sem Thema sowie mit dem möglicherweise dazu vorgelegten Bericht befaßt zu werden, so daß ihm genügend Zeit für die Prüfung dieser äußerst wichtigen Frage zur Verfügung steht. Um seine Stellungnahme in voller Kenntnis der Sachlage abgeben zu können, bittet der Ausschuß die Kommission ferner, ihm die unter Ziffer 2 dieser Stellungnahme genannten Studien zu übermitteln, sobald sie vorliegen.

Geschehen zu Brüssel am 30. Januar 1991.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

François STAEDELIN

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen [1]

(91/C 69/05)

Der Rat beschloß am 3. Juli 1990, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 198 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 16. Januar 1991 an. Berichterstatterin war Frau Bredima-Savopoulou.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 283. Plenartagung (Sitzung vom 30. Januar 1991) mit 84 gegen 11 Stimmen bei 26 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Im Dezember 1986 verabschiedete der Rat — als erste Phase einer gemeinsamen EG-Politik auf diesem Gebiet — vier Verordnungen zum Seeverkehrssektor [2]. Im Zusammenhang mit dem Bericht, der dem Verordnungsvorschlag vorangestellt ist, kommt der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 die größte Bedeutung zu. Auf der Grundlage der Artikel 84 Absatz 2 und 87 des Vertrags wurden in der Verordnung detaillierte Regeln für die Anwendung der Artikel 85 und 86 auf den Seeverkehr festgelegt. Vorbehaltlich bestimmterAuflagen und Verpflichtungen zum Schutz der Interessen der Verkehrsnutzer wurde eine Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen gewährt. Die Verordnung trat am 1. Juli 1987 in Kraft.

1.2. Gleichzeitig mit der Verabschiedung der vier Verordnungen forderte der Rat die Kommission auf zu prüfen, ob neue Vorschläge betreffend den Wettbewerb im Bereich des Personentransports und der Trampschiffahrt sowie betreffend Linienschiffahrtskonsortien und Vereinbarungen zwischen Verkehrsnutzern angezeigt sind. Die Kommission sagte zu, dem Rat innerhalb eines Jahres Bericht darüber zu erstatten, ob es geboten erscheint, Gruppenfreistellungen für Personenbeförderungsdienste und Konsortialverträge in der Linienschiffahrt vorzusehen. Seinerzeit stellte der Rat fest, daß auf Joint-Ventures und Konsortien, soweit sie technische Verbesserungen oder Zusammenarbeit im Sinne von Artikel 2 der Verordnung bezwecken oder bewirken, und auf enge Konsortien, soweit diese nur einen geringen Marktanteil abdecken, das in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrags verankerte Verbot nicht anzuwenden ist.

1.3. Bereits im April 1986 hatte die Kommission ein Hearing über Schiffahrtskonsortien veranstaltet, bei dem alle Seiten des Schiffahrtsgewerbes und Vertreter der Mitgliedstaaten gehört wurden. Bei dieser Anhörung sollten mehr Klarheit über die in einer Fragebogenaktion der Kommission eingegangenen Antworten sowie zusätzliche Informationen über die Wesensmerkmale von Schiffahrtskonsortien und insbesondere ihre Abgrenzung gegenüber Linienkonferenzen gewonnen werden. Auch später noch fanden regelmäßige Gespräche zwischen der Kommission und dem Schiffahrtsgewerbe statt.

[1] ABl. Nr. C 167 vom 10. 7. 1990, S. 9.
[2] ABl. Nr. L 378 vom 31. 12. 1986, S. 1, S. 4, S. 14, S. 21.

1.4. Im Januar 1988 erstellte die Kommission einen Zwischenbericht, in dem sie zu dem Schluß gelangte, daß ihr nicht genügend Faktenmaterial vorliege, um eine Gruppenfreistellung für Schiffahrtskonsortien zu rechtfertigen. Daher forderte sie seinerzeit weitere Informationen seitens der Reeder, um fundiertere Überlegungen und Analysen anstellen zu können.

