II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 21. Dezember 1993

zur Verweigerung des Zugangs zu den Anlagen des Hafens von Rødby (Dänemark)

(Nur der dänische Text ist verbindlich)

(94/119/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

nach Aufforderung der dänischen Behörden und des Unternehmens DSB, ihren Standpunkt zu den Beschwerden der Kommission in der Frage der zweifachen Verweigerung der dänischen Regierung gegenüber der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochtergesellschaft der schwedischen „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), mitzuteilen, die darin besteht, daß sie weder den Bau eines neuen Terminals in unmittelbarer Nähe des Hafens von Rødby noch den Zugang zu dem bereits bestehenden Terminal dieses Hafens mit dem Ziel des Betriebs einer Seeverbindung zwischen Rødby und Puttgarden erlaubt,

in Erwägung nachstehender Gründe :

SACHVERHALT

Die strittige staatliche Maßnahme

(1) Mit Schreiben vom 9. Mai 1990 hat der dänische Verkehrsminister der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der schwedischen „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), die Genehmigung zum Bau eines privaten Handelshafens in unmittelbarer Nähe des Hafens von Rødby verweigert.

(2) Mit Schreiben vom 6. August 1990 hat derselbe Minister außerdem den Antrag der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der schwedischen „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), abgelehnt, innerhalb des öffentlichen Hafens von Rødby tätig zu werden.

Die Unternehmen und die beteiligten Dienste

(3) DSB ist ein öffentliches Unternehmen mit dem Status einer Dienststelle des Kommunikationsministeriums, dessen Haushalt im Rahmen des Finanzgesetzes erlassen wird.

DSB ist Inhaber eines ausschließlichen Rechtes für die Organisation des Eisenbahnverkehrs in Dänemark. Außerdem ist DSB Eigentümer des von ihm verwalteten Hafens von Rødby. Die Benutzung der Terminals des Hafens unterliegt allerdings der Genehmigung des Verkehrsministers, der seine Entscheidung auf Vorschlag von DSB trifft.

Außerdem betreibt DSB Seeverbindungen über Fährschiffe zwischen Dänemark und den Nachbarländern, besitzt aber keine ausschließlichen Rechte für diesen Betrieb.

„Stena Rederi AB" (Stena) ist eine schwedische Schiffahrtsgruppe, die sich auf den Verkehr mit Fährschiffen spezialisiert hat und zwischen Dänemark und Deutschland über zwei Tochtergesellschaften tätig werden will :

— Europort A/S, Gesellschaft dänischen Rechts,

— Scan-Port GmbH, Gesellschaft deutschen Rechts.

Letztere sind in der vorliegenden Sache die Beschwerdeführerinnen.

(4) Die Seeverbindung Rødby-Puttgarden wird gemeinsam durch DSB und DB (Deutsche Bundesbahn) — ein deutsches staatliches Unternehmen — betrieben. Diese Zusammenarbeit erstreckt sich insbesondere auf den gemeinsamen Verkauf von Fahrscheinen sowie auf die gemeinsame Festlegung der Zeitpläne und Tarife und das Angebot identischer Ermäßigungen. Kein anderes Unternehmen bietet Dienstleistungen mit Fährschiffen auf der betreffenden Seeverbindung.

(5) Der regelmäßige Fährschiffverkehr zwischen Rødby und Puttgarden verbindet im wesentlichen die Häfen im Osten Dänemarks (Insel Seeland) und die im Westen Schwedens mit Deutschland sowie mit dem gesamten Westeuropa. Was das Verkehrsmittel anbetrifft, so stellt der Luftverkehr eine alternative Lösung dar. Es handelt sich allerdings um eine deutlich kostspieligere Option, die sich nur an einen Teil der ohne Fahrzeug Reisenden richten kann und lediglich die Beförderung eines marginalen Teils der Fracht ermöglicht (leichte Waren mit hoher Wertschöpfung); diese Lösung kann den Verkehr über Fährschiffe somit nur in geringem Maße ersetzen.

