

ARREST VAN HET GERECHT (Derde kamer)
28 februari 2002 *

In zaak T-86/95,

Compagnie générale maritime, gevestigd te Suresnes (Frankrijk),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, gevestigd te Hamburg (Duitsland),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, gevestigd te Tokio (Japan),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, gevestigd te Triëst (Italië),

A. P. Møller-Maersk Line, gevestigd te Kopenhagen (Denemarken),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, gevestigd te Kuala Lumpur (Maleisië),

Mitsui OSK Lines Ltd, gevestigd te Tokio,

Nedlloyd Lijnen BV, gevestigd te Rotterdam (Nederland),

Neptune Orient Lines Ltd, gevestigd te Singapore (Singapore),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, gevestigd te Tokio,

Orient Overseas Container Line, gevestigd te Hongkong (China),

* Procestaal: Engels.

P & O Containers Ltd, gevestigd te Londen (Verenigd Koninkrijk),
Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, gevestigd te Oslo (Noorwegen),
vertegenwoordigd door P. Rutley, solicitor, J. Pheasant en A. Mariott, advocaten,
domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoeksters,

ondersteund door

The European Community Shipowners' Associations ASBL, gevestigd te Brussel
(België), vertegenwoordigd door D. Waelbroeck, advocaat, domicilie gekozen
hebbende te Luxemburg,

en door

The Japanese Shipowners' Association, gevestigd te Tokio, vertegenwoordigd
door F. Randolph, barrister, en F. Murphy, solicitor, domicilie gekozen hebbende
te Luxemburg,

intervenienten,

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door
B. Langeheine en R. Lyal als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te
Luxemburg,

verweerster,

ondersteund door

The European Council of Transport Users ASBL, gevestigd te Brussel, omvattend **The European Shippers Council**, vertegenwoordigd door M. Clough, barrister, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

interveniënte,

betreffende een verzoek tot nietigverklaring van beschikking 94/985/EG van de Commissie van 21 december 1994 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (PB L 378, blz. 17),

wijst

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, J. Azizi en M. Jaeger, rechters,

griffier: Y. Mottard, referendaris,

gezien de stukken en na de mondelinge behandeling op 7 juni 2000,

het navolgende

Arrest ¹

Juridische context

- 1 Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer (PB L 378, blz. 4), bevat een generieke vrijstellingsregeling voor lijnvaartconferenties. De achtste overweging van de considerans van deze verordening luidt als volgt:

„Overwegende dat het gewenst is, ten behoeve van lijnvaartconferenties een generieke vrijstelling van het kartelverbod mogelijk te maken; dat deze conferenties namelijk een stabiliserende werking hebben welke een waarborg vormt voor betrouwbare dienstverlening aan verladers; dat zij er in het algemeen toe bijdragen dat een aanbod van geregelde, toereikende en doelmatige zeevervoerdiensten wordt verzekerd, met een redelijke mate van inachtneming van de belangen der vervoergebruikers; dat deze resultaten niet kunnen worden bereikt zonder de samenwerking die de scheepvaartmaatschappijen binnen de genoemde conferenties op het gebied van de tarieven en eventueel van het aanbod van scheepsruimte of de verdeling van de te vervoeren tonnages en zelfs de ontvangsten ontwikkelen; dat de conferenties meestal blijven blootstaan aan een daadwerkelijke concurrentie zowel van de zijde van de niet-conferencelijnen als van de wilde-vaartdiensten en in bepaalde gevallen van andere middelen van vervoer; dat de mobiliteit der vloten die de structuur van het aanbod in de sector zeevervoerdiensten kenmerkt bovendien een voortdurende concurrentiedruk op

1 — Alleen die punten van het onderhavige arrest waarvan het Gerecht de publicatie nuttig acht, worden weergegeven.

de conferences uitoefent, die gewoonlijk niet de mogelijkheid hebben de concurrentie voor een wezenlijk deel van de betrokken zeevervoerdiensten uit te schakelen.”

- 2 Volgens artikel 1, lid 2, heeft verordening nr. 4056/86 uitsluitend betrekking op internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap, met uitzondering van de wilde vaart, dat wil zeggen vervoer van bulkgoederen door middel van bevrachte schepen op bestelling. In artikel 1, lid 3, sub b, van verordening nr. 4056/86 wordt het begrip lijnvaartconference als volgt gedefinieerd:

„[E]en groep van twee of meer vervoerders die schepen exploiteren, die internationale lijndiensten onderhoudt voor het vervoer van lading op een bepaalde route of routes binnen omschreven geografische grenzen en die een overeenkomst of regeling, van welke aard ook, heeft getroffen binnen het kader waarvan zij opereren op basis van eenvormige of gemeenschappelijke vervoers-tarieven en enigerlei andere overeengekomen voorwaarden met betrekking tot het aanbieden van lijndiensten.”

- 3 Bij artikel 3 van verordening nr. 4056/86 worden overeenkomsten die de vaststelling van vervoers-tarieven en -voorwaarden voor de levering van regelma-tige zeevervoerdiensten tot doel hebben, vrijgesteld van het verbod van artikel 85, lid 1, EG-Verdrag (thans artikel 81, lid 1, EG). De vrijstelling strekt zich ook uit tot overeenkomsten met een of meer van de volgende doelstellingen:

„a) de coördinatie van de dienstregelingen van de schepen, hun afvaart- of aanloopdata;

b) het vaststellen van de frequentie van de reizen of de aanloop;

- c) de coördinatie of de onderlinge verdeling van de reizen of de aanloop tussen leden van de conference;
- d) de regeling van de door elk der leden aangeboden vervoerscapaciteit;
- e) de verdeling van de vervoerde tonnage of de opbrengsten onder de leden.”

4 Volgens artikel 23, lid 1, van verordening nr. 4056/86 stelt de Commissie, alvorens een beschikking te geven, de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen in de gelegenheid hun standpunt kenbaar te maken ter zake van de punten van bezwaar welke zij in aanmerking heeft genomen. Verordening (EEG) nr. 4260/88 van de Commissie van 16 december 1988 betreffende de mededelingsverplichtingen, de klachten, de verzoeken en het horen van belanghebbenden en derden, zoals bedoeld in verordening nr. 4056/86 (PB L 376 blz. 1), die ten tijde van de feiten van kracht was, bevat de procedurele voorschriften die bij de hoorzitting moeten worden nageleefd.

5 Artikel 1 van verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 175, blz. 1), bepaalt:

„Op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren is deze verordening van toepassing op overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen, welke tot doel of ten gevolge hebben, het bepalen van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, het beperken of controleren van het vervoersaanbod, het verdelen van de vervoermarkten, de toepassing van technische verbeteringen of de technische samenwerking, de gemeenschappelijke financiering of verwerving van materieel of benodigdheden voor vervoer, die rechtstreeks verband houdt met vervoersprestaties, voorzover zulks noodzakelijk is voor de gemeenschappelijke exploitatie van een groep ondernemingen voor

vervoer over de weg of over de binnenwateren zoals omschreven in artikel 4, en op machtsposities op de vervoermarkt. Deze verordening is eveneens van toepassing op handelingen van tussenpersonen in het vervoer welke hetzelfde doel of dezelfde gevolgen hebben als bovengenoemde.”

- 6 In artikel 2, sub a, van verordening nr. 1017/68 wordt bepaald:

„Behoudens het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 6, zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en verboden, zonder dat daartoe enige voorafgaande beschikking is vereist, alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen, welke de handel tussen de lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst, en met name die welke bestaan uit:

- a) het rechtstreeks of zijdelings bepalen van vrachtprijzen en vervoerwaarden of van andere contractuele voorwaarden,

[...]”

- 7 Artikel 5 van verordening nr. 1017/68 bepaalt:

„Het verbod van artikel 2 kan met terugwerkende kracht buiten toepassing worden verklaard:

— voor elke overeenkomst of groep van overeenkomsten tussen ondernemingen,

- voor elk besluit of groep van besluiten van ondernemersverenigingen,

- voor elke onderling afgestemde feitelijke gedraging of groep van gedragingen,

die bijdragen

- tot verbetering van de kwaliteit van de vervoerdiensten, of

- tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in en de bevrediging van de vervoersbehoeften, op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd van vraag en aanbod, of

- tot verhoging van de productiviteit der ondernemingen, of

- tot bevordering van de technische of economische vooruitgang

mits daarbij in redelijke mate rekening wordt gehouden met de belangen der gebruikers en zonder nochtans

- a) de betrokken vervoerondernemingen beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn,

- b) aan deze ondernemingen de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken vervoermarkt, de mededinging uit te schakelen.”
- 8 In artikel 11, lid 4, van verordening nr. 1017/68 wordt bepaald: „[indien] de Commissie op grond van een naar aanleiding van een klacht of ambtshalve ingeleide procedure concludeert dat een overeenkomst, een besluit of een onderling afgestemde feitelijke gedraging voldoet aan de voorwaarden van artikel 2 en van artikel 5, geeft zij een beschikking tot toepassing van artikel 5. In deze beschikking is de datum vermeld, met ingang waarvan zij in werking treedt. Dit kan een vroegere datum zijn dan die van de beschikking”.
- 9 Ingevolge artikel 22, lid 2, van verordening nr. 1017/68 kan de Commissie geldboeten opleggen aan ondernemingen of ondernemersverenigingen, wanneer dezen opzettelijk of uit onachtzaamheid inbreuk maken op onder meer artikel 2 van die verordening.
- 10 Volgens artikel 26, lid 1, van verordening nr. 1017/68 stelt de Commissie, alvorens een beschikking te geven, de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen in de gelegenheid hun standpunt kenbaar te maken ter zake van de punten van bezwaar die tegen hen zijn ingebracht. Verordening (EEG) nr. 1630/69 van de Commissie van 8 augustus 1969 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 26, leden 1 en 2, van verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 (PB L 209, blz. 11), noemt de procedurele voorschriften die daarbij in acht moeten worden genomen.

De feiten van het geschil

- 11 De Far Eastern Freight Conference (hierna: „FEFC”) is de naam van een aantal met elkaar verbonden lijnvaartconferenties bestaande uit lijnvaartmaatschappijen

die regelmatige zeevervoerdiensten onderhouden voor containervervoer over zee tussen Noord-Europa en Zuid-Oost- en Oost-Azië, alsmede voor „door to door” of multimodale vervoerdiensten.

- 12 De bij de FEFC aangesloten lijnvaartmaatschappijen zijn algemene toetredingsvoorwaarden en gemeenschappelijke tarieven overeengekomen. Om rekening te houden met multimodaal vervoer hebben zij omstreeks 1971, toen het gebruik van containers terrein begon te winnen, de bevoegdheden van de FEFC voor de vaststelling van de prijzen in de sectoren zeevervoer en afwikkeling in de haven van lading of lossing, uitgebreid tot inlandvervoerdiensten.

- 13 Het tarief van de FEFC, zoals dat ten tijde van de feiten gold, is opgenomen in een document met de titel NT 90 en is op 1 januari 1990 in werking getreden. Dit document bevat algemene voorwaarden voor het vervoer, met inbegrip van de betalingsvoorwaarden. Het bestaat uit vijf elementen, waarvan er twee betrekking hebben op het inlandsegment van multimodaal vervoer (het inlandvervoer in de landen van oorsprong en van bestemming).

- 14 Op 28 april 1989 ontving de Commissie van het Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), de Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) en het Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), de organisaties die deelnemen in het Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK, de Duitse Raad van Zeeverladers), een klacht over bepaalde praktijken van de FEFC met betrekking tot de prijsvaststelling voor multimodaal vervoer.

- 15 De klagers noemden de volgende vijf elementen als kenmerken van een multimodale vervoerdienst:
 - a) het inlandtransport naar de haven;

- b) de behandeling van de vracht in de haven (overlading van het middel voor inlandtransport naar het schip);
- c) het zeevervoer (vervoer over zee van de ene haven naar de andere);
- d) de behandeling van de vracht in de haven van bestemming (overlading van het schip naar het middel voor inlandtransport);
- e) het inlandtransport van de haven van bestemming naar de plaats van de eindbestemming.

¹⁶ Zij voerden aan dat de groepsvrijstelling bedoeld in artikel 3 van verordening nr. 4056/86 alleen betrekking heeft op het derde van de hierboven genoemde elementen (het eigenlijke zeevervoer), terwijl de leden van de FEFC niet alleen voor het zeevervoer maar ook voor het inlandvervoer en de vrachtbehandeling de prijzen zijn overeengekomen.

¹⁷ De klagers stelden, dat aangezien artikel 1, lid 2, van verordening nr. 4056/86 ziet op de „internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap, met uitzondering van de wilde vaart”, de werkingssfeer van de groepsvrijstelling bedoeld in artikel 3 van die verordening niet ruimer kon zijn dan die van de verordening zelf. Volgens hen is de toepasselijke regeling in casu verordening nr. 1017/68, waarvan artikel 2 concurrentiebeperkende activiteiten, zoals het vaststellen van de prijzen verbiedt en niet voorziet in vrijstelling voor prijsvaststellingspraktijken zoals die welke de leden van de FEFC voor het inlandvervoer toepassen.

- 18 De klagers vroegen de Commissie de noodzakelijke maatregelen te treffen om de activiteiten van de FEFC in verband met het vaststellen van prijzen voor de levering van inlandtransportdiensten te doen beëindigen.
- 19 Op 18 december 1992 heeft de Commissie besloten in deze zaak een procedure in te leiden.
- 20 Bij schrijven van 21 december 1992 heeft de Commissie aan verzoeksters een mededeling van punten van bezwaar betekend.
- 21 De Commissie heeft de betrokken ondernemingen vervolgens de gelegenheid gegeven hun standpunt over de tegen hen ingebrachte punten van bezwaar kenbaar te maken en alle andere eventuele opmerkingen in te dienen overeenkomstig artikel 26, lid 1, van verordening nr. 1017/68 en de bepalingen van verordening nr. 1630/69.
- 22 Op 21 december 1994 heeft de Commissie beschikking 94/985/EG inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (PB L 378, blz. 17; hierna: „de bestreden beschikking”) vastgesteld.
- 23 Het dispositief van de bestreden beschikking luidt als volgt:

„Artikel 1

De leden van de Far Eastern Freight Conference [...] hebben inbreuk gemaakt op de bepalingen van artikel 85 van het EG-Verdrag en van artikel 2 van verordening

(EEG) nr. 1017/68 door gezamenlijk prijzen vast te stellen voor de inlandvervoerdiensten binnen het gebied van de Gemeenschap die aan verladers worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel van multimodaal vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten.

Artikel 2

De voorwaarden van artikel 5 van verordening (EEG) nr. 1017/68 zijn niet vervuld.

Artikel 3

De [...] leden van de Far Eastern Freight Conference worden gelast om de in artikel 1 bedoelde inbreuk te beëindigen.

Artikel 4

De ondernemingen waaraan deze beschikking is gericht, worden gelast om zich voortaan te onthouden van overeenkomsten of van onderling afgestemde gedragingen die eenzelfde of een gelijkaardige doelstelling of gevolg hebben als de overeenkomst die in artikel 1 is bedoeld.

Artikel 5

Aan de ondernemingen waaraan deze beschikking is gericht worden in verband met de in artikel 1 bedoelde inbreuk op de bepalingen van artikel 85 van het EG-Verdrag en van artikel 2 van verordening (EEG) nr. 1017/68, onderstaande geldboeten opgelegd:

Compagnie Générale Maritime	10 000 ECU
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ECU
Croatia Line	10 000 ECU
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ECU
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ECU
A. P. Møller-Maersk Line	10 000 ECU
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ECU
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ECU
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ECU
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ECU
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ECU
Orient Overseas Container Line	10 000 ECU
P& O Containers Ltd	10 000 ECU

Artikel 6

De in artikel 5 vastgestelde geldboeten dienen binnen drie maanden na de datum van kennisgeving van deze beschikking te worden betaald, op bankrekening nr. 310-0933000-43 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, Bank Brussel-Lambert, Europees Agentschap, Rondpunt Schuman 5, B-1040 Brussel.

Na afloop van deze termijn is automatisch rente verschuldigd tegen de rentevoet die het Europees Monetair Instituut voor zijn ecu-verrichtingen toepast op de eerste werkdag van de maand waarin deze beschikking is gegeven, vermeerderd met drie en een half procentpunten, zijnde 9,25 %.

Artikel 7

Deze beschikking is gericht tot de in de bijlage opgenomen ondernemingen.

Deze beschikking vormt overeenkomstig artikel 192 van het EG-Verdrag executoriale titel.”

Procesverloop

- 24 Op 16 maart 1995 hebben dertien van de veertien lijnvaartmaatschappijen tot dewelke de bestreden beschikking was gericht, krachtens artikel 173 EG-Verdrag (thans, na wijziging, artikel 230 EG) een verzoek tot nietigverklaring van de beschikking ingediend.
- 25 Bij afzonderlijke akte van 10 april 1995 verzochten zij tevens krachtens de artikelen 185 en 186 EG-Verdrag (thans artikelen 242 EG en 243 EG) om opschorting van de uitvoering van de bestreden beschikking. Gelet op de beschikking van de president van het Hof van 19 juli 1995, Commissie/Atlantic

Container Line e.a. [C-149/95 P(R), Jurispr. blz. I-2165], zijn partijen overeengekomen dat de Commissie de tenuitvoerlegging van het verbod van de door verzoeksters overeengekomen gezamenlijke vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten niet zou afdwingen in afwachting van het arrest van het Gerecht in zaak T-395/94, Atlantic Container Line e.a., of in de onderhavige zaak. In dit verband heeft de president van het Gerecht op 31 oktober 1995 op verzoek van partijen besloten de kortgedingprocedure te schorsen totdat in zaak T-395/94, of, al naar het eerst, in de onderhavige zaak arrest zal zijn geweest.

- 26 Bij beschikking van 12 december 1995 heeft de president van de Vijfde kamer (uitgebreid) van het Gerecht The European Community Shipowners' Association ASBL (hierna: „ECSA”) en The Japanese Shipowners' Association (hierna: „JSA”) toegelaten tot interventie ter ondersteuning van de conclusies van verzoeksters, alsmede The European Council of Transport Users ASBL (hierna: „ECTU”), omvattend The European Shippers Council, ter ondersteuning van de conclusies van de Commissie.
- 27 Op 30 oktober 1995 heeft de High Court of Justice (England & Wales) op grond van artikel 177 EG-Verdrag (thans artikel 234 EG) het Hof verschillende prejudiciële vragen gesteld over, onder meer, de toepassing van artikel 85 van het Verdrag en uitlegging van de verordeningen nrs. 4056/86 en 1017/68 op overeenkomsten waarbij lijnvaartmaatschappijen de vrachttarieven in het kader van multimodale zee-/landvervoeroperaties vaststellen (zaak C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima e.a.) (PB C 351, blz. 4).
- 28 Bij beschikking van 26 juni 1996 (niet gepubliceerd in de Jurisprudentie) heeft het Gerecht overeenkomstig artikel 47, derde alinea, van 's Hofs Statuut-EG en de artikelen 77, sub a, en 78 van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht de procedure in zaak T-86/95 geschorst totdat in zaak C-339/95 arrest zou zijn geweest. Na de doorhaling van zaak C-339/95 bij beschikking van de president van het Hof van 11 maart 1998 (niet gepubliceerd in de Jurisprudentie), werd de procedure in zaak T-86/95 hervat.

- 29 Op rapport van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht besloten tot de mondelinge behandeling over te gaan; bij wijze van maatregel tot de organisatie van de procesgang heeft het verzoeksters gevraagd een aantal schriftelijke vragen te beantwoorden.
- 30 Ter terechtzitting van 7 juni 2000 hebben partijen pleidooi gevoerd en vragen van het Gerecht beantwoord.

Conclusies van partijen

- 31 Verzoeksters, ondersteund door JSA en ECSA, interveniënten, concluderen dat het het Gerecht behage:
- de bestreden beschikking nietig te verklaren;
 - de Commissie in de kosten te verwijzen.
- 32 De Commissie, ondersteund door ECTU, concludeert dat het het Gerecht behage:
- het beroep te verwerpen;
 - verzoeksters in de kosten te verwijzen.

In rechte

- 33 Verzoeksters onderbouwen hun beroep met vijf middelen. Het eerste middel klaagt over schending van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, het tweede over schending van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 waarin de groepsvrijstelling is geregeld, het derde over schending van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68 dat handelt over toekenning van een individuele ontheffing en het vierde middel over procedurele onregelmatigheden tijdens de administratieve procedure. Het vijfde middel strekt tot intrekking of vermindering van de geldboeten.

I — Voorafgaande opmerkingen

- 34 Onder uitdrukkelijke verwijzing naar de zaken T-395/94 en T-395/94 R voeren verzoeksters in de onderhavige procedure de in die zaken naar voren gebrachte argumenten aan. Zoals de Commissie terecht opmerkt, kan een dergelijke algemene verwijzing naar de argumenten die in een andere zaak zijn aangevoerd, niet in aanmerking worden genomen. Overeenkomstig immers artikel 19, eerste alinea, van 's Hofs Statuut-EG, dat krachtens artikel 46, eerste alinea, van datzelfde statuut en artikel 44, lid 1, sub c, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht van toepassing is op het Gerecht, moet een verzoeker een, zij het summiere, uiteenzetting geven van de middelen die hij aanvoert. Die bepalingen hebben tot doel de verwerende partij in staat te stellen haar verdediging voor te bereiden en het Gerecht zijn rechterlijke controle uit te oefenen (zie, onder meer, arrest Hof van 13 december 1990, Commissie/Griekenland, C-347/88, Jurispr. blz. I-4747, punt 28; beschikking Gerecht van 28 april 1993, de Hoe/Commissie, T-85/92, Jurispr. blz. II-523, punten 20-22).
- 35 De verwijzing in het verzoekschrift (punt 1.37) „voorzover mogelijk en nodig [...] naar de argumenten en het bewijsmateriaal die in de zaken T-395/94 en T-395/94 R zijn aangevoerd, voorzover die betrekking hebben op de vraag van de

multimodale tarieven van de lijnvaartconferenties”, is een zo algemene verwijzing naar het betoog in zaak T-395/94, dat het Gerecht zijn rechterlijke controle niet kan uitoefenen. Aan deze conclusie valt ook niet te ontkomen met betrekking tot de verwijzing in punt 11.25 van het verzoekschrift naar het betoog in zaak T-395/94 R, dat onder punt 11.26 van het verzoekschrift summier wordt samengevat. Daarom moet de rechterlijke toetsing door het Gerecht beperkt blijven tot de middelen en argumenten die in het verzoekschrift expliciet worden uiteengezet.

II — *Het eerste middel: schending van artikel 85, lid 1, van het Verdrag*

A — *Argumenten van partijen*

De relevante markt

36
t/m
69 [...]

Merkbare beperking van de mededinging

70
t/m
82 [...]

Invloed op de handel tussen de lidstaten

83
t/m
109 [...]

B — *Beoordeling door het Gerecht*

110 In het kader van het onderzoek van het eerste middel, schending van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, zij er om te beginnen op gewezen, dat verzoeksters de mededingingsbeperkende werking van de in de bestreden beschikking gewraakte overeenkomst waarbij zij gezamenlijk de prijzen voor als onderdeel van multimodaal vervoer verrichte inlandvervoerdiensten van de FEFC hebben vastgelegd, niet betwisten. In dit verband zij eraan herinnerd dat een overeenkomst tot vastlegging van de prijzen een beperking van de mededinging is die in artikel 85, lid 1, sub a, van het Verdrag uitdrukkelijk wordt genoemd (zie, onder meer, arrest Hof van 17 oktober 1972, Cementhandelaren/Commissie, 8/72, Jurispr. blz. 977, punten 18 en 19, en arrest Gerecht van 17 december 1991, Enichem Anic/Commissie, T-6/89, Jurispr. blz. II-1623, punt 198).

111 Wel betwisten verzoeksters dat die overeenkomst op de relevante markt, zoals die behoort te zijn afgebakend, de mededinging merkbaar kan beperken en de handel tussen de lidstaten merkbaar ongunstig kan beïnvloeden en daardoor onder het verbod van artikel 85, lid 1, van het Verdrag valt. In dit verband verwijten verzoeksters de Commissie primair dat zij in de bestreden beschikking de relevante markt niet heeft afgebakend. Subsidiair stellen zij dat de afbakening van de relevante markt die de Commissie in de bestreden beschikking impliciet heeft verricht, onjuist is, voorzover daarbij is aangenomen dat het inlandvervoer van containers in het kader van door de FEFC georganiseerde multimodale vervoeroperaties een afzonderlijke markt vormt ten opzichte van het zeevervoer. Ten slotte stellen verzoeksters nog, dat zo de betrokken vervoerdiensten tot een markt voor inlandvervoerdiensten behoren, die markt alle inlandvervoerdiensten moet omvatten.

