hinsichtlich der gemeinschaftsrechtlichen Zulässigkeit dieses Unternehmens von Bedeutung sein könnten.

- (34) Die Kommission wird die Marktlage nach dem etwaigen Erlaß des fraglichen Dekrets prüfen und behält sich gegebenenfalls ein Eingreifen vor.

#### 2.3.3. *Übergangsfrist nach Artikel 17 Absatz 2 des Gesetzes Nr. 84/94*

- (35) Nach Artikel 17 Absatz 2 stellen bis zur Errichtung des Konsortiums oder des Unternehmens die mit einem Monopol ausgestatteten ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften für die anderen Hafenunternehmen Zeitarbeitskräfte bereit.

- (36) Die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften, die auf dem Markt für die Hafendarbeiten tätig sind, werden so der ausschließliche Anbieter für diese Wettbewerber und dazu angeregt, ihre beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag mißbräuchlich auszunutzen. Hierzu kann auf die Ausführungen in Abschnitt 2.3.1 verwiesen werden.
- (37) Im Urteil „Hafen von Genua“ entschied der Gerichtshof „daß die Schaffung einer beherrschenden Stellung durch die Gewährung ausschließlicher Rechte im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 EWG-Vertrag als solche noch nicht mit Artikel 86 EWG-Vertrag unvereinbar ist. Wie der Gerichtshof jedoch in diesem Zusammenhang entschieden hat, verstößt ein Mitgliedstaat gegen die in diesen beiden Bestimmungen enthaltenen Verbote, wenn das betreffende Unternehmen durch die bloße Ausübung der übertragenen ausschließlichen Rechte seine beherrschende Stellung mißbräuchlich ausnutzt (...) oder wenn durch diese Rechte eine Lage geschaffen werden könnte, in der dieses Unternehmen einen solchen Mißbrauch begeht.“<sup>(1)</sup>
- (38) Dies ist hier der Fall. Die Vorschrift, nach der die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften in der Übergangszeit ausschließlich Zeitarbeitskräfte bereitstellen, ist eine staatliche Maßnahme, die gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 verstößt, weil sie die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften in die Lage versetzt, die vorstehend unter Randnummer 30 beschriebenen Vorteile unangemessen für sich zu nutzen.
- 2.3.4. Der Markt für Dienstleistungen im Rahmen von Unteraufträgen (Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94)*
- (39) Nach Artikel 17 Absatz 3 fallen die Zulieferleistungen der ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften, einschließlich der arbeitskraftintensiven Dienstleistungen, nicht unter das Verbot von Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60. In der Praxis bedeutet das, daß die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften aufgrund der ausschließlichen Rechte, die ihnen das Gesetz Nr. 84/94 in Verbindung mit dem Gesetz Nr. 1369/60 gewährt, auf dem Markt für arbeitskraftintensive Dienstleistungen durch Untervertragnehmer ein Monopol haben.
- (40) Die Anwendung von Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94 führt zu einem Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag.
- (41) Ähnlich wie bei der vorstehend unter Abschnitt 2.3.3 für den Zeitarbeitsmarkt geschilderten Lage ist festzustellen, daß die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften in die Lage versetzt werden, ihre beherrschende Stellung auf dem Zuliefermarkt für Hafendarbeiten mißbräuchlich auszunutzen. Die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften sind nicht nur mit einem Monopol auf dem Markt für arbeitskraftintensive Dienstleistungen durch Untervertragnehmer ausgestattet, sondern auch auf dem

größeren Markt für Hafendarbeiten tätig. So werden sie zum ausschließlichen Anbieter für ihre Wettbewerber. Dadurch werden sie, wie sinngemäß in Abschnitt 2.3.1 dargelegt, geneigt, ihre beherrschende Stellung zu mißbrauchen.

- (42) Entsprechend den Ausführungen in Abschnitt 2.3.3 hat dies zum Ergebnis, daß Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94, wonach arbeitskraftintensive Dienstleistungen durch Untervertragnahme der ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften nicht unter das Verbot von Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60 fallen, eine staatliche Maßnahme ist, die gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 verstößt.
- (43) Der ANCIP zufolge begeht die Kommission einen Auslegungsfehler. Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94 bewirkte nicht, daß die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften auf dem Markt für arbeitskraftintensive Dienstleistungen durch Untervertragnehmer, sondern nur auf dem Zeitarbeitsmarkt ein Monopol hätten. Ohne die Auffassung der ANCIP zu teilen, ist festzustellen, daß eine staatliche Maßnahme mit der von der ANCIP genannten Wirkung gemäß den Schlußfolgerungen der Abschnitte 2.3.1 und 2.3.3 ebenfalls eine staatliche Maßnahme darstellen würde, die gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 verstößt.
- (44) In ihrem Antwortschreiben vom 7. Juli 1997 hat die italienische Regierung die Kommission informiert, daß es ihr sachdienlich erscheint, Artikel 17 Absatz 3 des Gesetzes Nr. 84/94 aufzuheben. Die italienische Regierung hat indes weder mitgeteilt, wann sie das Gesetz aufheben will noch was sie zu tun gedenkt, um den Begriff „arbeitskraftintensiv“ zu definieren. Eine solche gesetzliche Änderung kann somit erst dann geprüft werden, wenn sie erfolgt.

#### 2.4. Artikel 90 Absatz 2

- (45) Die italienischen Behörden haben sich zur Begründung der für ein oder mehrere Unternehmen genehmigten Ausnahme von Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60, der für die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften genehmigten Ausnahme von Artikel 1 des Gesetzes Nr. 1369/60 in der Übergangszeit und der für die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften genehmigten Ausnahme von dem Verbot, arbeitskraftintensive Dienstleistungen als Untervertragnehmer zu erbringen, nicht auf die Ausnahmebestimmung des Artikels 90 Absatz 2 EG-Vertrag berufen.
- (46) Ferner ist darauf hinzuweisen, daß der Gerichtshof in seinem Urteil „Hafen von Genua“ feststellt: „Insoweit ergibt sich weder aus den (...) Akten noch aus den beim Gerichtshof eingereichten Erklärungen, daß an den Hafendarbeiten ein allgemeines wirtschaftliches Interesse besteht, das sich von dem Interesse an anderen Tätigkeiten des Wirtschaftslebens besonders unterscheidet.“<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Randnummern 16 und 17 der Entscheidungsgründe.