Im übrigen kann der Gütertransport (insbesondere zwischen Schweden und Deutschland) auch über Containerschiffe erfolgen. Diese Lösung, die vor allem zwischen Göteborg und Hamburg-Bremen praktiziert wird, ist allerdings nur für containerisierbare Güter möglich. Außerdem sind die Überfahrten in der Nordsee (insbesondere zwischen Göteborg und Hamburg-Bremen, im Westen Dänemarks) sehr viel länger und die Fristen für die Beförderung der Güter verlängern sich dementsprechend. Schließlich setzt der Containerverkehr die Umsetzung einer besonderen terrestrischen Logistik voraus, um die Güter bis zum Verladehafen zu transportieren und sie dann von dem Entladehafen bis zur endgültigen Bestimmung zu befördern. Dieses Transportmittel ist deshalb für die Spediteure nicht geeignet, die lieber einen LKW beladen, der einen Transport von Haus zu Haus gewährleistet.

Ferner läßt sich feststellen, daß die übrigen Seeverbindungen zwischen dem Osten Dänemarks und Deutschlands mit der Verbindung Rødby-Puttgarden aus folgenden Gründen kaum austauschbar sind:

— ihre geographische Situation: die Häfen von Rødby und Puttgarden sind am besten an das Autobahnnetz angebunden, während Rostock und Warnemünde, in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik etwa 120 km östlich von Lübeck gelegen, nicht unmittelbar über Autobahn mit dem westdeutschen Autobahnnetz verbunden sind; damit sind diese Häfen für den Verkehr von Reisenden oder Gütern aus oder nach Berlin und Gebieten in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik besser geeignet (während Puttgarden, in der Nähe von Hamburg, einen günstigen Zugang für Westdeutschland und darüber hinaus West- und Südeuropa bietet);

— Dauer der Überfahrten: 1 Stunde für Rødby-Puttgarden (bezeichnet als „Vogelfluglinie"), 2 Stunden für Gedser-Warnemünde, 3 Stunden 30 Minuten für Gedser-Rostock.

Das führt zu dem Ergebnis, daß 70,8 % der Reisenden und 87,9 % der LKWs, die sich auf dem Seeweg zwischen Dänemark und Deutschland bewegen, über Rødby-Puttgarden reisen gegenüber (für den Verkehr 1991);

(in %)

Linien	Reisende	LKW
Gedser-Warnemünde (1)	8,3	3,3
Gedser-Rostock	9,0	8,1
Andere Linien	11,6	0,5

(1) Von DSB und einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bundesbahn wie Rødby-Puttgarden gemeinsam betriebene Linie.

Die Verbindung Rødby-Puttgarden läßt sich durch die anderen Seeverbindungen auch im Hinblick auf den Personenverkehr zwischen Schweden und Deutschland kaum ersetzen. Aufgrund der ausgezeichneten Autobahnverbindungen zwischen Rødby und Helsingør, das auf dem Seeweg in 15 Minuten mit dem schwedischen Hafen Helsingborg verbunden ist, hat die direkte Verbindung Deutschland-Schweden Travemünde-Trelleborg 1991 nur 1 102 463 Reisende und 159 484 Autos angezogen, während die Strecke Rødby-Puttgarden 8 024 654 Reisende und 1 209 065 Kfz. während des gleichen Zeitraums angezogen hat. Dies beweist die Präferenz der Benutzer für die als direkter und schneller angesehene Strecke Puttgarden-Helsingborg (die Überfahrt Travemünde-Trelleborg zwischen Schweden und Deutschland dauert zwischen 7 und 9 Stunden).

Außerdem ist festzuhalten, daß die Seeverbindung Göteborg-Frederikshaven zwar einem Teil des Verkehrsbedarfs zwischen Schweden zum einen und Dänemark sowie dem Rest Westeuropas entspricht, sie jedoch im Vergleich zu der Verbindung Rødby-Puttgarden aufgrund der Dauer der Überfahrt (3 Stunden 15 Minuten anstelle von 1 Stunde) und einer weniger guten Anbindung an das Autobahnnetz benachteiligt bleibt.

