

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

2005/0264(CNS)

7.6.2006

STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Wirtschaft und Währung

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr und zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 auf Kabotage und internationale Trampdienste
(KOM(2005)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS))

Verfasser der Stellungnahme: Fernand Le Rachinel

PA_Leg

KURZE BEGRÜNDUNG

1. Einführung

Im Wettbewerbsrecht nimmt der Seeverkehr eine besondere Stelle ein. Zwar gelten für diesen Bereich grundsätzlich die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts, allerdings bestehen einige Ausnahmen, die ihm in mehreren Unterbereichen einen größeren Spielraum im Vergleich zu den meisten anderen Wirtschaftssektoren gestatten.

Die fraglichen Ausnahmen sind folgende:

- a) **Die Linienkonferenzen** gemäß der Definition in Artikel 2 der Verordnung Nr. 4056/86 werden durch diese Verordnung gestattet.
- b) **Die technischen Vereinbarungen** zwischen Reedern sind nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 4056/86 gestattet, wenn sie ausschließlich die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken oder bewirken, ohne den Wettbewerb einzuschränken.
- c) **Die Trampdienste** (d. h. die Dienste außerhalb des Linienverkehrs) **und die Kabotage** sind von den wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen gemäß Artikel 32 der Verordnung (EWG) Nr. 1/2003 ausgenommen. Zur Klarstellung sei gesagt, dass es sich sehr wohl um die **allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen** handelt, von denen diese beiden Sektoren ausgenommen sind. Selbstverständlich fielen sie von jeher unter den Geltungsbereich grundlegender Bestimmungen des Primärrechts, d.h. Artikel 81 und 82 des Vertrags.

2. Vorschlag der Kommission

Die Europäische Kommission schlägt **in Artikel 1** vor, die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 **aufzuheben**. Diese Aufhebung würde zum einen die **Abschaffung der technischen Vereinbarungen** bewirken, die seit jeher für ständige Streitereien zwischen Reedern sowie der Kommission und dem Gerichtshof verantwortlich waren.

Zum anderen **können die Linienkonferenzen** gemäß der Definition in den Artikeln 1b, 3, 4, 5 und 6 dann **nicht mehr weiter existieren**. Diese Konferenzen basieren auf einer „Gruppenfreistellung“, die durch die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für diese Konferenzen eingeräumt worden war und die es ihnen gestattete, ihre Preise festzusetzen und ihre Kapazitäten zu regulieren, was im Prinzip den europäischen Wettbewerbsrechtsvorschriften entgegensteht.

In Artikel 2 schlägt die Kommission vor, Artikel 32 der Verordnung (EWG) Nr. 1/2003 zu streichen. Durch die Streichung dieses Artikels sollten **die Trampdienste und die Kabotage** in den Geltungsbereich der **allgemeinen wettbewerbsrechtlichen Durchführungsbestimmungen** gemäß dieser Verordnung überführt werden.

3. Standpunkt des Verfassers

Der Verfasser:

- vertritt die Auffassung, dass die Seeverkehrsdienste für die Entwicklung der Volkswirtschaft der Europäischen Union wesentlich sind;
- stellt fest, dass alle Akteure des Sektors, insbesondere die Verlader und Reeder, der Ansicht sind, dass eine Überprüfung der Ausnahmen von den Wettbewerbsbestimmungen zugunsten der Linienkonferenzen erforderlich ist;
- begrüßt die Tatsache, dass die Kommission einen zweijährigen Übergangszeitraum zur Aufhebung der Verordnung Nr. 4056/86 vorschlägt, damit die Reeder und alle spezifischen Berufsgruppen sich an die neuen Wettbewerbsbestimmungen anpassen können, und stellt fest, dass ein zweijähriger Übergangszeitraum sowohl von der Kommission als auch von den Reedern als ausreichend betrachtet wird;
- vertritt die Auffassung, dass die Ablösung der Gruppenfreistellung durch die Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsbestimmungen im Seeverkehrssektor notwendig ist und dass nachdrücklich gefordert werden muss, dass die Verordnung Nr. 4056/86 nicht vor der Fertigstellung dieser Leitlinien aufgehoben wird;
- stellt fest, dass das EP im Bericht von Frau Kratsa-Tsagaropoulou (A6-0314/2005), der kürzlich im Anschluss an die Veröffentlichung des Weißbuchs KOM(2004)675 endg. zum selben Thema angenommen wurde, die Kommission auffordert, bei der Abschaffung der Linienkonferenzen vorsichtig vorzugehen;
- ist der Ansicht, dass ein weiteres Element, nämlich die besondere Beachtung der kleinen und mittleren Reeder und der spezialisierten Dienste (specialised trades), in den Artikeln der vorgeschlagenen Verordnung behandelt werden sollten. Dieser Punkt ist Gegenstand des vom Verfasser vorgeschlagenen Änderungsantrags.