<sup>(2)</sup> Randnummer 27 der Entscheidungsgründe.

- (47) Schließlich würde, selbst wenn unterstellt wird, daß die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften für die Durchführung von Hafendarbeiten oder die Ausführung von Hafendarbeiten in Untervertragnahme eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist, im vorliegenden Fall die Anwendung der Wettbewerbsregeln einem besonderen, auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse bezogenen Auftrag an eine Hafenbetriebsgesellschaft nicht entgegenstehen.
- (48) Die Ausnahmebestimmung in Artikel 90 Absatz 2 findet somit keine Anwendung.

### 3. SCHLUSSFOLGERUNG

Nach alledem verstößt die unter den Abschnitten 2.3.1, 2.3.3 und 2.3.4 beschriebene Maßnahme gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Mit Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag unvereinbar sind folgende Bestimmungen des italienischen Hafenreformgesetzes Nr. 84/94 in der zuletzt durch das Gesetz Nr. 647/96 geänderten Fassung (nachfolgend: „Gesetz Nr. 84/94“):

- a) die Bestimmung, wonach die Hafenbehörden die Errichtung eines freiwilligen Konsortiums, zu dem alle zur Ausübung von Hafentätigkeiten zugelassenen Unternehmen Zugang haben, mit dem ausschließlichen Zweck, in Zeiten unvorhersehbarer Schwankungen der Nachfrage nach Arbeitskräften die Verwaltung zu erleichtern, fördern und einem oder mehreren Konsortialunternehmen, sofern diese über geeignete Mitarbeiter und die zur Durchführung von Hafendar-

beiten erforderlichen Ressourcen verfügen und infolge des durch das Gesetz Nr. 84/94 herbeigeführten Rationalisierungs- und Umgestaltungsprozesses überzählige Arbeitskräfte haben, die Genehmigung erteilen, Dienstleistungen für die anderen Konsortialunternehmen zu erbringen (Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a));

- b) die Bestimmung, wonach bis zum Tätigwerden des Konsortiums oder der Firma, die errichtet werden soll, um die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften in jedem italienischen Hafen zu organisieren, die in Artikel 21 Buchstabe b) des Gesetzes Nr. 84/94 genannten Unternehmen, nämlich die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften, das Monopol für die Bereitstellung von Zeitarbeitskräften für die anderen Hafenunternehmen ausüben (Artikel 17 Absatz 2);
- c) die Bestimmung, wonach die ehemaligen Hafenbetriebsgesellschaften als Monopol Dienstleistungen durch Untervertragnehmer, einschließlich der arbeitskraftintensiven Dienstleistungen, für die anderen Hafenunternehmen erbringen (Artikel 17 Absatz 3).

#### *Artikel 2*

Italien hat die in Artikel 1 genannten Verstöße abzustellen und die Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Notifizierung dieser Entscheidung über die deswegen getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

#### *Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 21. Oktober 1997

*Für die Kommission*

Karel VAN MIERT

*Mitglied der Kommission*

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**

vom 21. Oktober 1997

**gemäß Artikel 90 Absatz 3 EG-Vertrag über die Lotsentarife im Hafen von Genua**

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(97/745/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen  
Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 90 Absatz 3,nach Kenntnisnahme der Beschwerde des Unternehmens  
Tourship vom 21. Juni 1994 gegen die Tarifiermäßi-  
gungen für Lotsendienste im Hafen von Genua, die am 8.  
Juli 1997 zurückgezogen wurde,nachdem den italienischen Behörden, dem Lotsenkörps  
des Hafens von Genua, Tirrenia, Viamare di Navigazione,  
Navarma und Tourship Gelegenheit gegeben wurde, sich  
zu den von der Kommission formulierten Beschwerde-  
punkten zu den Tarifiermäßigungen für Lotsendienste im  
Hafen von Genua zu äußern,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**SACHVERHALT**Das vorliegende Verfahren betrifft die Tarifiermäßi-  
gungen für Lotsendienste im Hafen von Genua.**Die fragliche staatliche Maßnahme**

- (1) Nachdem das Tribunale Genua im Rahmen eines  
Rechtsstreits zwischen Corsica Ferries und dem  
Lotsenkörps mehrere Auslegungsfragen zur  
Vorabentscheidung vorgelegt hatte, erließ der Euro-  
päische Gerichtshof am 17. Mai 1994 ein Urteil in  
der Rechtssache C-18/93, Corsica Ferries<sup>(1)</sup>, über  
den Lotsentarif im Hafen von Genua. Der  
Gerichtshof befand, daß „Artikel 90 Absatz 1 und  
Artikel 86 EG-Vertrag es, sofern der Handel  
zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird, einer  
nationalen Behörde verbieten, ein Unternehmen,  
das das ausschließliche Recht hat, vorgeschriebene  
Lotsendienste auf einem wesentlichen Teil des  
Gemeinsamen Marktes anzubieten, durch Geneh-  
migung der von ihm festgesetzten Tarife dazu zu

veranlassen, unterschiedliche Tarife auf Seeschiff-  
fahrtsunternehmen anzuwenden, je nachdem ob  
diese Unternehmen Beförderungen zwischen  
Mitgliedstaaten oder aber zwischen inländischen  
Häfen vornehmen.“Am 26. Mai 1994 forderte Tourship (ex Corsica  
Ferries) unter Berufung auf dieses Urteil das  
Lotsenkörps des Hafens von Genua auf, ihr die  
Tarifiermäßigungen zu gewähren, die für zur Seeka-  
botage zugelassene Schiffe vorgesehen sind. Am 1.  
Juni 1994 informierte das Lotsenkörps Tourship,  
daß es verpflichtet ist, die vom Ministerium für die  
Handelsflotte veröffentlichten Tarife anzuwenden.  
Da das Ministerium für die Handelsflotte seinerzeit  
keine neuen Tarife veröffentlicht hatte, war das  
Lotsenkörps gezwungen worden, die vom  
Gerichtshof in Frage gestellten Tarife anzuwenden.Am 21. Juni 1994 erhob Tourship bei der  
Kommission Beschwerde gegen die Tarifiermäßi-  
gungen für Lotsendienste im Hafen von Genua, die  
Gegenstand des genannten Urteils waren.Am 5. Oktober 1994 wurde mit Rundschreiben Nr.  
5203904 ein neuer Tarif veröffentlicht. Gemäß  
Artikel 91 der Schiffsordnung werden die Lot-  
sentarife vom Ministerium für die Handelsflotte  
nach Stellungnahme der beteiligten Gewerkschafts-  
verbände genehmigt. Diese Tarife werden in jedem  
Hafen durch Dekret der zuständigen Seeschiffs-  
behörde für anwendbar erklärt. Im Hafen von  
Genua erklärte die Seeschiffsbehörde das vorge-  
nannte Rundschreiben mit Dekret 17/94 vom 12.  
Oktober 1994 für durchführbar.Artikel 1 dieses Dekrets setzt den Grundtarif fest,  
der nach der Bruttoreaumzahl des Schiffes berechnet  
wird.Artikel 4 setzt für die außerhalb der normalen  
Arbeitsstunden und -tage erbrachten Dienstlei-  
stungen Tarifierhöhungen von 40 bis 50 % des  
Grundtarifs fest.Artikel 10 sieht folgende Tarifiermäßigungen für  
Lotsendienste vor:<sup>(1)</sup> Slg. 1994, I-1783.