1.5. Aufgrund der Prüfung einer Reihe spezifischer Konsortialvereinbarungen kam die Kommission zu dem Ergebnis, daß bestimmte Klauseln die Voraussetzung für eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags erfüllen dürften und für sie daher eine Einzelfreistellung nach dem beschleunigten und vereinfachten Widerspruchsverfahren gemäß Artikel 12 der Ratsverordnung (EWG) Nr. 4056/86 gewährt werden könnte. Bezüglich anderer Klauseln und Vereinbarungen im Rahmen von Konsortialverträgen insbesondere über ein Ein- und Ausgaben-Pooling kristallisierte sich heraus, daß die Kommission diese von Fall zu Fall prüfen müßte.

1.6. Die notwendige Klärung der Stellung von Schiffahrtskonsortien im Zusammenhang mit den Wettbewerbsregeln wurde von der Kommission in ihrem Bericht über „Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsbedingungen des Seeverkehrs der Gemeinschaft" [1] als eine der positiven Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der EG-Handelsflotte bezeichnet.

1.7. In seiner Stellungnahme zu den vorgenannten Maßnahmen [2] stellte der Ausschuß unter anderem folgendes fest:

> „Der Ausschuß betont die Bedeutung der praktischen Zusammenarbeit und Rationalisierung in der Art, wie sie Linienkonsortien bieten, zumal bei Tonnageüberhängen. Er weist erneut darauf hin, wie wichtig es ist, in dieser Frage rasch zu einer akzeptablen Lösung zu gelangen, wie sie in der ersten Phase der Seeverkehrspolitik für die Linienkonferenzen gefunden wurde."

1.8. Nach eingehenden Überlegungen anhand weiterer Informationen über Linienkonsortien verfaßte die Kommission im Juni 1990 einen „Bericht über die Möglichkeit einer Gruppenfreistellung für Konsortialverträge in der Linienschiffahrt", dem sie einen „Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen zwischen Seeschiffahrtsunternehmen" [3] beifügte.

[1] Dok. KOM(89) 266 endg. vom 3. 8. 1989.
[2] ABl. Nr. C 56 vom 7. 3. 1990, S. 70.
[3] Dok. KOM(90) 260 endg. vom 18. 6. 1990.

2. Allgemeine Bemerkungen

2.1. *Begriffsbestimmung und Vorgeschichte der Linienkonsortien*

2.1.1. Die Kommission stellt fest, daß Konsortien recht vielgestaltig und komplex angelegt sind und sich daher nur sehr schwer erschöpfend umschreiben lassen. Ganz allgemein jedoch können Konsortien als Formen einer (mehr oder weniger engen) Zusammenarbeit im Linienschiffahrtsbereich definiert werden, bei denen die beteiligten Schiffahrtslinien ein unterschiedlich großes Spektrum von Tätigkeiten gemeinsam abwickeln, um in einem bestimmten Sektor die erforderlichen Vorteile der Kostendegression sowie der Rationalisierung der Dienstleistungserbringung zu erreichen. Der Grad der Integration und der Umfang der gemeinsamen Tätigkeit hängt von den Bedürfnissen und Gegebenheiten des betreffenden Bereichs ab, wobei jedoch das Konsortialkonzept den Eigencharakter der einzelnen Linienschiffahrtsgesellschaften weitestgehend unangetastet läßt.

2.1.2. Bei Schiffahrtskonsortien werden in der Regel die Konzepte der Schiffskostenteilung und des Frachtpoolings kombiniert. Die Konsortialteilnehmer verpflichten sich zu einem Kostenteilungssystem, bei dem die Teilnehmer die gemeinsame Verantwortung für alle unter das Konsortium fallenden Schiffe tragen. Die Bereitstellung von Containern verbleibt normalerweise in der Zuständigkeit der einzelnen Konsortialteilnehmer, für die sie ein wichtiges Mittel zur Wahrung ihrer Identität als Unternehmen bedeuten. Die Mitglieder können üblicherweise im Rahmen von Stellplatz-Charter-Vereinbarungen oder anderen Frachtkapazitätsaufteilungsvereinbarungen Schiffe der Konsortialpartner für ihre Container benutzen.