Die Europäische Union beabsichtigt, dem Seeverkehr künftig mehr Bedeutung beizumessen. Als Beispiele dafür seien das Weißbuch über die Verkehrspolitik und das kürzlich vorgestellte Programm Marco Polo II genannt.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen sich die Preise dahingehend entwickeln, dass neue Kunden gewonnen werden, Transparenz gewährleistet wird, ein Teil der Waren von der Straße abgezogen und somit zur Entlastung des Straßenverkehrs beigetragen wird. Wenn man weiß, dass die Straße wahrscheinlich die wettbewerbsfähigste Verkehrsart ist, ist der einzuschlagende Weg klar.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Wirtschaft und Währung, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission ¹	Abänderungen des Parlaments
Änderungsantrag 1 BEZUGSVERMERK 1	
gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 83 ,	gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 80 und 83 ,

Begründung

Die doppelte Rechtsgrundlage der Verordnung 4056/86 muss beibehalten werden, da die Aufhebung dieser Verordnung nicht nur den Wettbewerb im Seeverkehr, sondern auch die Koordinierung und die internationalen Abkommen in diesem Bereich betrifft.

Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 3

(3) Durch die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 wurden bestimmte Arten von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, von dem durch Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag ausgesprochenen Kartellverbot freigestellt. Dies wurde vor allem damit begründet, dass Linienkonferenzen eine stabilisierende Rolle spielen, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten, die durch weniger restriktive Maßnahmen nicht gewährleistet werden könnten. **Bei einer gründlichen Prüfung des Gewerbes durch die Kommission hat sich gezeigt, dass der Linienseeverkehr nicht außergewöhnlich**

(3) Durch die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 wurden bestimmte Arten von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, von dem durch Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag ausgesprochenen Kartellverbot freigestellt. Dies wurde vor allem damit begründet, dass Linienkonferenzen eine stabilisierende Rolle spielen, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten, die durch weniger restriktive Maßnahmen nicht gewährleistet werden könnten. **Unter den derzeitigen Bedingungen des weltweiten Wettbewerbs, der rasanten Entwicklungen, der hohen Kosten und des Risikos von**

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

ist, denn seine Kostenstruktur weicht nicht wesentlich von der anderer Gewerbe ab. Es ist daher nicht ersichtlich, dass der Linienseeverkehr vor Wettbewerb geschützt werden muss.

Investitionen in den Linienseeverkehr ist es anerkanntermaßen erforderlich, dass zumindest Informationen zwischen den Akteuren des Sektors ausgetauscht werden.

Begründung

1. Die Ergebnisse der Studien, die die Kommission in Auftrag gegeben hat, liefern keine überzeugenden Argumente für die Abschaffung der Gruppenfreistellung für Linienkonzessionen. Die wichtigsten Fragen im Hinblick auf die Folgen einer vollständigen Deregulierung sowie die vier kumulativen Voraussetzungen für die Freistellung wurden nicht eindeutig und klar beantwortet.

2. Im Sektor der Liniendienste herrscht ein extremer Wettbewerb. Auf Grund der Besonderheiten des Zweigs (Struktur und Tätigkeit) ist der Austausch von Informationen zwischen den Akteuren unbedingt erforderlich und erleichtert die Anpassung an die neue Regelung.