- Eine Ermäßigung um 65 % auf den Grundtarif wird für Schifffahrtsunternehmen gewährt, die mit Fahrgastschiffen nach einem festen Fahrplan mindestens dreimal täglich den Hafen anlaufen.
- Ermäßigung um 50 % des Grundtarifs wird für Seeschifffahrtsunternehmen gewährt, die mit Fahrgastschiffen nach einem festen Fahrplan mindestens viermal wöchentlich den Hafen anlaufen.
- Für Seeschifffahrtsunternehmen, die in einem Quartal den Hafen mit einer bestimmten Häufigkeit anlaufen, wird der Tarif wie folgt berechnet:
  - 1 bis 3  
Anlaufvorgänge: 100 % des Grundtarifs,
  - 4 bis 10  
Anlaufvorgänge: 95 % des Grundtarifs,
  - 11 bis 20  
Anlaufvorgänge: 85 % des Grundtarifs,
  - über 20  
Anlaufvorgänge: 80 % des Grundtarifs.

Ein Anlaufvorgang im Sinne des Rundschreibens umfaßt eine Hafenein- und -ausfahrt.

Am 4. September 1996 wurde durch Rundschreiben Nr. 5203359 ein neuer Tarif veröffentlicht. Im Hafen von Genua wurde dieses Rundschreiben mit Dekret 19/96 der Seeschifffahrtsbehörde vom 9. September 1996 für anwendbar erklärt.

Artikel 1 dieses Dekrets setzt den Grundtarif fest, der nach der Bruttonutzungsleistung des Schiffes berechnet wird. Es gibt drei Arten von Grundtarifen, je nachdem ob es sich um Öltanker mit oder ohne getrennten Ballast oder um andere Schiffstypen handelt. In Artikel 1 Absatz 2 werden die Tarife für Schiffe bis zu 2 000 BRT, die den Funklotsendienst in Anspruch nehmen, und für Schiffe, die bei der Hafenausfahrt „Porto Vecchio“ zu Funklotsendiensten zugelassen sind, im Sinne des Ministerialdekrets vom 2. September 1996<sup>(1)</sup> festgesetzt.

Artikel 5 setzt für die außerhalb der normalen Arbeitsstunden und Arbeitstage erbrachten Dienstleistungen Tarifierhöhungen von 40 bis 100 % des Grundtarifs fest.

Artikel 10 sieht folgende Tarifiermäßigungen für Lotsendienste vor:

- Eine 65 %ige Ermäßigung des Grundtarifs wird für Seeschifffahrtsunternehmen gewährt, die mit Fahrgastschiffen nach festem Fahrplan mindestens viermal wöchentlich den Hafen anlaufen.
- Für die Schifffahrtsunternehmen, die in einem Quartal den Hafen mit einer bestimmten Häufigkeit anlaufen, wird der Tarif wie folgt berechnet:

- 1 bis 3  
Anlaufvorgänge: 100 % des Grundtarifs,
- 4 bis 10  
Anlaufvorgänge: 95 % des Grundtarifs,
- 11 bis 20  
Anlaufvorgänge: 85 % des Grundtarifs,
- über 20  
Anlaufvorgänge: 80 % des Grundtarifs.

#### Die betroffenen Unternehmen und Dienste

- (2) Das Lotsenkorps des Hafens von Genua ist eine berufsständische Organisation, der die 21 im Hafen von Genua tätigen Seelotsen angehören. Durch ihre Mitglieder übt es eine Wirtschaftstätigkeit aus, nämlich die Erbringung von Lotsendiensten. Ihm wurde durch die Behörden das ausschließliche Recht übertragen, die vorgeschriebenen Lotsendienste zu erbringen.
- (3) Tourship Italia (ex Corsica Ferries) ist ein Seeschifffahrtsunternehmen italienischen Rechts, das mit zwei Fährschiffen regelmäßige Seeverkehrsleistungen zwischen Genua und Korsika anbietet. Seit Juni 1997 bietet Tourship auch eine Hochgeschwindigkeitsverbindung an. Tourship hat eine Kaikonzession im Hafen von Genua erworben.
- (4) Das Unternehmen Tirrenia di Navigazione wird zu 99 % von der Società Finanziaria Marittima Finmare kontrolliert, die ihrerseits von IRI (öffentliche Holdinggesellschaft) kontrolliert wird. Es bietet hauptsächlich Fähr- und Warentransportleistungen nach Sizilien und Sardinien an.

Das Unternehmen Viamare di Navigazione (am 18. Dezember 1996 von Italia di Navigazione übernommen) wird zu 99 % von der Società Finanziaria Marittima Finmare kontrolliert, die ihrerseits von der IRI (öffentliche Holdinggesellschaft) kontrolliert wird. Italia di Navigazione hat eine Flotte von sechs Containerschiffen.

Navarma hat sich auf den Passagier- und Kfz-Transport mit Fährschiffen nach Elba, Korsika und Sardinien spezialisiert.