2.1.3. Wie bereits erwähnt, gibt es eine Vielfalt von Konsortialformen, die von gewinngemeinschaftlichen Zusammenschlüssen bis zu einfachen Zusammenarbeitsformen, die kaum über Frachtraumaufteilungsvereinbarungen hinausgehen, reichen. Bereiche, in denen Konsortien Zusammenarbeitsvereinbarungen treffen, sind u.a.: gemeinsamer Fahrplan, Frachtraum/Stellplatz-Austausch, Ausrüstungspool, gemeinsames Betriebsbüro, gemeinsamer Terminalbetrieb, gemeinsame Terminalvereinbarungen, Frachtpool, Einnahmenpool, Nettoergebnis-Pool, Stimmrechte im Rahmen von Linienkonferenzen, gemeinsame Vermarktung, gemeinsames Konossement, gemeinsame Frachtfestsetzung, gemeinsame Konsolidierung und gemeinsamer Inlandstransport. Diese Betätigungsfelder sind in tabellarischer Form in Anhang 1 des Kommissionsberichts aufgeführt.

2.1.4. Die Teilnehmer eines Konsortiums akzeptieren Beschränkungen ihrer Eigenständigkeit als Einzelunternehmen innerhalb eines vereinbarten Kooperationsrahmens, der in regelmäßigen Zeitabständen überprüft wird.

2.1.5. Konsortien sind eine relativ junge Erscheinung, die sich mit dem Aufkommen des Container-Verkehrs in den 60er und 70er Jahren entwickelt hat, der den Bau viel größerer Schiffe zur Erzielung von Kostendegression und Produktivitätssteigerung erforderlich machte. Die erforderlichen Investitionen für eine entsprechende Umrüstung, um dieser technologischen Neuerung zu folgen, ging über die Möglichkeiten der meisten Reeder hinaus. Damals zeigte sich, daß der weitaus größte Teil der bestehenden Liniengesellschaften nicht mehr die angemessene Größenordnung aufwiesen, um die erforderlichen Riesensummen aufzubringen.

2.1.6. Viele der Schiffahrtsgesellschaften, die bislang traditionelle Linienfrachtdienste erbrachten, schlossen sich zu Konsortien zusammen, zuerst auf nationaler Ebene, dann auch international. Dies erleichterte die Finanzierung der erforderlichen umfangreichen Investitionen und ermöglichte die Koordination der starken Flottenreduzierung auf die für den Container-Transport erforderliche Anzahl an Frachtschiffen (ein Container-Schiff ersetzt 5-7 konventionelle Frachtschiffe). Ferner konnten durch Stellplatz-Charter-Vereinbarungen stark nachgefragte normale Transportdienste aufrechterhalten werden, die die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften vielfach nicht mehr hätten anbieten können. Als Beispiele wären hier u.a. Linienverkehre zu nennen (wie nach Mittelamerika oder Westafrika), bei denen am Routen-Anfang und -Ende mehrere Länder zu bedienen sind, aber die Frachtbewegung in einer oder beiden Richtungen nur den Einsatz von ein bis zwei Schiffen pro Monat rechtfertigt.

2.1.7. Ebenso wie die Bildung der Linienkonferenzen vor einem Jahrhundert ein Beispiel für die strukturelle Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen durch die optimale Nutzung der bestehenden Schiffstransportmöglichkeiten auf den einzelnen Routen darstellte, eröffnete das Konsortialkonzept die Möglichkeit, von der traditionellen Frachtschiffahrt auf den Container-Transport umzuschalten, indem die Ressourcen gepoolt wurden und gemeinsam in entsprechender Zahl Schiffe hergestellt wurden, die für das betreffende Verkehrssegment am besten geeignet sind.

2.2. *Nutzeffekt von Konsortien*

2.2.1. Den Konsortien als Rationalisierungsinstrument im Containertransport werden inzwischen weithin ein hoher Stellenwert und Nutzeffekt zuerkannt. In ihrem Bericht über Schiffahrtskonsortien vertritt die Kommission den Standpunkt, daß „die gemeinschaftliche Schiffahrtsindustrie ... die für den Wettbewerb auf dem Welt-Linienschiffahrtsmarkt nötigen Größenvorteile erzielen" muß und „die Konsortien dazu beitragen (können), die nötigen Mittel zur Verbesserung der Produktivität der Linienschiffahrtsdienste zu liefern und ... den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt zu fördern". Der Ausschuß teilt diese Auffassung.

2.2.2. Des weiteren ziehen die Nutzer der von Konsortien angebotenen Seeverkehrsdienstleistungen aus solchen Diensten enorme Vorteile: Es stehen ihnen regelmäßig bediente Fahrtrouten offen; im Bereich der Nutzung von Schiffen und Hafenanlagen können Kosten eingespart werden; Konsortien haben ein hochqualitatives Dienstleistungsangebot, weil sie über moderne Schiffe, Ausrüstungen und Hafenanlagen verfügen; durch Dienstleistungspooling können Konsortien dem Wunsch zahlreicher Verlader nach leistungsfähigeren Haus-Haus-Diensten entsprechen. Der Ausschuß unterschreibt die vorstehenden im Bericht der Kommission dargelegten Vorteile von Schiffahrtskonsortien für die Verlader.