Änderungsantrag 3 ERWÄGUNG 4

(4) Die erste Ausnahmebedingung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag ist, dass die betreffende restriktive Vereinbarung zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -erteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen muss. Was die durch Konferenzen ermöglichten Effizienzgewinne angeht, so **gelingt es den Konferenzen zwar noch immer, die (einen Teil des Beförderungspreises ausmachenden) Gebühren und Zuschläge festzulegen, aber sie sind nicht mehr in der Lage, einen Konferenzpreis durchzusetzen**. Es ist auch nicht ersichtlich, dass das Konferenzsystem stabilere Frachtraten oder zuverlässigere Seeverkehrsdienstleistungen gewährleistet, als sie bei uneingeschränktem Wettbewerb möglich wären. Konferenzmitglieder bieten ihre Dienste immer öfter in Form individueller Dienstleistungsvereinbarungen mit einzelnen Ausführeern an. Die Konferenzen nutzen **zudem** nicht sämtliche verfügbaren Beförderungskapazitäten, da

(4) Die erste Ausnahmebedingung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag ist, dass die betreffende restriktive Vereinbarung zur Verbesserung der Warenerzeugung oder -erteilung oder zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen muss. Was die durch Konferenzen ermöglichten Effizienzgewinne angeht, so **setzen die Konferenzen keine Preise durch, sondern legen vielmehr Referenzpreise fest, die auch die entsprechenden Zuschläge umfassen**. Es ist auch nicht ersichtlich, dass das Konferenzsystem stabilere **oder weniger stabile** Frachtraten oder zuverlässigere **oder weniger zuverlässige** Seeverkehrsdienstleistungen gewährleistet, als sie bei uneingeschränktem Wettbewerb möglich wären. Konferenzmitglieder bieten ihre Dienste immer öfter in Form individueller Dienstleistungsvereinbarungen mit einzelnen Ausführeern an, **wobei sie sich als Referenz (Preise und Routen) auf das von den Konferenzen festgelegte System**

jedes Seeverkehrsunternehmen hierüber individuell entscheidet. Die Preisstabilität und die Dienstleistungszuverlässigkeit werden unter den gegenwärtigen Marktgegebenheiten durch individuelle Dienstleistungsvereinbarungen bewirkt. **Der Kausalzusammenhang zwischen den Wettbewerbseinschränkungen (Preisfestsetzung und Angebotsregulierung) und den vermeintlichen Effizienzgewinnen (zuverlässige Dienstleistungen) erscheint mithin zu schwach, um die erste Ausnahmebedingung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag zu erfüllen.**

stützen. Die Konferenzen nutzen *insofern* nicht *direkt* sämtliche verfügbaren Beförderungskapazitäten, da jedes Seeverkehrsunternehmen hierüber individuell entscheidet. Die Preisstabilität und die Dienstleistungszuverlässigkeit werden unter den gegenwärtigen Marktgegebenheiten durch individuelle Dienstleistungsvereinbarungen bewirkt, *die parallel zu den Konferenzen funktionieren.*

Begründung

Seit ca. 19 Jahren hat die Ausnahmeregelung für die Linienkonferenzen eine wichtige regulierende Rolle bei der Entwicklung des internationalen Handels gespielt, gleichzeitig scheint das System der Konferenzen heute weitaus „liberaler“ als in der Vergangenheit zu sein, da es parallel zu anderen Formen der Dienstleistungserbringung in dem Sektor funktioniert (individuelle Vereinbarungen, Konsortien und Allianzen u. a.). Die Studien, die bisher im Auftrag der Kommission durchgeführt wurden, haben nicht ausdrücklich und eindeutig gezeigt, dass die Konferenzen keine stabileren Frachtraten oder weniger zuverlässige Dienstleistungen gewährleisten.

Änderungsantrag 4 ERWÄGUNG 5

(5). Die zweite Ausnahmebedingung ist, dass die Verbraucher für die negativen Auswirkungen, die durch die Wettbewerbsbeschränkung entstehen, einen Ausgleich erhalten müssen. **Eindeutige** Beschränkungen wie **eine horizontale** Preisfestlegung durch Bestimmung eines Konferenzpreises und **gemeinsame** Festlegung der Nebenkosten und Aufschläge **ziehen schwer wiegende negative** Auswirkungen **nach sich. Eindeutig positive Folgen hingegen konnten bisher nicht festgestellt werden. Die Verkehrsnutzer sind** der Auffassung, dass Konferenzen nur den am wenigsten effizienten Konferenzmitgliedern zum Vorteil