Für die Strecke über den Großen Belt (zwischen den Inseln Seeland und Fyn nach Jütland) ist eine Seeüberfahrt derselben Dauer wie Rødby-Puttgarden erforderlich, die Strecke auf dem Festland zwischen Kopenhagen und Hamburg verlängert sich aber um 165 km. Diese Alternativlösung ist somit nicht so vorteilhaft wie die Hauptachse Helsingør-Kopenhagen-Rødby-Puttgarden.

Nach Vollendung der Brückenverbindung auf dem Großen Belt zwischen den Inseln von Seeland und Fyn könnte sicher ein Teil des Verkehrs zwischen Schweden und dem Gebiet um Kopenhagen auf der einen und Deutschland auf der anderen Seite leichter über Jütland geführt werden. Allerdings:

— ist diese Brückenverbindung noch nicht in Betrieb (die Eisenbahnverbindung soll 1995 in Betrieb genommen werden, die Autobahnverbindung 1998);

— wird die Überfahrt des Großen Belt auf jeden Fall wie die Seeverbindungen kostenpflichtig sein.

Aus den zuvor aufgeführten Gründen ist die Kommission der Ansicht, daß die Seelinie Rødby-Puttgarden eine bedeutende Verbindung darstellt, die durch die anderen zwischen Dänemark und Schweden zum einen und Deutschland zum anderen verfügbaren Transportmittel und anderen verfügbaren Verbindungen kaum ersetzbar ist.

BEURTEILUNG DER KOMMISSION

Artikel 90 Absatz 1

(6) Gemäß Artikel 90 Absatz 1 werden die Mitgliedstaaten in bezug auf öffentliche Unternehmen und auf Unternehmen, denen sie besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, keine diesem Vertrag widersprechende Maßnahmen treffen oder beibehalten.

DSB ist ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag.

Die in den oben genannten Erwägungsgründen 1 und 2 erwähnten aufeinanderfolgenden Ablehnungen des dänischen Kommunikationsministers sind staatliche Maßnahmen im Sinne von Artikel 90 Absatz 1.

Artikel 86

Der betreffende Markt

(7) Der betreffende Markt ist der Markt für die Organisation der Hafendienstleistungen auf dänischer Seite für die Fährbootdienste (Reisende und Fahrzeuge) auf dem Seeweg Rødby-Puttgarden.

Wie der Gerichtshof erklärt hat, kann die Organisation von Hafenarbeiten in einem Hafen für Rechnung Dritter einen relevanten Markt im Sinne von Artikel 86 darstellen (Urteil Hafen von Genua vom 10. Dezember 1991, Rechtssache C-179/90 Punkt 15).

Dies ergibt sich aus der Tatsache, daß sobald ein Unternehmer eine Verkehrsdienstleistung auf einem bestimmten Seeweg anzubieten wünscht, der Zugang zu den Hafenanlagen auf den beiden Seiten dieser Verbindung eine unabdingbare Voraussetzung für die Erbringung dieser Dienstleistung darstellt.

In dem vorliegenden Fall gibt es keine echte Alternative für den Verkehr auf dem Seeweg zwischen dem Osten Dänemarks und Deutschlands sowie dem gesamten Westeuropa, die die gleichen Vorteile bietet wie der Hafen von Rødby (siehe obenstehender Erwägungsgrund 5).

(8) Der Hafen von Rødby nimmt mehr als 70,8 % des Reisevekehrs und 87,9 % des LKW-Verkehrs auf dem Seeweg zwischen Dänemark und Deutschland auf. 8 024 654 Reisende und 207 255 LKW sind 1991 mit einem Umsatz in Höhe von 320 Millionen DM über Rødby verschifft worden. Der Hafen Rødby ist somit ein wesentlicher Teil des Gemeinsamen Marktes.