3. **Besondere Bemerkungen**

3.1. Angesichts des unleugbaren wirtschaftlichen Nutzens von Schiffahrtskonsortien ist der Ausschuß der Auffassung, daß für sie ein Regelwerk im Rahmen der EG-Wettbewerbsregeln geschaffen werden muß, das auf zwei Prinzipien beruht: Erhaltung eines freien Wettbewerbsumfeldes und soweit wie möglich Vermeidung bürokratischen Aufwandes. Der Ausschuß anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung von Konsortien, da diese heutzutage in zunehmendem Maße die Rolle von Linienkonferenzen übernehmen und diese Tendenz vermutlich weiter anhalten wird. Außerdem ist sich der Ausschuß darüber im klaren, daß Konsortien im Gegensatz zu Linienkonferenzen eine relativ junge Erscheinung sind; da strukturelle Veränderungen in der Weltschiffahrt schnell verlaufen, muß die Gemeinschaft bei der rechtlichen Behandlung von Schiffahrtskonsortien ein umsichtiges Vorgehen an den Tag legen. Der Ausschuß stellt des weiteren fest, daß es auf Schiffahrtsgesellschaften der Gemeinschaft beschränkte Konsortien in der Praxis nicht gibt (siehe Anhänge der Kommissionsvorlage). Die meisten Konsortien setzen sich aus EG-Schiffahrtsunternehmen und Schiffahrtsgesellschaften aus europäischen Drittländern oder selbst außereuropäischen Staaten zusammen. Die Verknüpfung ihrer rechtlichen Behandlung mit positiven Maßnahmen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EG-Handelsflotte würde in der Praxis bedeuten, daß die positiven Maßnahmen auch nichtgemeinschaftlichen Interessen zugute kämen.

3.2. Der vorgeschlagenen Verordnung des Rates zufolge kann die Kommission gemäß Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrags Gruppenfreistellungen gewähren. Der Verordnungsentwurf sieht die Gruppenfreistellung auch für Konsortien mit kombinierten Verkehrsleistungen vor, die mithin auch die Landverkehrsleistungen von Konsortien erfassen würde. Bedingungen und Verpflichtungen im Zusammenhang mit Gruppenfreistellungen werden in einer späteren Phase im Wege einer gesonderten Kommissionsverordnung zu regeln sein. Dem Bericht der Kommission zufolge können „diese Anforderungen ... in Einzelheiten erst festgelegt werden, nachdem weitere Konsultationen mit den Beteiligten und mit den Mitgliedstaaten ... stattgefunden haben". Nach der Vorstellung der Kommission soll die von ihr vorgesehene breit angelegte und weitreichende Gruppenfreistellung „eine möglichst große Vielfalt der Arten von Klauseln, die in Konsortialvereinbarungen vorkommen, erfassen".

3.3. *Regelung für Konsortien*

3.3.1. Bezüglich der Frage, welche Regelung sich nach den bestehenden EG-Wettbewerbsregeln am

chesten anbietet, hat der Ausschuß mehrere Möglichkeiten geprüft: und zwar entweder überhaupt keine Verordnung, eine Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, die eine Gruppenfreistellung gewährt, eine neue Verordnung, die eine Gruppenfreistellung vorsieht, und schließlich eine Einzelfreistellung von Fall zu Fall. Die Entscheidung darüber, welcher Weg schließlich beschritten wird, setzt voraus, daß festgestellt wird, ob Konsortien auf das gleiche hinauslaufen wie Linienkonferenzen, ob sie den Wettbewerb beeinträchtigen und ob sie den Verladern effiziente Leistungen bieten.