(5). Die zweite Ausnahmebedingung ist, dass die Verbraucher für die negativen Auswirkungen, die durch die Wettbewerbsbeschränkung entstehen, einen Ausgleich erhalten müssen. **Bei eindeutigen** Beschränkungen wie **einer horizontalen** Preisfestlegung durch Bestimmung eines Konferenzpreises und **gemeinsamer** Festlegung der Nebenkosten und Aufschläge **werden die negativen** Auswirkungen **von den Verkehrsnutzern als erheblich dargestellt, die** der Auffassung **sind**, dass Konferenzen nur den am wenigsten effizienten Konferenzmitgliedern zum Vorteil gereichen, und daher ihre Abschaffung **fordern.**

gereichen, und **fordern** daher ihre Abschaffung. **Die gegenwärtigen Linienkonferenzen erfüllen die zweite Bedingung von Artikel 81 Absatz 3 nicht.**

Begründung

Die Kommission hat keine zuverlässigen Daten zu den Einbußen vorgelegt, die den Verkehrsnutzern, die die Konferenzen nutzen, erwachsen. Darüber hinaus wird die Behauptung, die horizontale Preisfestlegung durch die Konferenzen habe negative Auswirkungen, nicht belegt, da die Kommission meint, die Konferenzen hätten diese Möglichkeit der Preisfestlegung bereits verloren.

Änderungsantrag 5 ERWÄGUNG 5

(5) Die zweite Ausnahmebedingung ist, dass die Verbraucher für die negativen Auswirkungen, die durch die Wettbewerbsbeschränkung entstehen, einen Ausgleich erhalten müssen. Eindeutige Beschränkungen wie eine horizontale Preisfestlegung **durch Bestimmung eines Konferenzpreises und** gemeinsame Festlegung der Nebenkosten und Aufschläge ziehen schwer wiegende negative Auswirkungen nach sich. **Eindeutig positive Folgen hingegen konnten bisher nicht festgestellt werden.** Die Verkehrsnutzer sind der Auffassung, dass Konferenzen nur den am wenigsten effizienten Konferenzmitgliedern zum Vorteil gereichen und fordern daher ihre Abschaffung. Die gegenwärtigen Linienkonferenzen erfüllen die zweite Bedingung von Artikel 81 Absatz 3 nicht.

(5) Die zweite Ausnahmebedingung ist, dass die Verbraucher für die negativen Auswirkungen, die durch die Wettbewerbsbeschränkung entstehen, einen Ausgleich erhalten müssen. **Obwohl der Nutzen gegenseitiger Informationen in den verschiedenen Studien über die Entwicklung des Sektors anerkannt wird,** ziehen eindeutige Beschränkungen wie eine horizontale Preisfestlegung durch gemeinsame Festlegung der Nebenkosten und Aufschläge schwer wiegende negative Auswirkungen nach sich. Die Verkehrsnutzer sind der Auffassung, dass Konferenzen nur den am wenigsten effizienten Konferenzmitgliedern zum Vorteil gereichen und fordern daher ihre Abschaffung. Die gegenwärtigen Linienkonferenzen erfüllen die zweite Bedingung von Artikel 81 Absatz 3 nicht.

Ein Ersatzsystem auf der Grundlage gegenseitiger Informationen im Einklang mit den Wettbewerbsregeln könnte zur Optimierung der Funktionsweise des Sektors beitragen.

Begründung

Der Nutzen gegenseitiger Informationen sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Verkehrsnutzer ist in den verschiedenen Studien über den Sektor, die seit Beginn der

Überarbeitung der Verordnung 4056/86 veröffentlicht wurden, anerkannt.

Nachdem der Konferenzpreis nicht mehr angewendet wird (vgl. Erwägung 4), entspricht er nicht mehr im gleichen Sinne einer „horizontalen Preisfestlegung“ wie die direkte Festlegung der Nebenkosten und Aufschläge und zieht folglich nicht die entsprechenden „schwer wiegenden“ negativen Auswirkungen nach sich.

**Änderungsantrag 6
ERWÄGUNG 9**

(9) Die Ausnahme von rein technischen Vereinbarungen von dem in Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag festgelegten Verbot und das Verfahren zur Behandlung etwaiger internationaler Rechtsstreitigkeiten sind redundant. Diese Bestimmungen sollten daher ebenfalls gestrichen werden. **entfällt**

Begründung

Um die Rechtssicherheit in diesem Sektor zu stärken, erscheint es notwendig, die Artikel 2 „Technische Vereinbarungen“ und 9 „Internationale Rechtskollision“ der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 beizubehalten.