- (5) Der Lotsendienst in den italienischen Seehäfen ist ein Hafendienst unter Aufsicht des Hafenkommandanten. Das italienische Recht regelt den Lotsendienst im Codice della Navigazione (Schifffahrtsordnung) (Artikel 86 bis 100) und im Regolamento di esecuzione (Durchführungsverordnung betreffend die Seeschifffahrt) (Artikel 98 bis 137). Obwohl die Inanspruchnahme von Lotsendiensten grundsätzlich freigestellt ist, können diese Dienste durch Dekret des Präsidenten der Republik vorgeschrieben werden. Dies ist praktisch für alle italienischen Häfen geschehen. Im Hafen von Genua wurde der Lotsendienst mit Dekret des Ministers für Verkehr und Schifffahrt vom 30. Dezember 1992 verbindlich vorgeschrieben. Die Verbindlichkeit dieses Dienstes wurde mit Ministerialdekret vom 2. September 1996 erneut bestätigt.

Nach diesem Dekret können unter bestimmten Bedingungen die Funklotsendienste bei Ausfahrten aus dem Hafen Porto Vecchio in Anspruch genommen werden.

<sup>(1)</sup> Vgl. zu diesem Dekret Erwägungsgrund 5.

Gemäß Artikel 86 der Schiffsverkehrsordnung wird in Häfen und an anderen Schiffszu- und -durchfahrten, für die die Inanspruchnahme von Lotsen anerkanntermaßen erforderlich ist, durch Dekret des Präsidenten der Republik ein Lotsenkorps mit Rechtspersönlichkeit errichtet.

In einem gegebenen Hafen kommt zwischen dem Lotsenkorps und dem Kapitän des Schiffes — der den Reeder vertritt — ein entgeltlicher Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen zustande, aufgrund dessen ein dem Korps angehöriger Lotse dem Kapitän des Schiffes Beistand bei den erforderlichen Manövern für die Ein-, Durch- und Ausfahrt im Hafen sowie bei den erforderlichen Tätigkeiten für das Anlegen und Auslaufen am/vom Kai leistet. Der Reeder wendet sich an das Lotsenkorps, das einen Lotsen benennt, der seine Dienstleistung erbringt.

#### RECHTLICHE WÜRDIGUNG DURCH DIE KOMMISSION

##### Artikel 90 Absatz 1

- (6) Nach Artikel 90 Absatz 1 werden die Mitgliedstaaten in bezug auf öffentliche Unternehmen und auf Unternehmen, denen sie besondere oder ausschließliche Rechte verleihen, keine dem Vertrag zuwiderlaufende Maßnahmen treffen oder beibehalten.

Der Gerichtshof hat in dem bereits genannten Urteil festgestellt, daß das Lotsenkorps des Hafens von Genua ein öffentliches Unternehmen ist, dem der Staat ein ausschließliches Recht zur Erbringung der Lotsendienste im Hafen von Genua gewährt hat. Weiter hat er festgestellt, daß die Genehmigung der Lotsentarife durch den Mitgliedstaat eine staatliche Maßnahme im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 darstellt.

Am 2. September 1996 erließ der Minister für Verkehr und Schifffahrt ein Dekret, das die Verbindlichkeit des Lotsendienstes bestätigte. Das Rundschreiben Nr. 5203359 des Ministers für Verkehr und Schifffahrt genehmigt die Tarife dieses Dienstes in den italienischen Häfen. Dieses Rundschreiben wurde durch Dekret 19/96 vom 9. September 1996 der Schiffsverkehrsverwaltung von Genua für den Hafen Genua für anwendbar erklärt. Diese Genehmigung der Lotsentarife stellt also eine staatliche Maßnahme im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 dar, wie das Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache Corsica Ferries befindet.

##### Artikel 86

###### *Der relevante Markt*

- (7) Relevanter Markt ist der Markt für Lotsendienste im Hafen von Genua (Urteil Corsica Ferries<sup>(1)</sup>).

Im übrigen bilden die gemeinschaftlichen Seeverkehrsverbindungen einen benachbarten, aber gesonderten Markt, der durch die Wirkungen einer Verhaltensweise des Lotsenkorps auf dem Markt der Lotsendienste betroffen ist.

###### *Die beherrschende Stellung*

- (8) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes kann ein Unternehmen, das für einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes ein gesetzliches Monopol hat, als ein Unternehmen angesehen werden, das eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag besitzt (Urteile vom 23. April 1991, Rechtssache C-41/90, Klaus Höfner<sup>(2)</sup>), und vom 18. Juni 1991, Rechtssache C-260/89, ERT<sup>(3)</sup>, sowie vom 10. Dezember 1991, Rechtssache C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova<sup>(4)</sup>).

Das Lotsenkorps des Hafens von Genua ist ein Unternehmen im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag, das aufgrund des ihm durch Artikel 96 der Schiffsverkehrsordnung übertragenen ausschließlichen Rechtes eine beherrschende Stellung auf dem Lotsendienstmarkt im Hafen von Genua einnimmt.

###### *Wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes*

- (9) Insbesondere wegen des Umfangs des Frachtverkehrs in dem genannten Hafen und der Bedeutung dieses Verkehrs für die gesamte Ein- und Ausfuhr auf dem Seeweg in den betreffenden Mitgliedstaat kann dieser Markt als ein wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes angesehen werden (Urteil Merci convenzionali porto di Genova).

###### *Mißbrauch einer beherrschenden Stellung*

- (10) Die durch das Rundschreiben Nr. 5203359 des Ministers für Verkehr und Schifffahrt vom 4. September 1996 eingeführte Regelung der Tarifiermäßigungen für Lotsendienste bewirkt, daß gegenüber verschiedenen Seeschiffsverkehrsunternehmen ungleiche Bedingungen für gleiche Leistungen bei Schiffsein-, -durch- oder -ausfahrten angewandt werden, wodurch sie im Wettbewerb benachteiligt werden.

###### a) Die ungleichen Bedingungen

- (11) Die Tarifiermäßigungsregelung beruht auf der Anzahl der wöchentlichen Anlaufvorgänge. Im folgenden wird ein Überblick über die bisherigen Begünstigten gegeben:

<sup>(2)</sup> Slg. 1991, I-1979.

<sup>(3)</sup> Slg. 1991, I-2925.

<sup>(4)</sup> Slg. 1991, I-5889.