3.3.2. Einige Beteiligte sind der Auffassung, daß Konsortien keine Einschränkung des Wettbewerbs bewirken. Sofern es sich erweisen sollte, daß sie sehr wohl den Wettbewerb beeinträchtigen, sollten ihnen zufolge der Einfachheit halber und in Analogie zu der Behandlung von Linienkonferenzen eher eine Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/89 als eine neue, gesonderte Verordnung in Erwägung gezogen werden. Andere dagegen vertreten den Standpunkt, daß Konsortien den Wettbewerb beschränken und andere Funktionen haben als Linienkonferenzen. Daher könnten sie auch nicht von der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 erfaßt werden, sondern sollten Gegenstand einer spezifischen Verordnung sein, die ihren Besonderheiten gerecht wird. Wieder andere sind der Meinung, daß der Kommisson wegen der Vielfalt der Konsortialvereinbarungen und ihrer Komplexität nur der Weg der Einzelfreistellung bleibt, wobei jedes Konsortium für sich auf seine Vorzüge hin überprüft würde. Der Ausschuß ist sich indes darin einig, daß unbeschadet der rechtlichen Regelung, die letztendlich für Konsortien geschaffen wird, diese in jedem Fall eine hohes Maß an Transparenz in bezug auf die Tätigkeit von Konsortien gewährleisten sollte.

3.3.3. Insgesamt kommt der Ausschuß zu dem Schluß, daß Konsortien den Verladern effiziente Leistungen bieten und nicht auf das gleiche hinauslaufen wie Linienkonferenzen. In einigen Fällen haben sie den Wettbewerb stimuliert, in anderen dagegen beschränkt. Es gibt zwar ein breites Spektrum unterschiedlicher Arten von Konsortien mit verschiedenen Funktionen, trotzdem können gewisse Gemeinsamkeiten ausgemacht werden, die eine gemeinsame Regelung für Schiffahrtskonsortien rechtfertigen.

3.3.4. Aufgrund der vorstehenden Überlegungen nimmt der Ausschuß eher eine mittlere Haltung ein und vertritt die Auffassung, daß eine spezifische Verordnung über Gruppenfreistellungen geboten erscheint, weil Konsortien eine andere Funktion haben als Linienkonferenzen. Da Schiffahrtskonsortien in einigen Fällen den Wettbewerb einengen, erscheint in Anbetracht des Nutzeffekts von Konsortien für die Verlader eine Gruppenfreistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 zweckmäßig.

3.4. *Verfahrensmäßige Konzeption*

3.4.1. Hinsichtlich der besten verfahrensmäßigen Konzeption für eine Regelung betreffend Schiffahrtskonsortien stellt der Ausschuß fest, daß die Kommission eine Ratsverordnung über Gruppenfreistellungen vorschlägt, die der Kommission die Befugnis erteilt, im Wege der Verordnung zu handeln und die Rahmenbedingungen für eine solche Befreiung abzustecken. Der Ausschuß prüfte die alternative Möglichkeit einer Ratsverordnung, die Gruppenfreistellungen gewährt und zugleich ihre Rahmenbedingungen festlegt. Diese Option stößt auf den Stolperstein des Kompetenzproblems und steht im Gegensatz zu der gängigen Praxis. Der Rat hat es nämlich üblicherweise so gehalten, eine Verordnung zu erlassen, die die Kommission dazu ermächtigt, eine Verordnung über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf verschiedene Wirtschaftsbereiche zu verabschieden [1]. Dies galt etwa für die Zivilluftfahrt, Alleinvertriebsvereinbarungen, Patentlizenzen, Spezialisierungsvereinbarungen. Der Ausschuß hat diese Praxis in seinen Stellungnahmen stets befürwortet [2]. Trotz der geäußerten Befürchtungen, daß diese Vorgehensweise der Kommission im Bereich des Seeverkehrs einen „Blankoscheck" ausstellt, kann dieses Verfahren insgesamt akzeptiert werden, sofern die Kommission vor der Verabschiedung der entsprechenden Ermächtigungsverordnung des Rates mit den verschiedenen Beteiligten eine Einigung über die spezifischen Rahmenbedingungen der Gruppenfreistellung erzielt. Der Ausschuß ist der Überzeugung, daß nicht von der üblichen Praxis abgewichen zu werden braucht, sofern die Kommission zuvor verbindliche Zusagen über die spezifischen Bedingungen der betreffenden Gruppenfreistellung äußert, um unangenehme Überraschungen zu vermeiden.