**Änderungsantrag 7
ERWÄGUNG 10**

(10) Aus den oben genannten Gründen sollte die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vollständig aufgehoben werden.

(10) Im Falle der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 sollte/n:

a) mögliche negative Folgen der allgemeinen Änderung des Systems abgewendet werden, sowohl für die großen als auch vor allem für die mittleren und kleinen Handelsschiffahrtlinien;

b) die geltenden rechtlichen und praktischen Regelungen in anderen Ländern (USA, Australien, Japan, Kanada) berücksichtigt werden, da eine eventuelle Abweichung des europäischen Systems von diesen Regelungen weltweit zu destabilisierenden Tendenzen im sozioökonomischen Bereich führen könnte;

c) die Gruppenfreistellungen für Linienkonferenzen erst nach einem Übergangszeitraum von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt der Entscheidung des Rates über die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 auslaufen;

d) von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten des Sektors und nach Konsultation des Europäischen Parlaments sowie zu einem angemessenen Zeitpunkt vor dem Auslaufen des Übergangszeitraums klare Leitlinien im Anwendungsbereich der Artikel 81 und 82 des Vertrags festgelegt werden.

Begründung

Die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und des Systems der Konferenzen muss nach bestimmten Voraussetzungen und begleitet von Sicherheitsmechanismen zu folgenden Punkten erfolgen:

a) Schutz der kleinen und mittleren Unternehmen des Sektors vor der Gefahr des Dominierens von Oligopolen und Großunternehmen (Markttenenz),

b) Reaktionen von Drittländern, die Partner in den Konferenzen sind, auf die Abschaffung des derzeitigen Systems,

c) Festlegung eines ausreichenden Übergangszeitraums von fünf Jahren zur Anpassung des Sektors und klarer Leitlinien zur Gewährleistung von Rechtssicherheit.

Änderungsantrag 8 ERWÄGUNG 10 A (neu)

(10a) Die Anwendung dieser Verordnung macht die Verordnung (EWG) Nr. 954/79 des Rates vom 15. Mai 1979 hinfällig, die die Ratifikation des Übereinkommens der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen durch die Mitgliedstaaten oder über den Beitritt der Mitgliedstaaten zu diesem Übereinkommen betrifft¹ und die einen Rahmen für die Anwendung des Verhaltenskodex für Linienkonferenzen gemäß dem Vertrag vorgibt, und bewirkt

ihre Aufhebung.

¹ABl. L 121 vom 17.5.1979, S. 1.

Begründung

Wenn die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen abgeschafft wird, wird die mit der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 genehmigte Anwendung des UNCTAD-Kodex hinfällig. Tatsächlich besteht keine Veranlassung, europäische Bestimmungen für einen Beitritt zum UNCTAD-Kodex beizubehalten, wenn gleichzeitig die Mitgliedstaaten, die den UNCTAD-Verhaltenskodex ratifiziert haben, aufgefordert werden, ihre Ratifizierungen zu kündigen.

Änderungsantrag 9
ERWÄGUNG 10 A (neu)

(10a) Die Aufhebung sollte erst nach einem ausreichend langem Übergangszeitraum Wirkung erlangen, damit die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsteilnehmer des Sektors sich an das neue Regelungsumfeld anpassen können.

Begründung

Es ist ein ausreichend langer Übergangszeitraum vorzusehen, damit die Betreiber in diesem Sektor sich dem neuen Regelungsumfeld anpassen können. Da das einseitige Verbot der Linienkonferenzen durch die Europäische Union auch internationale Auswirkungen hat, ist dieser Übergangszeitraum notwendig, damit die Mitgliedstaaten die internationalen Abkommen überprüfen können, deren Vertragspartner sie gegebenenfalls sind und die ausdrücklich auf das Konferenzsystem oder damit verbundene Rechtsinstrumente wie den UNCTAD-Verhaltenskodex verweisen.