<sup>(1)</sup> Slg. 1994, I-1783, Randnummer 41 der Entscheidungsgründe.

Unternehmen	Gegenwärtige Ermäßigung	Ermäßigung bis zum 15. 9. 1996	Durchschnittliche Ermäßigung bis zum 5. 10. 1994	(Flagge)
Tirrenia	65 %	65 %	65 %	(Italien)
Tourship <sup>(1)</sup>	65 %	50 %	0 %	(Panama)
Navarma	65 %	50 %	44 %	(Italien)
Viamare di Navigazione <sup>(2)</sup>	65 %	50 %	65 %	(Italien)
Andere Linienunternehmen	5 bis 20 %	5 bis 20 %	je nach Flagge	

<sup>(1)</sup> Nur von Juli bis September.

<sup>(2)</sup> Jetzt Italia di Navigazione.

Der Vergleich dieser verschiedenen Tarife zeigt eine gewisse Konstanz, was die Begünstigten betrifft. Tirrenia erhält bei jedem Tarif eine Ermäßigung um 65 %.

#### b) Die gleichwertigen Leistungen

- (12) Bei der Ein- und Ausfahrt oder den Schiffsbewegungen im Hafen von Genua wird für einen gegebenen Schiffstyp (Größe, Raumgehalt oder Raumzahl) der gleiche Lotsendienst angeboten. Die Erbringung des Lotsendienstes wird nicht dadurch beeinflusst, daß ein Schiff einem bestimmten Seeschiffsverkehrsunternehmen gehört.

Hierzu haben die italienischen Behörden in ihrem Antwortschreiben auf das Fristsetzungsschreiben mitgeteilt, daß die Größe des Schiffes, die Art der beförderten Produkte und die Verwendung von Schleppern wichtige Faktoren sind, die bewirken, daß die Lotsendienste von einem Schiff zum anderen verschieden sind. Ausschlaggebend für die Dienstleistung, die sehr gering ist, wenn ein Kapitän häufig im Hafen manövriert, ist jedoch die Zahl der Anlaufvorgänge.

Die Kommission ist der Auffassung, daß die von den italienischen Behörden vorgetragenen Faktoren die Lotsendienstleistung beeinflussen. Übrigens berücksichtigt der Tarif aus diesem Grund bestimmte Faktoren, insbesondere das Gewicht des Schiffes oder die Unterscheidung zwischen Öltankern und anderen Schiffen. Ebenso kann der Einsatz von Schleppern die Lotsendienstleistung beeinflussen, doch muß festgestellt werden, daß die beanstandeten Ermäßigungen diesen Faktor nicht einbeziehen. Auf das Argument der geringen Dienstleistung wird in Randnummer 19 näher eingegangen.

#### c) Wirkung auf den Wettbewerb

- (13) Im Verkehr zwischen Genua und Bastia, in dem unter anderen Tourship, Moby Lines (Navarma) und Tirrenia im Wettbewerb stehen, erhalten diese Unternehmen für eine gleichwertige Leistung des Lotsenkörpers eine bedeutende Ermäßigung auf ihre Lotsenkosten, wodurch alle anderen Unternehmen, die auf dieser Linie tätig sind oder tätig werden wollen, im Wettbewerb benachteiligt werden.
- (14) Die italienischen Behörden haben die Einführung dieses Systems damit begründet, daß größenbedingte Kostenvorteile erzielt würden, in erster Linie bei der Planung und dem Einsatz von Lotsen und in zweiter Linie durch die geringere Lotsendienstleistung für Fährschiffe.

#### *Größenbedingte Kostenvorteile in Verbindung mit der Planung*

Den italienischen Behörden zufolge sollen bei der Planung bedeutende, größenbedingte Kostenvorteile erzielt werden. Die Linienschiffe hinterlegen ihre Fahrpläne für ein Quartal schon vorher bei dem Lotsenkörper, das die Anzahl der erforderlichen Dienstleistungen, die Mindestanzahl der Lotsen je Schicht und die Arbeitszeiten abschätzen kann. Diese Vorschauen ermöglichen den optimalen Einsatz der Lotsen und verringern die Wartezeiten auf ein Mindestmaß. Für Schiffe ohne festen Fahrplan muß das Lotsenkörper mehr Lotsen einsetzen oder ein Wachsystem einrichten.

Die Lotsen über zwei Haupttätigkeiten aus: Koordination/Organisation der Schiffe und Lotsen an Bord oder durch Funk. Bei Nichtlinienschiffen nimmt die erstgenannte Tätigkeit 65 % der Zeit des Lotsen in Anspruch, während bei Schiffen mit drei Anlaufvorgängen täglich diese Tätigkeiten praktisch keinen Zeitaufwand erfordern.

Die italienischen Behörden haben in ihren beiden letzten Antworten auf die Auskunftersuchen der Kommission (Schreiben vom 6. November 1995 und vom 22. Februar 1996) zwei Berechnungsmethoden zum Nachweis von größenbedingten Kostenvorteilen vorgeschlagen, die nachstehend untersucht werden.

*Erste Methode: Schreiben vom 6. November 1995*

- (15) Seit 1973 wird der Jahresumsatz einer Lotsenstation, nach dem sich das Einkommen der Lotsen richtet, nach folgender Formel berechnet:

$$F = C + n/32 \times Q_b \times N \times 12$$

oder

- F = Jahresumsatz einer Lotsenstation,  
C = Kosten der Dienstleistung (allgemeine Kosten, Verwaltungs-, Reparaturkosten ...),

n = Zahl der geleisteten Arbeitsstunden pro Woche pro Lotse,

32 = gesetzliche Stundenzahl pro Woche pro Lotse,

Q<sub>b</sub> = Grundquote,

Q<sub>b</sub> = Eb × (100 + K<sub>t</sub>)/100, wobei

Eb einem staatlich garantierten Mindesteinkommen für die in den italienischen Häfen tätigen Lotsen entspricht,

K<sub>t</sub> die Besonderheiten (!) jedes Hafens mißt,

N = Zahl der Lotsen.

Der Umsatz (F) ist die Addition der für die Erbringung der Lotsendienste entstehenden Kosten (allgemeine Kosten, Reparaturen und Personal).