(9) Die Dienstleistungen des Seeverkehrs zwischen Rødby und Puttgarden stellen ihrerseits außerdem einen benachbarten, aber getrennten Markt dar, auf dem sich die Auswirkungen eines Verhaltens des Unternehmens auf dem Markt der Organisation der Hafenarbeiten niederschlagen können.

Wie aus den Angaben im Erwägungsgrund 5 hervorgeht, ist die Verbindung Rødby-Puttgarden aufgrund ihrer besonderen Merkmale kaum durch die anderen verfügbaren Verkehrsmittel zu ersetzten und unterliegt ihrem Wettbewerb nur in geringem Maße (vgl. Urteil Ahmed Saeed [1]).

Die beherrschende Stellung

(10) Der Rechtsprechung des Gerichtshofs zufolge kann ein Unternehmen mit einer rechtlich abgesicherten Monopolstellung für das Erbringen bestimmter Dienstleistungen eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 86 EWG-Vertrag innehaben (Telemarketing, Rechtssache C-311/84).

DSB ist ein öffentliches Unternehmen, das aufgrund des vom Staat gewährten ausschließlichen Rechtes in seiner Eigenschaft als Hafenbehörde auf der dänischen Seite eine beherrschende Stellung auf dem Markt der Organisation der Hafenarbeiten für die Dienstleistungen der Fährboote innehat, die Reisende und Fahrzeuge zwischen Rødby und Puttgarden befördern. Es ist die marktbeherrschende Stellung auf diesem Markt maßgebend, um die Vereinbarkeit der den Gegenstand dieser Entscheidungen bildenden staatlichen Maßnahmen zu würdigen.

(11) Außerdem ist DSB selbst gemeinsam mit DB als Beförderer auf dem Seeweg auf der Seeverbindung Rødby-Puttgarden tätig. In diesem Zusammenhang hat das Gericht erster Instanz vor kurzem bestätigt, daß die Beziehungen zwischen den Mitgliedern einer Linienkonferenz (im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr) so geartet sind, daß die Stellung der Mitgliedstaaten auf dem Markt zusammengefaßt werden müssen um das Bestehen einer marktbeherrschenden Stellung im Sinne von Artikel 86 des Vertrages festzustellen [2].

[1] Urteil von 11. April 1989 in der Rechtssache C-66/86.
[2] Urteil „Flachglas" vom 10. März 1992, Rechtssache T-68/89.

Die Beziehungen zwischen DSB und DB für den Betrieb der Linie Rødby-Puttgarden (vgl. vorstehenden Erwägungsgrund 4) sind ähnlicher Art wie die zwischen den Mitgliedern einer Schiffahrtskonferenz (Festsetzung gemeinsamer Tarife, Koordinierung der Zeitpläne, gemeinsame Vermarktung). Infolgedessen ist die Position von DB und DSB in dem betreffenden Verkehr gemeinsam zu beurteilen.

DB und DSB sind die einzigen Fährschiffbetreiber zwischen Rødby und Puttgarden und nehmen damit in diesem Liniendienst eine gemeinsame beherrschende Stellung ein. Es ist letztere marktbeherrschende Stellung auf dem Markt für Transportleistungen, die durch die staatlichen Maßnahmen geschützt wird, die sich auf den Markt für Hafendienstleistungen beziehen, auf dem die in Erwägungsgrund 10 genannte marktbeherrschende Stellung ausgeübt wurde.

Mißbrauch der beherrschenden Stellung

(12) Die Verweigerung der Genehmigung für die Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), in Rødby den Betrieb aufzunehmen, hat die Wirkung, einen potentiellen Wettbewerber auf der Strecke Rødby-Puttgarden auszuschalten und somit die gemeinsame beherrschende Stellung von DSB und DB auf dieser Strecke zu verstärken.