Änderungsantrag 10
ERWÄGUNG 10 B (neu)

(10b) Wie vom Europäischen Parlament in seiner Entschließung vom 1. Dezember 2005 zu der Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln auf den Seeverkehr¹ festgestellt, erscheint es notwendig, Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 „Technische Vereinbarungen“ nicht aufzuheben, da

dieser die spezifisch für den Seeverkehr geltenden Modalitäten in Bezug auf Absprachen und Zusammenarbeit präzisiert und dadurch zur rechtlichen Absicherung der einschlägigen Operationen beiträgt.

¹ Angenommene Texte dieses Datums, P6_TA(2005)0466.

Begründung

Die in Artikel 2 präzisierten technischen Modalitäten in Bezug auf Absprachen und Zusammenarbeit sind eines der Elemente zur Organisation des Seeverkehrssektors. In ihrem Bericht hebt die Kommission die Notwendigkeit hervor, über ein Informationssystem zu verfügen, und geht sogar soweit, die Organisation von Konsortien zuzulassen.

Änderungsantrag 11 ERWÄGUNG 10 C (neu)

(10c) Da die Anwendung dieser Verordnung eine Rechtskollision mit dem Beitritt mehrerer Mitgliedstaaten zum UNCTAD-Verhaltenskodex für Linienkongressen bewirkt, wird empfohlen, dass diese Mitgliedstaaten sich bilateral davon zurückziehen, ohne sie jedoch dazu verpflichtet zu können. Aus dieser Situation ergibt sich die Notwendigkeit, über ein genaues Verfahren zu verfügen, das es erlaubt, gegebenenfalls auftretende internationale Rechtskollisionen zu regeln. Zu diesem Zweck erscheint es insbesondere notwendig, die Bestimmungen von Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 „Internationale Rechtskollision“ nicht aufzuheben, die es der Kommission gestatten, auf der Grundlage eines Mandats des Rates tätig zu werden.

Begründung

Die Aufhebung der Gruppenfreistellung für Linienkongressen wirft eine Reihe von rechtlichen Problemen gegenüber Drittländern auf. Ein Rechtsinstrument erweist sich als

notwendig, um diese Konflikte zu regeln.

Änderungsantrag 12
ERWÄGUNG 11

(11) Linienkonferenzen werden in mehreren Gerichtsbarkeiten toleriert. In diesem Sektor, wie auch in anderen Sektoren, wird das Wettbewerbsrecht nicht auf die gleiche Weise weltweit angewandt. Angesichts des globalen Charakters der Linienseeschifffahrt wird die Kommission alle zweckdienlichen Maßnahmen ergreifen, um die Aufhebung der Freistellung für Preisfestlegung für Linienkonferenzen, die anderswo existieren, voranzubringen. Gleichzeitig wird die Freistellung für betriebliche Zusammenarbeit zwischen Schifffahrtslinien in Konsortien und Allianzen beibehalten, **wie von dem OECD-Sekretariat 2002 empfohlen wurde.**

(11) Linienkonferenzen werden in mehreren Gerichtsbarkeiten toleriert. In diesem Sektor, wie auch in anderen Sektoren, wird das Wettbewerbsrecht nicht auf die gleiche Weise weltweit angewandt. Angesichts des globalen Charakters der Linienseeschifffahrt wird die Kommission alle zweckdienlichen Maßnahmen ergreifen, um die Aufhebung der Freistellung für Preisfestlegung für Linienkonferenzen, die anderswo existieren, voranzubringen. Gleichzeitig wird die Freistellung für betriebliche Zusammenarbeit zwischen Schifffahrtslinien in Konsortien und Allianzen beibehalten.

Begründung

Der technische Bericht der OECD kann nicht als Referenz herangezogen werden, da die Mitglieder der OECD keine politische Einigung über diesen Bericht erzielt haben.

Änderungsantrag 13
ERWÄGUNG 11 A (neu)

(11a) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament einen Bericht mit einer Analyse und einer Bewertung der Positionen der Drittländer (China, Indien, Japan, Singapur, USA, Kanada) im Hinblick auf deren Strategie gegenüber der künftigen europäischen Politik für den Linienverkehr vor (Akzeptanz, Anpassung, Widerstand, negative Folgen usw.).