Den italienischen Behörden zufolge wären die Kosten der Leistung (C) gering, wenn nur der Linienverkehr berücksichtigt würde, der weniger Planung erfordert:

**Kostensenkungen, die dadurch erzielt werden, daß nur der Linienverkehr berücksichtigt wird**

	Kosten Gesamtverkehr gegenwärtig	Kosten Linienverkehr	Bemerkungen
Allgemeine Kosten	424	117	Übergang von drei zu einer Station
Verwaltung	269	67	Mechanisierung von vier auf einen Beschäftigten
Verschiedenes	341	170	
Kommunikation	329	72	Reduzierte Kommunikation
Nautische Mittel			
Personal	1 274	398	Personalabbau
Reparatur, Verbrauch	668	334	Verringerung der Reparaturen
Insgesamt	3 306	1 158	Verringerung um 65 %

Der Koeffizient (K), der die Besonderheiten des Hafens mißt, soll um 12 % sinken, da der Hafen weder einen Dienst rund um die Uhr noch einen Reededienst benötigen würde.

Die Anzahl der pro Lotse wöchentlich geleisteten Stunden (n) würde um 12 % sinken, da nur der Handelshafen weiter tätig bleiben würde.

Der Jahresumsatz (F) betrüge 4,005 Mio. ITL anstelle von 7,954 Mio. ITL, würde also um 50 % sinken.

Diese 50 % würden wie folgt aufgeteilt:

- 65 % Senkung für 80 % des Verkehrs,
- 15 % Senkung für 20 % des Verkehrs.

- (16) Die Ausgangsbasis der von den italienischen Behörden aufgestellten Berechnung ist falsch. Um die durch die Verkehrsart (Linienverkehr/Nichtlinienverkehr) bedingten Kostensenkungen zu ermit-

(!) Die Koeffizienten K beziehen sich auf die verfügbaren Stunden der Lotsen, den Arbeitsanfall, die Raumzahl der geloteten Schiffe, den Anteil der Nacharbeit, die meteorologischen Voraussetzungen, den Mangel oder die Ungeeignetheit anderer Hafendienste.

teln, ist bei der Berechnung nicht einfach der gegenwärtige Nichtlinienverkehr auszuklammern, sondern muß der konstante Verkehr im Hafen berücksichtigt werden. Deshalb sind die vorstehenden Kostensenkungen größtenteils nicht durch die Änderung der Verkehrsart (Linienverkehr/Nichtlinienverkehr), sondern dadurch zu erklären, daß das Verkehrsaufkommen geringer ist. Nur bei den Kosten für die Verwaltung und die Kommunikation könnten bei dem Vergleich Linienverkehr/Nichtlinienverkehr größenbedingte Kostenvorteile entstehen. Diese würden maximal 14 % betragen (Senkung der Verwaltungs- und Kommunikationskosten/Gesamtkosten), aber nicht 65 %. Bei Berücksichtigung der vorstehenden Formel würde also eine Gesamtersparnis von 15 bis 20 % erzielt werden.

Interessant ist die Feststellung, daß die Berechnung nicht den durch eine bestimmte Anzahl von wöchentlichen Anlaufvorgängen und den sonstigen entstehenden Verkehr, sondern den Fahrgastlinienverkehr und -nichtlinienverkehr vergleicht. Infolgedessen müßte die entsprechende Senkung, wenn die vorstehend berechneten 50 % durch die von den italienischen Behörden festgelegten größenbedingten Kostenvorteile gerechtfertigt wären, für den Fahrgastlinienverkehr insgesamt gelten.

Die Wirkung der Tätigkeit außerhalb und während der Stoßzeiten wird bereits teilweise bei den Erhöhungen für die außerhalb der normalen Arbeitsstunden und -tage erbrachten Dienstleistungen berücksichtigt (Artikel 5 des Dekrets).

*Zweite Methode: Festkostenamortisierung. Studie der Universität „Tor vergata“ (Schreiben vom 22. Februar 1996)*

- (17) Diese von den italienischen Behörden vorgelegte Studie soll den Beweis dafür erbringen, daß die Lotsendienstkosten für Tirrenia viel geringer als für vier andere Linienunternehmen sind. Dazu vergleicht die Studie die Durchschnittskosten der Dienstleistungen für Tirrenia einerseits und für die vier anderen Unternehmen andererseits. Die Differenz zwischen diesen beiden Durchschnittskosten der Dienstleistung entspräche den erzielten größenbedingten Kostenvorteilen. Für die Tagesdienstleistung ergäben sich für Tirrenia und für die vier Linienunternehmen (GNV, Navarma, Compagnie tunisienne de navigation und Tourship (ex Corsica Ferries)) folgende Durchschnittskosten:

Annahmen:

Auf Tirrenia und die vorstehenden vier Unternehmen entfallen 28,62 % der Lotsendienstleistungen.

Die durch den Verkehr dieser fünf Unternehmen erzielte monatliche Basisquote (garantiertes Mindesteinkommen) entspricht somit 28,62 % des Einkommens eines Lotsen ( $Q_b \times 28,62 \%$ ).

Tirrenia hat durchschnittlich 13 Anlaufvorgänge täglich, die vorstehend genannten anderen vier Gesellschaften zusammen durchschnittlich neun Anlaufvorgänge.

Die anderen Linienunternehmen, die den Hafen von Genua bedienen (ca. 25), werden in der Stichprobe nicht berücksichtigt.

Die Kosten der Tagesleistung (CU) für das Korps entsprechen für die gegebenen fünf Gesellschaften (28,62 % der Tätigkeit des Korps) dem Tageseinkommen aller 21 Lotsen ( $Q_b \times 21/30$ ), also:

$$CU = Q_b \times 28,62 \% \times 21/30$$

Die Durchschnittskosten der Tagesdienstleistung für Tirrenia sind also die Kosten der Tagesleistung für das Korps, geteilt durch die Zahl der täglichen Anlaufvorgänge ( $CU/13$ ).

Die Durchschnittskosten der Tagesdienstleistung für die Gruppe der vier Unternehmen beträgt also  $CU/9$ , wobei 9 die Zahl der täglichen Anlaufvorgänge ist.

Die Differenz entspräche also dem erzielten größenbedingten Kostenvorteil.