De afbakening van de relevante markt

112 Op de primaire grief moet worden geantwoord dat de Commissie, anders dan verzoeksters beweren, in de punten 10 en 42 van de bestreden beschikking

duidelijk de inlandvervoerdiensten heeft aangewezen als de markt die door de betrokken overeenkomst ongunstig wordt beïnvloed. De Commissie wijst erop dat de diensten waarop de bestreden beschikking betrekking heeft, de inlandvervoerdiensten zijn die door de scheepvaartmaatschappijen die bij de FEFC zijn aangesloten, binnen de Europese Gemeenschap aan verladers worden verleend als onderdeel van een multimodale transportoperatie voor het vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. Voorts geeft zij in de punten 12 tot en met 37 van de bestreden beschikking een meer uitgebreide beschrijving van die diensten en noemt zij de marktdeelnemers die aan vraag- en aanbodzijde actief zijn (punten 16-27), alsmede de relevante mededingingsvoorwaarden vooral op het gebied van de prijzen (punten 26, 28 en 30).

- 113 Dat betekent dat de Commissie het feitelijke kader waarin de betrokken overeenkomst is gesloten en effect moet sorteren, alsmede de structuur en de werking van de betrokken diensten naar behoren heeft uiteengezet.
- 114 Bovendien is niet van belang dat de Commissie in de bestreden beschikking geen specifieke titel over de definitie van de relevante markt heeft opgenomen.
- 115 Verzoeksters' grief inzake het ontbreken van een definitie van de relevante markt in de bestreden beschikking moet daarom worden verworpen.
- 116 In elk geval dient eraan te worden herinnerd dat in het kader van de toepassing van artikel 85 van het Verdrag de relevante markt in voorkomend geval moet worden afgebakend om uit te maken of de overeenkomst de handel tussen lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en tot doel of tot gevolg heeft dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst (arresten Gerecht van 6 juli 2000, Volkswagen/Commissie, T-62/98,

Jurispr. blz. II-2707, punt 230, en 15 september 1998, *European Night Services e.a./Commissie*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 en T-388/94, Jurispr. blz. II-3141, punten 93-95 en 103). Dat betekent dat in het kader van de toepassing van artikel 85 van het Verdrag verzoeksters' grieven inzake de door de Commissie in aanmerking genomen afbakening van de markt niet los mogen staan van de grieven betreffende de ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten en de verstoring van de mededinging (arresten Gerecht van 21 februari 1995, *SPO e.a./Commissie*, T-29/92, Jurispr. blz. II-289, punt 75, en 15 maart 2000, *Cimenteries CBR e.a./Commissie*, T-25/95, T-26/95, T-30/95—T-32/95, T-34/95—T-39/95, T-42/95—T-46/95, T-48/95, T-50/95—T-65/95, T-68/95—T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 en T-104/95, Jurispr. blz. II-491, punt 1093).

- 117 Met betrekking tot de subsidiaire grief, dat de aan de omstreden beschikking ten grondslag liggende definitie van de relevante markt onjuist is, dient eraan te worden herinnerd dat de in de bestreden beschikking onderkende mededingingsbeperkende overeenkomst strekt tot de vastlegging, door de leden van de FEFC, van een gezamenlijk tarief met betrekking tot „de inlandvervoerdiensten binnen het gebied van de Gemeenschap die aan verladers worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel van multimodaal vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten” (artikel 1 van de bestreden beschikking).
- 118 Onder „multimodaal vervoer” (in de betrokken bedrijfstak ook „intermodaal vervoer”, „direct vervoer” of „gecombineerd vervoer” genoemd) wordt verstaan gecombineerd land-/zeevervoer van containers. Voor het vervoer over land staat vast dat de verzending van zeecontainers vanuit de bedrijfsvestiging van de verlader naar de haven van inlading (het voorvervoer) en van de haven van lossing naar de bedrijfsvestiging van de ontvanger (het navervoer), zoals in de bestreden beschikking wordt vermeld (punt 16), door de verlader zelf of door de zeevervoerder kan worden verzorgd. Daarbij ligt de keuze tussen een van deze formules bij de verlader (punt 17 van de beschikking). In beide gevallen kan het vervoer over land worden uitbesteed (punten 19-24 van de bestreden beschikking).

- 119 Wanneer het vervoer over land door de verlader wordt verzorgd, moet deze verlader de nodige containers in voorkomend geval afhalen bij de scheepvaartonderneming van zijn keuze om in zijn eigen bedrijfsvestiging de betrokken goederen daarin te laden, en de containers vervolgens naar een door de scheepvaartonderneming aangewezen plaats van afgifte brengen. Evenzo dient de verlader of de ontvanger van de goederen in de haven van lossing het inlandvervoer van de containers naar zijn eigen bedrijfsvestiging te verzorgen om deze uit te laden, en de containers vervolgens leeg te retourneren naar de scheepvaartmaatschappij. Als hij het vervoer over land niet zelf verzorgt, kan de verlader, zoals in de bestreden beschikking vermeld (punten 21-24), een beroep doen op de diensten van een onafhankelijke derde zoals een expediteur, een wegvervoerder of een spoorweg- of binnenvaartonderneming.
- 120 Wanneer het inlandvervoer door de zeevervoerder wordt verzorgd, levert de scheepvaartonderneming de containers aan de verlader en brengt zij deze naar de haven van inlading of vanaf de haven van lossing naar de bedrijfsvestiging van de ontvanger. In dat geval geschiedt het eigenlijke vervoer van de container over land meestal niet door de scheepvaartonderneming zelf, maar door een van de scheepvaartonderneming onafhankelijke wegvervoerder, spoorwegonderneming of een binnenvaartonderneming aan wie de scheepvaartonderneming de vervoeroperatie heeft uitbesteed (punten 19 en 20 van de bestreden beschikking). Slechts een klein aantal scheepvaartmaatschappijen hebben dochtermaatschappijen opgericht om vervoerdiensten over land uit te voeren. Vaststaat dat de litigieuze overeenkomst tot doel heeft de vastlegging door de leden van de FEFC van de aan de verladers te berekenen verkoopprijzen voor inlandvervoerdiensten die de scheepvaartmaatschappijen als onderdeel van multimodaal vervoer organiseren.
- 121 In het kader van hun subsidiaire grief, onjuiste definitie van de relevante markt, beweren verzoeksters dat die inlandvervoerdiensten deel uitmaken van de ruimere markt van zeevervoer georganiseerd als onderdeel van multimodaal vervoer. De relevante markt moet volgens hen worden gedefinieerd als het lijnvaartvervoer, als onderdeel van vervoerdiensten van haven tot haven of van multimodaal vervoer, tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, met de in die gebieden gelegen havens als aanloopplaatsen. Meer in het bijzonder zouden de door hen

aan de verladers geboden inlandvervoerdiensten van containers noodzakelijk en onlosmakelijk deel uitmaken van de lijnvaartdiensten die door de FEFC aan de verladers voor de verzending van hun goederen in containers tussen Noord-Europa en het Verre Oosten worden verkocht.

- 122 Volgens de rechtspraak kan slechts van een voldoende afzonderlijke markt worden gesproken wanneer het betrokken product of de betrokken dienst bijzondere kenmerken heeft waardoor het product of de dienst dermate duidelijk van andere producten of diensten wordt onderscheiden, dat een uitwisseling met deze andere producten of diensten slechts in beperkte mate mogelijk is en de concurrentie daarmee nauwelijks merkbaar is (zie arresten Hof van 11 april 1989, Ahmed Saeed Flugreisen en Silver Line Reisebüro, 66/86, Jurispr. blz. 803, punten 39 en 40, en 14 februari 1978, United Brands/Commissie, 27/76, Jurispr. blz. 207, punten 11 en 12, alsmede arrest Gerecht van 12 december 1991, Hilti/Commissie, T-30/89, Jurispr. blz. II-1439, punt 64). De mate van onderlinge uitwisselbaarheid van producten moet worden beoordeeld aan de hand van de objectieve kenmerken van die producten, alsmede aan de hand van de structuur van de vraag en van het aanbod op de markt en van de mededingingsverhoudingen (zie arrest Hof van 9 november 1983, Michelin/Commissie, 322/81, Jurispr. blz. 3461, punt 37, en arrest Gerecht van 6 oktober 1994, Tetra Pak/Commissie, T-83/91, Jurispr. blz. II-755, punt 63).
- 123 Ofschoon de scheepvaartmaatschappijen inlandvervoerdiensten in aanvulling op hun zeevervoerdiensten aanbieden, staat vast dat de verladers de keuze behouden om deze twee soorten prestaties bij verschillende marktdeelnemers te betrekken. Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 4056/86 waarborgt de verladers trouwens de mogelijkheid om zich voor inlandvervoerdiensten tot de onderneming van hun keuze te wenden. Voor de verkoop van die diensten aan de verladers staan de scheepvaartondernemingen dus in concurrentie met de landvervoerders. Het valt niet te betwisten dat die laatsten alleen op de markt voor landvervoerdiensten aanwezig zijn.
- 124 Bovendien moesten de verladers, voordat de scheepvaartondernemingen het voor- en navervoer van containers over land gingen aanbieden, ook zijn ingesteld op het verzenden van de goederen naar en van de havens. De markt voor dit

landvervoer bestond reeds voordat de scheepvaartondernemingen zich op deze markt begaven. Zelfs nadat de container in zwang was geraakt en de scheepvaartondernemingen zich op de markt voor landvervoer hadden begeven, moesten „de verladers de keuze behouden om zoals voorheen te handelen en hun eigen ‚merchant haulage‘ te blijven regelen indien zij zulks verlangden”, aldus het in punt 17 van de bestreden beschikking geciteerde economische rapport van de hoogleraren S. Gilman en M. Graham (punt 4.42), dat verzoeksters ter ondersteuning van hun betoog hebben ingediend. Ook al valt niet te ontkennen dat het gebruik van containers de combinatie van verschillende wijzen van transport heeft vergemakkelijkt, blijft het niettemin een feit dat het voor- en navervoer van goederen een inlandvervoerdienst is. Deze omstandigheid bewijst het bestaan van een markt voor inlandvervoerdiensten, die verbonden is met, maar, als onderdeel van een multimodale vervoerdienst, losstaat van de markt voor zeevervoerdiensten (zie in deze zin arrest Hof van 3 oktober 1985, CBEM, 311/84, Jurispr. blz. 3261, punt 26).

125 Eveneens staat vast, zoals in de bestreden beschikking wordt benadrukt (punten 19-24), dat de vervoerdiensten over land die als onderdeel van multimodaal vervoer nodig zijn voor het voor- en navervoer van containers, in de regel worden geleverd door landvervoerders die onafhankelijk zijn van de scheepvaartmaatschappijen en de verladers, ongeacht of het de verlader of de scheepvaartmaatschappij is die het vervoer over land verzorgt. In beide gevallen worden de inlandvervoerdiensten die nodig zijn voor het voor- en navervoer van containers, immers meestal uitbested aan landvervoerondernemingen die zijn gespecialiseerd in het vervoer over de weg, per spoor of over de binnenwateren.

126 Het voor- en navervoer van containers als onderdeel van multimodaal vervoer vormt dus blijkbaar een specifieke vraag en een specifiek aanbod. Er bestaan landvervoerondernemingen die onafhankelijk zijn van de verladers en de scheepvaartmaatschappijen, die aan laatstgenoemden gespecialiseerde diensten voor landvervoer van zeecontainers leveren met het oog op de verzending over zee of aansluitend op de verzending over zee in het kader van multimodaal vervoer.

- 127 Dit specifieke karakter wordt bovendien versterkt doordat voor vraag en aanbod op het gebied van inlandvervoerdiensten in het kader van multimodaal vervoer bijzondere mededingingsvoorwaarden gelden, die anders zijn dan op andere markten, in het bijzonder de markt voor zeevervoer. Want terwijl bij zeevervoer de prijs hoofdzakelijk afhangt van de waarde van de vervoerde goederen, staat vast dat bij vervoerdiensten over land de prijs per container wordt bepaald, zonder enig direct verband met de waarde van de vervoerde goederen. Bovendien staat vast dat verzending over land in lokale valuta in rekening wordt gebracht, terwijl bij vervoer over zee in Amerikaanse dollar wordt afgerekend.
- 128 Tegen deze achtergrond moet worden aangenomen dat, anders dan verzoeksters beweren, de Commissie in de bestreden beschikking terecht heeft geoordeeld dat de inlandvervoerdiensten voor het voor- en navervoer van containers als onderdeel van multimodaal vervoer een afzonderlijke markt vormen ten opzichte van de zeevervoerdiensten die als onderdeel van dat multimodaal vervoer door de bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen worden aangeboden. Volgens de rechtspraak moet een deelmarkt die vanuit het oogpunt van vraag en aanbod specifieke kenmerken vertoont en waarin een product wordt aangeboden dat een onontbeerlijke plaats inneemt en dat niet uitwisselbaar is binnen de meer algemene markt waarvan het deel uitmaakt, worden beschouwd als een afzonderlijke productmarkt (zie arresten Gerecht van 10 juli 1991, RTE/Commissie, T-69/89, Jurispr. blz. II-485, punten 61 en 62; BBC/Commissie, T-70/89, Jurispr. blz. II-535, punt 50, en ITP/Commissie, T-76/89, Jurispr. blz. II-575, punten 47 en 48).
- 129 Verzoeksters' stelling dat het landvervoer dat de scheepvaartondernemingen als onderdeel van multimodaal vervoer verzorgen, door die scheepvaartondernemingen ten behoeve van de verladers wordt verricht als noodzakelijk deel van hun zeevervoerdiensten, is in dit verband niet ter zake dienend. Zodra er een specifieke vraag en een specifiek aanbod bestaat voor inlandvervoerdiensten van zeecontainers en zulke diensten onder meer door los van de scheepvaartmaatschappijen staande ondernemingen worden aangeboden, betekent dit noodzakelijkerwijze dat er een afzonderlijke markt bestaat (zie, bij analogie, arrest Hof van 31 mei 1979, Hugin/Commissie, 22/78, Jurispr. blz. 1869, punten 7 en 8; arrest Hilti/Commissie, reeds aangehaald, punt 67; bevestigd bij arrest Hof van

2 maart 1994, Hilti/Commissie, C-53/92 P, Jurispr. blz. I-667, punten 13 en 14; arrest Tetra Pak/Commissie, reeds aangehaald, punt 82, bevestigd bij arrest Hof van 14 november 1996, Tetra Pak/Commissie, C-333/94 P, Jurispr. blz. I-5951, punt 36). Zo heeft het Gerecht op het gebied van vervoer over land van zeecontainers reeds uitgemaakt dat spoorwegdiensten bestaande in onder meer toegang tot spoorweginfrastructuur en ter beschikking stellen van locomotieven en tractie, wegens hun specifieke aard een afzonderlijke markt vormen ten opzichte van de markt voor vervoer per spoor in het algemeen en van de markt voor het wegvervoer of het vervoer over de binnenwateren (arrest Gerecht van 21 oktober 1997, Deutsche Bahn/Commissie, T-229/94, Jurispr. blz. II-1689, punten 55 en 56).

130 Daarom heeft de Commissie, anders dan verzoeksters stellen, in de bestreden beschikking terecht geoordeeld dat de relevante markt in casu de markt is voor gespecialiseerde inlandvervoerdiensten in verband met verzending van zeecontainers over zee als onderdeel van multimodaal vervoer tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, met uitsluiting van de diensten op het gebied van zeevervoer van containers die door scheepvaartondernemingen als onderdeel van dat multimodaal vervoer worden geleverd.

131 Ten slotte, voor het geval het Gerecht zou oordelen dat de bewuste inlandvervoerdiensten een afzonderlijke markt vormen, stellen verzoeksters nog dat dan in ieder geval alle soortgelijk vervoer over land tot de relevante markt moet worden gerekend. In het bijzonder zou de relevante markt dan, behalve het landvervoer van containers voor verzending over zee door de FEFC tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, ook het landvervoer van containers door onafhankelijke scheepvaartondernemingen die op dezelfde zeeroute varen, het landvervoer van containers door de FEFC en door onafhankelijke ondernemingen op andere routes, het landvervoer van alle andere containers tussen punten in het binnenland van Europa, alsmede het landvervoer van andere goederen op soortgelijke wijze maar anders dan per container dienen te omvatten.

132 Deze stelling moet als kennelijk ongegrond worden verworpen.

- 133 Uit de punten 10 en 42 van de bestreden beschikking en artikel 1 van het dispositief blijkt immers dat het in geding zijnde gemeenschappelijke tarief betrekking heeft op de inlandvervoerdiensten die in combinatie met andere diensten aan de verladers worden aangeboden als onderdeel van multimodaal containervervoer tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, dat wordt verzorgd door bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen. Dat betekent uiteraard dat de relevante markt niet alle inlandvervoerdiensten van ongeacht welke aard betreft, maar alleen de inlandvervoerdiensten in containers als onderdeel van een multimodale vervoerdienst.
- 134 Bovendien, en om dezelfde reden, is de geografische markt niet die voor alle inlandvervoer van containers als onderdeel van multimodaal vervoer in verband met alle zeeroutes, maar enkel die voor inlandvervoer van containers dat in verband staat met de route tussen Noord-Europa en het Verre Oosten. De gemeenschappelijke tarieflijst die hier in geding is, geldt immers uitsluitend in het kader van multimodale vervoerdiensten met betrekking tot die zeeroute tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, welke route overigens niet door andere routes kan worden vervangen (zie, bij analogie, arrest Ahmed Saeed Flugreisen en Silver Line Reisebüro, reeds aangehaald, punten 40 en 41). Zonder dat in casu hoeft te worden ingegaan op de vraag, of de relevante markt moet worden beperkt tot inlandvervoer van containers die zijn bestemd voor inlading in schepen van de bij de FEFC aangesloten ondernemingen, zoals uit punt 11 van de bestreden beschikking schijnt te volgen, dan wel in ruimere zin voor inlading in alle schepen die op de bewuste route varen, kan worden volstaan met de vaststelling dat de Commissie, naar uit punt 33 van de bestreden beschikking blijkt, de invloed op de mededinging heeft beoordeeld in het ruimere kader van de tweede hypothese. De Commissie heeft dus in de definitie van de relevante markt terecht niet de inlandvervoerdiensten begrepen die als onderdeel van multimodale vervoerdiensten op andere zeeroutes dan tussen Noord-Europa en het Verre Oosten worden geleverd.
- 135 In het licht van het voorgaande blijkt de afbakening van de relevante markt als de markt voor de inlandvervoerdiensten binnen het gebied van de Gemeenschap die aan verladers worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel

van multimodaal vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten, niet aanvechtbaar te zijn.

- 136 In die omstandigheden moeten de grieven waarmee verzoeksters primair over ontbreken van een afbakening van de relevante markt en subsidiair over onjuiste afbakening van de relevante markt klagen, worden verworpen.

De merkbaarheid van de beperking van de mededinging

- 137 Op de eerste grief van verzoeksters, dat de bestreden beschikking geen enkele beoordeling bevat omtrent de criteria van de merkbaarheid van de mededingingsbeperking en geen definitie geeft van de relevante markt waarop die merkbare invloed moet worden afgemeten, volstaat de opmerking dat uit punt 33 van de bestreden beschikking juridisch afdoende blijkt, dat, zoals door verzoeksters niet is weersproken, de bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen in 1993, dus ten tijde van de feiten, 38,5 % van de markt voor inlandvervoer van zeecontainers als onderdeel van multimodaal vervoer tussen Noord-Europa en het Verre Oosten in handen hadden. Zoals bij het onderzoek van de klacht met betrekking tot de afbakening van de relevante markt is vastgesteld, heeft de Commissie die markt terecht aangemerkt als de relevante markt voor de toepassing van artikel 85 van het Verdrag op de gewraakte overeenkomst.
- 138 Een en ander betekent dat de grief van verzoeksters om deze reden alleen al moet worden verworpen. De omstandigheid dat verzoeksters bijna 40 % van de markt in handen hebben, toont immers op zichzelf reeds aan dat de onderhavige overeenkomst van dien aard is dat de mededinging op die markt daardoor merkbaar wordt beperkt. Een marktaandeel van deze omvang kan immers redelijkerwijze niet worden aangemerkt als onbeduidend in de zin van de rechtspraak (zie, onder meer, arrest Hof van 9 juli 1969, Völk, 5/69, Jurispr. blz. 295, punt 7, en 7 juni 1983, *Musique diffusion française e.a./Commissie*,

100-103/80, Jurispr. blz. 1825, punt 86). Aangezien de bestreden beschikking uitdrukkelijk verwijst naar het marktaandeel van de bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen op de relevante markt, moet worden aangenomen dat de Commissie daarmee een juridisch afdoende beoordeling heeft gegeven van de criteria voor de merkbaarheid van de in geding zijnde mededingingsbeperking.

- 139 Ten overvloede moet nog worden benadrukt dat de Commissie in de bestreden beschikking heeft uiteengezet dat de door de bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen verzorgde inlandvervoerdiensten in 1991 ongeveer 1 015 208 containers TEU vertegenwoordigden, dat wil zeggen ongeveer 9 276 653 ton. Ongeveer 89 % hiervan werd geheel of gedeeltelijk binnen het grondgebied van de Europese Gemeenschap vervoerd (punt 33 van de bestreden beschikking). Bovendien vertegenwoordigen de inlandvervoeroperaties op de routes tussen Noord-Europa en het Verre Oosten volgens de bestreden beschikking 18,6 % van de algemene kostprijs voor de levering van multimodale vervoerdiensten, hetgeen in 1992 overeenkwam met een bedrag van ongeveer 477 200 000 ECU (punten 34 en 35 van de beschikking). In het licht van die gegevens heeft de Commissie in punt 45 van de beschikking geconcludeerd dat „de beperking van de mededinging tussen de leden van de FEFC met betrekking tot de prijzen voor het inlandsegment van een multimodale vervoeroperatie aanzienlijk zal zijn wegens het zeer grote aantal containers en de daarmee verbonden kosten (punten 33-37)”.
- 140 In die omstandigheden is het duidelijk dat verzoeksters de Commissie niet kunnen verwijten de merkbaarheid van de betrokken overeenkomst op de mededinging niet te hebben beoordeeld.
- 141 De tweede grief van verzoeksters, dat in de bestreden beschikking niet op juiste wijze is beoordeeld of de betrokken overeenkomst een merkbare invloed heeft op de mededinging, op grond dat de merkbare invloed van de betrokken overeenkomst dient te worden beoordeeld in de context van zeevervoer dat als onderdeel van multimodaal vervoer wordt verricht, moet eveneens worden verworpen, omdat hij uitgaat van een onjuiste afbakening van de relevante markt. Bovendien, gesteld al dat de door verzoeksters voorgestelde afbakening van de

relevante markt steekhoudend is, dan zou de mededingingsbeperkende werking van de overeenkomst des te meer merkbaar zijn. Het staat immers vast dat op de aldus gedefinieerde markt de leden van de FEFC in 1992 een marktaandeel van 58 % (punt 33 van de overweging) hadden. Een overeenkomst waarbij de prijzen worden vastgelegd voor diensten die een aanzienlijk deel van de algemene kostprijs van het multimodaal vervoer vertegenwoordigen, gesloten tussen ondernemingen die bijna 60 % van de relevante markt in handen hebben, zal de mededinging alleszins merkbaar beperken in de zin van artikel 85, lid 1, van het Verdrag.

- 142 In de derde plaats moet ook de stelling van verzoeksters, dat de positie van de partijen bij de betrokken overeenkomst zou moeten worden beoordeeld op de markt voor soortgelijk landvervoer, worden verworpen omdat zij is gebaseerd op een onjuiste afbakening van de relevante markt, die niet alle vervoer over land omvat, maar alleen de inlandvervoerdiensten die als onderdeel van multimodaal vervoer op de routes tussen Noord-Europa en het Verre Oosten worden aangeboden.
- 143 Voorts is de invloed op de mededinging niet alleen merkbaar wanneer de markt beperkt is tot enkel inlandvervoerdiensten door bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen, maar ook wanneer tot die markt de diensten van onafhankelijke scheepvaartondernemingen worden gerekend. Zoals immers uit punt 33 van de bestreden beschikking blijkt en niet door verzoeksters wordt weersproken, zouden de bij de FEFC aangesloten ondernemingen in het eerste geval 70 % van de markt in handen hebben, terwijl dat in het tweede geval 38,5 % zou zijn.
- 144 De vierde grief van verzoeksters ten slotte, schending van de rechten van de verdediging doordat de Commissie de merkbare invloed van de betrokken overeenkomst op de mededinging eerst in de bestreden beschikking heeft onderzocht, zal afzonderlijk worden behandeld in het kader van het vierde middel, dat klaagt over procedurele gebreken, waar deze grief door verzoeksters in een breder kader wordt gepresenteerd.

De ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten

- 145 Volgens vaste rechtspraak moet een overeenkomst tussen ondernemingen om de handel tussen lidstaten ongunstig te kunnen beïnvloeden, op grond van een geheel van objectieve bestanddelen, feitelijk en rechtens, met een voldoende mate van waarschijnlijkheid doen verwachten, dat zij al dan niet rechtstreeks, daadwerkelijk of potentieel op de handelsstromen tussen lidstaten een zodanige invloed kunnen uitoefenen dat de verwezenlijking van de doelstellingen van een gemeenschappelijke markt tussen de lidstaten wordt geschaad (arrest Hof van 31 maart 1993, *Ahlström Osakeyhtiö e.a./Commissie*, „houtslip”, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 en C-125/85—C-129/85, *Jurispr.* blz. I-1307, punt 143). Zo is het in het bijzonder niet nodig dat de gelaakte gedraging de handel tussen lidstaten daadwerkelijk in aanzienlijke mate ongunstig heeft beïnvloed; voldoende is dat vaststaat dat die gedraging een dergelijk effect kan hebben (zie, in verband met toepassing van artikel 85 van het Verdrag, arrest *SPO e.a./Commissie*, reeds aangehaald, punt 235).
- 146 Vastgesteld moet vervolgens worden dat de betrokken overeenkomst een overeenkomst is tussen scheepvaartondernemingen waarvan meerdere in verschillende lidstaten zijn gevestigd, en betrekking heeft op de verkoopvoorwaarden voor inlandvervoerdiensten aan eveneens in verschillende lidstaten gevestigde verladers. Een dergelijke overeenkomst kan uiteraard de handel tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden als bedoeld in artikel 85, lid 1, van het Verdrag. Waar voorts de voorwaarde dat de handel tussen lidstaten ongunstig moet zijn beïnvloed, tot doel heeft het gebied van het gemeenschapsrecht af te bakenen van dat van het recht van de lidstaten (arrest Hof van 13 juli 1966, *Consten en Gründig/Commissie*, 56/64 en 58/64, *Jurispr.* blz. 429; arrest *SPO e.a./Commissie*, reeds aangehaald, punt 227), valt niet te ontkennen dat de betrokken overeenkomst, die aan een groot deel van de verladers van de Gemeenschap verkoopvoorwaarden oplegt voor inlandvervoerdiensten, onder het communautaire mededingingsrecht valt. In dit verband moet er in het bijzonder op worden gewezen dat de vastlegging van de verkoopprijzen voor inlandvervoerdiensten onder meer van invloed kan zijn op het besluit van de verladers om de verzendingen over land van hun containers aan leden van de FEFC of aan een landvervoeronderneming toe te vertrouwen, waarmee de bestaande mededinging op de markt voor inlandvervoerdiensten tussen bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen en de in de verschillende lidstaten aanwezige landvervoerders wordt vervalst.

- 147 Evenzo heeft de Commissie in de punten 50 en 51 van de beschikking terecht vastgesteld dat vastlegging van de prijzen voor inlandvervoer ook invloed kan hebben op de mededinging tussen de havens in de verschillende lidstaten. Binnen een systeem van gelijkschakeling van havens immers, heeft de bepaling van het tarief aan de hand van een fictief traject tussen een punt in het binnenland en de dichtstbijzijnde haven die door een van de leden van de FEFC wordt aangedaan, juist tot doel het economisch voordeel te neutraliseren dat een kortere afstand ten opzichte van een gegeven haven kan opleveren. Verzoeksters hebben niet bestreden dat er door de toepassing van het gemeenschappelijke tarief voor het landvervoer soms vracht wordt omgeleid, maar hebben slechts getracht het belang ervan te relativeren. Dat de scheepvaartondernemingen ook bij ontbreken van een prijsvaststellingsovereenkomst voor inlandvervoerdiensten tussen de leden van de FEFC de extra kosten van verzending naar een verdergelegen haven op zich zouden nemen, wat overigens niet is aangetoond, laat het feit onverlet dat de praktijk van „gelijkschakeling van havens” tot doel of in ieder geval tot effect heeft, dat goederen worden togetrokken naar havens die anders geen plaats van bestemming zouden zijn geweest en dat deze verlegging van de goederenstroom een consequentie is van de prijsvaststellingsovereenkomst voor inlandvervoer. De verlegging van het handelsverkeer als gevolg van de gezamenlijke tariefbepaling verloopt bovendien volgens een ander patroon dan wanneer iedere onderneming individueel zou hebben besloten tot gelijkschakeling van havens volgens eigen criteria.
- 148 Meer indirect kan van de betrokken overeenkomst in ieder geval potentieel een invloed uitgaan op de goederenhandel tussen lidstaten, aangezien de prijzen van inlandvervoerdiensten zoals vastgesteld door de FEFC een deel vormen van de uiteindelijke verkoopprijs van de vervoerde goederen (zie in deze zin arrest Hof van 3 december 1987, BNIC, 136/86, Jurispr. blz. 4789, punt 18). Het is dus terecht dat de Commissie in punt 54 van de beschikking heeft vastgesteld dat de betrokken overeenkomst door haar weerslag op de kostprijs van de uitvoer naar andere landen, de producenten van de Gemeenschap aanzet, te zoeken naar andere markten waarvoor de vervoerskosten voor hun goederen lager zijn, in het bijzonder de nationale markt van de producent zelf of de markten van andere lidstaten.
- 149 Een en ander betekent dat de grieven van verzoeksters over afwezigheid van merkbare invloed op de intracommunautaire handel moeten worden verworpen.

Conclusie omtrent het eerste middel van verzoeksters

150 Gelet op het voorgaande moet het eerste middel, waarin verzoeksters klagen over schending van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, ongegrond worden verklaard.

III — *Het tweede middel: schending van artikel 3 van verordening nr. 4056/86*

A — *Argumenten van partijen*

151
t/m
155 [...]

De bestreden beschikking houdt geen rekening met het feit dat de verordeningen nrs. 1017/68 en 4056/86 waren bedoeld om regels vast te stellen voor bijzondere sectoren van de economie

156
t/m
159 [...]

De bestreden beschikking houdt geen rekening met de juiste definitie van de relevante markten waarop de overeenkomsten effect sorteren

160
t/m
161 [...]

De bestreden beschikking is onverenigbaar met hetgeen in verordening nr. 4056/86 omtrent de werkingssfeer daarvan is bepaald

162
t/m
209 [...]

De bestreden beschikking is onverenigbaar met de algemene beginselen van gemeenschapsrecht die gelden voor de vaststelling van de draagwijdte van de communautaire wetgeving

210
t/m
215 [...]

De bestreden beschikking is onverenigbaar met de uitlegging die wordt gegeven aan identieke uitdrukkingen in andere sectorieële verordeningen op het gebied van vervoer

216
t/m
221 [...]

De bestreden beschikking brengt rechtsonzekerheid en verlies van procedurele samenhang teweeg

222
t/m
224 [...]

De bestreden beschikking is niet te rijmen met het door de Raad in verordening nr. 4056/86 gevolgde beleid ten aanzien van generieke vrijstelling voor lijnvaart-conferences

225 [...]

De bestreden beschikking miskent de onderscheidende kenmerken van de vervoersector

226 [...]

Het door de Commissie aangehaalde arrest van het Hof van 5 oktober 1995, Centro Servizi Spediporto (C-96/94, Jurispr. blz. I-2883) is in casu niet relevant

227
t/m
229 [...]

B — *Beoordeling door het Gerecht*

230 Verzoeksters stellen in wezen dat de betrokken overeenkomst onder de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 valt en dat de Commissie haar ten onrechte heeft onderzocht in het licht van verordening nr. 1017/68.

- 231 Omdat de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 alleen kan gelden voor overeenkomsten in de zin van verordening nr. 4056/86, moet in de eerste plaats worden nagegaan, of de prijsvaststellingsovereenkomst tussen de leden van de FEFC voor inlandvervoerdiensten die worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, onder de werkingssfeer van deze verordening valt.
- 232 Artikel 1 van verordening nr. 4056/86, getiteld „doel en werkingssfeer van de verordening”, bepaalt in lid 1: „Bij deze verordening worden de regels voor de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer vastgesteld.” Onder verordening nr. 4056/86 vallen dus alleen kartelafspraken en misbruik van machtspositie met betrekking tot „zeevervoer”.
- 233 Bij de behandeling van het eerste middel werd reeds vastgesteld dat de hier aan de orde zijnde inlandvervoerdiensten een afzonderlijke dienst vormen ten opzichte van zeevervoerdiensten.
- 234 Vervolgens moet worden vastgesteld dat het woord „zeevervoer” volgens algemeen spraakgebruik nu juist betrekking heeft op vervoer over zee. Anders dan verzoeksters aanvoeren is er geen enkele grond om het woord „zeevervoer” zo uit te leggen dat het ook landvervoer omvat, bestaande uit het voor- of navervoer van containers, dat in combinatie met andere diensten in het kader van een multimodale vervoersovereenkomst wordt verricht.
- 235 De betekenis van het woord „zeevervoer” is duidelijk en men moet aannemen dat wanneer de Raad ook andere diensten die tegelijk met het zeevervoer worden

verzorgd, onder dat begrip had willen brengen, zoals voor- of navervoer over land van goederen, hij dit ook uitdrukkelijk zou hebben vermeld, zoals de Amerikaanse wetgever trouwens heeft gedaan.

236 Maar van een dergelijke uitbreiding van de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86 tot het vervoer over land is geen sprake: zijn artikel 1, lid 2, heeft „uitsluitend betrekking op internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap met uitzondering van de wilde vaart”.

237 Uit de bewoordingen zelf van dat artikel volgt dus dat het voor- en navervoer over land niet onder de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86 valt, omdat die verordening slechts ziet op zeevervoerdiensten van haven naar haven.

238 De uitlegging van verzoeksters dat genoemd artikel geen ander doel heeft dan te preciseren dat verordening nr. 4056/86 van toepassing is op categorieën van zeevervoer die „internationaal” zijn en dus worden verricht tussen lidstaten of tussen de Gemeenschap en een derde land, mist kennelijk grondslag omdat deze uitlegging voorbijgaat aan de bewoordingen „van of naar een of meer havens”. Bovendien verwijst de zesde overweging van de considerans van verordening nr. 4056/86, waarop die uitlegging steunt, opnieuw uitdrukkelijk naar zeevervoer „uit of naar havens van de Gemeenschap”, zij het in het specifieke kader van de voorwaarde van ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten. Deze overweging bevestigt dus dat verordening nr. 4056/86 niet van toepassing is op inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer van goederen.

239 Overigens heeft het Hof in zijn arrest van 5 oktober 1995, Centro Servizi Spediporto, reeds aangehaald, op de vraag of verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij

verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, van toepassing is op de trajecten over land in het kader van een multimodale vervoersovereenkomst, geoordeeld dat de zeevervoerdienst ophoudt bij aankomst in de haven of de offshore-inrichting en zich dus niet uitstrekt tot het vervoer over de weg van de uit het schip geloste goederen.

240 Ten onrechte beweren verzoeksters dat de door het Hof in dat arrest gekozen oplossing zich niet laat overdragen op het onderhavige geval. Omdat verordening nr. 4055/86 tot dezelfde reeks maatregelen behoort en op dezelfde dag is vastgesteld als verordening nr. 4056/86, is het niet denkbaar dat de Raad aan elk van deze twee verordeningen een andere werkingssfeer heeft toegedacht. Zou de de Raad aan verordening nr. 4056/86 een veel ruimere werkingssfeer hebben willen geven dan aan verordening nr. 4055/86, dan zou hij dat op zijn minst uitdrukkelijk hebben vermeld en de werkingssfeer van beide genoemde verordeningen niet hebben gedefinieerd met gebruik van hetzelfde woord „zeevervoer”. Dat de twee verordeningen elk een ander onderwerp hebben, is niet relevant in het kader van de vraag naar de betekenis van het woord „zeevervoer”. Anders dan verzoeksters beweren, is verordening nr. 4055/86 bovendien geen maatregel die derde landen moet beletten toegang tot het internationale zeevervoer te weigeren, maar zij beoogt, zoals uit de titel zelf blijkt, het vrij verrichten van diensten te verzekeren op het gebied van het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen, zodat het argument dat de Raad zijn regeling wil doen gelden voor alle activiteiten van lijnvaartconferenties, evenzeer geldt voor verordening nr. 4055/86 als voor verordening nr. 4056/86. Ten slotte is het argument van verzoeksters, dat de door het Hof aan verordening nr. 4055/86 gegeven uitlegging toe te schrijven is aan de specifieke omstandigheid dat artikel 1, lid 4, sub a, van die verordening zeevervoerdiensten definieert als „vervoer over zee tussen een haven van een lidstaat en een haven of een offshore-installatie van een andere lidstaat”, evenmin ter zake, omdat artikel 1, lid 2, van verordening nr. 4056/86 het zeevervoer eveneens in nagenoeg gelijklopende bewoordingen definieert als „zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap”.

241 Aldus blijkt dat de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86 beperkt is tot het eigenlijke zeevervoer, dat wil zeggen vervoer over zee, van haven naar haven, en

niet de diensten van het voor- of navervoer over land van goederen bestrijkt dat in combinatie met de andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie wordt verricht.

242 In de tweede plaats blijkt duidelijk uit de elfde overweging van de considerans van verordening nr. 4056/86 dat de Raad de generieke vrijstelling van artikel 3 van die verordening niet heeft willen uitbreiden tot overeenkomsten met betrekking tot inlandvervoerdiensten, bestaande uit voor- of navervoer van goederen, verricht in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie. In de elfde overweging van de considerans staat immers „dat de vervoergebruikers in dat verband te allen tijde kennis moeten kunnen nemen van de vervoertarieven en -voorwaarden die door de leden van de conferences worden toegepast, met dien verstande dat op het gebied van het vervoer over land dat door de zeevervoerders wordt georganiseerd, verordening (EEG) nr. 1017/68 blijft gelden”.

243 Dat de Engelse versie van verordening nr. 4056/86 spreekt van „shippers” (verladers) in plaats van „shipping lines” (zeevervoerders) is niet, zoals verzoeksters beweren, van belang, want dit is klaarblijkelijk slechts aan een vertaalfout toe te schrijven. Alle andere taalversies spreken immers, evenals de Franse versie, van „zeevervoerders” en bovendien heeft de zin zoals die in de Engelse versie te lezen is, nauwelijks betekenis en er is geen enkele reden waarom hij voorkomt in een verordening met betrekking tot zeevoer.

244 Evenzo moet de subsidiaire stelling van verzoeksters worden verworpen, dat in het geval waarin de elfde overweging inderdaad ziet op „zeevervoerders” en niet op de „verladers”, dit enkel zou betekenen dat overeenkomsten tussen scheepvaartondernemingen en landvervoerders onder de werking van verordening nr. 1017/68 vallen. De elfde overweging, zoals door verzoeksters uitgelegd, heeft geen enkele betekenis, enerzijds omdat het feit dat de scheepvaartondernemingen afspraken maken over de aankooprijzen van de inlandvervoerdiensten, geen enkel verband houdt met het vereiste dat de gebruikers op elk moment „kennis kunnen nemen van de prijzen en voorwaarden voor het door de leden van de conference

verrichte vervoer”. Anderzijds, nu de vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 voor „de vaststelling van vervoerstarieven en -voorwaarden” slechts de vaststelling van verkoopprijzen voor zeevervoer kan betreffen en niet de onderhandelingen over een inkoopprijs voor een andere vorm van vervoer, was het onnodig te bepalen dat zeevervoerders geen afspraken mogen maken over de inkoopprijs van inlandvervoer.

- 245 In de derde plaats verwijst de definitie van lijnvaartconference in artikel 1, lid 3, sub b, van verordening nr. 4056/86 naar vervoerders die schepen exploiteren en die „opereren op basis van eenvormige of gemeenschappelijke vervoerstarieven en enigerlei andere overeengekomen voorwaarden met betrekking tot het aanbieden van lijndiensten”. Zo ook heeft de vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 volgens het opschrift boven dat artikel betrekking op de „regelingen tussen vervoerders betreffende de exploitatie van lijnvaartdiensten”.
- 246 De inlandvervoerdiensten van containers die als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie worden aangeboden, zijn geen „lijndiensten” in de zin van de hierboven aangehaalde bepalingen. Zij zijn immers niet, zoals de zeevervoerdiensten, geregeld volgens een tevoren bepaalde en regelmatige route en tijdschema. Dat betekent dat een overeenkomst tot vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten niet profiteert van de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86.
- 247 In de vierde plaats worden in artikel 3 van verordening nr. 4056/86, dat de doelstellingen opsomt die met de generiek vrijgestelde overeenkomsten tussen lijnvaartconferenties kunnen zijn beoogd, geen overeenkomsten genoemd inzake inlandvervoeractiviteiten, bestaande uit voor- of navervoer van goederen dat wordt verricht in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie; integendeel, daar worden slechts de specifiek maritieme activiteiten genoemd, zoals bijvoorbeeld de coördinatie van de

dienstregelingen van de schepen of hun afvaart- of aanloopdata, het regelen van de frequentie van de reizen of de aanloop, de coördinatie of onderlinge verdeling van de reizen of de aanloop tussen leden van de conference. Ook het opschrift van artikel 3 heeft enkel betrekking op zeevervoerdiensten.

248 In de vijfde plaats hebben zowel het Parlement als het Economisch en Sociaal Comité in de ontwerpfasen van verordening nr. 4056/86 een amendement ingediend om te bewerkstelligen dat de vrijstelling ook zou gelden voor inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer van goederen, verricht in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie. Dat voorstel is door de Raad niet overgenomen. De redenering van verzoeksters, als zou de Raad het onnodig hebben gevonden om die voorstellen over te nemen omdat hij van mening was dat bij multimodaal vervoer het landtraject reeds in het zeevervoer was inbegrepen, kan niet worden gevolgd. Ten eerste zou dat betekenen dat aan het woord „zeevervoer” een veel ruimere betekenis wordt toegeschreven dan dat woord naar algemeen spraakgebruik heeft. Dat zowel het Parlement als het Economisch en Sociaal Comité in hun advies over de ontwerpverordening een toevoeging hebben gewenst in die zin dat de vrijstelling ook zou gelden voor overeenkomsten met betrekking tot inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer van goederen die in combinatie met andere diensten worden verricht als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, bewijst ontegenzeggelijk dat trajecten over land niet tot het begrip „zeevervoer” mogen worden gerekend. Gezien die voorstellen van het Parlement en het Economisch en Sociaal Comité had de Raad, zo hij de werking van de generieke vrijstelling had willen uitbreiden tot overeenkomsten met betrekking tot het landtraject van het multimodale vervoer, dat met het oog op de rechtszekerheid uitdrukkelijk moeten vermelden.

249 Dat de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 niet geldt voor de betrokken overeenkomst, blijkt in de zesde plaats ook uit een door verzoeksters zelf aangehaalde verklaring van de Raad van 17 december 1991, waarin deze aankondigt te zullen onderzoeken of overeenkomsten omtrent prijzen en voorwaarden voor inlandvervoer als onderdeel van multimodaal vervoer ook een generieke vrijstelling moeten krijgen. Die verklaring, afgelegd vijf jaar na de vaststelling van verordening nr. 4056/86, bevestigt eveneens dat de

Raad, ook al was hij zich bewust van de problematiek van het multimodale vervoer en zelfs geneigd om zonodig overeenkomsten met betrekking tot voor- of navervoer over land van goederen in combinatie met andere diensten als onderdeel van multimodaal vervoer onder een generieke vrijstelling te brengen, klaarblijkelijk van oordeel was dat zulke overeenkomsten niet door de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 werden gedekt.

- 250 In de zevende plaats heeft de Commissie op blz. 5 van haar toelichting bij het voorstel voor een verordening van 1981 uitdrukkelijk aangegeven dat onder meer rekening was gehouden met het feit dat de betrokken verordening slechts voor één enkele wijze van vervoer mocht gelden.
- 251 In de achtste plaats volgt ook uit de algemene uitleggingsbeginselen dat de vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 niet van toepassing is op de prijsvaststellingsovereenkomst voor inlandvervoerdiensten in het kader van multimodale vervoerdiensten.
- 252 Volgens vaste rechtspraak immers moeten afwijkende bepalingen in een vrijstellingsverordening, gelet op het in artikel 85, lid 1, van het Verdrag neergelegde algemene beginsel dat mededingingversturende overeenkomsten verboden zijn, naar hun aard restrictief worden uitgelegd (arrest Gerecht van 22 april 1993, Peugeot/Commissie, T-9/92, Jurispr. 1993, blz. II-493, punt 37; conclusie van advocaat-generaal Van Gerven bij arrest Hof van 28 februari 1991, Delimitis, C-234/89, Jurispr. blz. I-935). Zulks geldt eveneens voor de bepalingen van verordening nr. 4056/86, die bepaalde overeenkomsten vrijstellen van het verbod van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, waarbij artikel 3 van de verordening moet worden aangemerkt als een groepsvrijstelling in de zin van artikel 85, lid 3, van het Verdrag (arrest Gerecht van 8 oktober 1996, Compagnie maritime belge transports e.a./Commissie, T-24/93—T-26/93 en T-28/93, Jurispr. blz. II-1201, punt 48).

- 253 Partijen kunnen zich er daarom niet op beroepen dat het doel zelf van een lijnvaartconference als gunstig is erkend, wat door de Commissie ook geenszins wordt bestreden. Dat feit kan weliswaar de bij verordening nr. 4056/86 verleende vrijstellingen rechtvaardigen, maar kan niet betekenen dat iedere aantasting van de mededinging door een lijnvaartconference aan het principiële verbod van artikel 85, lid 1, van het Verdrag ontsnapt (arrest Compagnie maritime belge de transports e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 50).
- 254 Gelet op het zeer uitzonderlijke karakter van de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86, waarbij voor onbeperkte tijd vrijstelling wordt verleend voor horizontale prijsvereenkomsten voor het zeevervoer, is het bovendien des te minder aanvaardbaar, de werking van die generieke vrijstelling uit te breiden tot prijsvereenkomsten voor landvervoer tussen leden van een lijnvaartconference.
- 255 De grief van verzoeksters dat de uitlegging van de Commissie in tegenspraak is met de ratio van de generieke vrijstelling, omdat de meeste conferences een multimodaal tarief opstellen, moet dus worden verworpen. Deze uitlegging laat de bij artikel 3 van verordening nr. 4056/86 aan de lijnvaartconferences toegekende bevoegdheid om de zeevervoertarieven vast te stellen, overigens onverlet.
- 256 De grief dat de bestreden beschikking is voorbijgegaan aan de onderscheidende kenmerken van de vervoersector in het algemeen, moet dus eveneens worden verworpen. Verzoeksters benadrukken immers zelf dat de verschillende verordeningen op het gebied van vervoer door de Raad zijn vastgesteld naar gelang van de specifieke kenmerken van elke tak van vervoer, over zee, over land of door de lucht. Omdat de betrokken overeenkomst betrekking heeft op inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer, verricht met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, en niet op zeevervoerdiensten, is er geen reden om die overeenkomst onder de werking te brengen van de

uitzonderlijke afwijkingen die voor overeenkomsten met betrekking tot het zeevervoer zijn toegestaan.