Begründung

Die Kommission hat bisher weder Angaben zu ihren Verhandlungen mit ihren Partnern noch Informationen zu möglichen Reaktionen von Drittländern auf die Pläne zur Abschaffung des Systems der Konferenzen vorgelegt. Dagegen haben Drittländer erst kürzlich bekräftigt, dass

sie die Konferenzen beizubehalten wünschen.

Änderungsantrag 14
ERWÄGUNG 14

(15) Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 sollte daher entsprechend geändert werden.

(15) Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 sollte daher entsprechend geändert werden.

Insbesondere vor der Aufhebung des Artikels 32 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 ist ein Übergangszeitraum von fünf Jahren erforderlich. Zur Gewährleistung von Rechtssicherheit muss die Kommission zu einem angemessenen Zeitpunkt vor der Aufhebung des betreffenden Artikels klare Leitlinien für den Sektor der Trampdienste vorlegen und dabei dessen Besonderheiten berücksichtigen, insbesondere mit Blick auf Vereinbarungen über gemeinsame Nutzung. Die Leitlinien sind in enger Zusammenarbeit mit den Beteiligten des Sektors und nach Konsultation des Europäischen Parlaments festzulegen.

Begründung

Bei der Aufhebung von Artikel 32 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 muss ein Übergangszeitraum zur Anpassung festgelegt werden, damit ausreichend Zeit zur Vorbereitung auf den Markt für Trampdienste besteht. Die Leitlinien sollen wie auch im Falle der Konferenzen für Rechtssicherheit im Sektor sorgen.

Änderungsantrag 15
ARTIKEL 1 ABSATZ 2

Jedoch bleiben für Linienkonferenzen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfüllen, die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c, Artikel 3 bis 7, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 26 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für einen Übergangszeitraum von **zwei** Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gültig.

Jedoch bleiben für Linienkonferenzen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfüllen, die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c, Artikel 3 bis 7, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 26 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für einen Übergangszeitraum von **fünf** Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gültig.
Die Kommission legt mindestens zwei

***Jahre vor dem Auslaufen des
Übergangszeitraums eindeutige Leitlinien
fest.***

Begründung

Zur Gewährleistung von Rechtssicherheit für den Sektor müssen eindeutige Leitlinien für den Linienverkehr festgelegt werden, und zwar zu einem konkreten und angemessenen Zeitpunkt, so dass ausreichend Zeit für die Vorbereitung und Anpassung des Sektors an die neue Situation besteht.

Änderungsantrag 16
ARTIKEL 1 ABSATZ 2

Jedoch bleiben für Linienkonferenzen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfüllen, die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c, Artikel 3 bis 7, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 26 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gültig.

Jedoch bleiben für Linienkonferenzen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfüllen, die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c, Artikel 3 bis 7, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 26 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gültig. ***Die Artikel 2 und 9 dieser Verordnung werden vollständig in die vorliegende Verordnung übernommen.***

Begründung

Jedoch bleiben für Linienkonferenzen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfüllen, die Bestimmungen von Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben b und c, Artikel 3 bis 7, Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 26 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung gültig. Die Artikel 2 „Technische Vereinbarungen“ und 9 „Internationale Rechtskollision“ werden vollständig in die vorliegende Verordnung übernommen.

Änderungsantrag 17
ARTIKEL 1 ABSATZ 2 A (neu)

Zu Beginn dieses Übergangszeitraums veröffentlicht die Kommission Leitlinien, die stufenweise das System der Linienkonferenzen ersetzen sollen. In

diesen Leitlinien räumt die Kommission den Interessen der kleinen und mittleren Reeder und der spezialisierten Dienste (specialised trades) sowie der Gebiete in äußerster Randlage im Einklang mit Artikel 299 Absatz 2 des Vertrags besondere Aufmerksamkeit ein.

Begründung

Im Einklang mit dem vom Verfasser vorgeschlagenen Text und der strikten Anwendung der Bestimmungen von Artikel 299 Absatz 2 gewährleistet die Abänderung, dass die ständigen Zwänge, die die Gebiete in äußerster Randlage betreffen, gebührend berücksichtigt werden, wenn die Kommission die Leitlinien vorbereitet.

**Änderungsantrag 18
ARTIKEL 1 ABSATZ 2 A (neu)**

Mangels Veröffentlichung von Leitlinien binnen zwei Jahren wird der im zweiten Unterabsatz vorgesehene Übergangszeitraum bis zur Annahme der Leitlinien verlängert.