3.4.2. Die Verabschiedung der Ermächtigungsverordnung bietet zugleich den Vorteil der Rechtssicherheit, die durch die umgehende Verabschiedung der Ratsverordnung entsteht und somit den unsicheren Zustand beseitigt, in dem sich Konsortien derzeit bezüglich ihres Rechtsstatus nach den EG-Wettbewerbsregeln befinden. Auf der anderen Seite werden die Diskussionen über die genauen Rahmenbedingungen einer Gruppenfreistellung möglicherweise erst nach längerer Zeit zwischen der Kommission, den Sachverständigen der Regierungen und den betroffenen Kreisen zu Ergebnissen führen. In der Zwischenzeit gäbe es jedoch bereits eine Gruppenfreistellung nach der Ratsverordnung, die die Kommission dazu ermächtigt, die Rahmenbedingungen zu einem späteren Zeitpunkt näher auszuarbeiten.

Die Ermächtigungsverordnung funktioniert zur Zufriedenheit in sämtlichen Wirtschaftsbereichen und bietet

[1] ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1987, S. 9; ABl. Nr. L 285 vom 29. 12. 1971, S. 46.

[2] ABl. Nr. C 237 vom 12. 9. 1988, S. 6; ABl. Nr. C 237 vom 12. 9. 1988, S. 9; ABl. Nr. C 237 vom 12. 9. 1988, S. 11.

außerdem den Vorteil der Flexibilität, so daß die Gruppenfreistellungen den sich wandelnden Bedingungen angepaßt und somit auch neue Arten von Konsortialvereinbarungen abgedeckt werden können. Der Ausschuß ist der Auffassung, daß diesbezüglich die Transparenz der Verfahren garantiert werden müßte.

3.5. *Multimodale Verkehrsdienste*

3.5.1. Die meisten Konsortien bieten multimodale Dienstleistungen an. Die vorgeschlagene Verordnung sieht eine Gruppenfreistellung für multimodale Konsortien vor, die sowohl deren landseitigen Verkehrsdienste als auch ihre Seeverkehrsdienstleistungen abdeckt. Eine solche Blockbefreiung sollte an entsprechende Bedingungen geknüpft werden, die später festgelegt werden und einen freien Wettbewerb garantieren. Die den Verladern gebotenen Möglichkeiten zur Auswahl von Unternehmen, die lediglich Seeverkehrsdienstleistungen anbieten, sollten durch die Blockbefreiung für Konsortien nicht beeinträchtigt werden, und die Verlader sollten nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis weiterhin die Wahlmöglichkeit hinsichtlich des Unternehmens für die Verbringung ihrer Waren auf See haben. Ferner sollte die Diskriminierung des gewerblichen Verkehrs verboten werden.

3.6. *Rechtsgrundlage und Bemerkungen zu den Artikeln der Verordnung*

3.6.1. Die vorgeschlagene Verordnung stützt sich auf Artikel 87. Es gibt keinerlei Hinweis auf Artikel 84 Absatz 2, obwohl die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 mit zwei Rechtsgrundlagen — nämlich Artikel 87 und 84 Absatz 2 — einen schlüssigen Präzedenzfall liefert. Nach Ansicht des Ausschusses sollte Artikel 84 Absatz 2 neben Artikel 87 als Rechtsgrundlage angeführt werden, da die Blockbefreiung für Seeverkehrskonsortien sich auf die Seeverkehrsvorschriften und die Wettbewerbsregeln auswirkt. Die Behandlung von Linienkonferenzen ist Teil des Pakets positiver Maßnahmen zugunsten des Seeverkehrs, die allesamt nach Artikel 84 Absatz 2 zu verabschieden sind. Somit sind hier zwei Rechtsgrundlagen erforderlich.

3.6.2. Die Verordnung muß eine klare Definition ihres Anwendungsbereiches enthalten: Der Ausschuß stellt fest, daß die Kommission in ihrer Mitteilung zwar auf Konsortien in der Linienschiffahrt Bezug nimmt, diese jedoch weder im Titel noch im Text der vorgeschlagenen Verordnung erwähnt werden. Dieses Versäumnis sollte in Artikel 1 behoben werden, da er ansonsten in der Weise mißverstanden werden könnte, daß er auch für Konsortien im Bereich der Trampdienste im Sinne der Verordnung(EWG) Nr. 4056/86 gilt.