Der Rechtsprechung des Gerichtshofs zufolge stellt es einen Mißbrauch im Sinne von Artikel 86 dar, wenn ein Unternehmen, das auf einem bestimmten Markt eine beherrschende Stellung innehat, sich (...) ohne objektives Bedürfnis eine Hilfstätigkeit vorbehält, die von einem dritten Unternehmen im Rahmen seiner Tätigkeit auf einem benachbarten, aber getrennten Markt ausgeübt werden könnte, so daß jeglicher Wettbewerb seitens dieses Unternehmens ausgeschaltet zu werden droht (Urteil vom 3. Oktober 1985, Rechtssache 311/84, CBEM, Punkt 27, Slg. 1985, S. 3261 ff.).

So mißbraucht ein Unternehmen in beherrschender Stellung seine beherrschende Stellung, wenn es eine wichtige Anlage besitzt oder verwaltet und selbst nutzt, d.h. eine Anlage oder eine Infrastruktur, ohne die seine Wettbewerber ihren Kunden keine Dienstleistungen anbieten können, und wenn es seinen Wettbewerbern den Zugang zu dieser Anlage verweigert.

Daher kann ein Unternehmen, das eine wichtige Hafenanlage besitzt oder verwaltet, mit der es eine Dienstleistung im Seeverkehr gewährleistet, ohne Verstoß gegen Artikel 86 den Zugang zu dieser Anlage einem Reeder nicht ohne objektive Rechtfertigung verweigern, der auf derselben Seeverbindung tätig werden will.

(13) Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofes (Urteil vom 13. Dezember 1991 in der Rechtssache C-18/88, Punkte 20 und 21) untersagt es Artikel 90 Absatz 1 den Mitgliedstaaten, öffentliche Unternehmen und Unternehmen, denen sie besondere oder ausschließliche Rechte gewähren, durch Rechtsetzungsakte oder Verwaltungsmaßnahmen in eine Situation zu versetzen, in die sich diese Unternehmen durch selbständige Verhaltensweise nicht ohne Verstoß gegen Artikel 86 versetzen könnten. Der Gerichtshof fügt hinzu: „Daher stellt es einen Verstoß gegen Artikel 90 in Verbindung mit Artikel 86 EG-Vertrag dar, wenn die Ausdehnung der beherrschenden Stellung des öffentlichen Unternehmens oder desjenigen Unternehmens, dem ein Mitgliedstaat besondere oder ausschließliche Rechte gewährt, auf eine staatliche Maßnahme zurückgeht." Diese Doktrin wurde in dem Urteil vom 17. November 1992 bestätigt, das in den verbundenen Rechtssachen C-271/90, C-281/90 und C-289/90, Punkt 36 ergangen ist.

Aus den oben dargelegten Gründen wäre die Tatsache, daß ein Unternehmen in der Situation von DSB einem anderen Unternehmen den Zugang zu den von ersterem kontrollierten Hafen untersagt, eine mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung. Da in dem vorliegenden Fall ein Mitgliedstaat eine solche Verweigerung ausgesprochen und die Wirkung verstärkt hat, indem er auch den Bau eines neuen Hafens verweigert, stellt eine derartige staatliche Maßnahme einen Verstoß gegen Artikel 90 in Verbindung mit Artikel 86 dar.

(14) Die doppelte Verweigerung des dänischen Kommunikationsministeriums gegenüber der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der schwedischen „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), ist wie folgt begründet worden:

— Das Vorhaben von der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), einen neuen Terminal zu bauen, sei nicht annehmbar, weil diese Gesellschaft die Existenz eines nicht befriedigten Erschließungsbedarfs über Fährschiffe nicht nachgewiesen habe und es kaum wahrscheinlich sei, daß eine derartige Notwendigkeit vorliege (in Erwägungsgrund 1 genanntes Schreiben vom 9. Mai 1990);

— die Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe) könne auch nicht innerhalb der bereits bestehenden Hafenanlagen tätig werden, weil dies dazu führen würde, daß die Ausdehnung der Tätigkeiten der bereits in diesem Hafen aktiven Unternehmen behindert würde.