- 257 Ook blijkt duidelijk uit zowel de bewoordingen van de bepalingen die de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86 of de door de vrijstelling van artikel 3 van deze verordening bestreken overeenkomsten omschrijven, als uit de totstandkomingsgeschiedenis van de verordening en de verklaring van de Raad van december 1991 en de algemene uitleggingsbeginselen, dat de generieke vrijstelling van artikel 3 van die verordening ten gunste van sommige overeenkomsten tussen leden van lijnvaartconferenties niet kan gelden voor een prijsvaststellingsovereenkomst tussen leden van een lijnvaartconferentie voor inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer van goederen, verricht met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie.
- 258 Voor het overige moet worden geconstateerd dat geen van de andere argumenten van verzoeksters de conclusie hierboven kan aantasten.
- 259 Ten eerste is de stelling van verzoeksters dat de betrokken overeenkomst onder verordening nr. 4056/86 valt omdat de leden van de FEFC ondernemingen in de zeevervoersector zijn, ongegrond.
- 260 Om uit te maken of een verordening van toepassing is op een gegeven overeenkomst, moet die overeenkomst worden onderzocht in het licht van de bepalingen waarin de werkingssfeer van de verschillende betrokken verordeningen wordt gepreciseerd, en mag men niet alleen afgaan op de sector waartoe de onderneming behoort die de dienst of het product levert waarover de overeenkomst handelt. In casu blijkt duidelijk uit artikel 1, lid 2, van verordening nr. 4056/86 dat de verordening niet ziet op alle overeenkomsten tussen scheepvaartondernemingen, maar uitsluitend op overeenkomsten met betrekking tot „zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap”. Een

overeenkomst tot vaststelling van de prijzen voor inlandvervoerdiensten valt dus klaarblijkelijk niet onder de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86, ook al wordt die overeenkomst gesloten en uitgevoerd door scheepvaartondernemingen als onderdeel van multimodale vervoerdiensten. In een arrest van 11 maart 1997, Commissie/UIC (C-264/95 P, Jurispr. blz. I-1287, punt 42) besliste het Hof, dat de toepassing van verordening nr. 1017/68 afhankelijk is van de kwalificatie van de betrokken overeenkomsten, en niet van de voorafgaande omschrijving van de markt waarop die overeenkomsten gevolgen teweegbrengen. De redenering van verzoeksters dat, op het gebied van vervoer, de verschillende verordeningen ter uitvoering van de mededingingsbepalingen van toepassing zijn op bijzondere sectoren van het bedrijfsleven, moet daarom worden verworpen, want de toepasselijkheid van een verordening moet worden bepaald aan de hand van de betrokken overeenkomst en niet aan de hand van de onderneming die het product of de dienst levert. Een zelfde overeenkomst kan immers niet onder een andere verordening ter uitvoering van de mededingingsbepalingen komen te vallen naar gelang van de onderneming die de overeenkomst aangaat.

261 Ook al zou van de definitie van de markt afhangen welke verordening van toepassing is, zoals verzoeksters beweren, dan valt de betrokken overeenkomst in geen geval onder verordening nr. 4056/86. Zoals immers uit het onderzoek van het eerste middel volgt, zijn de inlandvervoerdiensten waar het hier om gaat, een afzonderlijke dienst ten opzichte van de zeevervoerdiensten en geen multimodale vervoerdienst als één integraal product, alleen al omdat zee- en inlandvervoerdiensten afzonderlijk kunnen worden gekocht en verkocht bij en door verschillende marktdeelnemers. De door verzoeksters gemaakte vergelijking met schoenveters is klaarblijkelijk niet pertinent, omdat veters weliswaar los van schoenen kunnen worden gekocht, maar die schoenen niet zonder veters kunnen worden verkocht of gebruikt en beide producten samen één product vormen. Daarentegen zijn de inlandvervoerdiensten die de leden van de FEFC aanbieden, niet meer dan een aanvullende dienst op hun zeevervoerdiensten, waarbij de gebruikers de — overigens door verordening nr. 4056/86 gewaarborgde — mogelijkheid behouden, zich tot de onderneming van hun keuze te wenden en waarbij de verladers het voor- of navoer over land ook zelf kunnen uitvoeren. Daarom blijven de inlandvervoerdiensten van voor- of navoer van goederen, ook wanneer zij worden verkocht in combinatie met een zeevervoerdienst als onderdeel van multimodaal vervoer, een afzonderlijke dienst ten opzichte van de zeevervoerdienst. De relevante markt is dus niet, zoals verzoeksters beweren, de markt voor zeevervoerdiensten, maar de markt voor inlandvervoerdiensten verricht door leden van de FEFC als onderdeel van multimodaal vervoer.

- 262 Gesteld al, zo moet hieraan worden toegevoegd, dat het multimodaal vervoer kan worden beschouwd als één enkel samengesteld product waarvoor een eigen markt bestaat, dan kan de subsidiair aangevoerde stelling van verzoeksters, dat de bijkomende activiteiten, die als een noodzakelijk deel van een multimodale vervoerdienst worden geleverd, als een deel van die ene dienst moeten worden behandeld, hoe dan ook niet impliceren dat de betrokken overeenkomst onder de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 valt. Omdat de bepalingen die een generieke vrijstelling regelen, restrictief moeten worden uitgelegd, is de omstandigheid dat multimodaal vervoer een samengestelde dienst is, omgekeerd juist een reden om zich af te vragen, of de generieke vrijstelling nog toepassing kan vinden waar het gaat om de regeling van tarieven voor multimodaal vervoer, inclusief het traject over zee.
- 263 Bovendien zou de stelling van verzoeksters tot discriminatie leiden.
- 264 De wegvervoerders of spoorwegondernemingen zouden, in tegenstelling tot scheepvaartondernemingen, geen afspraken kunnen maken over de prijzen van inlandvervoerdiensten die zij aan de verladers verkopen. Het zou zelfs niet uitgesloten kunnen worden dat de mogelijkheid voor lijnvaartconferenties om gezamenlijk prijzen voor inlandvervoerdiensten vast te stellen, hen in staat zou stellen om ten koste van de inlandvervoerders de economische macht die zij op de markt voor het zeevervoer hebben, uit te breiden tot de markt voor het inlandvervoer. Zo zouden zij, het tarief voor multimodaal vervoer onveranderd latend, de prijzen voor het zeesegment van het vervoer kunnen verhogen en die voor het landtraject dienovereenkomstig verlagen, zodat de verladers in de praktijk geen andere keuze zouden hebben dan het inlandvervoer van de scheepvaartondernemingen te kopen.
- 265 Indien scheepvaartondernemingen de mogelijkheid zouden krijgen om gezamenlijk prijzen vast te leggen voor diensten op het gebied van zeevervoer en diensten op het gebied van landvervoer, bestaande in voor- of navervoer van goederen,

verricht met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, zou dit ook leiden tot discriminatie van sommige expediteurs die echte multimodale vervoerders zijn zonder over schepen te beschikken („non vessel operating multimodal transport operators”) en die dezelfde diensten aanbieden als de lijnvaartondernemingen. Deze expediteurs bieden multimodale vervoerdiensten aan, maar in tegenstelling tot scheepvaartondernemingen, exploiteren zij zelf geen schepen; zij charteren scheepsruimte bij rederijen. Zoals in punt 23 van de bestreden beschikking is overwogen en door verzoeksters niet is weersproken, is de mededinging tussen expediteurs en lijnvaartondernemingen aanzienlijk toegenomen, in die mate dat dit een uitgesproken kenmerk van de sector is geworden.

266 Ten tweede moeten de verschillende argumenten die aan de tekst van verordening nr. 4056/86 zijn ontleend, worden verworpen. Ofwel berusten zij op de onjuiste — en reeds verworpen (zie hierboven punten 120-129) — veronderstelling dat de inlandvervoerdiensten bestaande in voor- of navervoer van goederen, verricht met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, zeevervoerdiensten zijn, ofwel zijn zij niet steekhoudend of het resultaat van een onjuiste uitlegging van de tekst.

267 Zo zijn de argumenten ontleend aan artikel 5 van verordening nr. 4056/86 niet steekhoudend, omdat dat artikel alleen de verplichtingen noemt die aan de vrijstelling van artikel 3 van die verordening zijn verbonden, en de werkingssfeer van die vrijstelling per definitie niet kan verruimen. Bovendien, anders dan verzoeksters beweren, kunnen de leden 3 en 4 van artikel 5 van verordening nr. 4056/86, ook al verwijzen zij naar inlandvervoer, niet de veronderstelling wettigen dat die verordening dat vervoer regelt. Ten eerste beoogt artikel 5, lid 3, van verordening nr. 4056/86 alleen te vermijden dat bij een conference aangesloten scheepvaartondernemingen van hun macht op de zeevervoermarkt profiteren om de verladers te dwingen ook andere diensten bij hen te betrekken, zoals inlandvervoerdiensten. Opgemerkt moet trouwens worden dat genoemde bepaling, die dus tot doel heeft te vermijden dat scheepvaartondernemingen het landvervoer binden aan hun zeevervoerdiensten, bevestigt dat zeevervoer en landvervoer twee verschillende diensten zijn die tot verschillende markten behoren.

- 268 Ten tweede geeft artikel 5, lid 4, van verordening nr. 4056/86 niet aan dat de verordening voor inlandvervoer geldt, maar schrijft deze bepaling voor dat de tarieven van scheepvaartondernemingen de juiste omvang van de onder het vervoerstarief vallende diensten moeten vermelden, gerelateerd aan het vervoer over zee en dat over land, voor het geval dat er één prijs geldt voor een vervoerdienst dat een traject over land omvat. De in dat artikel bedoelde tarieven hebben geen betrekking op het tarief van de conference, maar op de voorwaarden die door de verschillende scheepvaartondernemingen worden aangeboden. Het artikel bepaalt immers dat die tarieven kunnen worden geraadpleegd op het kantoor van de scheepvaartondernemingen en hun agenten, en niet in de kantoren van de conference. Het is duidelijk dat de scheepvaartondernemingen multimodale vervoerdiensten kunnen aanbieden en in dat verband moeten de verladers inzicht kunnen krijgen in de prijs zoals die naar het land- en zeetraject is gespecificeerd.
- 269 De bepaling in artikel 4 van verordening nr. 4056/86, dat een overeenkomst alleen wordt gedekt door de vrijstelling wanneer geen prijzen en voorwaarden worden toegepast die verschillen naar gelang van het land van herkomst of bestemming of van de haven van lading of lossing, bewijst niet, zoals verzoeksters beweren, dat de verordening van toepassing is op inlandvervoer, maar is enkel een nadere invulling van het discriminatieverbod van artikel 79, lid 1, van het Verdrag (thans, na wijziging, artikel 75, lid 1, EG). Ook zonder multimodaal vervoer zouden de scheepvaartondernemingen verschillende voorwaarden kunnen hanteren voor goederenvervoer uit verschillende lidstaten en op deze wijze de overslag van de goederen via de ene haven ten koste van die via een andere haven kunnen verzekeren.
- 270 Ten derde beweren verzoeksters, dat sommige lidstaten het in 1984, naar aanleiding van een wetsherziening in een derde land, in een door hen uitgebracht advies wenselijk hebben genoemd dat dat land de scheepvaartondernemingen van lijnvaartconferenties ook zou toestaan om gezamenlijk de prijzen vast te stellen voor inlandvervoerdiensten die in combinatie met zeevervoerdiensten worden verricht: daaruit kan niet noodzakelijkerwijs worden afgeleid dat de Raad drie jaar later heeft besloten dat een regeling in die zin op communautair niveau zou

moeten worden vastgesteld. Bovendien moet erop worden gewezen dat het ten eerste slechts gaat om de mening van een aantal lidstaten, en dat ten tweede niet valt uit te sluiten dat de lidstaten die een vrijstelling voorstonden, hun standpunt inmiddels hebben gewijzigd, wat te verklaren zou zijn doordat er indertijd geen communautaire verordening bestond die de voorwaarden voor toepassing van de artikelen 85 en 86 op het zeevervoer regelt. Hoe dit ook zij, het indertijd door sommige lidstaten uitgebrachte advies kan niet de doorslag geven boven de tekst van verordening nr. 4056/86 en met name niet van artikel 1 daarvan, dat in zeer duidelijke bewoordingen bepaalt dat de verordening slechts van toepassing is op zeevervoer.

271 Bovendien blijkt ook uit de Amerikaanse wetgeving waarop verzoeksters zich beroepen, dat de term „zeevervoer” niet aldus kan worden uitgelegd dat het zich uitstrekt tot inlandvervoer dat als onderdeel van multimodaal vervoer wordt verricht. Zoals de Commissie terecht opmerkt, werd in de Shipping Act die in 1984 in de Verenigde Staten van Amerika werd aangenomen om zeevervoerders in staat te stellen, „de vervoerstarieven te bespreken, vast te stellen of te regelen, daaronder begrepen de gecombineerde tarieven van het punt van vertrek tot het punt van aflevering”, uitdrukkelijk bepaald dat ook de overeenkomsten met betrekking tot het landtraject van multimodaal vervoer van de toepassing van de antitrustwetgeving zijn vrijgesteld. Dit voorbeeld bevestigt dus dat een vrijstelling van de mededingingsbepalingen, waardoor de leden van een lijnvaartconferentie de prijzen voor zeevervoer mogen vaststellen, niet mag worden uitgelegd als een gelijktijdige en impliciete vrijstelling voor overeenkomsten met betrekking tot de vastlegging van prijzen voor inlandvervoerdiensten die als onderdeel van multimodaal vervoer worden verricht.

272 Ten vierde is de omstandigheid dat verordening nr. 4056/86 alleen voor het zeevervoer geldt, terwijl verordening nr. 1017/68 voor vervoer over land geldt, anders dan verzoeksters beweren, geen oorzaak van rechtsonzekerheid en verlies van procedurele samenhang.

273 Ten vijfde heeft de uitlegging dat verordening nr. 4056/86 niet geldt voor het landtraject van multimodaal vervoer, niet tot gevolg, zoals verzoeksters beweren,

dat de generieke vrijstelling van artikel 3 van de verordening elke nuttige werking moet missen. Enerzijds kunnen de leden van een lijnvaartconference overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van verordening nr. 4056/86 immers gezamenlijk de prijzen vastleggen voor zeevervoerdiensten en zo nodig ook overeenkomsten sluiten met de andere in artikel 3 genoemde oogmerken. Anderzijds is het duidelijk dat iedere bij de lijnvaartconference aangesloten scheepvaartonderneming multimodale vervoerdiensten kan aanbieden en verkopen, met dien verstande dat wel de prijs van het zeetraject door de conference kan worden vastgesteld, maar de prijs van het landtraject door iedere scheepvaartonderneming afzonderlijk moet worden vastgesteld. De uitlegging van de Commissie beperkt dus in geen enkel opzicht de generieke vrijstelling voor het eigenlijke zeevervoer of de mogelijkheid voor de bij de conferences aangesloten scheepvaartondernemingen om multimodale vervoerdiensten te leveren. Overigens staat vast dat talloze onafhankelijke scheepvaartondernemingen evenals expediteurs multimodale vervoerdiensten aanbieden die equivalent zijn aan de diensten van de leden van de FEFC, zonder dat deze met andere scheepvaartondernemingen of andere expediteurs de prijs voor het vervoer over land gezamenlijk vastleggen.

274 Wat ten zesde de bewering van verzoeksters betreft, dat de door de Commissie aan verordening nr. 4056/86 gegeven uitlegging in strijd is met de algemene opinie van de lidstaten, volstaat de vaststelling dat deze bewering niet houdbaar is omdat verzoeksters hiervoor geen enkel bewijs hebben aangevoerd. De Commissie betoogt dat het raadgevend comité, samengesteld uit vertegenwoordigers van de vervoer- en mededingingsdiensten van de lidstaten, zich in zijn advies omtrent het ontwerp van de bestreden beschikking unaniem heeft uitgesproken ten gunste van de conclusies van de Commissie omtrent de definitie van de markt, de toepassing van artikel 85, lid 1, van het Verdrag en de afbakening van de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86. Omdat de Commissie dat advies echter niet heeft geproduceerd, kan dit argument niet worden aanvaard (zie arrest Gerecht van 28 maart 2001, Institut des mandataires agréés/Commissie, T-144/99, Jurispr. blz. II-1087, punt 133). Bovendien beweren verzoeksters wel dat de door de Commissie verdedigde uitlegging van verordening nr. 4056/86 in strijd is met de algemene opinie van de lidstaten, maar is geen enkele lidstaat in de onderhavige procedure geïntervenieerd ter verdediging van de stelling van verzoeksters, dat het landtraject van multimodaal vervoer onder de werkingssfeer van verordening nr. 4056/86 valt. Integendeel, uit het heden gewezen arrest in

zaak T-18/97 blijkt dat de Franse Republiek in die zaak is geïntervenieerd, onder meer om te bepleiten dat een overeenkomst tot vastlegging van de prijs voor het landgedeelte van multimodaal vervoer, van dezelfde aard als hier in geding, onder verordening nr. 1017/68 valt en niet onder verordening nr. 4056/86.

275 Ten zevende zou de stelling van verzoeksters, dat de betrokken overeenkomst door de generieke vrijstelling moet worden bestreken, omdat de diensten waarop die overeenkomst betrekking heeft, worden verkocht in combinatie met zeevervoerdiensten die wel door de vrijstelling worden bestreken, uiteindelijk leiden tot de aanname dat elke dienst die door scheepvaartondernemingen wordt verricht in samenhang met zeevervoer, onder de generieke vrijstelling zou moeten vallen. Verzoeksters hebben echter zover niet willen gaan; in werkelijkheid bedoelden zij dat de bijkomende activiteiten, die worden verricht als noodzakelijk deel van een multimodale vervoerdienst, als een deel van die ene dienst moeten worden behandeld. Zonder dat in het bestek van deze zaak uitspraak behoeft te worden gedaan over de gegrondheid van de aldus gepreciseerde stelling, volstaat de vaststelling dat zij in geen geval grond kan zijn om de overeenkomst inzake inlandvervoerdiensten onder de generieke vrijstelling van artikel 3 van verordening nr. 4056/86 te brengen, omdat die diensten, zoals in het kader van het eerste middel is vastgesteld, losstaan van het zeevervoer.

276 De Commissie heeft de betrokken overeenkomst terecht getoetst aan de bepalingen van verordening nr. 1017/68. Het staat immers vast dat het gaat om een prijsvaststellingsovereenkomst, gesloten tussen leden van de FEFC, voor de inlandvervoerdiensten die zij de verladers als onderdeel van multimodaal vervoer aanbieden. Die inlandvervoerdiensten, geleverd in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie, moeten, zoals hierboven reeds uiteengezet (zie punten 120-129), uit oogpunt van mededingingsrecht worden beschouwd als weliswaar aanvullende maar niettemin afzonderlijke diensten ten opzichte van zeevervoerdiensten. De betrokken overeenkomst heeft dus wel degelijk tot doel de vastlegging van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden op het gebied van vervoer over land als bedoeld in artikel 1 van verordening nr. 1017/68 en valt dus onder die verordening.

277 Uit het voorgaande volgt dat het tweede middel, schending van artikel 3 van verordening nr. 4056/86, in zijn geheel moet worden verworpen.

IV — Het derde middel: schending van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68

A — Argumenten van partijen

278 Alvorens een analyse te maken van bepaalde voorwaarden voor toekenning van een individuele ontheffing, maken verzoeksters enkele algemene opmerkingen over de redenering van de Commissie en over een aantal aspecten van het multimodale vervoer.

Algemene opmerkingen

279
t/m
280 [...]]

— De praktijk van andere bevoegde autoriteiten op het gebied van mededinging en van andere wetgevers

281
t/m
285 [...]]

— De invloed van de gezamenlijke tariefbepaling voor multimodaal vervoer in het kader van een conference op de prijsstabiliteit

286
v/m
302 [...]

— De rol van de conferences als pioniers van de ontwikkeling van multimodale vervoerdiensten

303
v/m
304 [...]

Voorwaarden van artikel 85, lid 3, van het Verdrag

— Eerste voorwaarde: economische voordelen van de overeenkomst

305
v/m
315 [...]

— Tweede voorwaarde: een billijk aandeel in de voordelen voor de gebruikers

316
v/m
319 [...]

— Derde voorwaarde: de onmisbaarheid van de mededingingsbeperkingen

320
v/m
338 [...]

B — Beoordeling door het Gerecht

Algemene opmerkingen

- 339 In de eerste plaats is het vaste rechtspraak, dat in een beroep tot nietigverklaring krachtens artikel 173 van het Verdrag, de toetsing door het Gerecht van ingewikkelde economische beoordelingen door de Commissie in het kader van de haar bij artikel 85, lid 3, van het Verdrag toegekende beoordelingsmarge met betrekking tot elk van de daarin vervatte vier voorwaarden, dient te worden beperkt tot de vraag of de procedurevoorschriften in acht zijn genomen, of de motivering afdoende is, of de feiten juist zijn weergegeven en of er geen sprake is van een kennelijk onjuiste beoordeling dan wel van misbruik van bevoegdheid (arresten Gerecht van 23 februari 1994, CB en Europay/Commissie, T-39/92 en T-40/92, Jurispr. blz. II-49, punt 109, SPO e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 288, en 22 oktober 1997, SCK en FNK/Commissie, T-213/95 en T-18/96, Jurispr. blz. II-1739, punt 190). Het is niet aan het Gerecht om zijn beoordeling in de plaats te stellen van die van de Commissie, en evenmin om zich uit te spreken over middelen, grieven of argumenten die, ook al zouden zij gegrond zijn, in geen geval de nietigverklaring van de bestreden beschikking tot gevolg kunnen hebben.
- 340 Anders dan verzoeksters beweren, kan de omstandigheid dat de betrokken overeenkomst door de leden van de FEFC gedurende een lange periode openlijk ten uitvoer is gelegd, geen verandering brengen in de toetsingsbevoegdheid van het Gerecht en op zichzelf evenmin relevant zijn om uit te maken of de overeenkomst al dan niet aan de voorwaarden voor een individuele ontheffing voldoet. Dit aspect zou hooguit in aanmerking kunnen worden genomen in de fase van het onderzoek naar de gerechtvaardigheid en evenredigheid van de opgelegde sanctie.
- 341 Wat in de tweede plaats het argument van verzoeksters betreft dat verschillende wetgevers en mededingingsautoriteiten in derde landen hebben geaccepteerd dat

lijnvaartconferenties prijzen vastleggen voor inlandvervoerdiensten als onderdeel van multimodaal vervoer, blijkt uit het dossier dat deze acceptatie weliswaar kan worden erkend, maar niet de draagwijdte heeft die verzoeksters en interveniënten daaraan toeschrijven. Zo behelst het rapport van de OESO waarop JSA zich beroept, niet zozeer een unanieme erkenning van deze tariefbepaling, maar veeleer de constatering dat de Verenigde Staten, Canada en Australië de vastlegging van inlandvervoerstarieven door lijnvaartconferenties toestaan, maar Japan en de Europese Gemeenschap daarentegen niet. Hoe dan ook, nationale praktijken, gesteld al dat zij in alle lidstaten gelijkelijk opgaan, kunnen niet de doorslag krijgen bij de toepassing van de mededingingsregels van het Verdrag (arrest Hof van 17 januari 1984, VBVB en VBBB/Commissie, 43/82 en 63/82, Jurispr. blz. 19, punt 40). Des te minder kan de praktijk in sommige derde landen daarom bepalend zijn voor de toepassing van het gemeenschapsrecht. Dat betekent dat de door verzoeksters aangevoerde omstandigheid dat sommige derde landen de gezamenlijke vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten door een lijnvaartconferentie toestaan, op zichzelf niet kan leiden tot nietigverklaring van de bestreden beschikking. Hooguit kan deze beweerde praktijk in aanmerking worden genomen voor de beoordeling van de gegrondheid van de bevindingen van de Commissie bij het onderzoek, of is voldaan aan de verschillende voorwaarden die door artikel 5 van verordening nr. 1017/68 voor individuele ontheffing worden gesteld.

342 In de derde plaats stellen verzoeksters dat de Commissie een geheel verkeerde benadering heeft gekozen door de uit de betrokken overeenkomst voortvloeiende voordelen alleen te analyseren voor het inlandvervoer respectievelijk het zeevervoer elk afzonderlijk, en dus niet de voordelen in aanmerking heeft willen nemen die daaruit voor de multimodale vervoerdiensten voortvloeien, ofschoon de aanzienlijke voordelen die deze diensten voor de verladers meebrengen, zeer algemeen zijn erkend, in het bijzonder door de Commissie zelf.