3.6.3. Artikel 1 der Verordnung muß eine genaue und scharfe Abgrenzung gegen Linienkonsortien enthalten.

3.6.4. Artikel 4 der Verordnung zufolge haben die betroffenen Seiten der Kommission Äußerungen innerhalb einer „Frist von mindestens einem Monat" zu übermitteln. Diese Frist ist unrealistisch und als Mindestzeitraum viel zu kurz.

4. Schlußfolgerungen

4.1. Nach Ansicht des Ausschusses sollte die Kommission klar zum Ausdruck bringen, wie sie hinsichtlich der Rahmenbedingungen für Gruppenfreistellungen vorzugehen gedenkt. Solche Bedingungen sollten den Wettbewerb auf drei Ebenen sichern, und zwar innerhalb des Konsortiums, innerhalb der Konferenz, innerhalb des Seeverkehrs als Ganzem, außerdem sollten sie transparent angelegt sein.

4.2. Im Lichte der vorgenannten Erwägungen — und insbesondere der Auflagen/Verpflichtungen, an die die Kommission die Gruppenfreistellung knüpft — plädiert der Ausschuß für eine rechtliche Behandlung von Konsortien, die auf dem Grundsatz von „checks and balances" beruht und weder der Kommission noch den Konsortien einen Freibrief ausstellt.

Geschehen zu Brüssel am 30. Januar 1991.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

François STAEDELIN

ANHANG

zur Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Folgende, nach Maßgabe der Geschäftsordnung eingebrachte Änderungsvorschläge wurden von der Fachgruppe im Verlauf ihrer Beratungen abgelehnt:

Ziffer 3.4.

Der Wortlaut der Ziffer 3.4.1 sollte ab dem dritten Satz („Diese Option ... zu vermeiden.") entfallen, und der Wortlaut der Ziffer 3.4.2 sollte ganz gestrichen werden. Statt dessen sollte folgender Wortlaut in den Text aufgenommen werden:

„Üblicherweise wurde es in bezug auf diverse Wirtschaftsbereiche (wie z.B. Zivilluftfahrt, Alleinvertriebsvereinbarungen, Patentlizenzen, Spezialisierungsvereinbarungen) bisher so gehalten, daß der Rat eine Ermächtigungsrichtlinie erläßt und die Kommission anschließend eine detailliertere Durchführungsrichtlinie verabschiedet — der Ausschuß hat diese Praxis in seinen Stellungnahmen wiederholt befürwortet —, doch stellt er fest, daß mit der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, die als globales Rechtsinstrument die Artikel 85 und 86 des EWG-Vertrags auf den Schiffsverkehr anwendet, in bezug auf den Seeverkehr ein anderer Präzedenzfall geschaffen wurde. Im Interesse der inneren Logik und der Rechtssicherheit sollte für die Verordnung über eine Gruppenfreistellung für Linienkonsortien dasselbe Verfahren beschlossen werden, wie es in der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 verankert wurde. Nach Ansicht des Ausschusses bleibt durch ein solches Verfahren die Transparenz der Verfahren gewahrt."

Begründung

Diese beiden Ziffern stehen nicht im Einklang mit den für den Seeverkehr geltenden EG-Rechtsvorschriften. Diese Praxis mag in anderen Sektoren anders aussehen, die übergeordnete Verordnung zur Anwendung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags auf den Seeverkehr ist jedenfalls die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86. Durch die vorgeschlagene Änderung wird angeregt, hier den gleichen Modus vorzusehen wie bei der früheren Regelung. Der WSA hat die Gesamtkonzeption der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 seinerzeit befürwortet und sollte konsequenterweise an seiner Auffassung festhalten.

Der zentrale Gedanke dieses Änderungsvorschlags ist, daß eine Gruppenfreistellung gemäß feststehenden Bedingungen und Vorschriften von vornherein Rechtssicherheit schafft, so daß die gemeinschaftlichen, Konsortien bildenden Linienschiffahrtsgesellschaften und die Verlader, die Dienstleistungen solcher Konsortien in Anspruch nehmen, sowie alle anderen interessierten Seiten genau wissen, woran sie sind, und daß die Gemeinschaftsstellen die Bedingungen und Auflagen, die die Schiffahrtskonsortien einhalten müssen, im vorhinein festgesetzt haben.

Ferner steht Ziffer 3.4.1 im Widerspruch zu Ziffer 3.4.2. Ziffer 3.4.1 verlangt von der Kommission, daß sie „mit verschiedenen interessierten Seiten eine Einigung über die spezifischen Rahmenbedingungen der Gruppenfreistellung erzielt" und diesbezüglich „zuvor verbindliche Zusagen" macht. Dagegen hat die Kommission laut Ziffer 3.4.2 die Möglichkeit, „die Rahmenbedingungen zu einem späteren Zeitpunkt näher auszuarbeiten" und sogar — von sich aus ohne weitere Konsultierung — den sich wandelnden Bedingungen anzupassen. Bei dieser Konstellation ist Transparenz nicht gewährleistet und besteht — entgegen der im Stellungnahmetext geäußerten Überzeugung — die Gefahr, daß der Kommission ein „Blankoscheck" ausgestellt wird.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 30, Nein-Stimmen: 58, Stimmenthaltungen: 20.

Ziffer 3.5.1.

Der dritte Satz soll gestrichen und durch folgenden Wortlaut ersetzt werden:

„Die Bedingungen und Vorschriften für eine solche Blockbefreiung sollten festgelegt werden, damit ein freier Wettbewerb gewährleistet ist."

Begründung

Ergibt sich logisch aus dem Änderungsantrag zu Ziffer 3.4. Wird dieser angenommen, so hat die Formulierung „Bedingungen, ... die später festgelegt werden" keinen Sinn mehr.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 38, Nein-Stimmen: 52, Stimmenthaltungen: 15.

Ziffer 4.1.

Der erste Satz sollte folgendermaßen ergänzt werden: „Nach Ansicht der Fachgruppe sollte die Kommission in ihrem Vorschlag für eine Verordnung des Rates klar zum Ausdruck bringen ..." (Rest unverändert)

Begründung

Siehe Begründung zu Ziffer 3.4.1 und 3.4.2.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 32, Nein-Stimmen: 52, Stimmenthaltungen: 17.

Ziffer 4.2.

Diese Textstelle sollte folgendermaßen abgeändert werden: „Im Lichte der vorgenannten Erwägungen — und insbesondere der mit der Gruppenfreistellung verbundenen Auflagen/Verpflichtungen — plädiert die Fachgruppe ..." (Rest unverändert)

Begründung

Ergibt sich logisch aus den vorstehenden Ausführungen.

Ergebnis der Abstimmung

Ja-Stimmen: 33, Nein-Stimmen: 54, Stimmenthaltungen: 15.

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Schaffung eines ergänzenden Schutzzertifikats für Arzneimittel [1]

(91/C 69/06)

Der Rat beschloß am 3. Mai 1990, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 100 a des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Industrie, Handel, Handwerk und Dienstleistungen nahm ihre Stellungnahme am 9. Januar 1991 an. Berichterstatter war Herr Hilkens.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 283. Plenartagung (Sitzung vom 30. Januar 1991) mit 81 Stimmen bei 5 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt grundsätzlich das Ziel des Kommissionsvorschlags und den in ihm enthaltenen verbesserten Schutz der europäischen Pharmaindustrie vorbehaltlich nachstehender Bemerkungen und Anregungen.

1. Einleitung

1.1. Dieser Vorschlag, der sich auf Artikel 100 a des EWG-Vertrags stützt, fügt sich ein in den Rahmen einer Gemeinschaftspolitik im Gesundheitsbereich, genauer gesagt in den Rahmen eines Binnenmarktes für Arzneimittel.

1.2. Bei der Beurteilung der Bedeutung des Kommissionsvorschlags müssen alle Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung berücksichtigt werden. Der Arzneimittelsektor bzw -markt weist gewisse Eigenheiten auf, die sowohl die Hersteller als auch die Verbraucher betreffen.

1.3. Für die Anbieter liegt die Besonderheit pharmazeutischer Erzeugnisse vor allem in dem Erfordernis umfangreicher Forschungsanstrengungen, was einen patentrechtlichen Schutz notwendig macht. Diesem effektiven Patentschutz steht offensichtlich ein allmählicher 'Zerfall' des Schutzeffektes wegen der Vielzahl der im Zusammenhang mit dem Patentantrag erforderlichen Tests gegenüber. Für die Nachfrageseite besteht der spezifische Charakter pharmazeutischer Erzeugnisse darin, daß diese Erzeugnisse für die öffentliche Gesundheit eine wesentliche Rolle spielen und daher bei den

[1] ABl. Nr. C 144 vom 8. 5. 1990, S. 10.