Dieses Argument ist in dem Schreiben des dänischen Kommunikationsministeriums vom 8. August 1990 ausgeführt worden und tatsächlich haben ab dem Sommer 1991 DSB und DB die Zahl der täglichen Fährumläufe zwischen Rødby und Puttgarden von 98 auf 112 erhöht.

Die Kommission schließt daraus:

— Im Mai 1990 bestand sehr wohl ein nicht befriedigter Bedarf an Erschließung durch Fährschiffe, weil DSB und DB ein Jahr später ihre Dienstleistungen ausgedehnt haben;

— dieser Ausbau der Tätigkeit von DB und DSB im Jahre 1991 bestätigt, daß der Hafen Rødby nicht ausgelastet war.

(15) Die Kommission ist ferner der Auffassung, daß weder nachgewiesen wurde, daß die bestehenden Anlagen des Hafens Rødby heute ausgelastet sind, noch daß die bestehenden Hafenkapazitäten mittels der Anpassungen, zu denen Stena der Kommission erklärt hat, daß sie zur Übernahme der diesbezüglichen finanziellen Lasten bereit sei, nicht die Möglichkeit böten, ein stärkeres Verkehrsaufkommen aufzufangen.

Die Kommission weist außerdem darauf hin, daß die schwedische „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe) ein an die Hafenanlagen von Rødby angrenzendes Grundstück erworben hat, das sich hervorragend für den Ausbau eines neuen Terminals auf Kosten von Stena eignet.

Deshalb ist die Kommission der Ansicht, daß kein technischer Grund vorliegt, der Stena daran hindert, den Betrieb zwischen Rødby und Puttgarden aufzunehmen.

(16) In ihrem Schreiben vom 22. Februar 1993, das die Antwort auf das Fristsetzungsschreiben darstellt, welches die Kommission am 24. November 1992 an sie gerichtet hatte, haben die dänischen Behörden die Aufforderungen der Kommission zurückgewiesen und nachdrücklich auf den im Hinblick auf das Gemeinschaftsrecht legitimen Charakter der zweifachen Verweigerung gegenüber der Stena-Gruppe hingewiesen. Sie haben hervorgehoben, daß es nicht möglich ist, Stena einen Zugang zu den bestehenden Anlagen zu ermöglichen; sie haben in diesem Zusammenhang technische Gründe angeführt sowie zum erstenmal und ohne Präzisierung Verpflichtungen allgemeinen Interesses von DB und DSB.

Diese letzte Aussage scheint darauf hinzuweisen, daß nach Auffassung dieser Behörden die technische Machbarkeit des Zugangs zum Hafen nicht oder nicht allein in Frage steht, sondern daß es sich für sie darum handelt, das öffentliche Unternehmen DSB vor einem Wettbewerber auf dem Markt der Fährschiff-Dienstleistungen zu schützen.

Im übrigen kann die Kommission die Auffassung der dänischen Behörden nicht teilen, derzufolge die vorgebliche Sättigung der bestehenden Hafenanlagen die Einführung des Wettbewerbs unnötig machen sollte, da dieser auf keinen Fall zu einer Zunahme der Zahl der Fährschiffverbindungen zwischen Rødby und Puttgarden führen könnte.

Selbst auf einem gesättigten Markt stellen die Verbesserungen der Qualität der gebotenen Erzeugnisse oder Dienstleistungen oder die Verringerung der Preise, die sich aus der Einführung des Wettbewerbs ergeben können, für die Verbraucher einen sicheren Vorteil dar; eine derartige Entwicklung kann auch zu einem Ansteigen der Nachfrage führen, der in dem vorliegenden Fall durch die Vergrößerung des Hafens entsprochen werden könnte.