343 Bij het onderzoek van de gegrondheid van de bevindingen waartoe de Commissie bij het onderzoek van de verschillende in artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68 gestelde voorwaarden is gekomen, moet inderdaad worden gelet op de voordelen die uit de betrokken overeenkomst

voortvloeiën, niet alleen voor de relevante markt, dat wil zeggen de markt voor inlandvervoerdiensten verricht als onderdeel van multimodaal vervoer, maar zo nodig ook voor iedere andere markt waarop de betrokken overeenkomst positieve effecten kan sorteren of zelfs meer in het algemeen voor iedere dienst waarvan de kwaliteit of efficiëntie door het bestaan van die overeenkomst kan verbeteren. Immers, zowel artikel 5 van verordening nr. 1017/68 als artikel 85, lid 3, van het Verdrag kennen de mogelijkheid van een vrijstelling ten gunste van onder meer overeenkomsten die bijdragen aan de technische of economische vooruitgang, zonder dat zij daarvoor een bijzondere band met de betrokken markt verlangen.

344 Zoals de Commissie terecht uiteenzet in punt 94 van de bestreden beschikking, moet onderscheid worden gemaakt tussen de voordelen van multimodaal vervoer in het algemeen, de noodzaak van prijsvaststelling door een lijnvaartconferentie voor het traject over land voor het verrichten van multimodale vervoerdiensten en de noodzaak dat de prijs voor het traject over land wordt vastgesteld door een conferentie met het oog op de instandhouding van het conference-systeem.

345 Daarbij moet echter onmiddellijk worden gepreciseerd dat, zoals de Commissie in punt 95 van de bestreden beschikking terecht overweegt, de voordelen van multimodaal vervoer in het algemeen geenszins worden betwist. Bovendien zijn de argumenten die op die voordelen zijn gebaseerd, niet pertinent omdat de bestreden beschikking uitsluitend betrekking heeft op de wettigheid, vanuit het oogpunt van de mededingingsregels, niet van multimodaal vervoer als zodanig, maar alleen van een overeenkomst tot gezamenlijke vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten verricht als onderdeel van multimodaal vervoer. Onderzocht te worden dient dus niet of multimodale vervoerdiensten positieve effecten teweegbrengen, wat niet wordt betwist, maar of de gezamenlijke vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten verricht als onderdeel van dat multimodale vervoer door de leden van de FEFC positieve effecten teweegbrengt, zoals vereist door artikel 85, lid 3, van het Verdrag, onder meer doordat die gezamenlijke vaststelling het inlandvervoer, het zeevervoer of het multimodaal vervoer zou verbeteren. De argumenten waarmee verzoeksters de voordelen van multimodaal vervoer als zodanig willen aantonen, zijn dus niet relevant.

- 346 Verzoeksters menen dat de betrokken overeenkomst de positieve effecten met zich brengt die voor individuele ontheffing zijn vereist, in zoverre dat die overeenkomst nodig is om te zorgen voor stabiele multimodale vervoerdiensten. Zonder gezamenlijke vaststelling van prijzen voor het inlandvervoer zouden leden van de FEFC gevaar lopen om inlandvervoerdiensten aan de verladers te verkopen tegen prijzen beneden de kostprijs, hetgeen zou neerkomen op het verlenen van korting op het door de conference vastgestelde zeevervoertarief, dat daarmee zijn stabiliserend effect zou verliezen. Een instabiele markt voor het zeevervoer zou daarvan het gevolg zijn en de scheepvaartondernemingen zouden niet meer de nodige investeringen kunnen doen om betrouwbare en efficiënte multimodale vervoerdiensten te verzekeren en te ontwikkelen.
- 347 Vastgesteld moet worden dat deze redenering in wezen alleen geldt voor het probleem van eventuele instabiliteit op de markt voor zeevervoer als gevolg van kortingen op het tarief voor landvervoer. Dit argument moet dus worden onderzocht in het kader van de analyse van de effecten van de betrokken overeenkomst op de markt voor zeevervoerdiensten.
- 348 In dat kader moet thans worden onderzocht of de Commissie de positieve effecten van de betrokken overeenkomst juist heeft beoordeeld in het licht van de voorwaarden voor ontheffing genoemd in artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68.
- 349 Volgens vaste rechtspraak zijn de vier voorwaarden voor de verlening van een ontheffing krachtens artikel 85, lid 3, van het Verdrag cumulatief (zie, onder meer, arrest Hof van 13 juli 1966, Consten en Grundig/Commissie, 56/64 en 58/64, Jurispr. blz. 429, en arrest CB en Europay/Commissie, reeds aangehaald, punt 110) en moet de ontheffing reeds worden geweigerd wanneer slechts een van die voorwaarden niet is vervuld (arrest SPO e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 267, bevestigd op hogere voorziening bij beschikking Hof van 25 maart 1996, SPO e.a./Commissie, C-137/95 P, Jurispr. blz. 1611, punten 34-37).

- 350 In casu volgt uit punt 140 van de bestreden beschikking dat de Commissie de vierde voorwaarde, dat de mededinging niet mag worden uitgeschakeld, niet heeft onderzocht. Daarom behoeven alleen de eerste drie voorwaarden te worden onderzocht.

Eerste voorwaarde: verbetering van de kwaliteit van vervoerdiensten, bevordering van de continuïteit en de stabiliteit op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd, verhoging van de productiviteit van ondernemingen of bevordering van de technische of economische vooruitgang

- 351 In de bestreden beschikking maakt de Commissie onderscheid tussen enerzijds de voordelen van multimodaal vervoer in het algemeen en anderzijds de bijdrage van gezamenlijke prijsvaststelling door de leden van de FEFC aan de kwaliteitsverbetering van vervoerdiensten. De Commissie is van mening dat de beoordeling van de toepasselijkheid van artikel 5 van verordening nr. 1017/68 het tweede aspect betreft.
- 352 In de eerste plaats concludeert de Commissie dat niet is aangetoond dat toepassing van een door de leden van de conference gezamenlijk vastgestelde prijs voor de levering van inlandvervoerdiensten een bijdrage levert tot verbetering van de kwaliteit van die inlandvervoerdiensten (punt 101 van de bestreden beschikking) en evenmin van door de leden van de conference verrichte zeevervoerdiensten (punt 103 van de bestreden beschikking).
- 353 In de tweede plaats overweegt de Commissie ten aanzien van de vraag of de betrokken overeenkomst bijdraagt tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in de bevrediging van de vervoerbehoefden op de markt, dat de leden van de FEFC niet het bewijs hebben geleverd dat de markt waarop inlandvervoerdiensten door zeevervoerders worden geleverd, zich kenmerkt door sterke schommelingen in vraag en aanbod in de tijd. Ook al zou dit het geval zijn, dan is

nog niet aangetoond dat gezamenlijke vaststelling van de tarieven door de leden van de FEFC voor inlandvervoer bijdraagt aan de continuïteit en stabiliteit op die markt (punt 105 van de bestreden beschikking).

354 In de derde plaats concludeert de Commissie dat niet is aangetoond dat gezamenlijke vaststelling van de prijzen voor inlandvervoer door de conference heeft geleid of kan leiden tot verhoging van de productiviteit van de betrokken ondernemingen (punt 106 van de bestreden beschikking), omdat de vastlegging van de prijzen door de FEFC geen rechtstreeks effect heeft op de geleverde diensten of de wijze van uitvoering daarvan (punt 107 van de bestreden beschikking). Onder punt 108 van de beschikking zet de Commissie voorts uiteen dat evenmin is aangetoond dat de betrokken overeenkomst bijdraagt aan een verhoogde productiviteit van de leden van de FEFC met betrekking tot de zeevervoerdiensten die zij verlenen.

355 Wat in de vierde plaats de bevordering van de technische vooruitgang betreft, concludeert de Commissie in punt 109 van de bestreden beschikking dat de leden van de FEFC niet het bewijs hebben geleverd dat de vaststelling van de prijzen voor het door zeevervoerders verrichte inlandvervoer aan die voorwaarde voldoet. Volgens haar kan het argument van verzoeksters dat de betrokken overeenkomst investeringen in onderdelen van doorvervoerdiensten mogelijk maakt, voor om het even welke prijsvaststellingsovereenkomst kan worden aangevoerd (punten 110 en 111 van de bestreden beschikking). Volgens de Commissie kan de in de overeenkomst geregelde collectieve prijsvaststelling nieuwe investeringen juist ontmoedigen in plaats van nieuwe technologie te stimuleren, doordat concurrentievoordelen voor ondernemingen die hun investeringen beter exploiteren, verloren gaan (punt 111 van de bestreden beschikking).

356 Verzoeksters stellen dat de Commissie haar conclusie dat van kwaliteitsverbetering van de betrokken diensten geen sprake is, heeft gebaseerd op de omstandigheid dat de meeste scheepvaartondernemingen die multimodaal vervoer aanbieden, het inlandvervoer tegen de marktprijs bij landvervoerondernemingen betrekken.

357 Ter zake constateert de Commissie in de bestreden beschikking dat „de leden van de FEFC in het algemeen het inlandvervoer niet zelf uitvoeren maar deze taak aan inlandvervoerders uitbesteden” (punt 101). In punt 102 van die beschikking merkt de Commissie voorts op dat „de individuele leden met de inlandvervoerders op individuele basis onderhandelen, ofschoon de prijs voor [inlandvervoer] wordt vastgesteld binnen het kader van de FEFC”, zodat „de verbetering in de kwaliteit van de dienstverlening, in antwoord op de vraag van de verladers, niet tot stand wordt gebracht door de vaststelling van de prijzen door de conference maar door de onderhandelingen tussen de individuele verladers en de individuele lijnrederijen”.

358 Deze redenering van de Commissie vertoont geen enkele kennelijke beoordelingsfout. Het is immers niet gebleken dat de mogelijkheid om een gezamenlijke prijs te hanteren voor een dienst die de zeevervoerders bij wijze van onderaانبesteding, tegen verschillende prijzen, inkopen, tot rationalisering van het inlandgedeelte van hun activiteiten kan bijdragen dankzij een doelmatiger toezicht op de containers.

359 Deze conclusie wordt niet ontkracht door het argument dat de Commissie heeft miskend dat de rechtstreekse kosten van het inlandvervoer slechts een gering aandeel hebben in de totale kosten van inlandvervoerdiensten. Verzoeksters hebben immers niet het bewijs geleverd dat de vaststelling van de prijzen door de conference bijdraagt tot verbetering van de kwaliteit van de inlandvervoerdiensten, zelfs als het merendeel van de kosten van het inlandvervoer eigen activiteiten van de scheepvaartondernemingen betreffen en geen door hen ingekochte diensten. Wat ook het aandeel van de rechtstreekse kosten van het inlandvervoer mag zijn, hier volstaat dat verzoeksters in ieder geval niet hebben aangetoond in welk opzicht de gezamenlijke vaststelling van de tarieven de multimodale vervoerdiensten en in het bijzonder het beheer van de lege containers doelmatiger kan maken.

360 Omtrent de vraag of de betrokken overeenkomst bijdraagt tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in en de bevrediging van de vervoersbehoeften op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd,

tekent de Commissie onder punt 105 van de beschikking aan, dat „de leden van de FEFC geen bewijzen hebben aangebracht dat de markt waarin de diensten voor [inlandvervoer] worden geleverd, een markt is waar aanbod en vraag onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd”. In dit verband merkt de Commissie terecht op dat de door verzoeksters genoemde elementen om een prijsinstabiliteit in het multimodale vervoer en de noodzaak om gezamenlijk prijzen vast te stellen voor het inlandgedeelte van het multimodale vervoer aan te tonen, dezelfde zijn als die welke zij hebben aangevoerd om de prijsinstabiliteit in het zeevervoer te verklaren en nu eenmaal typisch zijn voor deze tak van vervoer.

361 Daarentegen zijn, zoals de Commissie in punt 30 van de bestreden beschikking opmerkt, de voorwaarden waaronder inlandvervoer wordt verricht, geheel anders dan die bij zeevervoer. Bij inlandvervoer zijn de prijzen immers in de regel voor alle goederen dezelfde, ongeacht de aard of de intrinsieke waarde daarvan, en worden die prijzen bepaald naar de kosten van de dienst. Die kosten worden bovendien per container berekend. Zoals de Commissie in haar voor het Gerecht ingediende stukken onder verwijzing naar het door verzoeksters geproduceerde rapport van Gilman en Graham onderstreept, is er bij dit vervoer dus geen reden om de beschikbare plaats tegen elke prijs te verkopen.

362 Gelet op deze gegevens valt de Commissie geen kennelijke beoordelingsfout op dit punt te verwijten. De leden van de FEFC hebben overigens geen enkel bewijs aangevoerd dat de markt voor inlandvervoer onderhevig is aan sterke schommelingen in vraag en aanbod in de tijd. Ten slotte, ook al zou die markt wel aldus te kenmerken zijn, dan hebben verzoeksters hoe dan ook niet aangetoond in welk opzicht de gezamenlijke tariefvaststelling voor inlandvervoerdiensten aan de continuïteit en de stabiliteit op die markt zou bijdragen.

363 Op het punt van de verhoging van de productiviteit van de ondernemingen overweegt de Commissie in punt 107 van de bestreden beschikking nogmaals dat de leden van de FEFC zich in het algemeen niet zelf bezighouden met inlandvervoer. Zij preciseert in dit verband dat „de vaststelling van prijzen door

de FEFC geen rechtstreekse gevolgen heeft voor de diensten die zij verlenen of de wijze waarop zij worden verleend, aangezien zij hun diensten verkopen aan de leden van de FEFC tegen de geldende markttarieven en niet tegen de door de conference vastgestelde prijs”. Zij concludeert derhalve dat de prijsvaststellings-overeenkomst voor het inlandvervoer „geen rechtstreekse gevolgen heeft voor enige dienst die [de scheepvaartondernemingen] zelf verlenen”.

364 Hierboven werd bij het onderzoek van het effect van de betrokken overeenkomst op de kwaliteit van de diensten reeds vastgesteld, dat deze beoordeling geen kennelijke onjuistheid vertoont. Die conclusie is ook onvermijdelijk waar het gaat om het effect van die overeenkomst op de productiviteit van de betrokken ondernemingen; verzoeksters hebben althans niet aangetoond dat de prijsvaststellingsovereenkomst voor het inlandvervoer bijdraagt tot verhoging van hun productiviteit.

365 Op de vraag of de overeenkomst bijdraagt aan bevordering van de technische en economische vooruitgang, antwoordt de Commissie in punt 109 van de beschikking, dat de leden van de FEFC niet het bewijs hebben geleverd dat de vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten tot dit doel bijdraagt. Zoals de Commissie in punt 110 van de beschikking terecht opmerkt, kan het argument van verzoeksters dat de betrokken overeenkomst investeringen mogelijk maakt in onderdelen van doorvervoer, worden aangevoerd voor ongeacht welke prijsvaststellingsovereenkomst. In werkelijkheid lijkt het waarschijnlijker, zoals de Commissie in punt 111 van de beschikking onderstreept, dat de mededingingsbeperkingen als gevolg van de prijsvaststellingsovereenkomst de invoering van nieuwe technologie niet stimuleren, maar nieuwe investeringen juist ontmoedigen doordat de mededingingsvoordelen die in het normale geval toevloeien aan ondernemingen die hun investeringen beter exploiteren, worden verminderd.

366 In die omstandigheden hebben verzoeksters niet het bewijs geleverd dat de overeenkomst tot prijsvaststelling voor inlandvervoerdiensten bijdraagt aan bevordering van de technische of economische vooruitgang.

367 Wat ten slotte de effecten van de overeenkomst op de bevordering van de stabiliteit op de markt voor zeevervoerdiensten betreft, volstaat de Commissie in punt 104 van de bestreden beschikking met een verwijzing naar punten 123 tot en met 137 van de beschikking, waar op de onmisbaarheid van de beperkingen wordt ingegaan. De Commissie heeft dus aangenomen dat zo al aan de eerste voorwaarde zou zijn voldaan, er geen vrijstelling kan worden verleend wanneer de mededingingsbeperkingen hoe dan ook niet onmisbaar zijn om het met de overeenkomst nagestreefde doel te bereiken. Gezien de cumulatieve aard van de vier voorwaarden van artikel 85, lid 3 (arrest SPO e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 227), is deze omstandigheid niet van dien aard dat de wettigheid van de bestreden beschikking erdoor wordt aangetast voorzover in de beschikking juridisch afdoende wordt aangetoond dat de beperkingen als gevolg van de overeenkomst niet onmisbaar zijn, of dat aan een andere voorwaarde van artikel 85, lid 3, niet is voldaan.

Tweede voorwaarde: een redelijk aandeel van de voordelen voor de gebruikers

368 In punt 115 van de bestreden beschikking concludeert de Commissie dat de betrokken overeenkomst niet op billijke wijze rekening houdt met de belangen van de verladers en andere gebruikers, omdat zij alleen strekt tot handhaving van de prijzen op een hoger niveau dan anders het geval zou zijn geweest. De vaststelling van de prijzen voor inlandvervoerdiensten door de conference belet de meer efficiënte ondernemingen, hun kostenbesparingen door te rekenen (punt 116 van de bestreden beschikking). Vervolgens verklaart de Commissie, rekening te hebben gehouden met de klachten die waren ingediend door belangenverenigingen van gebruikers van inlandvervoerdiensten, die hun zorg hebben uitgesproken over de concurrentievervalsing in deze sector (punt 117 van de bestreden beschikking). Ten slotte merkt de Commissie op dat een billijk aandeel van de voordelen van het „door to door”-vervoer in de praktijk makkelijker aan de gebruikers zou kunnen worden doorgegeven wanneer er geen prijsvaststellingsovereenkomsten zoals die van de leden van de FEFC zijn (punt 118 van de bestreden beschikking).

- 369 In de eerste plaats stellen verzoeksters dat de Commissie zich niet zelf een oordeel op dit punt heeft gevormd, zoals zij had behoren te doen, daar zij verklaart, rekening te hebben gehouden met verschillende klachten van gebruikers.
- 370 Dit argument is niet houdbaar. Behalve dat de Commissie volledig gerechtigd is om rekening te houden met de klachten van gebruikers om te beoordelen of de betrokken overeenkomst recht doet aan hun belangen, blijkt uit de tekst van de bestreden beschikking, en meer in het bijzonder uit de punten 115 en 116, dat de Commissie wel degelijk een eigen analyse van het probleem heeft gemaakt. Zo vermeldt zij in punt 115 van de beschikking, dat de overeenkomst tot gezamenlijke prijsvaststelling enkel ertoe strekt te verzekeren „dat de prijzen worden gehandhaafd op een hoger niveau dan anders het geval zou zijn”. Voorts schrijft zij in punt 116 dat „voorzover de individuele vervoerders in staat zijn om hun kosten te verminderen door hun containervloten efficiënter te organiseren dan de andere verladers, belet de vaststelling van de prijzen voor ‚carrier haulage’-diensten door de conference de efficiëntere lijnvaartondernemingen om hun kostenbesparingen door te berekenen”.
- 371 In ieder geval heeft de Commissie terecht uit een groot aantal klachten van gebruikers afgeleid dat de betrokken overeenkomst niet in billijke mate rekening hield met de belangen van die gebruikers.
- 372 In de tweede plaats verwijten verzoeksters de Commissie in punt 118 van de beschikking te hebben geconcludeerd dat „het reserveren van een billijk aandeel van de voordelen voor de gebruikers betekent dat op het gebied van de levering van inlandvervoerdiensten aan de verladers een hoog concurrentieniveau wordt gehandhaafd”. Nu de activiteiten van de FEFC op het gebied van multimodaal vervoer slechts 38 % van het totale goederenverkeer over zee tussen het Verre Oosten en Europa uitmaken, is er volgens hen voldoende mededinging van hoog niveau.
- 373 In dit verband zij eraan herinnerd dat een prijsvaststellingsovereenkomst een zeer ernstige aantasting van de mededinging vormt. Met dit type overeenkomst zijn

verzoeksters immers in staat om prijzen op een hoger niveau te handhaven dan anders het geval zou zijn. Bovendien willen verzoeksters met dit argument in werkelijkheid alleen de weerslag van de betrokken overeenkomst op de mededinging minimaliseren, maar beogen zij geenszins aan te tonen dat in die overeenkomst de belangen van de gebruikers zijn meegewogen. Het argument kan daarom in deze context niet slagen.

- 374 Hieruit volgt dat de Commissie geen kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt door aan te nemen dat de betrokken overeenkomst geen billijk aandeel van de voordelen voor de gebruikers reserveert.

Derde voorwaarde: de onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperkingen

- 375 In punten 119 tot en met 139 van de bestreden beschikking heeft de Commissie onderzocht of de mededingingsbeperkingen als gevolg van de betrokken overeenkomst onmisbaar zijn, enerzijds voor de levering van de multimodale vervoerdiensten en anderzijds voor de handhaving van het stelsel van prijsvaststelling voor zeevervoer door de lijnvaartconferenties.

- 376 Wat het eerste punt betreft, concludeert de Commissie in punt 121 van de bestreden beschikking dat gezamenlijke prijsvaststelling voor landvervoerdiensten niet essentieel is voor de levering van die diensten. In dit verband overweegt zij in het bijzonder dat „de leden van de FEFC voor het grootste deel niet zelf inlandvervoerdiensten verlenen” en dat „de FEFC evenmin andere inlandvervoersactiviteiten verricht dan de levering van het forum voor de vaststelling van prijzen van [inlandvervoer]” (punt 120 van de bestreden beschikking). Voorts verklaart zij dat „talrijke onafhankelijke zeevervoerders en expediteurs gelijkwaardige of identieke diensten aanbieden buiten het kader van de FEFC of een andere conference, en zonder de prijzen voor de levering van [inlandvervoer]-diensten samen met andere lijnvaartmaatschappijen vast te stellen” (punt 121 van de bestreden beschikking).

- 377 Bij het tweede onderdeel concludeert de Commissie in wezen dat „niet is aangetoond dat de vaststelling van prijzen voor [inlandvervoer] onmisbaar is voor de instandhouding van de stabiliserende rol van conferences” (punt 131). In het bijzonder wijst de Commissie in dit verband op de in artikel 3 van verordening nr. 4056/86 genoemde alternatieve maatregelen waarmee de stabiliteit van zeevervoertarieven van een lijnvaartconference kan worden verzekerd, namelijk de verdeling van het vervoerde tonnage of van de opbrengst onder de leden van een conference. Voorts benadrukt de Commissie in punt 135 van de bestreden beschikking dat „bepaalde activiteiten niet worden verricht op basis van een overeengekomen conferenceprijs, maar op de veel minder restrictieve basis van een overeenkomst om niet beneden kostprijs te werken”.
- 378 In die omstandigheden verwerpt de Commissie het deels aan het rapport Gilman en Graham ontleende argument van verzoeksters dat de stabiliserende rol van lijnvaartconferences in gevaar komt wanneer deze de prijzen voor het inlandvervoer niet vaststellen, omdat de leden in de verleiding zouden komen om de door de conference vastgestelde zeetarieven te ondergraven door op de inlandtarieven te concurreren. Zij overweegt in dit verband: „dat het in een kartel samenbrengen van een deel van de activiteiten van lijnvaartondernemingen verenigbaar wordt geacht met de mededingingsregels, vormt op zich geen rechtvaardiging om alle activiteiten van deze ondernemingen onder de toepassing van een vrijstelling te brengen”.
- 379 In hun processtukken herhalen verzoeksters slechts dat de prijsstabiliteit die het resultaat is van controle van de tarieven in het kader van een conference, de scheepvaartondernemingen helpt en aanmoedigt om belangrijker investeringen te doen.
- 380 Deze grief knoopt aan bij het tweede onderdeel van de analyse van de Commissie, betreffende de onmisbaarheid van de betrokken beperkingen voor de handhaving van de stabiliteit van de door de conferences vastgestelde prijzen voor zeevervoer. Dat betekent dat verzoeksters de analyse van de Commissie met betrekking tot de onmisbaarheid van de uit de betrokken overeenkomst voortvloeiende beperkin-

gen voor de levering van multimodale vervoerdiensten niet betwisten. Aangenomen moet worden dat de Commissie uit de omstandigheid dat het merendeel van de FEFC-leden niet zelf inlandvervoerdiensten verrichten, dat de FEFC geen andere inlandvervoersactiviteiten verricht dan de levering van het forum voor de collectieve vaststelling van prijzen en dat talrijke onafhankelijke zeevervoerders en expediteurs gelijkwaardige diensten aanbieden zonder gezamenlijke vaststelling van prijzen, terecht heeft afgeleid dat de collectieve vaststelling van prijzen voor inlandvervoer niet onmisbaar is voor de levering van die diensten.

381 Wat de bezwaren van verzoeksters tegen het tweede onderdeel van de analyse van de Commissie betreft, staat het aan verzoeksters om overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het Verdrag aan te tonen dat de mededingingsbeperkingen beantwoorden aan de in die bepaling genoemde doelstellingen en dat die doelstellingen niet kunnen worden bereikt zonder invoering van die beperkingen.