Begründung

Um die Rechtssicherheit des Sektors zu stärken, muss der Erlass von Leitlinien für den Linienverkehr vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung obligatorisch werden.

**Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1 A (neu)**

Artikel 1a

Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Entwicklung der Rechtslage in den anderen Seegebieten der Welt und über die Auswirkungen der einseitigen Abschaffung des Konferenzsystems durch die Europäische Union auf die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Seeverkehrssektors.

Begründung

Die einseitige Abschaffung des Konferenzsystems durch die Europäische Union könnte internationale Konsequenzen haben, die derzeit schwer vorhersehbar sind. Es wäre daher zweckmäßig, eine Bewertung der Auswirkungen der Aufhebung der Verordnung 4056/86 auf die Wettbewerbsfähigkeit des gemeinschaftlichen Seeverkehrssektors und auf die Beziehungen zwischen der Europäischen Union und ihren Partnern und Nachbarn vorzunehmen.

Änderungsantrag 20 ARTIKEL 2

Artikel 32 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 wird gestrichen.

Artikel 32 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 wird gestrichen. **Die Kommission legt mindestens zwei Jahre vor dem Auslaufen eines Übergangszeitraums eindeutige Leitlinien für Trampdienste fest.**

Begründung

Zur Gewährleistung von Rechtssicherheit für den Sektor müssen ein Übergangszeitraum für die Anpassung sowie eindeutige Leitlinien für die Trampdienste festgelegt werden, und zwar zu einem konkreten und angemessenen Zeitpunkt, so dass ausreichend Zeit für die Vorbereitung und Anpassung des Sektors an die neue Situation besteht.

Änderungsantrag 21 ARTIKEL 2 A (neu)

Artikel 2a

Die Verordnung (EWG) Nr. 954/79 wird aufgehoben. Die Europäische Union und die Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, um diejenigen ihrer Abkommen mit Drittländern zu überprüfen, die nicht mehr dem Gemeinschaftsrecht entsprechen.

Begründung

Die Abschaffung der Linienkonferenzen kommt einer Kündigung des UNCTAD-Verhaltenskodex gleich. Die Verordnung 954/79, die die Anwendung dieses Kodex im Gemeinschaftsrecht gestattete, hat keine Daseinsberechtigung mehr. Sie wird somit aufgehoben. Somit müssen die multi- oder bilateralen Abkommen, die auf diesen Kodex verweisen, revidiert werden. Ein zweijähriger Übergangszeitraum ist notwendig, damit diese Revision in Ruhe vollzogen werden kann.

Änderungsantrag 22
ARTIKEL 2 B (neu)

Artikel 2b

Die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 geht einher mit der Veröffentlichung von Leitlinien für die Anwendung dieser Verordnung auf Kabotage und internationale Trampdienste durch die Kommission. Informelle Leitlinien werden von der Kommission mindestens achtzehn Monate vor dem Inkrafttreten dieser Änderung veröffentlicht.

Begründung

Um die Rechtssicherheit zu gewährleisten, muss die Kommission möglichst frühzeitig Leitlinien veröffentlichen. Nachdem die Kommission selbige erst veröffentlichen darf, nachdem die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 in Kraft getreten ist, kann sie in Erwartung des Inkrafttretens dieser Änderung zwecks Zeitgewinn informelle Leitlinien veröffentlichen. Ein Mindestzeitraum von achtzehn Monaten vor dem Inkrafttreten der Änderung wird notwendig sein, damit Kabotage und internationale Trampdienste sich anpassen können.

VERFAHREN

Titel	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr und zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 auf Kabotage und internationale Trampdienste
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2005)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS)
Federführender Ausschuss	ECON
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 16.2.2006
Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Fernand Le Rachinel 15.2.2006
Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme:	
Prüfung im Ausschuss	19.4.2006 1.6.2006
Datum der Annahme	1.6.2006
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 24 -: 7 0: 4
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Zsolt László Becsey, Fausto Correia, Elisabeth Jeggle, Dan Jørgensen, Helmuth Markov, Kathy Sinnott, Jan Marinus Wiersma
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Raül Romeva i Rueda, Thomas Wise
Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)	...