- (18) Auch hier ist die Begründung unzutreffend. Einerseits würde sie bedeuten, daß die 21 Lotsen jederzeit nur für Tirrenia arbeiten. Zum anderen sind die Kosten der Dienstleistung nicht je Tagesdienstleistungsgruppe, sondern je Dienstleistung zu beurteilen. Diese Vorbringen könnte gefolgt werden, wenn das Korps nur eine Dienstleistung für die 13 Anlaufvorgänge gegenüber einer Dienstleistung für neun Anlaufvorgänge erbrächte. Es besteht kein Grund zu der Annahme, daß eine Dienstleistung für ein Schiff von Tirrenia sich von einer Dienstleistung für ein Schiff von Tourship unterscheidet. Folgerichtig lägen die für alle Gesellschaften außer Tirrenia berechneten Durchschnittskosten außerdem weit unter den Durchschnittskosten von Tirrenia. Tirrenia könnte somit als einziges Unternehmen keine Ermäßigungen erhalten.

Die Studie betrifft sodann die monatliche oder jährliche tägliche Verteilung der Anlaufvorgänge im Hafen von Genua. Dem Verfasser der Studie zufolge soll Tirrenia sowohl im Tagesverlauf als auch während des Jahres regelmäßiger als die anderen Gesellschaften anlaufen. Die Ermäßigungen wären also eine Prämie für die Regelmäßigkeit.

Da Lotsenzwang besteht, kann dieser Ansatz nicht zugrunde gelegt werden. Vorstellbar sind Tarife für Stoß-/Wartezeiten oder Saisontarife, um die Probleme des Lotseneinsatzes in Stoßzeiten zu regeln. Indessen kann nicht wie in dieser Studie zugrunde gelegt werden, daß der Verkehr von Tirrenia der „normale“ Verkehr ist, hingegen alle anderen Unternehmen einen Stoßverkehr verursachen. Entsprechend den vorhergehenden Ausführungen wäre auch hier wieder eine Unterscheidung zwischen Linienverkehr/Nichtlinienverkehr aus Gründen der mit der Planung verbundenen großenbedingten Kostenvorteile nicht gerechtfertigt.

#### *Verringerte Dienstleistung*

- (19) Den italienischen Behörden zufolge erfordert ein Seeschiffsverkehrsunternehmen mit vier Anlaufvorgängen wöchentlich einen reduzierten Lotsendienst.

Gemäß der Studie „EU maritime pilotage“, die von RH&H Consult für die Kommission erstellt wurde, erteilen alle Mitgliedstaaten außer Italien entweder eine Bescheinigung über die Befreiung vom Lotsendienst (auf die Person des Kapitäns beschränkte Zulassung) nach einer bestimmten Anzahl von Anlaufvorgängen in einem bestimmten Hafen oder über die Befreiung vom Lotsendienst für Fährschiffe im Linienverkehr. Für die Bescheinigung über die Befreiung vom Lotsendienst sind je nach Mitgliedstaat und Hafen sechs bis 36 Anlaufvorgänge erforderlich. Die Mitgliedstaaten legen also zugrunde, daß ein Kapitän mit jährlich sechs bis 36 Anlaufvorgängen keinen Lotsendienst mehr benötigt. Daraus kann gefolgert werden, daß in einem Mitgliedstaat, in dem das Lotsen verbindlich vorgeschrieben ist, für Kapitäne mit dieser Anzahl von Anlaufvorgängen der Lotsendienst verringert ist oder ganz entfällt. In Genua werden bei vier Anlaufvorgängen wöchentlich (jährlich 208) je Unternehmen wesentliche Ermäßigungen gewährt. Die Ermäßigungen werden nicht je Kapitän, sondern je Unternehmen verbucht. Ein neuer Kapitän eines Unternehmens, das eine große Zahl von Schiffen besitzt, berechtigt also zu einer Ermäßigung, obwohl die Dienstleistung der Lotsen vollständig erbracht wird. Wegen der Anzahl von Schiffen der betreffenden Unternehmen sind die Schwellen, die zu einer Ermäßigung berechtigen, spürbar höher als in den anderen Mitgliedstaaten, ohne daß die Ein- oder Ausfahrt im Hafen von Genua nachweislich besonders schwierig wäre.

Gemäß dem Dekret des Ministers für Verkehr und Schifffahrt vom 2. September 1996 können Schiffe

ab 15 000 BRT im Linienverkehr mit festen Fahrstrecken und Fahrplänen und regelmäßigen Fahrzeiten die Funklotsendienste nur ausgehend von Porto Vecchio als einem Teil des Hafens benutzen, sofern sie keine Schlepperdienste in Anspruch nehmen, wenn der Kapitän die italienische Sprache beherrscht und an Bord desselben Schiffstyps zehn Anlaufvorgänge mit einem Lotsen an Bord ausgeführt hat (Hafenein- und -ausfahrten). Jedoch besteht diese Möglichkeit nicht bei Hafeneinfahrten nach Porto Vecchio oder Kaiausfahrten von Porto Vecchio.

- (20) Die von den italienischen Behörden vorgelegten Studien zeigen bei der Erbringung von Lotsendiensten für die vier begünstigten Unternehmen, die die Ermäßigung von 65 % erhalten, gegenüber den anderen Unternehmen, die vom Hafen von Genua aus tätig sind, keine großenbedingten Kostenvorteile. Indes zeigen die Studien, daß die Lotsenkosten für die Linienunternehmen geringer sind als die gleichen Leistungen für Nichtlinienunternehmen. Die bei der Erbringung von Lotsendiensten für sämtliche Linienunternehmen erzielte Kostenersparnis entspricht längst nicht 65 % der Kosten der Leistung. Der Studie vom 6. November 1995 zufolge entspräche sie maximal 20 %. Diese Einsparung dürfte also nicht nur auf die vier genannten Begünstigten, sondern müßte angemessen auf alle Linienunternehmen aufgeteilt werden.

Folglich bewirkt die jetzige Regelung daß für verschiedene Seeschiffsverkehrsunternehmen ungleiche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen für die Manöver bei der Ein-, Durch- oder Ausfahrt des Hafens angewandt werden, wodurch für sie ein Wettbewerbsnachteil entsteht.

- (21) In ihrem Antwortschreiben auf das Fristsetzungsschreiben führten die italienischen Behörden aus, daß ein Wirtschaftsteilnehmer auch bei einer Monopolstellung die Möglichkeit haben muß, seinen wichtigsten Kunden Anreize zu bieten und so den Hafen zu vermarkten.

Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes<sup>(1)</sup> können als ordnungsgemäß geltende Handelspraktiken Mißbräuche im Sinne von Artikel 86 EG-Vertrag darstellen, wenn eine beherrschende Stellung eines Unternehmens vorliegt.

Eine unterschiedliche Behandlung der Kunden eines Unternehmens in beherrschender Stellung muß aus objektiven Gründen gerechtfertigt sein.

Der Hafen von Genua ist in Anbetracht seiner geographischen Lage und des damit verbundenen Kommunikationsnetzes für einen Großteil seines

<sup>(1)</sup> Urteil des Gerichtshofes vom 1. April 1993 in der Rechtssache T-65/89, BPB Industries und British Gypsum/Kommission, Slg. 1993, II-389, Randnummer 69 der Entscheidungsgründe.

Verkehrsaufkommens, insbesondere für den Fahrgastverkehr, mit einem natürlichen Monopol ausgestattet. Seeverkehrsunternehmen, die Beförderungen nach den Mittelmeersinseln (Korsika, Sizilien, Sardinien) vornehmen wollen, müssen den Hafen von Genua nutzen.

Für die Seeschiffsunternehmen gibt es keine Alternative. Das Risiko, daß das Unternehmen seine Seeverkehrsverbindung ändert und folglich den Hafen wegen eines interessanteren Lotsenangebots eines Konkurrenzhafens wechselt, ist äußerst gering. Ohne objektive Rechtfertigungsgründe können die Lotsen nicht ein Seeverkehrsunternehmen gegenüber anderen bevorzugen.

Als objektive Gründe können beispielsweise das Bestehen von größenbedingten Kostenvorteilen und der Schutz des Meeresbodens gelten.

Wie vorstehend ausgeführt, sind diese größenbedingten Kostenvorteile im vorliegenden Fall gering und liegen unter den 65 %igen Ermäßigungen, die bestimmten Seeschiffsunternehmen gewährt werden.

Im übrigen beruhen die Ermäßigungen nicht auf einem Kriterium, das an den Schutz des Meeresbodens anknüpft.

Aus den vorstehend dargelegten Gründen stellt die Tatsache, daß ein Unternehmen in der Lage des Lotsenkorps gegenüber Handelspartnern unterschiedliche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen anwendet, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden, einen Mißbrauch einer beherrschenden Stellung im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag dar.

Genehmigt ein Mitgliedstaat ein derartiges System auf dem Verordnungsweg, d. h. durch förmliche Genehmigung der betreffenden Tarife mittels Rundschreiben, verstößt diese staatliche Maßnahme gegen Artikel 90 in Verbindung mit Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag.

Der Gerichtshof hat im Zusammenhang mit den früheren Lotsentarifen im Hafen von Genua festgestellt, daß ein Mitgliedstaat gegen die Artikel 90 und 86 verstößt, wenn er das Unternehmen durch Genehmigung der von diesem festgesetzten Tarife dazu veranlaßt, seine beherrschende Stellung mißbräuchlich auszunutzen, indem es im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 Buchstabe c) EG-Vertrag bei gleichwertigen Leistungen unterschiedliche Bedingungen gegenüber Handelspartnern anwendet (Urteil *Corsica Ferries*).

*Wirkung auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

- (22) So wie das System der Ermäßigungen angewandt wird, wirkt es sich nachteilig auf den Beförderungs-

preis der Verkehrsunternehmen aus, für die keine derartige Regelung gilt. In den Betriebskosten eines Seeschiffsunternehmens sind die Hafengebühren ein wichtiger Ausgabenposten.

In seinem Urteil *Corsica Ferries* (1) befand der Gerichtshof, daß diskriminierende Verhaltensweisen, die für gleichwertige Leistungen des genannten Dienstes angewandt werden, „geeignet sind, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, da sie Unternehmen berühren, die Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten vornehmen“.

#### Artikel 90 Absatz 2

- (23) Obgleich die italienischen Behörden darauf hingewiesen haben, daß der Lotsendienst eine bedeutende Komponente öffentlicher Dienste enthält, haben sie sich nicht auf die Ausnahme gemäß Artikel 90 Absatz 2 EG-Vertrag berufen, um die Einführung und Aufrechterhaltung der Ermäßigungen zu rechtfertigen. Außerdem steht im vorliegenden Fall die Anwendung der Wettbewerbsregeln der dem Lotsenkorps übertragenen besonderen Aufgabe, nämlich der Kontrolle und der Wahrung der Sicherheit des Verkehrs im Hafen und dem Schutz des Meeresbodens, nicht entgegen.

Die Ausnahmebestimmung nach Artikel 90 Absatz 2 findet somit keine Anwendung.

#### Schlußfolgerung

Nach alledem ist die Kommission der Auffassung, daß die in Randnummer 1 genannte staatliche Maßnahme gegen Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag verstößt —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Das System der Tarifiermäßigungen für Lotsendienste im Hafen von Genua, das zuletzt durch Rundschreiben Nr. 5203359 des Ministeriums für Verkehr und Schifffahrt vom 4. September 1996 eingeführt wurde, stellt eine mit Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag unvereinbare Maßnahme dar.

#### Artikel 2

Die italienische Regierung hat den in Artikel 1 genannten Verstoß abzustellen und die Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Notifizierung dieser Entscheidung über die deswegen getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

(1) Slg. 1994, I-1783, Randnummer 44 der Entscheidungsgründe.

*Artikel 3*

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 21. Oktober 1997

*Für die Kommission*

Karel VAN MIERT

*Mitglied der Kommission*

---

**BERICHTIGUNGEN**

**Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1986/97 der Kommission vom 13. Oktober 1997 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1218/96 zur teilweisen Befreiung vom Einfuhrzoll für bestimmte Getreideerzeugnisse gemäß den Abkommen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Polen, der Republik Ungarn, der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik, der Republik Bulgarien und der Republik Rumänien**

*(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 280 vom 14. Oktober 1997)*

Seite 2, im Anhang, erste Tabelle „I. Erzeugnisse mit Ursprung in Ungarn“, zweite Spalte „Warenbezeichnung“, unter KN-Code „1008 20 00“:

*anstatt:* „Sorghum“

*muß es heißen:* „Hirse“.

---