382 In casu stellen verzoeksters in hoofdzaak dat zonder een binnen een conference vastgesteld tarief voor multimodaal vervoer een ernstige destabilisering van de prijzen voor zeevervoer te verwachten is, van dien aard dat de werking van de conferences zou worden verlamd. Zij menen met name dat bij ontbreken van een dergelijk tarief de ondernemingen gemakkelijk prijzen onder het zeetarief zouden kunnen berekenen door de kosten van het inlandvervoer geheel of gedeeltelijk voor eigen rekening te nemen.

383 In punt 136 van de bestreden beschikking erkent de Commissie dat zonder een collectieve vaststelling van de prijzen de FEFC-leden de verladers tarieven voor „inlandvervoer”-diensten zouden kunnen aanrekenen die lager zijn dan de prijs die zij voor die diensten betalen, hetgeen een gelijkaardig effect zou hebben als het aanbieden van een korting op het „conference”-tarief voor het zeevervoer. Het gevaar bestaat dat dit de door FEFC gebrachte stabiliteit zou ondergraven en dit in een grotere mate dan reeds door andere kortingen op het FEFC-zeevervoertarief en door de concurrentie van niet bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen gebeurt.

- 384 In de volgende alinea van de bestreden beschikking verklaart de Commissie echter dat niet is bewezen dat minder beperkende maatregelen niet zouden volstaan om het doel van algemene stabiliteit te bereiken. Verzoeksters kunnen niet tegenwerpen dat de Commissie niet concreet heeft aangetoond dat er minder restrictieve maatregelen zijn. Volgens vaste rechtspraak staat het immers aan de onderneming die krachtens artikel 85, lid 3, van het Verdrag om ontheffing vraagt, met bewijsmateriaal aan te tonen dat een ontheffing gerechtvaardigd is. In die omstandigheden valt de Commissie niet te verwijten dat zij geen andere oplossingen heeft voorgesteld of niet heeft aangegeven wat zij wel als rechtvaardiging voor een ontheffing zou aanmerken (zie arrest VBVB en VBBB/Commissie, reeds aangehaald, punt 52).
- 385 In ieder geval moet worden geconstateerd dat de Commissie twee soorten alternatieve maatregelen heeft genoemd.
- 386 Ten eerste vermeldt de Commissie in punt 137 van de bestreden beschikking, zoals gezegd, dat mogelijke maatregelen ter waarborging van de stabiliteit van de zee-tarieven van de conference worden genoemd in artikel 3 van verordening nr. 4056/86, zoals de verdeling van het vervoerde tonnage of van de opbrengsten onder de leden van een conference.
- 387 Ten tweede noemde de Commissie reeds in punt 135 de mogelijkheid dat bepaalde activiteiten worden verricht op basis van een overeenkomst om niet beneden kostprijs te werken. De Commissie zet haar redenering op dit punt uiteen in de voetnoot bij punt 139 van de bestreden beschikking. In die voetnoot vermeldt de Commissie dat zij zich in een verslag aan de Raad over het zeevervoer bereid heeft verklaard te overwegen, individuele ontheffingen toe te kennen voor een overeenkomst van de conference waarin wordt bepaald dat de inlandtarieven van de tarieflijst niet minder mogen bedragen dan de kostprijs, waardoor het risico van destabilisering van de lijnvaartconferenties via kruissubsidie tussen de inland- en zeesegmenten grotendeels wordt vermeden.

- 388 Verzoeksters hebben geen gegevens aangevoerd die de conclusies van de Commissie op dit punt op losse schroeven kunnen zetten. In het bijzonder hebben verzoeksters niet aangetoond in welk opzicht de door de Commissie voorgestelde alternatieve maatregelen niet minder restrictief zijn dan de betrokken prijsvaststellingsovereenkomsten of om welke redenen die maatregelen niet uitvoerbaar zijn.
- 389 In de eerste plaats kunnen verzoeksters de mogelijkheid om zich aan hun verplichtingen uit hoofde van de prijsvaststellingsovereenkomst voor zeevervoerdiensten te onttrekken, niet aanvoeren als argument voor verlening van nóg een ontheffing voor een prijsvaststellingsovereenkomst voor inlandvervoerdiensten. Het feit alleen dat de naleving van de prijsvaststellingsovereenkomst voor het zeevervoer een dergelijke overeenkomst voor de tarieven van het inlandvervoer overbodig zou maken, volstaat om aan te tonen dat die laatste overeenkomst niet onmisbaar is.
- 390 Een en ander betekent dat de argumenten waarmee verzoeksters de onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperkingen trachten te rechtvaardigen wegens de instabiliteit als gevolg van hun eigen niet-nakoming van de prijsvaststellingsovereenkomst voor zeevervoer, moeten worden verworpen.
- 391 Dat geldt met name voor het argument dat multimodaal vervoer thans onder de verladers de meest gevraagde dienst is, zodat de mededinging op deze tak van vervoer volgens verzoeksters het tarief voor het zeevervoer dreigt aan te tasten. Overigens moet worden opgemerkt dat hiermee slechts de ernst van de uit de betrokken overeenkomst voortvloeiende mededingingsbeperkingen wordt onderstreept.
- 392 In de tweede plaats moet de nadruk worden gelegd op de ernst van de mededingingsbeperkingen die de overeenkomst teweegbrengt.

- 393 Ten eerste is een prijsvaststellingsovereenkomst een zeer ernstige beperking van de mededinging. De betrokken overeenkomst heeft tot gevolg dat een beperking van deze soort, bij wijze van uitzondering toegestaan op de markt voor zeevervoer, tot de markt voor inlandvervoerdiensten wordt uitgebreid.
- 394 Ten tweede bestaat het gevaar dat door collectieve prijsvaststelling voor inlandvervoer de leden van de conference de belangrijke positie die zij op de markt voor zeevervoer innemen, kunnen uitbreiden tot de markt voor inlandvervoerdiensten. In het bijzonder kunnen de bij de FEFC aangesloten ondernemingen met een dergelijke overeenkomst afbreuk doen aan de mededinging op de markt voor inlandvervoerdiensten, doordat zij de kortingen die zij op die markt verlenen, verwerken in hun tarieven voor het zeevervoer.
- 395 In die context is het argument van verzoeksters dat er geen alternatieve maatregel is die minder beperkend is dan de betrokken overeenkomst, weinig overtuigend, gelet op het zeer restrictieve karakter van die overeenkomst.
- 396 Uit deze overwegingen volgt dat de betrokken overeenkomst mededingingsbeperkingen met zich brengt die niet alleen zeer ernstig zijn, maar vooral niet onmisbaar zijn om het door verzoeksters genoemde doel van stabiliteit te bereiken.
- 397 Dat die beperkingen niet onmisbaar zijn volgt ook uit het betoog van verzoeksters. Als fundamentele grond voor de onmisbaarheid van de overeenkomst noemen zij immers de handhaving van de prijsstabiliteit in het zeevervoer. Maar zoals de Commissie aanstipt in punt 137 van de bestreden beschikking, bevat verordening nr. 4056/86 maatregelen die door de generieke vrijstelling worden gedekt en die kunnen worden genomen om de stabiliteit van zeevervoerdiensten te verzekeren. Daarom hadden verzoeksters in de eerste plaats gebruik moeten maken van de mogelijkheden die de communautaire regeling biedt, in het

bijzonder de in artikel 3, sub e, van verordening nr. 4056/86 genoemde mogelijkheden. De argumenten waarmee verzoeksters trachten aan te tonen dat die maatregelen nog restrictiever zouden zijn dan de betrokken overeenkomst, kunnen dus niet slagen. Zodra immers een maatregel bij een verordening van de Raad is vrijgesteld, is de al dan niet restrictievere aard daarvan in het licht van artikel 85, lid 3, van het Verdrag niet meer aan de orde. Terecht heeft de Commissie dus geoordeeld dat de betrokken beperkingen van de mededinging niet onmisbaar waren, gezien de mogelijkheid van de in artikel 3 van verordening nr. 4056/86 genoemde maatregelen.

398 Voorts noemt de Commissie in punt 135 en in een voetnoot bij punt 139 van de bestreden beschikking nog een andere, minder restrictieve, maatregel om het genoemde doel van stabiliteit te bereiken, namelijk een in een overeenkomst in te voegen bepaling dat inlandvervoerdiensten niet beneden de kosten worden verricht.

399 Vaststaat dat een dergelijke bepaling ontegenzeggelijk minder restrictief zou zijn dan de betrokken overeenkomst. Verzoeksters weerspreken dat overigens niet, maar beweren dat de Commissie niet heeft bewezen dat die maatregel haalbaar is. Afgezien van het feit dat het niet aan de Commissie is om andere oplossingen aan te reiken of aan te geven wat zij als rechtvaardiging voor ontheffing zou beschouwen (arrest VBVB en VBBB/Commissie, reeds aangehaald, punt 52), volstaat de opmerking dat het algemene verbod van verkoop tegen verlies van inlandvervoerdiensten werd voorgesteld in het tussenrapport van de groep Carsberg, waarin de scheepvaartondernemingen waren vertegenwoordigd. Voorts valt te vermelden dat de scheepvaartondernemingen een overeenkomst bij de Commissie hebben aangemeld die een dergelijk verbod bevat.

400 Opgemerkt moet worden dat enerzijds die clausule van verbod van verkoop met verlies de ondernemingen aanzet de kosten van inlandvervoer zodanig te drukken dat zij concurrerend kunnen zijn voor de gehele multimodale vervoeroperatie. Een dergelijk systeem stelt de zeevervoerondernemingen in staat om te concurreren op basis van de specifieke kwaliteit van de inlandvervoerdiensten

als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie. Bovendien neemt deze clausule de mogelijkheid weg om impliciet korting te verlenen op het tarief van het zeevervoer van de conference door middel van verwerking van een deel van de kosten van het inlandvervoer, waarmee zij tot de stabiliteit van het zeevervoer bijdraagt.

- 401 Uit het voorgaande volgt dat de Commissie terecht heeft geconstateerd dat de overeenkomst mededingingsbeperkingen bevatte die niet onmisbaar zijn. Hoe dan ook hebben verzoeksters niet aangetoond dat de Commissie hiermee een kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt.
- 402 Hieruit volgt dat het middel van schending van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68 moet worden verworpen.

V — Het vierde middel: procedurele gebreken in de administratieve procedure

A — De grief schending van de in de gedragscode geregelde verzoeningsprocedure

Argumenten van partijen

403
i/m
404

[...]

Beoordeling door het Gerecht

- 405 Zoals de Commissie terecht opmerkt, gaat het in de onderhavige zaak niet om een procedure tot toepassing van verordening nr. 4056/86 en was de Commissie derhalve ook niet gehouden de consultatie- en verzoeningsprocedures van verordening nr. 4056/86 te volgen. Deze grief moet dus worden verworpen.

B — De grief schending van de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte

Argumenten van partijen

406
v/m
407 [...]]

Beoordeling door het Gerecht

- 408 De relevante bepalingen van de EER-Overeenkomst en van de protocollen 23 en 24 en bijlage XIV bij die overeenkomst waren niet van toepassing op de administratieve procedure die tot de bestreden beschikking heeft geleid. Die bepalingen zijn immers op 1 januari 1994 in werking getreden en op die datum waren de procedurefasen waarin de Commissie met de toezichthoudende autoriteit van de EVA moest samenwerken, te weten het horen van de ondernemingen en de raadpleging van het adviescomité, reeds afgelopen (arrest Gerecht van 20 april 1999, Limburgse Vinyl Maatschappij e.a./Commissie, T-305/94—T-307/94, T-313/94—T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 en T-335/94, Jurispr. blz. II-931, punt 259).

C — De grief gemis aan procedurele waarborgen door onjuiste keuze van de op de procedure toepasselijke verordening

Argumenten van partijen

409
t/m
411 [...]]

Beoordeling door het Gerecht

412 Nu bij de behandeling van het tweede middel is vastgesteld dat verordening nr. 1017/68 in casu de toepasselijke verordening is, moet de grief dat de Commissie het raadgevend comité bedoeld in verordening nr. 4056/86 niet heeft geraadpleegd, worden verworpen. Ten overvloede heeft de Commissie aangevoerd, zonder daarin door verzoeksters te zijn weersproken, dat de regeringen van de lidstaten in de praktijk vertegenwoordigers van hun keuze sturen naar gelang van de vragen die in de betrokken zaak zijn gerezen, en dat de vertegenwoordigers van de lidstaten in het in casu geraadpleegde comité zeer goed bekend zijn met de zeevervoersector, zodat er geen reden is te veronderstellen dat het resultaat anders zou zijn geweest indien het comité het door verzoeksters bedoelde comité zou zijn geweest.

413 Voorts hebben verzoeksters op het punt van procedurele waarborgen voordeel gehad bij de toepassing van verordening nr. 1017/68. De Commissie was immers ingevolge artikel 5 van verordening nr. 1017/68 genoopt om toepassing te geven aan artikel 85, lid 3, van het Verdrag, ofschoon de overeenkomst niet was aangemeld. In de tweede plaats bracht verordening nr. 1017/68 met zich mee dat de in artikel 17 daarvan geregelde procedure moest worden toegepast, terwijl het

daarin aan de lidstaten voorbehouden recht om te interveniëren, in verordening nr. 4056/86 niet is geregeld. Dat betekent dat verzoeksters geen van de procedurele waarborgen hebben moeten missen die in de op de onderhavige procedure toepasselijke verordening zijn geregeld, en dat de grief derhalve moet worden verworpen.

D — *De grief schending van de motiveringsplicht*

Argumenten van partijen

414
t/m
422 [...]]

Beoordeling door het Gerecht

423 Volgens vaste rechtspraak heeft de verplichting tot motivering van een individuele beschikking tot doel, de gemeenschapsrechter in staat te stellen de wettigheid van de beschikking te onderzoeken, en de betrokkene voldoende gegevens te verschaffen om na te gaan of de beschikking gegrond is dan wel een gebrek vertoont op grond waarvan de wettigheid ervan kan worden betwist, met dien verstande dat de omvang van de motiveringsplicht afhankelijk is van de aard der betrokken handeling en van de omstandigheden waaronder deze is vastgesteld (zie, in het bijzonder, arrest Gerecht van 11 december 1996, Van Megen Sports/ Commissie, T-49/95, Jurispr. blz. II-1799, punt 51).

424 Wat in de eerste plaats het ontbreken van motivering van de definitie van de betrokken markt en de merkbare invloed van de betrokken overeenkomst op de

mededinging betreft, volstaat de vaststelling dat de Commissie de essentiële kenmerken van de betrokken markt juridisch afdoende heeft omschreven in de punten 7 tot en met 37 van de bestreden beschikking en eveneens, met name onder de punten 10 en 42 van de bestreden beschikking, de relevante markt heeft gedefinieerd. Ook heeft de Commissie in haar beschikking juridisch afdoende uiteengezet, met name in de punten 34 tot en met 37, op welke gegevens zij haar beoordeling omtrent de merkbare invloed van de betrokken overeenkomst op de mededinging heeft gebaseerd. Daarom moet de grief van verzoeksters inzake ontbreken van motivering op deze punten worden verworpen.

425 Aangaande, in de tweede plaats, de grief van verzoeksters inzake ontbreken van motivering, in de punten 51 en 54 van de bestreden beschikking, waar het gaat om de ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten, is bij behandeling van het eerste middel gebleken dat de Commissie in de punten 46 tot en met 55 van de beschikking juridisch afdoende heeft omschreven in welke mate de betrokken overeenkomst de handel tussen lidstaten ongunstig kan beïnvloeden. Met betrekking tot de bewering dat de stelling van de Commissie in zoverre niet gegrond is dat het effect van het inlandvervoertarief op het intracommunautaire handelsverkeer zuiver hypothetisch is en niet is gebaseerd op een kwalitatieve en kwantitatieve analyse, volstaat de constatering dat hiermee de beoordeling van de Commissie op dit punt inhoudelijk wordt betwist en dit dus niet aan de orde is bij het onderzoek, of aan de motiveringsplicht is voldaan (zie in deze zin het arrest Limburgse Vinyl Maatschappij e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 389). Hoe dan ook blijkt de gegrondheid van de conclusies van de Commissie inzake de ongunstige beïnvloeding van de handel tussen de lidstaten, die reeds bij de behandeling van het eerste middel werd bevestigd, juridisch afdoende uit de bevindingen onder de punten 47 tot en met 50 en 52 en 53 van de bestreden beschikking.

426 Aangaande in de derde plaats het ontbreken van motivering voorzover in de bestreden beschikking niet is ingegaan op de beweringen van verzoeksters omtrent de praktijk van andere mededingingsautoriteiten en andere wetgevers, zij herinnerd aan de vaste rechtspraak, dat de Commissie ingevolge artikel 190 van het Verdrag weliswaar gehouden is de feitelijke en juridische elementen te vermelden waarvan de juridische rechtvaardiging van de beschikking afhangt en de overwegingen die haar tot het nemen daarvan hebben bewogen, maar niet alle feitelijke en juridische punten behoeft te bespreken die in de administratieve procedure aan de orde zijn gesteld (zie onder meer arrest Hof van 11 juli 1985, Remia e.a./Commissie, 42/84, Jurispr. blz. 2545, punten 26 en 44). De

Commissie heeft uit hoofde van artikel 190 van het Verdrag hooguit de verplichting om specifiek in te gaan op alleen de wezenlijke beweringen die door verzoeksters in de administratieve procedure zijn opgeworpen.

427 Verzoeksters hebben zich in casu in hun opmerkingen over punt 11 van de mededeling van punten van bezwaar, waarin de markt voor de betrokken diensten wordt omschreven, beperkt tot het geven van een algemene uiteenzetting van de juridische situatie van lijnvaartconferenties, waaronder begrepen hun multimodale inlandvervoerdiensten, zoals die overwegend aan te treffen is in sommige lidstaten en derde landen, met name in het Verenigd Koninkrijk, Australië en de Verenigde Staten, waarbij zij in het laatste geval de relevante passages uit het rapport van Gilman en Graham hebben overgelegd (blz. 78-85). Bij lezing van hun antwoord op de mededeling van punten van bezwaar blijkt dat verzoeksters aan dit algemene betoog geen enkel feitelijk of juridisch argument hebben vastgeknoopt, behoudens hooguit een beperkt aantal incidentele verwijzingen naar het Amerikaanse recht in hun opmerkingen over de analyse door de Commissie van de voorwaarden voor individuele ontheffing. In die omstandigheden was de Commissie geenszins gehouden om in de bestreden beschikking in te gaan op de door verzoeksters in hun antwoord op de mededeling van punten van bezwaar naar voren gebrachte constatering omtrent de praktijk van sommige nationale rechterlijke instanties. Veelzeggend is in dit verband dat verzoeksters het niet nodig hebben geacht om het ontbreken van motivering van de beschikking op dit punt in hun verzoekschrift als middel voor nietigverklaring aan te voeren.

428 In deze context mist het door verzoeksters in repliek aangehaalde arrest Hof van 17 januari 1995, Publishers Association/Commissie (C-360/92 P, Jurispr. blz. I-23), elke relevantie. In dat arrest werden uitspraken van de nationale rechter door de verzoekende partij aangevoerd „als wezenlijk bewijs van de gestelde positieve werking” (punt 40), zodat het Hof in die omstandigheden concludeerde dat de Commissie de argumenten had moeten onderzoeken die verzoekster aan de uitspraken van die rechter ontleende (punt 41). In het arrest Publishers Association/Commissie had de nationale rechter overigens uitspraak gedaan over dezelfde overeenkomst als de Commissie in die zaak had onderzocht, en was dezelfde geografische markt aan de orde, terwijl in de onderhavige zaak de door verzoeksters aangehaalde nationale rechtspraak geen betrekking heeft op dezelfde overeenkomst of markt als waarop de bestreden beschikking is gericht,

die immers volgens artikel 1 van het dispositief uitsluitend betrekking heeft op de gezamenlijk vastgestelde prijzen voor inlandvervoerdiensten door de leden van de FEFC die (als onderdeel van multimodaal vervoer) binnen de Gemeenschap worden verricht.

429 Derhalve valt de Commissie geen gebrekkige motivering te verwijten waar het gaat om medeweging van de praktijk van nationale rechterlijke en bestuurlijke instanties.

430 Wat in de vierde plaats de ontbrekende motivering met betrekking tot niet-toepassing van de consultatie- en verzoeningsprocedure volgens de gedragscode betreft, heeft de Commissie onder punten 56 tot en met 59 van de bestreden beschikking duidelijk de redenen genoemd waarom verordening nr. 4056/86 niet van toepassing is op de betrokken overeenkomst. Dat betekent, zoals uitgelegd bij de bespreking van het tweede middel en de eerste grief onder het vierde middel, dat de procedures die zijn ingevoerd bij de gedragscode waarnaar verordening nr. 4056/86 verwijst, evenmin van toepassing zijn. De bestreden beschikking is op dit punt dus niet ontoereikend gemotiveerd.

431 Aangaande in de vijfde plaats het argument van de ECSA dat de Commissie de niet-onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperkingen niet voldoende zou hebben gemotiveerd, zij herinnerd aan de rechtspraak, dat de Commissie niet kan worden verweten geen andere oplossingen te hebben voorgesteld of niet te hebben aangegeven wat zij als rechtvaardiging voor een ontheffing zou beschouwen (zie arresten VBVB en VBVB/Commissie, reeds aangehaald, punt 52, en SPO e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 262). Bovendien volgt uit de punten 135 en 137 van de beschikking en de voetnoot bij punt 139 van de bestreden beschikking, dat de Commissie middelen heeft aangereikt die de mededinging minder beperken en die partijen in overweging hadden kunnen nemen. Het staat uitsluitend aan de Commissie uit hoofde van haar motiveringsplicht de feitelijke en juridische elementen te vermelden en de overwegingen die haar hebben gebracht tot het geven van een beschikking waarbij de aanvraag voor een ontheffing wordt geweigerd, en verzoeksters kunnen niet verlangen dat

zij over alle feitelijke en juridische punten die zij in de loop van de administratieve procedure aan de orde hebben gesteld, in discussie treedt (zie onder meer arrest Remia e.a./Commissie, reeds aangehaald, punten 26 en 44). In casu volgt uit de punten 135 en 137 van de bestreden beschikking dat de Commissie haar conclusie afdoende heeft gemotiveerd, dat de gezamenlijke prijsvaststelling voor inlandvervoerdiensten niet onontbeerlijk was voor het verzekeren van prijsstabiliteit in het zeevervoer. Ten slotte is deze grief, voorzover gericht tegen de gegrondheid van de conclusies van de Commissie op dit punt, hoe dan ook niet ter zake dienend in de onderhavige context, waarin het gaat om de vraag of de Commissie haar motiveringsplicht heeft geschonden.

- 432 Aangaande ten slotte in de zesde plaats het argument van JSA dat het ontbreken van een verwijzing naar de EER-Overeenkomst neerkomt op een motiveringsgebrek, zij verwezen naar de bespreking van de tweede grief onder het vierde middel, waar werd geconcludeerd dat de Commissie in casu niet gehouden was om, alvorens de bestreden beschikking vast te stellen, de in de EER-Overeenkomst bedoelde instellingen te raadplegen. Daarom vertoont de bestreden beschikking geen motiveringsgebrek op dit punt.
- 433 Uit het voorgaande volgt dat alle grieven van verzoeksters inzake ontbreken van motivering ongegrond moeten worden verklaard.

E — De grief schending van de rechten van de verdediging wegens de inhoud van de bestreden beschikking vergeleken met die van de mededeling van de punten van bezwaar

Argumenten van partijen

Beoordeling door het Gerecht

- 442 Bij de behandeling van de grief van schending van de rechten van de verdediging is allereerst de vaste rechtspraak van belang, dat in de mededeling van de punten van bezwaar deze punten van bezwaar, hoe bondig ook, in bewoordingen moeten worden gesteld die voor de betrokkenen voldoende duidelijk zijn om te weten, welke gedragingen de Commissie hun verwijt. Alleen dan immers kan de mededeling van de punten van bezwaar de haar door de gemeenschapsverordeningen toegedachte functie vervullen, te weten de ondernemingen alle informatie te verschaffen die zij nodig hebben om zich te verdedigen alvorens de Commissie een definitieve beschikking geeft (zie onder meer arresten Gerecht van 14 mei 1998, *Mo och Domsjö/Commissie*, T-352/94, Jurispr. blz. II-1989, punt 63; 14 mei 1998, *Enso Española/Commissie*, T-348/94, Jurispr. blz. II-1875, punt 83, en 14 mei 1998, *Cascades/Commissie*, T-308/94, Jurispr. blz. II-925, punt 42). Het is overigens vaste rechtspraak dat dit vereiste is nageleefd wanneer de beschikking aan betrokkenen geen andere inbreuken ten laste legt dan die welke in de punten van bezwaar zijn opgenomen, en slechts feiten noemt waarover betrokkenen zich hebben kunnen uitspreken (zie onder meer arrest Hof van 15 juli 1970, *ACF Chemiefarma/Commissie*, 41/69, Jurispr. blz. 661, punten 26 en 94). De eindbeschikking van de Commissie behoeft evenwel niet noodzakelijkerwijs gelijklopend te zijn met de mededeling van punten van bezwaar (zie arrest *Compagnie maritime belge de transports e.a./Commissie*, reeds aangehaald, punt 113; arrest *Musique diffusion française e.a./Commissie*, reeds aangehaald, punt 14; arrest *ACF Chemiefarma/Commissie*, reeds aangehaald, punt 91). In het licht van deze beginselen moet de onderhavige grief van schending van de rechten van de verdediging van verzoeksters worden getoetst.
- 443 Aangaande het argument dat de Commissie niet het bewijsmateriaal heeft verschaft waarop punt 72 van de mededeling van punten van bezwaar was gebaseerd, namelijk dat bij onderzoek van de eerste voorwaarde voor ontheffing, namelijk technische of economische vooruitgang, de instabiliteit als gevolg van individuele tarieven voor landvervoer niet groter scheen dan de instabiliteit als gevolg van binnen de FEFC tersluiks toegepaste kortingen, moet worden

opgemerkt dat die alinea van de mededeling van punten van bezwaar niet is overgenomen in de bestreden beschikking, noch bij de behandeling van diezelfde voorwaarde voor ontheffing, noch in een ander deel van de beschikking. In die omstandigheden kan het achterwege laten door de Commissie van de bewijzen waarop punt 72 van de mededeling van punten van bezwaar was gebaseerd, niet worden aangemerkt als schending van de rechten van verdediging van verzoeksters. In dit verband blijkt hooguit uit de punten 132 tot en met 134 van de bestreden beschikking, dat de Commissie met het oog op de derde voorwaarde voor ontheffing, de onmisbaarheid van de mededingingsbeperkingen, ingaat op de onvermijdelijke instabiliteit binnen een lijnvaartconferentie wegens de in alle kartels bestaande mogelijkheid dat de leden elkaar „bedriegen” of heimelijk kortingen toestaan. Vaststaat evenwel dat dit punt reeds in punt 71 van de mededeling van punten van bezwaar aan de orde kwam, zodat de rechten van verdediging van verzoeksters in geen enkel opzicht zijn geschonden.

444 Voor het overige houden verzoeksters staande dat hun rechten van verdediging zijn geschonden omdat de bestreden beschikking nieuwe beweringen bevat, die niet voorkomen in de mededeling van punten van bezwaar, waar het gaat om de merkbaarheid van de mededingingsbeperking, de ongunstige beïnvloeding van de handel tussen de lidstaten en de voorwaarden voor een individuele ontheffing krachtens artikel 5 van verordening nr. 1017/68, met name de tweede voorwaarde dat in billijke mate rekening met de belangen van gebruikers moet zijn gehouden, en de derde voorwaarde, de onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperking.

445 Deze argumenten moeten worden verworpen.

446 Wat in de eerste plaats de beweringen van verzoeksters met betrekking tot merkbaar effect op de mededinging en ongunstige beïnvloeding van de handel tussen de lidstaten betreft, moet worden geconstateerd dat bij lezing van de

mededeling van punten van bezwaar blijkt dat de Commissie hierin duidelijk, volgens de door de rechtspraak gestelde eisen, de door haar als wezenlijk beschouwde elementen noemt.

447 Wat allereerst de merkbaarheid van de mededingingsbeperking door de betrokken overeenkomst betreft, volstaat de vaststelling dat de Commissie, anders dan verzoeksters beweren, onder punten 18 tot en met 20 en 23 van de mededeling van punten van bezwaar de door haar in dat stadium van de administratieve procedure ingebrachte feiten uiteenzet, waarbij zij het economisch belang van inlandvervoerdiensten als onderdeel van multimodaal vervoer benadrukt. Voorts is het inderdaad zo dat de bestreden beschikking op het specifieke punt van het economisch belang van inlandvervoer ten opzichte van het eigenlijke zeevervoer niet precies de mededeling van punten van bezwaar weergeeft; de Commissie heeft namelijk juist naar aanleiding van de kritiek die verzoeksters in hun antwoord van 31 maart 1993 tegen de mededeling van punten van bezwaar hebben ingebracht (blz. 114-119), op 20 juli 1993 verzoeken om inlichtingen aan de belangrijkste leden van de FEFC gericht en de gewraakte analyse in de bestreden beschikking aan de hand van de verschafte gegevens gewijzigd. In die omstandigheden valt niet te betwisten dat verzoeksters in staat zijn geweest om hun standpunt omtrent de analyse van het merkbare effect van de betrokken mededingingsbeperking door de Commissie met vrucht kenbaar te maken in de fase van de administratieve procedure. Dat een argument dat verzoeksters in de loop van de administratieve procedure naar voren hebben gebracht, in aanmerking is genomen zonder dat zij in de gelegenheid zijn gesteld zich daarover uit te spreken vóór de eindbeschikking, kan op zichzelf geen schending van hun rechten van de verdediging opleveren, wanneer de inaanmerkingneming van dat argument geen wijziging brengt in de aard van de aan hen gerichte bezwaren (zie in deze zin arresten Gerecht van 7 oktober 1999, *Irish Sugar/Commissie*, T-228/97, Jurispr. blz. II-2969, punten 34 en 36, en CB en *Europay/Commissie*, reeds aangehaald, punten 49-52). Verzoeksters hebben namelijk de gelegenheid gehad zich te uiten over de door de Commissie in de mededeling van de punten van bezwaar vervatte analyse van de merkbaarheid van de betrokken mededingingsbeperking en zij konden dus verwachten dat hun eigen toelichting voor de Commissie aanleiding zou zijn om haar standpunt te wijzigen (arrest *Irish Sugar/Commissie*, reeds aangehaald, punt 34; arrest Hof van 16 december 1975, *Suiker Unie e.a./Commissie*, 40/73—48/73, 50/73, 54/73—56/73, 111/73, 113/73 en 114/73, Jurispr. blz. 1663, punten 437 en 438). Hoe dan ook moet worden vastgesteld, dat de economische gegevens genoemd onder punt 33 van de bestreden beschikking op zichzelf voldoende zijn om de merkbaarheid van de betrokken mededingingsbeperking aan te tonen. Die gegevens waren reeds integraal weergegeven onder punt 23 van de mededeling

van punten van bezwaar. De grief van verzoeksters, dat zij niet in de gelegenheid zijn geweest commentaar te leveren op de juistheid van de door hun leden verschaft en in de bestreden beschikking gebruikte gegevens, moet dus worden verworpen.

448 Wat vervolgens de ongunstige beïnvloeding van de handel tussen de lidstaten betreft, moet worden opgemerkt dat de Commissie, anders dan verzoeksters beweren, onder de punten 40 tot en met 42 van de mededeling van punten van bezwaar expliciet het effect van de betrokken overeenkomst op de mededinging tussen de havens van de lidstaten en de invloed van het zogenoemde systeem van „gelijkschakeling van de havens” beschrijft. Deze punten van bezwaar zijn uitgewerkt en overgenomen onder de punten 50 en 51 van de bestreden beschikking. De grief van verzoeksters op dit punt moet dus worden verworpen. Wat daarentegen het effect op de mededinging tussen in de verschillende lidstaten werkzame rederijen, op het handelsverkeer in goederen en diensten tussen de lidstaten en op verwante diensten betreft, moet worden vastgesteld dat verzoeksters terecht signaleren dat die elementen, die voorkomen in de punten 49 en 52 tot en met 55 van de bestreden beschikking, in de mededeling van punten van bezwaar niet voorkomen. Deze enkele omstandigheid is echter niet van dien aard, zoals verzoeksters beweren, dat er sprake is van schending van hun rechten van verdediging. De Commissie heeft immers het volste recht om aan de hand van de gegevens die de administratieve procedure oplevert, haar onderbouwing van de punten van bezwaar zowel feitelijk als juridisch aan te passen en aan te vullen (arrest ACF Chemiefarma/Commissie, reeds aangehaald, punt 92). Dat is dan ook het doel geweest van de punten 49 en 52 tot en met 55 van de bestreden beschikking. In ieder geval moet worden aangenomen dat de punten 40 tot en met 42 van de mededeling van punten van bezwaar een duidelijke uiteenzetting bevatten van de essentiële feiten die de Commissie in dat stadium van de administratieve procedure in aanmerking heeft genomen waar het gaat om het effect van de betrokken overeenkomst op de intracommunautaire handel. Uit hun antwoord op de mededeling van punten van bezwaar blijkt trouwens (blz. 142-151) dat verzoeksters in staat zijn geweest om hun standpunt omtrent de analyse van de Commissie op dit punt kenbaar te maken. In die omstandigheden stellen verzoeksters ten onrechte dat de Commissie hun rechten van verdediging heeft geschonden in haar analyse van de voorwaarde van ongunstige beïnvloeding van het intracommunautaire handelsverkeer.

449 Met betrekking tot de beweringen van verzoeksters omtrent de analyse in de mededeling van punten van bezwaar van de tweede en derde voorwaarde voor

een individuele ontheffing, moet om te beginnen in herinnering worden gebracht, dat de verplichting van de Commissie om mededeling te doen van de punten van bezwaar tegen een onderneming en in haar beschikking alleen die punten in aanmerking te nemen, in het bijzonder betrekking heeft op de vermelding van de overwegingen die haar ertoe brengen artikel 85, lid 1, van het Verdrag toe te passen, door te gelasten een overtreding te doen ophouden of aan de ondernemingen een boete op te leggen dan wel door hun een negatieve verklaring of de toepassing van artikel 85, lid 3, te weigeren (arrest Hof van 23 oktober 1974, *Transocean Marine Paint/Commissie*, 17/74, *Jurispr.* blz. 1063, punt 13). In casu blijkt uit het onderzoek van de mededeling van punten van bezwaar, dat de Commissie daarin duidelijk de bezwaren uiteenzet die zij in dat stadium van de administratieve procedure tegen verzoeksters inbrengt (zie, in het bijzonder, de punten 27-32 en 36-42).

450 Met betrekking tot de voor individuele ontheffing geldende voorwaarde, dat rekening moet zijn gehouden met de belangen van de gebruikers, heeft de Commissie in haar mededeling van punten van bezwaar duidelijk de redenen genoemd waarom zij in dat stadium van de procedure meende dat de overeenkomst niet aan die voorwaarde voldeed. In het bijzonder maakt de Commissie in de mededeling van punten van bezwaar melding van de klachten van belangenvertegenwoordigers van gebruikers van de door leden van de FEFC verrichte inlandvervoerdiensten (punten 74 en 75) en van de noodzaak, dat de mededinging op het gebied van inlandvervoerdiensten aan de verladers blijft gehandhaafd (punten 76 en 78). In de bestreden beschikking worden deze onderdelen van de motivering onder de punten 117 respectievelijk 118 nader uitgewerkt. Het is dus onjuist te stellen, zoals verzoeksters doen, dat de mededeling van punten van bezwaar geen melding maakt van de klachten van belangenvertegenwoordigers van de gebruikers ter staving van de weigering van een individuele ontheffing. Bovendien hebben verzoeksters de mogelijkheid gehad om in de loop van de administratieve procedure in hun aanvullend antwoord van 12 mei 1993 op de mededeling van punten van bezwaar specifiek te antwoorden op de klachten van de Duitse respectievelijk Franse raad van verladers. Waar ten slotte onder punt 117 van de bestreden beschikking wordt verwezen naar de klachten van verladers en expediteurs, worden daarmee geen nieuwe, naast de reeds in de mededeling van punten van bezwaar genoemde bezwaren aangevoerd, zoals verzoeksters beweren. Punt 117 van de bestreden beschikking beoogt immers alleen de conclusies van de Commissie te motiveren omtrent de tweede voorwaarde voor ontheffing, een billijke aandacht voor de belangen van de gebruikers. Terecht heeft de Commissie overigens uit het grote aantal klachten van gebruikers en andere gegevens afgeleid dat de betrokken overeenkomst niet in billijke mate met de belangen van die gebruikers rekening hield.

451 Aangaande de overweging van de Commissie onder punt 115 van de beschikking, dat de overeenkomst enkel tot doel had de prijzen op een hoger niveau te handhaven dan anders het geval zou zijn, moet worden bedacht, zoals de Commissie in haar verweerschrift terecht aanvoert, dat verzoeksters zelf beweren dat hun overeenkomst noodzakelijk is om mededinging te voorkomen die de prijzen zou doen dalen en een destabiliserend effect zou hebben op de lijnvaartconferenties. Verzoeksters kunnen dus niet in ernst staande houden dat punt 115 van de bestreden beschikking een nieuwe bewering van de Commissie bevat waarop zij niet zinvol hebben kunnen reageren.

452 Waar het vervolgens gaat om overweging 116 van de bestreden beschikking, waarin wordt gepreciseerd dat de overeenkomst de bij de FEFC aangesloten lijnvaartondernemingen belet om hun kostenbesparingen uit efficiënter beheer van hun containervloot door te rekenen, merkt de Commissie terecht op dat dit een naar aanleiding van opmerkingen van verzoeksters aangepaste versie is van punt 59 van de mededeling van punten van bezwaar, waarin staat dat de leden van de FEFC niet worden aangespoord om inlandvervoerdiensten ten behoeve van verladers te verbeteren. In hun antwoord op de mededeling van punten van bezwaar (blz. 176, punt 2) hebben verzoeksters immers benadrukt dat de meest efficiënte vervoerders dankzij de betrokken overeenkomst in staat zijn hun rentabiliteit te verhogen. In dit verband geldt, dat de Commissie het volste recht heeft om in het licht van de uit de administratieve procedure verkregen gegevens, haar argumenten ter onderbouwing van de bezwaren zowel feitelijk als juridisch aan te passen en aan te vullen (arrest Irish Sugar/Commissie, reeds aangehaald, punt 34; arrest ACF Chemiefarma/Commissie, reeds aangehaald, punt 92; arrest Suiker Unie e.a./Commissie, reeds aangehaald, punten 437 en 438). Ten slotte moet hoe dan ook worden vastgesteld dat punt 116 van de bestreden beschikking in de redenering van de Commissie geen doorslaggevende betekenis heeft, omdat de Commissie reeds op andere gronden concludeert dat niet in billijke mate rekening is gehouden met de belangen van de gebruikers (zie in deze zin arrest ACF Chemiefarma/Commissie, reeds aangehaald, punt 86). Hier is van belang dat de Commissie, gelet op het cumulatieve karakter van de gestelde voorwaarden, op elk moment en in elke fase tot de vaststelling van de eindbeschikking, kan vaststellen dat aan een van de voorwaarden, ongeacht welke, niet is voldaan (arresten SPO e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 267, en CB en Europay/Commissie, reeds aangehaald, punt 110). In het licht van die overwegingen blijkt daarom dat de Commissie de rechten van verdediging van

verzoeksters niet heeft geschonden waar het gaat om de tweede voorwaarde voor verlening van een individuele ontheffing.

- 453 Op het punt van de onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperking stellen verzoeksters in wezen, dat punt 137 van de bestreden beschikking in zoverre een nieuw argument bevat, dat volgens de Commissie niet zou zijn bewezen dat minder mededingingsbeperkende maatregelen niet afdoende zouden zijn om de algemene stabiliteit van lijnvaartconferenties te verzekeren, zoals in het bijzonder de in artikel 3 van verordening nr. 4056/86 genoemde maatregelen, met name de verdeling onder de leden van een conference van het vervoerde tonnage of van de opbrengst. Dit betoog moet worden verworpen. In punt 86 van de mededeling van punten van bezwaar vermeldt de Commissie immers uitdrukkelijk, dat de leden van de FEFC ter beperking van de onderlinge mededinging op de zeetarieven, de bij artikel 3, sub e, van verordening nr. 4056/86 ten behoeve van lijnvaartconferenties toegestane maatregelen zouden kunnen nemen. Ingevolge die bepaling zijn overeenkomsten tussen leden van lijnvaartconferenties strekkende tot verdeling van het vervoerde tonnage of de opbrengsten vrijgesteld van het verbod van artikel 85, lid 1, van het Verdrag. Ten onrechte beweren verzoeksters dus dat punt 137 van de bestreden beschikking een geheel nieuw argument bevat ten opzichte van de mededeling van punten van bezwaar. Bovendien is het niet, zoals verzoeksters beweren, aan de Commissie om in de mededeling van punten van bezwaar nader te preciseren welke minder beperkende maatregelen de leden van de FEFC zouden kunnen overwegen, nu die mededeling uitdrukkelijk verwijst naar een bepaling van een vrijstellingsverordening, namelijk artikel 3, sub e, van verordening nr. 4056/86, dat zelf de inhoud van die maatregelen toelicht. Aangaande de bewering van verzoeksters dat de mededeling van punten van bezwaar nergens verwijst naar de mogelijkheid van invoering van een verbod om beneden de kostprijs te werken, moet worden vastgesteld dat deze bewering, behalve pas bij repliek en dus te laat aangevoerd, ongegrond is omdat de mogelijkheid om een dergelijke regel als minder mededingingsbeperkende maatregel in te voeren, onder de leiding van de Commissie werd besproken binnen de deskundigengroep Carsberg, samengesteld uit vertegenwoordigers van verladers en scheepvaartondernemingen, waaronder enkelen van verzoeksters. Om die redenen is de grief van verzoeksters inzake schending van de rechten van verdediging, voorzover betrekking hebbend op de derde voorwaarde voor individuele ontheffing, eveneens aan te merken als ongegrond.

454 Derhalve moet om alle hierboven aangevoerde redenen de grief van schending van de rechten van verdediging in zijn geheel worden verworpen.

F — *De grief onregelmatigheden bij de hoorzitting*

Argumenten van partijen

455
t/m
462 [...]

Beoordeling door het Gerecht

463 Aangaande de klacht van verzoeksters over de termijn die hun door de Commissie is gegund om de hoorzitting in de onderhavige zaak voor te bereiden, moet eerst worden herinnerd aan het bepaalde in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 1630/69, zoals ten tijde van de feiten van kracht, dat de Commissie personen die daarom bij hun schriftelijke opmerkingen hebben verzocht, in de gelegenheid stelt hun standpunt mondeling toe te lichten, wanneer deze personen aantonen daarbij voldoende belang te hebben of wanneer de Commissie hun een geldboete of een dwangsom wil opleggen. Ingevolge artikel 8, lid 1, van die verordening roept de Commissie degenen die zij wil horen, voor het door haar vastgestelde tijdstip op.

464 In casu staat vast dat verzoeksters de gelegenheid hebben gehad hun standpunt omtrent de in de mededeling van punten van bezwaar van 18 december 1992

tegen hen ingebrachte bezwaren mondeling toe te lichten in de hoorzittingen die op 6, 7, 12 en 13 juli 1993 hebben plaatsgevonden, dat wil zeggen iets meer dan zes maanden later. Verzoeksters zijn formeel voor die zittingen opgeroepen bij schrijven van de Commissie van 16 juni 1993, dat wil zeggen drie weken voor de datum van de eerste zitting. Deze termijn, die ongeveer drie maanden na indiening van het eerste antwoord op de mededeling van punten van bezwaar op 31 maart 1993 en ongeveer een maand na het aanvullende antwoord op de mededeling van punten van bezwaar op 12 mei 1993 afliep, is niet van dien aard dat de rechten van verdediging van verzoeksters daardoor in het gedrang kwamen. Volgens artikel 7, lid 1, van verordening nr. 1630/69, zoals ten tijde van de feiten van kracht, heeft de hoorzitting in wezen tot doel de partijen in een inbreukprocedure krachtens verordening nr. 1017/68 in de gelegenheid te stellen hun standpunt, zoals kenbaar gemaakt in hun schriftelijke antwoord op de mededeling van punten van bezwaar, mondeling toe te lichten. Inderdaad zijn de in de onderhavige procedure aan de orde gestelde problemen van een zekere complexiteit, maar dat neemt niet weg dat verzoeksters ruimschoots de tijd hebben gehad om ze diepgaand te onderzoeken, nu de Commissie de administratieve procedure reeds in juni 1989, op een door de Duitse verladers ingediende klacht, heeft ingeleid, en het onderzoek zich sindsdien doorlopend over een periode van bijna zes jaar heeft uitgestrekt, in welke tijd verzoeksters talloze malen de gelegenheid hebben gehad alle elementen die in aanmerking konden worden genomen, onder de aandacht te brengen.

- 465 Voor de beoordeling of de aan verzoeksters gegunde termijn voldoende was om de hoorzitting voor te bereiden, is nog van belang dat de Commissie, hierin niet weersproken door verzoeksters, stelt dat de advocaat van verzoeksters op 26 maart 1993 door de Commissie werd ingelicht dat voorbereidingen werden getroffen om de datum van de zitting vast te stellen en op 7 april 1993, en door de raadadviseur-auditeur dat de zitting voorlopig was gepland voor 21 juni 1993, waardoor de advocaat van verzoeksters op 15 april 1993 de Commissie een lijst van waarschijnlijke deelnemers aan de zitting kon toezenden. Een en ander betekent dat verzoeksters reeds sinds april 1993 ervan op de hoogte waren dat een zitting in deze zaak zou worden gehouden, dat wil zeggen meer dan twee maanden vóór de oorspronkelijk voor die zitting geplande datum. Omdat die zitting bovendien uiteindelijk niet op 21 juni 1993 plaatsvond, zoals oorspronkelijk gepland, maar eerst op 6 juli 1993 begon, hebben verzoeksters nog twee weken extra gekregen om zich op de zitting voor te bereiden. Verzoeksters werden op 2 juni 1993 door de Commissie van de nieuwe datum op de hoogte gebracht. In die omstandigheden blijkt dat verzoeksters de nodige tijd hebben

gehad om hun mondelinge verdediging in de door de Commissie georganiseerde zitting effectief voor te bereiden. Zij kunnen zich dus in geen geval beroepen op enige schending van de rechten van verdediging op dit punt.

466 Aangaande in de tweede plaats de bewering van verzoeksters dat sommige personen niet aanwezig konden zijn bij de zittingen, met name de advocaat van Hapag-Lloyd en professor Yarrow, als economisch deskundige, moet worden opgemerkt dat de Commissie een onderneming weliswaar niet kan verbieden zich te doen bijstaan door een advocaat of andere externe adviseur van haar keuze, maar dat haar niet valt te verwijten dat zij in het kader van een inbreukprocedure waarbij veertien verschillende ondernemingen zijn betrokken, bij de organisatie van de hoorzitting geen rekening heeft gehouden met de praktische verlangens van elk van die ondernemingen. Het staat immers in de eerste plaats aan die ondernemingen om de juiste maatregelen te nemen om hun belangen zo goed mogelijk te behartigen. De enkele omstandigheid dus dat de advocaat van Hapag-Lloyd of professor Yarrow niet aanwezig konden zijn bij deze of gene door de Commissie georganiseerde hoorzitting in de onderhavige zaak, is dus niet aan te merken als een schending van de rechten van verdediging van betrokken verzoeksters, of van alle verzoeksters. In ieder geval staat vast dat Hapag-Lloyd op de zitting door zes personen werd vertegenwoordigd, terwijl professor Yarrow gedurende drie van de vier dagen op de door de Commissie georganiseerde zittingen aanwezig was. Bovendien hebben verzoeksters met geen enkel gegeven aannemelijk gemaakt dat de Commissie, door betrokken personen niet te horen, het onderzoek in de zaak ten onrechte zou hebben beperkt en verzoeksters aldus minder mogelijkheid zou hebben gegeven om de verschillende aspecten van de met de bezwaren van de Commissie opgeworpen problematiek te doen toelichten (zie in die zin arrest VBVB en VBBB/Commissie, reeds aangehaald, punt 18).

467 In die omstandigheden moet de grief van verzoeksters omtrent schending van de rechten van de verdediging tijdens de hoorzittingen worden verworpen.

468 Aangaande in de derde plaats de grief dat de Commissie derden heeft toegestaan bij de zitting aanwezig te zijn ofschoon zij geen klagers waren, moet worden

opgemerkt dat artikel 7, lid 2, van verordening nr. 1630/69, ten tijde van de feiten van kracht, de Commissie de bevoegdheid verschafte om elke persoon de gelegenheid te geven zijn standpunt toe te lichten, ook al had deze niet op grond van artikel 10 van verordening nr. 1017/68 een klacht ingediend om de inbreukprocedure te doen inleiden of schriftelijke opmerkingen gemaakt krachtens artikel 5 van verordening nr. 1630/69 over de tegen de bij de inbreukprocedure betrokken ondernemingen ingebrachte bezwaren. Bovendien kan de Commissie overeenkomstig artikel 9, lid 3, van verordening nr. 1630/69 de betrokken personen afzonderlijk dan wel in aanwezigheid van andere opgeroepen personen horen. Uit deze bepalingen blijkt overduidelijk dat de Commissie over een redelijke beoordelingsvrijheid beschikt omtrent het belang van het horen van personen wier getuigenis van belang kan zijn voor het onderzoek van het dossier, zodat de Commissie in casu gerechtigd was om derden te horen die niet eerder klachten of opmerkingen hadden ingediend in de loop van de administratieve procedure (zie, bij analogie, arrest VBVB en VBBB/Commissie, reeds aangehaald, punt 18).

⁴⁶⁹ Overigens is de deelname van derden aan een hoorzitting krachtens artikel 7, lid 2, van verordening nr. 1630/69 niet, zoals verzoeksters beweren, gebonden aan de voorafgaande indiening van schriftelijke opmerkingen voor de hoorzitting waarover verzoeksters eerst nogmaals schriftelijke opmerkingen zouden mogen maken. Volgens de rechtspraak (zie onder meer arrest *Mo och Domsjö/Commissie*, reeds aangehaald, punt 63) zijn de rechten van verdediging van verzoeksters immers in acht genomen wanneer zij hun standpunt omtrent de gedragingen die hun worden verweten in de mededeling van punten van bezwaar, kenbaar hebben kunnen maken. Voorts volgt uit de rechtspraak dat aan dit vereiste is voldaan zodra de eindbeschikking de betrokken ondernemingen geen nieuwe bezwaren ten laste legt naast de in de mededeling van punten van bezwaar uiteengezette bezwaren en alleen de feiten noemt waarover de belanghebbenden zich hebben kunnen uitspreken (zie onder meer arrest *ACF Chemiefarma/Commissie*, reeds aangehaald, punt 94). In casu hebben verzoeksters niet gesteld dat de bestreden beschikking berustte op door derden verstrekte gegevens waarop zij niet hebben kunnen reageren. Ten slotte is de verwijzing naar artikel 9 van verordening nr. 4260/88 betreffende de mededelingsverplichtingen, de klachten, de verzoeken en het horen van belanghebbenden en derden, zoals bedoeld in

verordening nr. 4056/86, niet relevant omdat, zoals bij behandeling van het tweede middel is gebleken, verordening nr. 4056/86 in casu niet van toepassing is, nog afgezien van het feit dat die bepaling niet de draagwijdte heeft die verzoeksters daaraan toeschrijven. De grief van verzoeksters op dit punt is dus niet gegrond.

- 470 Evenmin kunnen verzoeksters de Commissie verwijten dat zij hun bepaalde opmerkingen van een van de klagers niet heeft toegezonden, ter zake van inlichtingen die door verzoeksters aan de Commissie waren verstrekt. Het is immers niet aangetoond dat de bestreden beschikking mede berust op zulke opmerkingen waarover verzoeksters hun standpunt niet kenbaar zouden hebben kunnen maken. Hoe dit ook zij, ook al zou sprake zijn van schending van de rechten van verdediging, dan kan dit middel alleen slagen wanneer de procedure zonder de beweerde onregelmatigheid een andere afloop had kunnen hebben (zie in deze zin arresten Hof van 29 oktober 1980, Van Landewyck e.a./Commissie, 209/78—215/78 en 218/78, Jurispr. blz. 3125, punt 47, en 21 maart 1990, België/Commissie, C-142/87, Jurispr. blz. I-959, punt 48). Vastgesteld moet worden dat verzoeksters een dergelijke omstandigheid geenszins hebben aangetoond. Voorts zouden verzoeksters geen inzage hebben gehad in de opmerkingen van de verladere op het antwoord van verzoeksters op de beweringen van de Commissie op het punt van korting: bedoelde beweringen van de Commissie zijn, zoals reeds onderstreept bij de bespreking van de grieven onder het onderhavige middel over de inhoud van de beschikking in vergelijking met die van de mededeling van punten van bezwaar, niet in de beschikking overgenomen, zodat het gemis van inzage in de opmerkingen van de verladere op dat punt geen invloed kon hebben op de rechten van verdediging van verzoeksters.

- 471 Uit het voorgaande volgt dat de grief van verzoeksters inzake schending van de rechten van verdediging bij de hoorzittingen in zijn geheel moet worden verworpen.

VI — *Het vijfde middel: schending van de regels inzake geldboeten*

A — *Argumenten van partijen*

- 472 Verzoeksters wijzen erop dat aan hen alle, met uitzondering van de onderneming Wilh. Wilhelmsen Ltd, bij de bestreden beschikking (punten 143 e.v.) geldboeten zijn opgelegd krachtens artikel 22, lid 2, van verordening nr. 1017/68.
- 473 Primair stellen zij dat de Commissie de multimodale vervoerdiensten door de bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen had moeten toetsen aan verordening nr. 4056/86 en niet gerechtigd is krachtens een ten onrechte toegepaste verordening geldboeten op te leggen.
- 474 Subsidiair, voor het geval het Gerecht verordening nr. 1017/68 in deze zaak van toepassing zou achten, menen zij dat die boeten ten onrechte zijn opgelegd krachtens artikel 22, lid 2, van die verordening. Die bepaling stelt immers voor oplegging van boeten als voorwaarde dat de inbreuk „opzettelijk of uit onachtzaamheid” is gemaakt, hetgeen zij ontkennen. In de eerste plaats heeft de FEFC zich gedurende de gehele procedure open en eerlijk betoond jegens de Commissie en aan haar onderzoek meegewerkt. Voorts waren verzoeksters zich er niet van bewust dat zij de betrokken overeenkomst hadden moeten aanmelden ingevolge verordening nr. 4056/86, omdat de genomen maatregelen volgens hen onder de generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties in artikel 3 van die verordening vielen. Ten slotte zouden de opgelegde boeten, ook indien

verordening nr. 1017/68 in casu toepasselijk zou zijn, ongerechtvaardigd zijn, omdat de Commissie, ofschoon sinds 1968 op de hoogte van het bestaan van multimodale vervoerdiensten, gedurende meer dan twee decennia geen onderzoek heeft gedaan naar het gedeelte over land van zulke diensten.

475 Volgens hen had de Commissie althans een soepelere benadering moeten volgen nu het gaat om een eerste beschikking in de betrokken sector, en zij verwijzen in dit verband naar de beschikking 87/1/EEG van de Commissie van 2 december 1986 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (IV/31.128 — Vetzuren) (PB 1987, L 3, blz. 17) en naar beschikking 92/212/EEG van de Commissie van 25 maart 1992 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag (IV/30.717-A — Eurocheque: Overeenkomst van Helsinki) (PB L 95, blz. 50).

476 Concluderend vorderen verzoeksters de nietigverklaring van de beslissing van de Commissie om boeten op te leggen, ofschoon het om symbolische boeten gaat, of die boeten te verminderen.

477 De Commissie brengt daartegen in dat „opzettelijk” in artikel 22, lid 2, van verordening nr. 1017/68 (analoog aan artikel 15, lid 2, van verordening nr. 17) niet meer betekent dan dat de mededinging opzettelijk moet zijn beperkt en niet dat de wet opzettelijk wordt overtreden (zie bijvoorbeeld arrest Hof van 8 februari 1990, Tipp-Ex/Commissie, C-279/87, Jurispr. blz. I-261). De prijsvaststellings-overeenkomst voor inlandvervoer heeft uitdrukkelijk de beperking van de mededinging tot doel. De Commissie zegt rekening te hebben gehouden met verzachtende omstandigheden, zoals het feit dat het gaat om de eerste beschikking tot toepassing van verordening nr. 1017/68 op een lijnvaartconferentie, en zij heeft daarom besloten een boete van een symbolisch bedrag op te leggen (punt 158 van de bestreden beschikking). Er bestaat volgens haar dus geen grond om de bepalingen van de bestreden beschikking met betrekking tot de aan verzoeksters opgelegde boeten nietig te verklaren.

B — *Beoordeling door het Gerecht*

- 478 Op de eerste grief van verzoeksters, dat de Commissie niet het recht had boeten op te leggen krachtens artikel 22, lid 2, van verordening nr. 1017/68 omdat de door de leden van de FEFC verrichte multimodale vervoerdiensten onder verordening nr. 4056/86 vallen, behoeft slechts te worden geantwoord dat bij de behandeling van het tweede middel is gebleken dat de betrokken overeenkomst binnen de werkingssfeer van verordening nr. 1017/68 en niet van verordening nr. 4056/86 valt.
- 479 Het argument dat de bepalingen van de bestreden beschikking inzake de geldboeten moeten worden nietig verklaard omdat de inbreuk niet opzettelijk of uit onachtzaamheid is gepleegd, moet eveneens worden verworpen. Volgens de rechtspraak immers kan een opzettelijke inbreuk op de mededingingsregels worden aangenomen zonder dat daarvoor nodig is dat de onderneming bewust een bij die regels uitgevaardigd verbod heeft overtreden; voldoende is dat die onderneming er niet onwetend van kon zijn dat het gewraakte gedrag tot doel had de mededinging te beperken (arrest Hof van 11 juli 1989, Belasco e.a./Commissie, 246/86, Jurispr. blz. 2117). Het kan niet worden bestreden dat de onderhavige overeenkomst, een horizontale prijsvaststellingsovereenkomst voor inlandvervoer, tot doel had de mededinging te beperken.
- 480 Volgens de punten 158 en 159 van de bestreden beschikking heeft de Commissie gemeend de hoogte van de boeten wegens verzachtende omstandigheden op een symbolisch niveau te moeten vaststellen, om te onderstrepen dat het om een inbreuk gaat en als signaal voor de betrokken en andere ondernemingen om zich van dergelijke praktijken te onthouden en in de toekomst de communautaire mededingingsregels te respecteren.
- 481 In de eerste plaats zij erop gewezen dat het tarief van de FEFC openbaar was en dus bij de voornaamste belanghebbenden, de verladers, bekend; ook al was de betrokken overeenkomst een horizontale prijsvaststellingsovereenkomst, zij kan

geenszins op een lijn worden gesteld met een geheim kartel. De betrokken overeenkomst was ook de diensten van de Commissie en de verschillende autoriteiten van de lidstaten volledig bekend, die de overeenkomst ook ter sprake hebben gebracht in het kader van de procedure tot vaststelling van verordening nr. 4056/86 en bij de hervorming van de Shipping Act in 1984.

482 In de tweede plaats zij beklemtoond dat, zoals volgt uit punt 41 van de bestreden beschikking, de FEFC bij het begin van de containerisering rond 1971 haar bevoegdheid om prijzen vast te stellen in de sector zeevervoer tot inlandvervoerdiensten is gaan uitbreiden. De vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten door de leden van de lijnvaartconferenties, zoals geregeld bij de betrokken overeenkomst, bestaat dus sinds de invoering van multimodale vervoerdiensten. Dit type vervoer, waarvan de voordelen overigens algemeen worden erkend, is bovendien hoofdzakelijk door de lijnvaartconferenties ontworpen en tot ontwikkeling gebracht.

483 In de derde plaats heeft de Commissie, zoals zij onder punt 158 van de bestreden beschikking erkent, tijd nodig gehad zich op dit gebied te oriënteren, en het resultaat van die oriëntering was niet in ruime kring bekend voordat zij bij de Raad haar verslag inzake de toepassing van de communautaire mededingingsregels op het zeevervoer in juni 1994 indiende, dat onder punt 156 van de bestreden beschikking wordt genoemd. Dat betekent onder meer dat de bezwaren onder de punten 153 en 149 van de bestreden beschikking, dat „de inbreuk op algemene wijze plaatsvond sinds 1971 en zeker sinds de indiening van de klacht van DSVK bij de Commissie in april 1989” en dat „in weerwil van herhaalde waarschuwingen van de zijde van de Commissie (met inbegrip van een brief van de toen voor mededingingsbeleid verantwoordelijke commissaris aan de voorzitter van de FEFC in juni 1990) dat de betrokken praktijken binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1, vielen en niet in aanmerking kwamen voor een vrijstelling op grond van artikel 85, lid 3, partijen deze praktijken volledig hebben gehandhaafd”, niet kunnen worden aanvaard.

484 In de vierde plaats kan niet worden betwist, dat ook al gaat het om een zeer ernstige en klassieke inbreuk op de mededingingsregels, namelijk een horizontale

prijsvaststellingsovereenkomst, de juridische behandeling die aan dit type van overeenkomst moet worden gegeven, in het bijzonder wegens de nauwe banden met het zeevervoer waarvoor het mededingingsrecht een geheel specifieke en uitzonderlijke regeling kent, geen vanzelfsprekende zaak is en onder meer ingewikkelde economische en juridische vraagstukken aan de orde stelt.

485 In de vijfde plaats hebben talloze factoren verzoeksters kunnen doen geloven in de wettigheid van de betrokken overeenkomst. Behalve de ouderdom en de openbaarheid van de betrokken overeenkomst moet in het bijzonder worden vermeld, dat de Commissie zelf in een verklaring, als bijlage gevoegd bij het verslag van de vergadering van de Raad bij de vaststelling van verordening nr. 4056/86, het volgende heeft verklaard: „de multimodale vervoeroperaties over zee/land zijn onderworpen aan de mededingingsregels voor vervoer over land en die voor vervoer over zee. In de praktijk zou dezelfde toepassing van artikel 85, lid 1, EEG, de regel zijn ten aanzien van de organisatie en de uitvoering van achtereenvolgend of aanvullend multimodaal vervoer alsmede van de vaststelling of toepassing van globale prijzen, aangezien het verbod van artikel 85, lid 1, EEG, ingevolge artikel 2 van verordening nr. 4056/86 en artikel 3 van verordening nr. 1017/68, op die praktijken niet van toepassing is”. Zonder dat het nodig is om in het kader van dit middel uitspraak te doen over de juiste betekenis en draagwijdte van deze verklaring, volstaat hier dat zij in ieder geval twijfel bij verzoeksters heeft kunnen wekken en hen heeft kunnen doen geloven dat hun overeenkomst niet onoirbaar was.

486 Hierbij moet nog worden aangetekend dat zes lidstaten in 1983 in het kader van de herziening van de Shipping Act in 1983 een memorandum aan de Verenigde Staten hebben gezonden ter ondersteuning van het voorstel om lijnvaartconferenties toe te staan de prijzen voor multimodaal vervoer met inbegrip van het inlandvervoer vast te stellen, met de verklaring dat zij niet de vrijheid van lijnvaartconferenties aan banden legden om gezamenlijk prijzen voor multimodaal vervoer voor Europese bestemmingen vast te stellen en dat die praktijk geen enkel probleem of misbruik heeft opgeleverd, maar integendeel de ontwikkeling van het gebruik van containers en van multimodaal vervoer in het kader van de Europese externe handel heeft bevorderd ten gunste van de exporteurs.

487 In de zesde plaats moet worden opgemerkt dat de Commissie in haar beschikking 94/980 geen boete heeft opgelegd aan de bij die overeenkomst betrokken ondernemingen, ofschoon die overeenkomst niet alleen eveneens de vaststelling van prijzen regelde voor het inlandgedeelte van multimodaal vervoer, maar daarnaast nog andere ernstige inbreuken op de mededingingsregels inhield. Wanneer de Commissie in het ene geval van overtreding van de mededingingsregels geen boete oplegt, behoeft dat haar op zichzelf niet te beletten in een ander, gelijksoortige geval wel een boete op te leggen. Op het beginsel van gelijke behandeling kan men zich immers niet beroepen waar het gaat om onwettige praktijken. Niettemin blijft het een feit dat de bovengenoemde beschikking, die zeer korte tijd voor de bestreden beschikking werd gegeven, laat zien dat de Commissie zelf van oordeel was dat de betrokken afspraak niet absoluut noopte tot oplegging van boeten aan de bij die afspraak betrokken ondernemingen. Daaraan moet worden toegevoegd dat de Commissie vóór de bestreden beschikking aan geen enkele scheepvaartonderneming of lijnvaartconferentie boeten had opgelegd voor vastlegging van prijzen voor het inlandgedeelte van multimodaal vervoer, terwijl, naar verzoeksters, hierin onweersproken door de Commissie, mededelen, nagenoeg alle lijnvaartconferenties overeenkomsten tot vaststelling van die prijzen sluiten.

488 Gelet op al deze omstandigheden is het Gerecht in de uitoefening van zijn volledige rechtsmacht van oordeel dat er grond bestaat om in casu geen boeten op te leggen. Derhalve dient artikel 5 van de bestreden beschikking nietig te worden verklaard voorzover daarbij aan verzoeksters elk een boete van 10 000 ecu wordt opgelegd.

Kosten

489 Naar luid van artikel 87, lid 3, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht, kan het Gerecht de proceskosten over de partijen verdelen of beslissen dat elke partij haar eigen kosten zal dragen, indien zij onderscheidenlijk op een of meer punten in het ongelijk worden gesteld. Nu het beroep slechts zeer gedeeltelijk is toegewezen, wordt op grond van een billijke beoordeling van de

feiten van de zaak beslist dat verzoeksters hun eigen kosten zullen dragen alsmede vier vijfden van de kosten van de Commissie, en dat de Commissie een vijfde van haar eigen kosten zal dragen.

- 490 Wat interveniënten ECSA en JSA betreft, deze moeten volgens een billijke toepassing van artikel 87, lid 4, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht worden verwezen in hun eigen kosten, alsmede in die van de Commissie in verband met hun interventie. Interveniente ECTU moet volgens een billijke toepassing van artikel 87, lid 4, van het Reglement voor de procesvoering van het Gerecht worden verwezen in een vijfde van haar eigen kosten, waarbij verzoeksters vier vijfden van die kosten zullen dragen.

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Derde kamer),

rechtdoende:

- 1) Verklaart artikel 5 van beschikking 94/985/EG van de Commissie van 21 december 1994 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) nietig voorzover daarbij een boete wordt opgelegd aan verzoeksters.

- 2) Verwerpt het beroep voor het overige.

- 3) Verstaat dat verzoeksters hun eigen kosten alsmede vier vijfden van de kosten van de Commissie en vier vijfden van de kosten van ECTU zullen dragen, daaronder begrepen de kosten van de procedure in kort geding.

- 4) Verstaat dat de Commissie een vijfde van haar eigen kosten zal dragen, daaronder begrepen de kosten van de procedure in kort geding.

- 5) Verstaat dat ECSA en JSA hun eigen kosten zullen dragen alsmede de kosten van de Commissie in verband met hun interventie.

- 6) Verstaat dat ECTU een vijfde van haar eigen kosten zal dragen, daaronder begrepen de kosten van de procedure in kort geding.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 28 februari 2002.

De griffier

De president van de Derde kamer

H. Jung

M. Jaeger

II - 1121

Inhoud

Juridische context	II-1025
De feiten van het geschil	II-1030
Procesverloop	II-1036
Conclusies van partijen	II-1038
In rechte	II-1039
I — Voorafgaande opmerkingen	II-1039
II — Het eerste middel: schending van artikel 85, lid 1, van het Verdrag	II-1040
A — Argumenten van partijen	II-1040
De relevante markt	II-1040
Merkbare beperking van de mededinging	II-1040
Invloed op de handel tussen de lidstaten	II-1040
B — Beoordeling door het Gerecht	II-1041
De afbakening van de relevante markt	II-1041
De merkbaarheid van de beperking van de mededinging	II-1050
De ongunstige beïnvloeding van de handel tussen lidstaten	II-1053
Conclusie omtrent het eerste middel van verzoeksters	II-1055
III — Het tweede middel: schending van artikel 3 van verordening nr. 4056/86	II-1055
A — Argumenten van partijen	II-1055
De bestreden beschikking houdt geen rekening met het feit dat de verordeningen nrs. 1017/68 en 4056/86 waren bedoeld om regels vast te stellen voor bijzondere sectoren van de economie	II-1055
De bestreden beschikking houdt geen rekening met de juiste definitie van de relevante markten waarop de overeenkomsten effect sorteren	II-1055
De bestreden beschikking is onverenigbaar met hetgeen in verordening nr. 4056/86 omtrent de werkingssfeer daarvan is bepaald	II-1056
De bestreden beschikking is onverenigbaar met de algemene beginselen van gemeenschapsrecht die gelden voor de vaststelling van de draagwijdte van de communautaire wetgeving	II-1056
De bestreden beschikking is onverenigbaar met de uitlegging die wordt gegeven aan identieke uitdrukkingen in andere sectoriële verordeningen op het gebied van vervoer	II-1056

De bestreden beschikking brengt rechtsonzekerheid en verlies van procedurele samenhang teweeg	II-1056
De bestreden beschikking is niet te rijmen met het door de Raad in verordening nr. 4056/86 gevolgde beleid ten aanzien van generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties	II-1057
De bestreden beschikking miskent de onderscheidende kenmerken van de vervoerssector	II-1057
Het door de Commissie aangehaalde arrest van het Hof van 5 oktober 1995, Centro Servizi Spediporto (C-96/94, Jurispr. blz. I-2883) is in casu niet relevant	II-1057
B — Beoordeling door het Gerecht	II-1057
IV — Het derde middel: schending van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en artikel 5 van verordening nr. 1017/68	II-1074
A — Argumenten van partijen	II-1074
Algemene opmerkingen	II-1074
— De praktijk van andere bevoegde autoriteiten op het gebied van mededinging en van andere wetgevers	II-1074
— De invloed van de gezamenlijke tariefbepaling voor multimodaal vervoer in het kader van een conference op de prijsstabiliteit	II-1075
— De rol van de conferences als pioniers van de ontwikkeling van multimodale vervoerdiensten	II-1075
Voorwaarden van artikel 85, lid 3, van het Verdrag	II-1075
— Eerste voorwaarde: economische voordelen van de overeenkomst	II-1075
— Tweede voorwaarde: een billijk aandeel in de voordelen voor de gebruikers	II-1075
— Derde voorwaarde: de onmisbaarheid van de mededingingsbeperkingen	II-1075
B — Beoordeling door het Gerecht	II-1076
Algemene opmerkingen	II-1076
Eerste voorwaarde: verbetering van de kwaliteit van vervoerdiensten, bevordering van de continuïteit en de stabiliteit op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd, verhoging van de productiviteit van ondernemingen of bevordering van de technische of economische vooruitgang	II-1080
Tweede voorwaarde: een redelijk aandeel van de voordelen voor de gebruikers	II-1085

Derde voorwaarde: de onmisbaarheid van de betrokken mededingingsbeperkingen	II-1087
V — Het vierde middel: procedurele gebreken in de administratieve procedure	II-1094
A — De grief schending van de in de gedragscode geregelde verzoeningsprocedure	II-1094
Argumenten van partijen	II-1094
Beoordeling door het Gerecht	II-1095
B — De grief schending van de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte	II-1095
Argumenten van partijen	II-1095
Beoordeling door het Gerecht	II-1095
C — De grief gemis aan procedurele waarborgen door onjuiste keuze van de op de procedure toepasselijke verordening	II-1096
Argumenten van partijen	II-1096
Beoordeling door het Gerecht	II-1096
D — De grief schending van de motiveringsplicht	II-1097
Argumenten van partijen	II-1097
Beoordeling door het Gerecht	II-1097
E — De grief schending van de rechten van de verdediging wegens de inhoud van de bestreden beschikking vergeleken met die van de mededeling van de punten van bezwaar	II-1101
Argumenten van partijen	II-1101
Beoordeling door het Gerecht	II-1102
F — De grief onregelmatigheden bij de hoorzitting	II-1109
Argumenten van partijen	II-1109
Beoordeling door het Gerecht	II-1109
VI — Het vijfde middel: schending van de regels inzake geldboeten	II-1114
A — Argumenten van partijen	II-1114
B — Beoordeling door het Gerecht	II-1116
Kosten	II-1119