Aus all diesen Ausführungen ergibt sich, daß die Aussage der dänischen Behörden, derzufolge sie bereit seien, den 1989 von den Tochtergesellschaften von Stena eingebrachten und bereits 1990 abgelehnten Antrag für den Bau eines neuen Hafens erneut zu prüfen, keine feste Verpflichtung für die Annahme dieses Antrags oder die Zulassung der Tochtergesellschaften von Stena in dem bestehenden Hafen darstellt; die dänischen Behörden, die für sich keinerlei Verpflichtung aus dem Gemeinschaftsrecht anerkennen, erklären sich lediglich bereit, eine Prüfung der Lage vorzunehmen; sie geben nicht an, ob oder wann das Recht der Stena-Tochtergesellschaften anerkannt werden wird, auf der Seeverkehrsstrecke unter Bedingungen den Betrieb aufzunehmen, die mit denen vergleichbar sind, die den bereits auf den Markt anwesenden Betreibern geboten werden. Eine solche Position, die auf jeden Fall dazu führen würde, die Erfüllung der legitimen Rechte der Stena-Tochtergesellschaften weiter auszustellen, ist keine befriedigende Antwort auf das Fristsetzungsschreiben, das die Kommission an die dänische Regierung gerichtet hat.

(17) *Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels*

Die den Gegenstand dieser Entscheidung bildende doppelte Ablehnung verhindert den Marktzutritt eines neuen Wettbewerbers auf dem Markt für Fährschiffverkehr zwischen Dänemark und Deutschland. Sie hat deshalb spürbaren Effekt auf den zwischenstaatlichen Handel, wenn man das Verkehrsaufkommen auf der Verbindung Rødby und Puttgarden zugrundelegt (siehe oben Erwägungsgründe 5 und 8).

Artikel 90 Absatz 2

(18) Die Kommission vertritt die Auffassung, daß die Anwendung der Wettbewerbsregeln in dem vorliegenden Fall kein Hindernis für die dem öffentlichen Unternehmen DSB anvertraute besondere Aufgabe darstellt, die in der Organisation der Eisenbahndienste und der Verwaltung der Hafenanlagen von Rødby besteht. Die in Artikel 90 Absatz 2 vorgesehene Ausnahmebestimmung greift daher vorliegend nicht ein.

Die Kommission hat keine Kenntnis davon, daß DSB andere als die obengenannten besonderen Aufgaben übertragen worden wären. Falls (wie aus dem Schreiben der dänischen Behörden vom 22. Februar 1993 hervorzugehen scheint) DSB einer „Verkehrsverpflichtung" unterworfen wäre, stellt die Kommission fest, daß weder die Art noch die Tragweite derselben durch die dänischen Behörden präzisiert wurden. Infolgedessen ermöglicht die in Artikel 90 Absatz 2 vorgesehene Ausnahmebestimmung keine Rechtfertigung der Aufrechterhaltung des Monopols von DB/DSB auf der Seestrecke Rødby-Puttgarden.

SCHLUSSFOLGERUNG

(19) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, daß die oben in den Erwägungsgründen 1 und 2 genannten Maßnahmen Verstöße gegen Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 86 darstellen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die doppelte Verweigerung der dänischen Regierung gegenüber der Gesellschaft „Euro-Port A/S", Tochter der schwedischen „Stena Rederi AB" (Stena-Gruppe), einen neuen Hafen in unmittelbarer Nähe des Hafens von Rødby zu bauen (Schreiben vom 9. Mai 1990) oder innerhalb der im Hafen von Rødby bereits bestehenden Hafenanlagen tätig zu werden (Schreiben vom 8. August 1990) stellt eine mit Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 86 dieses Vertrages unvereinbare Maßnahme dar.

Artikel 2

Die dänische Regierung ist gehalten, dem im Artikel 1 dieser Entscheidung genannten Verstoß ein Ende zu setzen und der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mitzuteilen, die sie getroffen haben wird, um das Verbot für die Gesellschaften Euro-Port und Scan-Port, einen neuen Hafen neben dem öffentlichen Hafen von Rødby zu bauen oder auf der Grundlage der bestehenden Hafenanlagen den Betrieb aufzunehmen, aufzuheben.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Königreich Dänemark gerichtet.

Brüssel, den 21. Dezember 1993

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission