

URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)

28. Februar 2002 *

In der Rechtssache T-86/95

Compagnie générale maritime mit Sitz in Suresnes (Frankreich),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft mit Sitz in Hamburg (Deutschland),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd mit Sitz in Tokio (Japan),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA mit Sitz in Triest (Italien),

A. P. Møller-Maersk Line mit Sitz in Kopenhagen (Dänemark),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad mit Sitz in Kuala Lumpur (Malaysia),

Mitsui OSK Lines Ltd mit Sitz in Tokio,

Nedlloyd Lijnen BV mit Sitz in Rotterdam (Niederlande),

Neptune Orient Lines Ltd mit Sitz in Singapur (Singapur),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha mit Sitz in Tokio,

Orient Overseas Container Line mit Sitz in Hongkong (China),

* Verfahrenssprache: Englisch.

P & O Containers Ltd mit Sitz in London (Vereinigtes Königreich),

Wilh. Wilhemsen Ltd A/S mit Sitz in Oslo (Norwegen),

Prozessbevollmächtigte: P. Rutley, Solicitor, sowie die Rechtsanwälte J. Pheasant und A. Mariott, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerinnen,

unterstützt durch

The European Community Shipowners' Associations ASBL mit Sitz in Brüssel (Belgien), Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt D. Waelbroeck, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

und

The Japanese Shipowners' Association mit Sitz in Tokio, Prozessbevollmächtigte: F. Randolph, Barrister, und F. Murphy, Solicitor, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferinnen,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch B. Langeheine und R. Lyal als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

II - 1023

unterstützt durch

The European Council of Transport Users ASBL mit Sitz in Brüssel, der der European Shippers' Council angehört, Prozessbevollmächtigter: M. Clough, Barrister, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferin,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 94/985/EG der Kommission vom 21. Dezember 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ABl. L 378, S. 17)

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten K. Lenaerts sowie der Richter J. Azizi und M. Jaeger,

Kanzler: Y. Mottard, Referent

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Juni 2000,

II - 1024

folgendes

Urteil ¹

Rechtlicher Rahmen

- ¹ Die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr (ABl. L 378, S. 4) sieht ein System der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen vor. Die achte Begründungserwägung dieser Verordnung lautet:

„Es ist zweckmäßig, eine Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen festzulegen. Linienkonferenzen spielen eine stabilisierende Rolle, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten. Im Allgemeinen tragen sie dazu bei, ein Angebot regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste unter angemessener Berücksichtigung der Interessen aller Benutzer sicherzustellen. Ohne eine Zusammenarbeit der Reedereien in Linienkonferenzen hinsichtlich der Frachtraten und gegebenenfalls hinsichtlich der Transportkapazität oder der Aufteilung der Ladungsmengen und der Einnahmen können diese Ergebnisse nicht erreicht werden. Zumeist sind die Konferenzen einem wirksamen Wettbewerb durch Liniendienste, die den Konferenzen nicht angehören, und unter bestimmten Umständen durch Trampdienste und durch andere Verkehrsträger ausgesetzt. Ferner übt die Mobilität der Flotten, welche die Angebots-

¹ — Es sind nur die Randnummern der Gründe des vorliegenden Urteils wiedergegeben, deren Veröffentlichung das Gericht für angebracht hält.

struktur im Seeverkehr kennzeichnet, einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Konferenzen aus, die in der Regel nicht die Möglichkeit haben, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Seeverkehrsdienste auszuschalten.“

- 2 Nach Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86 betrifft diese nur den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste (d. h. Massenguttransporte in nach Bedarf gecharterten Schiffen). Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 definiert den Begriff der Linienkonferenz wie folgt:

„eine Gruppe von zwei oder mehr Unternehmen der Seeschifffahrt, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladung in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb fester geografischer Grenzen zur Verfügung stellt und die eine Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art getroffen hat, in deren Rahmen sie auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeitet“.

- 3 Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 stellt Vereinbarungen, durch die die Preise und Bedingungen für die Bereitstellung von Linien-Schifffahrtsdiensten festgelegt werden sollen, von dem durch Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag (jetzt Artikel 81 Absatz 1 EG) ausgesprochenen Verbot frei. Die Freistellung erstreckt sich auch auf Vereinbarungen, durch die eines oder mehrere der nachstehenden Ziele verfolgt werden sollen:

„a) Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder von deren Abfahrt- oder Anlaufzeiten,

b) Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens,

- c) Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz,
- d) Regulierung der von den einzelnen Mitgliedern angebotenen Transportkapazität,
- e) Aufteilung der Ladungsmenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern.“

- 4 Nach Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung Nr. 4056/86 gibt die Kommission den beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen vor einer Entscheidung Gelegenheit, sich zu den gegen sie in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern. Die Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kommission vom 16. Dezember 1988 über die Mitteilungen, Beschwerden, Anträge sowie über die Anhörung gemäß der Verordnung Nr. 4056/86 (ABl. L 376, S. 1), die zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in Kraft war, regelt die bei der Anhörung zu beachtenden verfahrensrechtlichen Voraussetzungen.
- 5 Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 175, S. 1) bestimmt:

„Auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gelten die nachstehenden Vorschriften für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen, die Aufteilung der Verkehrsmärkte, die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit, die gemeinsame Finanzierung oder den gemeinsamen Erwerb von Verkehrsmaterial oder -zubehör, die unmittelbar mit der Verkehrsleistung verknüpft sind, soweit dies für den gemeinsamen Betrieb einer Unternehmensgemeinschaft des Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gemäß Artikel 4 erforderlich ist, bezwecken oder be-

wirken, sowie für beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt. Diese Vorschriften gelten auch für die Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes, die den oben bezeichneten Zweck oder die oben bezeichneten Wirkungen haben.“

6 Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1017/68 bestimmt:

„Vorbehaltlich der Artikel 3 bis 6 sind mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten, ohne dass dies einer vorherigen Entscheidung bedarf, alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezwecken oder bewirken, insbesondere

a) die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der Beförderungspreise und -bedingungen oder sonstiger Geschäftsbedingungen,

...“

7 Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 lautet:

„Das Verbot des Artikels 2 kann mit rückwirkender Kraft für nicht anwendbar erklärt werden auf

— Vereinbarungen oder Gruppen von Vereinbarungen zwischen Unternehmen,

- Beschlüsse oder Gruppen von Beschlüssen von Unternehmensvereinigungen,

- aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen oder Gruppen von solchen,

die beitragen

- zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen oder

- zur Förderung einer größeren Kontinuität und Stabilität der Befriedigung des Verkehrsbedarfs auf den Märkten, auf denen Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen, oder

- zur Steigerung der Produktivität der Unternehmen oder

- zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts,

und zwar unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsnutzer und ohne dass den beteiligten Verkehrsunternehmen

- a) Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind, oder

- b) Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil des betreffenden Verkehrsmarktes den Wettbewerb auszuschalten.“
- 8 Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung Nr. 1017/68 bestimmt: „Kommt die Kommission nach einem auf Grund einer Beschwerde oder von Amts wegen eingeleiteten Verfahren zu dem Ergebnis, dass eine Vereinbarung, ein Beschluss oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen die Bedingungen des Artikels 2 und des Artikels 5 erfüllen, so erlässt sie eine Entscheidung nach Artikel 5. In der Entscheidung wird der Zeitpunkt angegeben, zu dem sie wirksam wird. Dieser Zeitpunkt kann vor dem Tage liegen, an dem die Entscheidung ergeht.“
- 9 Nach Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 kann die Kommission gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen Geldbußen festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig u. a. gegen Artikel 2 verstoßen.
- 10 Nach Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1017/68 gibt die Kommission den beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen vor einer Entscheidung Gelegenheit, sich zu den gegen sie in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern. Die Verordnung (EWG) Nr. 1630/69 der Kommission vom 8. August 1969 über die Anhörung nach Artikel 26 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 (ABl. L 209, S. 11) regelt die bei dieser Anhörung zu beachtenden verfahrensrechtlichen Voraussetzungen.

Sachverhalt

- 11 Mit „Far Eastern Freight Conference“ (im Folgenden: FEFC) werden mehrere verbundene Linienkonferenzen bezeichnet, denen Reedereien angehören, die den

Linien-See-transport von Containern zwischen Nordeuropa und Südost- und Ostasien sowie den Haus-zu-Haus- oder multimodalen Transport betreiben.

- 12 Die Reedereien, die Mitglieder der FEFC sind, vereinbarten neben allgemeinen Zugangsbedingungen einen gemeinsamen Tarif. Um den multimodalen Transport mit einzubeziehen, dehnten sie um das Jahr 1971, als mit der Verwendung von Containern begonnen wurde, die Befugnisse der FEFC zur Preisfestsetzung in den Bereichen des Seetransports und des Umschlags im Be- und im Entladehafen auf die Landtransportdienste aus.
- 13 Der zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt geltende FEFC-Tarif steht in einem mit „NT90“ bezeichneten Dokument und wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1990 eingeführt. Er enthält die allgemeinen Beförderungsbedingungen einschließlich der Zahlungsbedingungen. Der Tarif besteht aus fünf Teilen, von denen zwei die Landtransportsegmente einer multimodalen Beförderung (d. h. den Landtransport im Abgangs- und im Bestimmungsland) betreffen.
- 14 Am 28. April 1989 erhielt die Kommission eine Beschwerde des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI), des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT) und des Bundesverbands des Deutschen Groß- und Außenhandels (BGA) als Trägerorganisationen des Deutschen Seeverladerkomitees (DSVK) bezüglich bestimmter Preisfestsetzungstätigkeiten der FEFC-Mitglieder im multimodalen Verkehr.
- 15 Die Beschwerdeführer bezogen sich auf folgende fünf Bestandteile einer multimodalen Beförderung:
 - a) Landtransport zum Verladehafen;

- b) Umschlag im Verladehafen (Umladung der Fracht vom Landtransportmittel auf das Seeschiff);
 - c) Seetransport (Beförderung per Seeschiff vom Verladehafen zum Bestimmungshafen);
 - d) Umschlag im Bestimmungshafen (Umladung der Fracht vom Seeschiff auf das Landtransportmittel);
 - e) Landtransport vom Bestimmungshafen zum Endbestimmungsort.
- 16 Die Beschwerdeführer trugen vor, dass die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung nur für den dritten der vorstehend genannten fünf Punkte, nämlich den Seetransport im eigentlichen Sinne, gelte, dass aber die FEFC-Mitglieder untereinander nicht nur für den Seetransport, sondern auch für die Landtransportdienste und für den Hafenumschlag Preise vereinbart hätten.
- 17 Die Beschwerdeführer führten aus, dass die Verordnung Nr. 4056/86 nach ihrem Artikel 1 Absatz 2 „den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste“ betreffe und dass der Geltungsbereich der in ihrem Artikel 3 vorgesehenen Gruppenfreistellung nicht weiter reichen könne als der Geltungsbereich der Verordnung selbst. Anwendbare Verordnung sei im vorliegenden Fall die Verordnung Nr. 1017/68, die in Artikel 2 ein Verbot wettbewerbseinschränkender Praktiken — einschließlich der Preisfestsetzung — enthalte und keine Freistellung für Preisfestsetzungstätigkeiten wie die der FEFC-Mitglieder im Bereich des Landtransports vorsehe.

- 18 Die Beschwerdeführer forderten die Kommission auf, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Preisfestsetzungstätigkeiten der FEFC für die Bereitstellung von Landtransportdiensten abzustellen.
- 19 Am 18. Dezember 1992 beschloss die Kommission, ein Verfahren in dieser Sache einzuleiten.
- 20 Mit Schreiben vom 21. Dezember 1992 stellte die Kommission den Klägerinnen eine Mitteilung der Beschwerdepunkte zu.
- 21 Anschließend gab die Kommission den beteiligten Unternehmen gemäß Artikel 26 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1017/68 und gemäß der Verordnung Nr. 1630/69 Gelegenheit, sich zu den von ihr in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern und etwaige andere Bemerkungen mitzuteilen.
- 22 Am 21. Dezember 1994 erließ die Kommission die Entscheidung 94/985/EG in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ABl. L 378, S. 17, im Folgenden: angefochtene Entscheidung).
- 23 Der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung lautet:

„Artikel 1

Die... Mitglieder der Far Eastern Freight Conference haben gegen Artikel 85 Absatz 1 des EG-Vertrages und Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68

verstoßen, indem sie gemeinsam Preise für die Landtransportdienste im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft festlegten, die sie den Seeverladern in Verbindung mit anderen Diensten als Teil einer multimodalen Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und Fernost anbieten.

Artikel 2

Die Voraussetzungen des Artikels 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 sind nicht erfüllt.

Artikel 3

Den... Mitgliedern der Far Eastern Freight Conference wird hiermit aufgegeben, den in Artikel 1 genannten Verstoß abzustellen.

Artikel 4

Die Unternehmen, an die die Entscheidung gerichtet ist, werden aufgefordert, künftig keine Vereinbarung oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweise zu beschließen, deren Zweck oder Wirkung dem Zweck oder der Wirkung der in Artikel 1 genannten Vereinbarung entspreche.

Artikel 5

Gegen die Unternehmen, an die die Entscheidung gerichtet ist, werden wegen des in Artikel 1 festgestellten Verstoßes gegen Artikel 85 des EG-Vertrags und Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 die nachfolgend aufgeführten Geldbußen festgesetzt.

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
AP Moeller-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

Die in Artikel 5 festgesetzten Geldbußen sind binnen drei Monaten ab Notifizierung dieser Entscheidung in ECU auf das Bankkonto Nr. 310-0933000-43 der Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schumann 5, B-1040 Brüssel, einzuzahlen.

Nach Ablauf der genannten Frist sind Zinsen zu dem Satz fällig, der am ersten Arbeitstag des Monats, in dem die Entscheidung erlassen wurde, vom Europäischen Währungsinstitut für seine ECU-Transaktionen berechnet wird, zuzüglich 3,5 Vohundertpunkte, d. h. 9,25 %.

Artikel 7

Diese Entscheidung ist an die im Anhang aufgeführten Unternehmen gerichtet.

Diese Entscheidung ist ein vollstreckbarer Titel gemäß Artikel 192 EG-Vertrag.“

Verfahren

- 24 Am 16. März 1995 haben dreizehn der vierzehn Reedereien, an die die angefochtene Entscheidung gerichtet ist, gemäß Artikel 173 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 230 EG) eine Klage auf Nichtigkeitserklärung der Entscheidung erhoben.
- 25 Mit gesondertem Schriftsatz vom 10. April 1995 haben sie ferner gemäß den Artikeln 185 und 186 EG-Vertrag (jetzt Artikel 242 EG und 243 EG) die Aussetzung des Vollzugs der angefochtenen Entscheidung beantragt. Angesichts des Beschlusses des Präsidenten des Gerichtshofes vom 19. Juli 1995 in der Rechts-

sache C-149/95 P(R) (Kommission/Atlantic Container Line u. a., Slg. 1995, I-2165) sind die Parteien übereingekommen, dass die Kommission den Vollzug des Verbotes der von den Klägerinnen vereinbarten gemeinsamen Festsetzung der Frachtraten für die Landtransportdienste bis zum Erlass des Urteils des Gerichts in der Rechtssache T-395/94 (Atlantic Container Line u. a.) oder in der vorliegenden Rechtssache nicht weiterbetreibt. Vor diesem Hintergrund hat der Präsident des Gerichts auf Antrag der Parteien am 31. Oktober 1995 beschlossen, das Verfahren der einstweiligen Anordnung auszusetzen, bis das erste Urteil, sei es in der Rechtssache T-395/94, sei es in der vorliegenden Rechtssache, verkündet ist.

- 26 Mit Beschluss vom 12. Dezember 1995 hat der Präsident der Fünften erweiterten Kammer des Gerichts The European Community Shipowners' Association ASBL (im Folgenden: ECSA), und The Japanese Shipowners' Association (im Folgenden: JSA) als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Klägerinnen sowie The European Council of Transport Users ASBL (im Folgenden: ECTU), der der European Shippers Council angehört, als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen.
- 27 Am 30. Oktober 1995 hat der High Court of Justice (England & Wales) dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EG-Vertrag (jetzt Artikel 234 EG) mehrere Fragen insbesondere zur Anwendung von Artikel 85 des Vertrages und zur Auslegung der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 im Zusammenhang mit Absprachen zwischen Reedereien über die Frachtraten im Rahmen von multimodalen Beförderungen, die aus Landtransport- und Seetransportsegmenten bestehen, zur Vorabentscheidung vorgelegt (Rechtssache C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima u. a.) (ABl. 1995, C 351, S. 4).
- 28 Mit Beschluss vom 26. Juni 1996 (nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht) hat das Gericht das Verfahren in der Rechtssache T-86/95 gemäß Artikel 47 Absatz 3 der EG-Satzung des Gerichtshofes und den Artikeln 77 Buchstabe a und 78 der Verfahrensordnung des Gerichts bis zum Erlass des Urteils in der Rechtssache C-339/95 ausgesetzt. Nach der Streichung der Rechtssache C-339/95 durch Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 11. März 1998 (nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht) ist das Verfahren in der Rechtssache T-86/95 wieder aufgenommen worden.

- 29 Das Gericht hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und die Klägerinnen im Wege prozessleitender Maßnahmen aufgefordert, schriftliche Fragen zu beantworten.
- 30 Die Beteiligten haben in der öffentlichen Sitzung vom 7. Juni 2000 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

Anträge der Beteiligten

- 31 Die Klägerinnen, unterstützt durch die Streithelferinnen JSA und ECSA, beantragen:
- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären;
 - der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.
- 32 Die Kommission, unterstützt durch die ECTU, beantragt:
- die Klage abzuweisen;
 - den Klägerinnen die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Gründe

- 33 Die Klägerinnen stützen ihre Klage auf fünf Klagegründe. Der erste Klagegrund wird aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages hergeleitet. Mit dem zweiten Klagegrund wird ein Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 geltend gemacht, der die Gruppenfreistellung vorsieht. Der dritte Klagegrund wird aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages und Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 über die Gewährung einer Einzel- freistellung hergeleitet. Mit dem vierten Klagegrund werden Verfahrensfehler im Verwaltungsverfahren beanstandet. Der fünfte Klagegrund ist auf Aufhebung oder Herabsetzung der Geldbußen gerichtet.

I — Vorbemerkungen

- 34 Durch eine ausdrückliche Verweisung auf die Rechtssachen T-395/94 und T-395/94 R berufen sich die Klägerinnen im Rahmen des vorliegenden Verfahrens auf das Vorbringen in diesen beiden Rechtssachen. Wie die Kommission zu- treffend bemerkt, kann ein solche umfassende Verweisung auf das Vorbringen in einer anderen Rechtssache nicht berücksichtigt werden. Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der EG-Satzung des Gerichtshofes, der gemäß Artikel 46 Absatz 1 der Satzung auf das Gericht anwendbar ist, und gemäß Artikel 44 § 1 Buchstabe c der Verfahrensordnung des Gerichts muss nämlich ein Kläger die Klagegründe, auf die er sich beruft, zumindest kurz darstellen. Diese Bestimmungen sollen dem Beklagten die Vorbereitung seiner Verteidigung und dem Gericht die Wahr- nehmung seiner Kontrollaufgabe ermöglichen (vgl. insbesondere Urteil des Ge- richtshofes vom 13. Dezember 1990 in der Rechtssache C-347/88, Kommission/ Griechenland, Slg. 1990, I-4747, Randnr. 28, Beschluss des Gerichts vom 28. April 1993 in der Rechtssache T-85/92, de Hoe/Kommission, Slg. 1993, II-523, Randnrn. 20 bis 22).
- 35 Im vorliegenden Fall verweist die Klageschrift (Nr. 1.37), „so weit möglich und erforderlich,... auf das Vorbringen... und die... vorgelegten Beweise in den Rechtssachen T-395/94 und T-395/94 R, soweit diese die Frage der Festsetzung

multimodaler Tarife durch Konferenzen betreffen“. Dies ist eine so allgemeine Verweisung auf die Ausführungen in der Rechtssache T-395/94, dass das Gericht nicht in der Lage ist, seine Kontrollaufgabe wahrzunehmen. Dasselbe gilt für die Verweisung in Nummer 11.25 der Klageschrift auf das gesamte Vorbringen in der Rechtssache T-395/94 R, das in Nummer 11.26 der Klageschrift kurz zusammengefasst wird. Die Prüfung Gerichts ist daher auf die Klagegründe und Argumente zu beschränken, die in der Klageschrift ausdrücklich dargestellt sind.

II — *Erster Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages*

A — *Vorbringen der Beteiligten*

Relevanter Markt

36
bis
69 [...]

Spürbare Wettbewerbsbeschränkung

70
à
82 [...]

Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten

83
bis
109 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

- 110 Im Rahmen des ersten Klagegrundes, der aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages hergeleitet wird, ist zunächst festzustellen, dass die Klägerinnen nicht bestreiten, dass die Vereinbarung, um die es in der angefochtenen Entscheidung geht und mit der sie gemeinsam den Tarif für die von der FEFC im Rahmen der multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste festgesetzt haben, wettbewerbsbeschränkenden Charakter hat. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass eine Vereinbarung über die Festsetzung der Preise eine ausdrücklich in Artikel 85 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages genannte Wettbewerbsbeschränkung darstellt (vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofes vom 17. Oktober 1972 in der Rechtssache 8/72, Cementhandelaren/Kommission, Slg. 1972, 977, Randnrn. 18 und 19, und Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 1991 in der Rechtssache T-6/89, Enichem Anic/Kommission, Slg. 1991, II-1623, Randnr. 198).
- 111 Dagegen bestreiten die Klägerinnen, dass die betreffende Vereinbarung geeignet sei, auf dem richtig definierten relevanten Markt den Wettbewerb spürbar zu beschränken und den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinträchtigen, und deshalb unter das Verbot in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages falle. Die Klägerinnen werfen der Kommission in diesem Zusammenhang vor, dass sie den relevanten Markt in der angefochtenen Entscheidung nicht definiert habe. Hilfsweise machen sie geltend, dass die Definition des relevanten Marktes, die die Kommission in der angefochtenen Entscheidung stillschweigend vertreten habe, unzutreffend sei, da sie davon ausgehe, dass der Landtransport von Containern im Rahmen der von der FEFC organisierten multimodalen Beförderungen einen vom Seetransportmarkt getrennten Markt bilde. Schließlich tragen die Klägerinnen noch vor, dass, wenn die betreffenden Transportdienste zu einem Markt für Landtransportdienste gehörten, dieser sämtliche Landtransportdienste umfassen müsse.

Zur Definition des relevanten Marktes

- 112 Zur Hauptzüge ist festzustellen, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen in den Randnummern 10 und 42 der angefochtenen Ent-

scheidung als von der fraglichen Vereinbarung betroffenen Markt eindeutig die betreffenden Landtransportdienste bezeichnet hat. Die Kommission hat ausgeführt, dass die Dienste, auf die sich die angefochtene Entscheidung beziehe, die Landtransportdienste seien, die den Verladern im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft von FEFC-Mitgliedsreedereien im Rahmen einer multimodalen Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und Fernost angeboten würden. Diese Dienste hat die Kommission zudem in den Randnummern 12 bis 37 der angefochtenen Entscheidung ausführlicher beschrieben, indem sie die auf der Angebots- und der Nachfrageseite beteiligten Wirtschaftsteilnehmer (Randnrn. 16 bis 27) und die relevanten Wettbewerbsbedingungen, insbesondere die Preisbedingungen, genannt hat (Randnrn. 26, 28 und 30).

- 113 Die Kommission hat somit den tatsächlichen Rahmen, in dem die betreffende Vereinbarung getroffen wurde und in dem sie ihre Wirkungen entfalten soll, sowie Struktur und Funktionieren der betreffenden Dienste hinreichend dargestellt.
- 114 Dass die Kommission in die angefochtene Entscheidung keinen eigenen Abschnitt über die Definition des relevanten Marktes mit entsprechender Überschrift eingefügt hat, ist unerheblich.
- 115 Die Rüge der Klägerinnen, dass der relevante Markt in der angefochtenen Entscheidung nicht definiert worden sei, ist deshalb zurückzuweisen.
- 116 Jedenfalls ist daran zu erinnern, dass im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages gegebenenfalls der relevante Markt im Hinblick auf die Klärung der Frage festzulegen ist, ob eine Vereinbarung den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet ist und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezweckt oder bewirkt (Urteile des Gerichts vom 6. Juli 2000 in der Rechtssache T-62/98,

Volkswagen/Kommission, Slg. 2000, II-2707, Randnr. 230, und vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-374/94, T-375/94, T-384/94 und T-388/94, European Night Services u. a./Kommission, Slg. 1998, II-3141, Randnrn. 93 bis 95 und 103). Folglich kann im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages den Rügen, die die Klägerinnen gegen die Festlegung des Marktes durch die Kommission erheben, keine eigenständige Bedeutung gegenüber den Rügen der Klägerinnen bezüglich der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Beeinträchtigung des Wettbewerbs zukommen (Urteile des Gerichts vom 21. Februar 1995 in der Rechtssache T-29/92, SPO u. a./Kommission, Slg. 1995, II-289, Randnr. 75, und vom 15. März 2000 in den Rechtssachen T-25/95, T-26/95, T-30/95 bis T-32/95, T-34/95 bis T-39/95, T-42/95 bis T-46/95, T-48/95, T-50/95 bis T-65/95, T-68/95 bis T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 und T-104/95, Cimenteries CBR u. a./Kommission, Slg. 2000, II-491, Randnr. 1093).

- 117 Was sodann die hilfsweise vorgebrachte Rüge betrifft, dass die Definition des relevanten Marktes, die der angefochtenen Entscheidung zugrunde liege, unzutreffend sei, so ist daran zu erinnern, dass die in der angefochtenen Entscheidung festgestellte wettbewerbsbeschränkende Vereinbarung die Festsetzung eines gemeinsamen Tarifs durch die FEFC-Mitglieder für „die Landtransportdienste im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft [betrifft], die sie den Seeverladern in Verbindung mit anderen Diensten als Teil einer multimodalen Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und Fernost anbieten“ (Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung).
- 118 Der Begriff „multimodaler Transport“ (im betreffenden Wirtschaftszweig auch „intermodaler Transport“, „unmittelbare Beförderung“ oder „kombinierter Transport“ genannt) bezieht sich auf den kombinierten Transport von Containern auf dem Land- und auf dem Seeweg. Bezüglich des Transports auf dem Landweg ist unstreitig, dass die Beförderung von Übersee-Containern von den Anlagen des Verladers zum Verladehafen (Hafenvorlauf) und vom Entladehafen zu den Anlagen des Empfängers (Hafennachlauf), wie in der angefochtenen Entscheidung festgestellt (Randnr. 16), vom Verlander selbst oder von der Reederei durchgeführt werden kann. Die Wahl zwischen den beiden Transportformen steht dem Verlander frei (Randnr. 17 der angefochtenen Entscheidung). In beiden Fällen kann der Landtransport im Wege des Unterauftrags weitervergeben werden (Randnrn. 19 bis 24 der angefochtenen Entscheidung).

- 119 Wird der Landtransport vom Verlader durchgeführt, so muss sich dieser die notwendigen Container gegebenenfalls bei der Reederei seiner Wahl beschaffen, in seinen eigenen Anlagen mit den jeweiligen Frachtgütern beladen und bis zu dem von der Reederei bestimmten Ort der Übergabe der Ladung befördern. Entsprechend muss im Entladehafen der Verlader oder der Empfänger der beförderten Güter den Landtransport der Container zu seinen eigenen Anlagen organisieren, die Container entladen und leer an die Reederei zurückgeben. Führt der Verlader den Landtransport nicht selbst durch, so kann er, wie in der angefochtenen Entscheidung ausgeführt (Randnrn. 21 bis 24), die Dienste eines unabhängigen Dritten in Anspruch nehmen, z. B. eines Spediteurs, eines Güterkraftverkehrsunternehmens, einer Eisenbahngesellschaft oder eines Binnenschiffahrtsunternehmens.
- 120 Wird der Landtransport vom Seeverkehrsunternehmen durchgeführt, so stellt die Reederei dem Verlader die Container und befördert sie zum Verladehafen oder vom Entladehafen zu den Anlagen des Empfängers. In diesem Fall wird der Landtransport des Containers gewöhnlich nicht von der Reederei selbst durchgeführt, sondern von einem von der Reederei unabhängigen Güterkraftverkehrs-, Eisenbahn- oder Binnenschiffahrtsunternehmen, an das die Reederei die Beförderung im Wege des Unterauftrags weitergeben hat (Randnrn. 19 und 20 der angefochtenen Entscheidung). Nur wenige Reedereien haben Tochtergesellschaften für die Landtransportdienste gegründet. Mit der fraglichen Vereinbarung bezwecken die FEFC-Mitglieder unstreitig die Festsetzung des Preises, zu dem diese von den Reedereien im Rahmen einer multimodalen Beförderung organisierten Landtransportdienste an die Verlader verkauft werden.
- 121 Im Rahmen ihrer hilfsweise vorgebrachten Rüge, dass der relevante Markt unzutreffend definiert worden sei, tragen die Klägerinnen vor, dass die betreffenden Landtransportdienste zum weiteren Markt des im Rahmen der multimodalen Beförderung organisierten Seetransports gehörten. Der relevante Markt sei daher als der des Linien-Seetransports im Rahmen von Hafen-zu-Hafen- oder multimodalen Beförderungen zwischen Nordeuropa und Fernost, bei dem Häfen in diesen Gebieten angelaufen würden, zu definieren. Die Klägerinnen betonen in

diesem Zusammenhang insbesondere, dass die containerisierten Landtransportdienste, die sie den Verladern anböten, ein untrennbarer Bestandteil der Linien-See-Transportdienste seien, die die FEFC den Verladern zur Beförderung ihrer Frachtgüter in Containern zwischen Nordeuropa und Fernost verkaufe.

- 122 Nach der Rechtsprechung kann nur dann von einem hinreichend gesonderten Markt der betreffenden Dienstleistung oder Ware gesprochen werden, wenn diese durch besondere Merkmale gekennzeichnet ist, durch die sie sich von anderen Dienstleistungen oder Waren so unterscheidet, dass sie mit ihnen nur in geringem Maß austauschbar und ihrem Wettbewerb nur in wenig spürbarer Form ausgesetzt ist (in diesem Sinne Urteile des Gerichtshofes vom 11. April 1989 in der Rechtssache 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen und Silver Line Reisebüro, Slg. 1989, 803, Randnrn. 39 und 40, und vom 14. Februar 1978 in der Rechtssache 27/76, United Brands/Kommission, Slg. 1978, 207, Randnrn. 11 und 12, sowie Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1991 in der Rechtssache T-30/89, Hilti/Kommission, Slg. 1991, II-1439, Randnr. 64). Die Frage, in welchem Maß Erzeugnisse untereinander austauschbar sind, ist aufgrund ihrer objektiven Merkmale sowie der Struktur der Nachfrage und des Angebots auf dem Markt und der Wettbewerbsbedingungen zu beurteilen (vgl. Urteil des Gerichtshofes vom 9. November 1983 in der Rechtssache 322/81, Michelin/Kommission, Slg. 1983, 3461, Randnr. 37, und Urteil des Gerichts vom 6. Oktober 1994 in der Rechtssache T-83/91, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1994, II-755, Randnr. 63).
- 123 Es ist daran zu erinnern, dass die Verloader ungeachtet dessen, dass die Reedereien zusätzlich zu den Seetransportdiensten Landtransportdienste anbieten, unstreitig die Möglichkeit behalten, diese beiden Arten von Leistungen getrennt bei verschiedenen Wirtschaftsteilnehmern zu erwerben. Im Übrigen garantiert Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung Nr. 4056/86 den Verladern bei Beförderungen im Rahmen des Binnenverkehrs die freie Wahl der Unternehmen. Beim Verkauf dieser Dienste an die Verloader konkurrieren die Reedereien folglich mit den Binnenverkehrsunternehmen. Letztere sind jedoch unbestreitbar nur auf dem Markt für Landtransportdienste tätig.
- 124 Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Verloader, bevor die Reedereien erstmals die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Containern anboten, die Beförderung der Frachtgüter von und zu den Häfen organisieren mussten. Der

Markt für diesen Landtransport von Frachtgütern existierte schon, bevor die Reedereien auf ihm in Erscheinung traten. Selbst nachdem mit der Verwendung von Containern begonnen worden war und Reedereien auf dem Markt für Landtransportdienste in Erscheinung getreten waren, mussten laut dem von den Klägerinnen zur Stützung ihrer Auffassung vorgelegten Wirtschaftsbericht der Profs. S. Gilman und M. Graham (Nr. 4.42 des Berichts, zitiert in Randnr. 17 der angefochtenen Entscheidung) „[d]ie Verlager... die Möglichkeit haben, wie bisher zu verfahren und, wenn sie es wünschten, weiterhin ihre Merchant Haulage zu organisieren“. Zwar hat die Verwendung von Containern die Verbindung der verschiedenen Transportarten zweifellos leichter gemacht, doch bleibt der Hafenvor- und -nachlauf der Frachtgüter ein Landtransportdienst. Dieser Umstand beweist, dass ein Markt für Landtransportdienste existiert, der mit dem Markt für Seetransportdienste im Rahmen einer multimodalen Beförderung zwar zusammenhängt, von ihm aber dennoch getrennt ist (in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 3. Oktober 1985 in der Rechtssache 311/84, CEBM, Slg. 1985, 3261, Randnr. 26).

125 Außerdem ist unstreitig, dass, wie in der angefochtenen Entscheidung hervorgehoben wird (Randnrn. 19 bis 24), die für den Hafenvor- und -nachlauf von Containern im Rahmen einer multimodalen Beförderung erforderlichen Landtransportdienste in der Regel von Binnenverkehrsunternehmen erbracht werden, die von den Reedereien und den Verladern unabhängig sind, gleichgültig, ob der Landtransport vom Verlager oder von der Reederei durchgeführt wird. In beiden Fällen werden nämlich die für den Hafenvor- und -nachlauf erforderlichen Landtransportdienste meist im Wege des Unterauftrags an unabhängige Binnenverkehrsunternehmen weitervergeben, die auf die Beförderung auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen spezialisiert sind.

126 Für den Hafenvor- und -nachlauf von Containern im Rahmen einer multimodalen Beförderung bestehen somit eine spezifische Nachfrage und ein spezifisches Angebot. Es gibt Binnenverkehrsunternehmen, die von den Verladern und den Reedereien unabhängig sind und für diese spezialisierte Dienste des Landtransports von Übersee-Containern im Hinblick auf oder im Anschluss an ihre Beförderung auf dem Seeweg im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbringen.

- 127 Der vorstehend erwähnte spezifische Charakter wird außerdem dadurch bestätigt, dass bei Landtransportdiensten zum Zweck einer multimodalen Beförderung Angebot und Nachfrage besonderen Wettbewerbsbedingungen unterliegen, die sich von denen anderer Märkte, insbesondere des Seetransportmarktes, unterscheiden. So hängt der Preis für den Seetransport im Wesentlichen vom Wert der beförderten Güter ab, während der Preis für den Landtransport unstreitig für jeden Container ohne unmittelbaren Bezug zum Wert der beförderten Güter festgesetzt wird. Im Übrigen ist unstreitig, dass der Landtransport in der Landeswährung in Rechnung gestellt wird, der Seetransport dagegen in US-Dollar.
- 128 Vor diesem Hintergrund durfte die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen in der angefochtenen Entscheidung davon ausgehen, dass die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Containern im Rahmen einer multimodalen Beförderung einen Markt bilden, der von den Seetransportdiensten, die in diesem Rahmen von den FEFC-Reedereien erbracht werden, getrennt ist. Nach der Rechtsprechung ist ein Teilmarkt, der unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage und des Angebots besondere Merkmale besitzt und auf dem Erzeugnisse angeboten werden, die auf dem allgemeineren Markt, dessen Teil er ist, unentbehrlich und nicht austauschbar sind, als gesonderter Produktmarkt anzusehen (vgl. Urteile des Gerichts vom 10. Juli 1991 in der Rechtssache T-69/89, RTE/Kommission, Slg. 1991, II-485, Randnrn. 61 und 62, in der Rechtssache T-70/89, BBC/Kommission, Slg. 1991, II-535, Randnr. 50, und in der Rechtssache T-76/89, ITP/Kommission, Slg. 1991, II-575, Randnrn. 47 und 48).
- 129 Das Vorbringen der Klägerinnen, dass die Reedereien die Landtransportdienste, die sie im Rahmen einer multimodalen Beförderung durchführten, für die Verlader als Bestandteil ihrer Seetransportdienste erbrächten, ist in diesem Zusammenhang unerheblich. Da eine spezifische Nachfrage und ein spezifisches Angebot für die Dienste des Landtransports von Übersee-Containern bestehen und diese Dienste u. a. von Unternehmen angeboten werden, die unabhängig von den Reedereien sind, existiert zwangsläufig ein gesonderter Markt (entsprechend Urteil des Gerichtshofes vom 31. Mai 1979 in der Rechtssache 22/78, Hugin/Kommission, Slg. 1979, 1869, Randnrn. 7 und 8, Urteil Hilti/Kommission, Randnr. 67, bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 2. März 1994 in der Rechtssache C-53/92 P, Hilti/Kommission, Slg. 1994, I-667, Randnrn. 13 und 14,

Urteil Tetra Pak/Kommission, Randnr. 82, bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 14. November 1996 in der Rechtssache C-333/94 P, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1996, I-5951, Randnr. 36). So hat das Gericht für den Bereich des Landtransports von Übersee-Containern bereits entschieden, dass die Eisenbahnleistungen insbesondere des Zugangs zum Schienennetz, der Stellung von Lokomotiven und der Traktionsleistung aufgrund ihrer Besonderheit einen vom Bahnverkehrsmarkt im Allgemeinen und vom Markt für Straßen- und Binnenschiffverkehrsverkehr getrennten Markt bildet (Urteil des Gerichts vom 21. Oktober 1997 in der Rechtssache T-229/94, Deutsche Bahn/Kommission, Slg. 1997, II-1689, Randnrn. 55 und 56).

- 130 Folglich hat die Kommission entgegen der Auffassung der Klägerinnen in der angefochtenen Entscheidung zu Recht die Ansicht vertreten, dass der relevante Markt im vorliegenden Fall der Markt für die spezialisierten Dienste des Landtransports von Übersee-Containern im Hinblick auf ihre Beförderung auf dem Seeweg im Rahmen einer multimodalen Beförderung zwischen Nordeuropa und Fernost unter Ausschluss der von den Reedereien in diesem Rahmen erbrachten containerisierten Seetransportdienste ist.
- 131 Schließlich tragen die Klägerinnen noch vor, dass, falls das Gericht die genannten Landtransportdienste als gesonderten Markt ansehen sollte, zumindest sämtliche ähnlichen Landtransporte in den relevanten Markt einbezogen werden müssten. In diesem Zusammenhang machen die Klägerinnen insbesondere geltend, dass der relevante Markt außer dem Landtransport von Containern im Hinblick auf ihre Beförderung auf dem Seeweg durch die FEFC zwischen Nordeuropa und Fernost auch den Landtransport von Containern durch unabhängige Reedereien, die dieselbe Seeroute bedienen, den Landtransport von Containern durch die FEFC und unabhängige Reedereien auf anderen Routen, den Landtransport sonstiger Container zwischen Binnenorten in Europa und den auf ähnliche Weise, aber nicht containerisiert durchgeführten Landtransport sonstiger Frachtgüter umfassen müsse.
- 132 Diese Auffassung ist als offensichtlich unbegründet zurückzuweisen.

- 133 Aus den Randnummern 10 und 42 der angefochtenen Entscheidung sowie aus Artikel 1 des verfügenden Teils der Entscheidung geht nämlich hervor, dass der im vorliegenden Verfahren streitige gemeinsame Tarif die Landtransportdienste betrifft, die den Verladern in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer von den FEFC-Reedereien durchgeführten multimodalen Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und Fernost angeboten werden. Der relevante Markt erfasst somit offensichtlich nicht sämtliche Landtransportdienste gleich welcher Art, sondern nur die containerisierten Landtransportdienste als Teil des multimodalen Transportdienstes.
- 134 Aus demselben Grund ist im Übrigen der relevante geografische Markt nicht der Markt für sämtliche Landtransporte von Containern im Rahmen des multimodalen Transports auf allen Seerouten, sondern nur der Markt für den Landtransport von Containern auf der Route zwischen Nordeuropa und Fernost. Der in der vorliegenden Rechtssache streitige gemeinsame Tarif gilt nämlich ausschließlich im Rahmen multimodaler Transportdienste auf der Seeroute zwischen Nordeuropa und Fernost, die auch nicht mit anderen Routen austauschbar ist (entsprechend Urteil Ahmed Saeed Flugreisen und Silver Line Reisebüro, Randnrn. 40 und 41). Die Frage, ob der relevante Markt auf den Landtransport von Containern einzugrenzen ist, die auf Schiffe der FEFC-Reedereien verladen werden sollen, wie dies nach Randnummer 11 der angefochtenen Entscheidung der Fall zu sein scheint, oder allgemeiner auf alle Schiffe, die die genannte Seeroute bedienen, braucht im vorliegenden Fall nicht beantwortet zu werden; es genügt die Feststellung, dass sich aus Randnummer 33 der angefochtenen Entscheidung ergibt, dass die Kommission die Auswirkungen auf den Wettbewerb im weiteren Kontext der zweiten Alternative geprüft hat. Die Kommission hat somit in die Definition des relevanten Marktes zu Recht nicht die Landtransportdienste aufgenommen, die im Rahmen multimodaler Transportdienste auf anderen Seerouten als derjenigen zwischen Nordeuropa und Fernost erbracht werden.
- 135 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Definition des relevanten Marktes als Markt für containerisierte Landtransportdienste, die den Verladern im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen

einer multimodalen Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und Fernost angeboten werden, nicht angreifbar ist.

- 136 Die Rügen der Klägerinnen, dass der relevante Markt nicht — oder, hilfsweise, unzutreffend — definiert worden sei, sind daher zurückzuweisen.

Zur Spürbarkeit der Wettbewerbsbeeinträchtigung

- 137 Was erstens die Rüge der Klägerinnen betrifft, dass die angefochtene Entscheidung keine Prüfung der Kriterien für die Spürbarkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung enthalte und den relevanten Markt, für den diese spürbare Auswirkung zu prüfen sei, nicht definiere, so genügt die Feststellung, dass sich rechtlich hinreichend aus der von den Klägerinnen nicht angegriffenen Randnummer 33 der angefochtenen Entscheidung ergibt, dass die FEFC-Reedereien im Jahr 1993, also zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt, 38,5 % des Marktes für den Landtransport von Übersee-Containern im Rahmen einer multimodalen Beförderung zwischen Nordeuropa und Fernost hielten. Wie bei der Prüfung der Rüge bezüglich der Definition des relevanten Marktes festgestellt worden ist, hat die Kommission zu Recht die Auffassung vertreten, dass der genannte Markt im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages auf die beanstandete Vereinbarung den relevanten Markt bilde.

- 138 Bereits aus diesem Grund ist die Rüge der Klägerinnen daher zurückzuweisen. Dass die Klägerinnen fast 40 % des relevanten Marktes halten, genügt bereits als Beweis dafür, dass die Vereinbarung, um die es in der angefochtenen Entscheidung geht, geeignet ist, den Wettbewerb auf dem betreffenden Markt spürbar zu beschränken. Ein Marktanteil von dieser Größe kann nicht als geringfügig im Sinne der Rechtsprechung angesehen werden (vgl. insbesondere Urteile des Gerichtshofes vom 9. Juli 1969 in der Rechtssache 5/69, Völk, Slg. 1969, 295, Randnr. 7, und vom 7. Juni 1983 in den Rechtssachen 100/80 bis

103/80, Musique diffusion française/Kommission, Slg. 1983, 1825, Randnr. 86). Da die angefochtene Entscheidung den Anteil der FEFC-Reedereien am relevanten Markt ausdrücklich nennt, hat die Kommission mithin die Kriterien für die Spürbarkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung rechtlich hinreichend geprüft.

- 139 Außerdem hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass sich die von den FEFC-Reedereien erbrachten Landtransportdienste 1991 auf ungefähr 1 015 208 TEU (Zwanzig-Fuß-Container) oder 9 276 653 Gewichtstonnen belaufen hätten. Annähernd 89 % davon seien zur Gänze oder zum Teil im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft befördert worden (Randnr. 33 der angefochtenen Entscheidung). Ferner heißt es in der angefochtenen Entscheidung, dass auf den Routen zwischen Nordeuropa und Fernost der Anteil der Landbeförderung an den Gesamtkosten der multimodalen Beförderung 18,6 % betrage, was 1992 einem Betrag von ungefähr 477,2 Mio. ECU entsprochen habe (Randnrn. 34 und 35 der angefochtenen Entscheidung). Angesichts dieser Umstände ist die Kommission in Randnummer 45 der angefochtenen Entscheidung zu der Schlussfolgerung gelangt, dass „die Einschränkung des Wettbewerbs zwischen Mitgliedern der FEFC bei den Preisen für das Landtransportsegment einer multimodalen Beförderung wegen der sehr großen Anzahl eingesetzter Container und der damit verbundenen Kosten (siehe oben, Randnrn. 33 bis 37) eine spürbare Wettbewerbseinschränkung darstellen [dürfte]“.
- 140 Unter diesen Umständen können die Klägerinnen der Kommission eindeutig nicht vorwerfen, dass sie nicht geprüft habe, ob die Auswirkung der betreffenden Vereinbarung auf den Wettbewerb spürbar sei.
- 141 Zweitens ist auch die Rüge der Klägerinnen, dass in der angefochtenen Entscheidung nicht korrekt geprüft worden sei, ob sich die betreffende Vereinbarung spürbar auf den Wettbewerb auswirke, weil die spürbare Auswirkung der Vereinbarung im Zusammenhang mit dem im Rahmen der multimodalen Beförderung erbrachten Seetransport zu prüfen sei, zurückzuweisen, da sie auf einer unzutreffenden Definition des relevanten Marktes beruht. Wäre die von den

Klägerinnen vertretene Definition des relevanten Marktes richtig, so würde die betreffende Vereinbarung den Wettbewerb zudem um so spürbarer beschränken. An dem so definierten Markt hielten die FEFC-Mitglieder im Jahr 1992 nämlich unstreitig einen Anteil von 58 % (Randnr. 33 der angefochtenen Entscheidung). Eine Preisabsprache, die für Dienstleistungen, die einen erheblichen Teil der Gesamtkosten der multimodalen Transportdienste ausmachen, von Unternehmen mit einem Anteil von fast 60 % am betreffenden Markt getroffen wird, beschränkt unbestreitbar spürbar den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages.

- 142 Drittens ist auch die Auffassung der Klägerinnen, dass die Stellung der Parteien der betreffenden Vereinbarung auf dem Markt für vergleichbare Landtransporte geprüft werden müsse, zurückzuweisen, da sie auf einer unzutreffenden Definition des relevanten Marktes beruht, der nicht sämtliche Landtransporte erfasst, sondern nur die im Rahmen der multimodalen Beförderung auf den Routen zwischen Nordeuropa und Fernost erbrachten Landtransportdienste.
- 143 Im Übrigen ist die Auswirkung auf den Wettbewerb nicht nur spürbar, wenn der Markt auf die von den FEFC-Reedereien erbrachten Landtransportdienste begrenzt ist, sondern auch, wenn er die Landtransportdienste unabhängiger Reedereien umfassen sollte. Wie aus Randnummer 33 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht und von den Klägerinnen nicht bestritten wird, hätten die FEFC-Mitglieder nämlich im ersten Fall einen Marktanteil von 70 %, im zweiten Fall einen Marktanteil von 38,5 %.
- 144 Viertens schließlich wird die Rüge der Klägerinnen, dass ihre Verteidigungsrechte verletzt worden seien, da die Kommission erstmals in der angefochtenen Entscheidung geprüft habe, ob sich die betreffende Vereinbarung spürbar auf den Wettbewerb auswirke, im Rahmen des vierten Klagegrundes, mit dem Verfahrensfehler geltend gemacht werden, gesondert geprüft werden, da sie von den Klägerinnen dort in einem größeren Zusammenhang vorgetragen worden ist.

Zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten

- 145 Was die Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten betrifft, so ist zunächst daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung eine Vereinbarung zwischen Unternehmen geeignet ist, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, wenn sich anhand einer Gesamtheit objektiver rechtlicher oder tatsächlicher Umstände mit hinreichender Wahrscheinlichkeit voraussehen lässt, dass sie den Warenverkehr zwischen Mitgliedstaaten unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell in einem der Erreichung der Ziele eines einheitlichen zwischenstaatlichen Marktes nachteiligen Sinn beeinflussen kann (Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1993 in den Rechtssachen C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 und C-125/85 bis C-129/85, Ahlström u. a./Kommission, Slg. 1993, I-1307, so genanntes Zellstoff-Urteil II, Randnr. 143). Insbesondere ist nicht erforderlich, dass das beanstandete Verhalten den Handel zwischen Mitgliedstaaten tatsächlich spürbar beeinträchtigt hat; es genügt der Nachweis, dass dieses Verhalten geeignet ist, eine derartige Wirkung zu entfalten (vgl. im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages Urteil SPO u. a./Kommission, Randnr. 235).
- 146 Sodann ist festzustellen, dass die betreffende Vereinbarung eine Vereinbarung ist, die von Reedereien getroffen wurde, von denen mehrere in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässig sind, und die sich auf die Bedingungen des Verkaufs von Landtransportdiensten an ebenfalls in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässige Verlager bezieht. Eine derartige Vereinbarung ist offensichtlich geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages zu beeinträchtigen. Da die Voraussetzung einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten im Übrigen den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrechts von dem des innerstaatlichen Rechts abgrenzen soll (Urteil des Gerichtshofes vom 13. Juli 1966 in den Rechtssachen 56/64 und 58/64, Consten und Grundig/Kommission, Slg. 1966, 322, Urteil SPO u. a./Kommission, Randnr. 227), fällt die betreffende Vereinbarung, die für einen Großteil der Verlager in der Gemeinschaft die Verkaufsbedingungen für die Landtransportdienste festlegt, unbestreitbar unter das Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft. In diesem Zusammenhang ist insbesondere festzustellen, dass die Festsetzung des Verkaufspreises für den Landtransport vor allem die Entscheidung der Verlager darüber beeinflussen kann, ob sie die Landbeförderung ihrer Container den FEFC-Mitgliedern oder einem Binnenverkehrsunternehmen anvertrauen sollten, und so den Wettbewerb auf dem Markt für Landtransportdienste zwischen den FEFC-Reedereien und den in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässigen Binnenverkehrsunternehmen verfälschen kann.

- 147 Des Weiteren hat die Kommission in den Randnummern 50 und 51 der angefochtenen Entscheidung zu Recht festgestellt, dass die Festsetzung des Landtransportpreises auch den Wettbewerb zwischen Häfen in verschiedenen Mitgliedstaaten beeinflussen kann. Die Festsetzung dieser Preise nach Maßgabe einer fiktiven Beförderung im Rahmen eines Systems des „Hafenausgleichs“ zwischen einem Binnenort und dem nächstgelegenen von einem beliebigen FEFC-Mitglied bedienten Hafen soll nämlich den wirtschaftlichen Vorteil aufheben, den eine kürzere Entfernung gegenüber einem bestimmten Hafen bedeuten kann. Die Klägerinnen haben in diesem Zusammenhang nicht bestritten, dass aufgrund der Anwendung des gemeinsamen Landtransporttarifs eine Frachtverlagerung stattfindet, sondern nur deren Bedeutung relativiert. Selbst wenn — was nicht erwiesen ist — die Reedereien auch ohne eine Absprache innerhalb der FEFC über den Landtransporttarif die mit der Beförderung der Waren zu einem entfernteren Hafen verbundenen zusätzlichen Kosten übernehmen, würde dies nichts daran ändern, dass zum einen die Praxis des „Hafenausgleichs“ bezweckt oder zumindest bewirkt, dass Waren zu Häfen umgelenkt werden, zu denen sie andernfalls nicht befördert worden wären, und dass zum anderen diese Veränderung der Warenverkehrsströme eine Folge der Preisabsprache für den Landtransport ist. Diese Verlagerung des Verkehrs aufgrund der gemeinsamen Tarifierung unterscheidet sich auch von derjenigen, zu der es gekommen wäre, wenn jede Reederei einen individuellen Hafenausgleich nach ihren eigenen Kriterien festgelegt hätte.
- 148 Schließlich hat die betreffende Vereinbarung eine wenn auch eher mittelbare Wirkung auf den Warenhandel zwischen Mitgliedstaaten oder kann diese zumindest haben, da die durch die FEFC festgesetzten Landtransportpreise ein Teil des Endverkaufspreises der beförderten Waren sind (in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 3. Dezember 1987 in der Rechtssache 136/86, BNIC, Slg. 1987, 4789, Randnr. 18). Die Kommission hat deshalb in Randnummer 54 der angefochtenen Entscheidung zutreffend festgestellt, dass die betreffende Vereinbarung aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Kosten des Exports in andere Länder die Hersteller veranlassen könnte, zu versuchen, andere Absatzmärkte für ihre Waren mit geringeren Transportkosten zu erschließen, insbesondere den Inlandsmarkt der Hersteller wie auch die Märkte anderer Mitgliedstaaten.
- 149 Die Rügen der Klägerinnen, die daraus hergeleitet werden, dass keine spürbare Auswirkung auf den innergemeinschaftlichen Handel vorliege, sind somit zurückzuweisen.

Ergebnis bezüglich des ersten Klagegrundes der Klägerinnen

150 Demnach ist der erste Klagegrund der Klägerinnen, der aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages hergeleitet wird, für unbegründet zu erklären.

III — *Zweiter Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86*

A — *Vorbringen der Beteiligten*

151
bis
155 [...]

Die angefochtene Entscheidung berücksichtige nicht, dass die Verordnungen Nr. 1017/68 und Nr. 4056/86 die Regeln für besondere Wirtschaftsbereiche aufstellen sollten

156
bis
159 [...]

Die angefochtene Entscheidung lasse die zutreffende Definition der relevanten Märkte, auf die sich die Vereinbarungen auswirkten, unberücksichtigt

160
bis
161 [...]

Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den Angaben, die die Verordnung Nr. 4056/86 zu ihrem eigenen Geltungsbereich mache

162
à
209 [...]

Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts, die für die Bestimmung des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gälten

210
à
215 [...]

Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit der Auslegung identischer Begriffe in Verordnungen, die andere Verkehrsbereiche regelten

216
à
221 [...]

Die angefochtene Entscheidung führe zu Rechtsunsicherheit und Verfahrenswidersprüchen

222
à
224 [...]

Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den Überlegungen des Rates in der Verordnung Nr. 4056/86 zur Gewährung einer Gruppenfreistellung für Konferenzen

225 [...]

Die angefochtene Entscheidung verkenne die besonderen Merkmale des Verkehrssektors

226 [...]

Das von der Kommission zitierte Urteil des Gerichtshofes vom 5. Oktober 1995 in der Rechtssache C-96/94 (Centro Servizi Spediporto, Slg. 1995, I-2883) sei im vorliegenden Fall nicht einschlägig

227
bis
229 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

230 Die Klägerinnen machen im Wesentlichen geltend, dass die betreffende Vereinbarung unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 falle und dass die Kommission sie zu Unrecht im Rahmen der Verordnung Nr. 1017/68 geprüft habe.

- 231 Da die Gruppenfreistellung des Artikels 3 der Verordnung Nr. 4056/86 nur für Vereinbarungen gelten kann, die von der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst werden, ist erstens zu prüfen, ob die Preisabsprache der FEFC-Mitglieder für die in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste in den Geltungsbereich dieser Verordnung fällt.
- 232 Artikel 1 der Verordnung Nr. 4056/86, der mit „Gegenstand und Anwendungsbereich der Verordnung“ überschrieben ist, sieht in Absatz 1 vor, dass „[d]iese Verordnung... die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr [regelt]“. Unter die Verordnung Nr. 4056/86 fallen daher nur Kartelle und die missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung in Bezug auf den „Seeverkehr“.
- 233 In diesem Zusammenhang ist zunächst daran zu erinnern, dass im Rahmen des ersten Klagegrundes festgestellt worden ist, dass die fraglichen Landtransportdienste einen von den Seetransportdiensten getrennten Dienst darstellen.
- 234 Sodann ist festzustellen, dass der Begriff „Seeverkehr“ nach allgemeinem Verständnis nichts anderes als die Beförderung auf dem Seeweg bezeichnet. Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen gibt es keine Gründe, den Begriff „Seeverkehr“ dahin auszulegen, dass er auch den Landtransport in Form des Hafenvor- und -nachlaufs von Containern erfasst, der in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbracht wird.
- 235 Da die Bedeutung des Begriffes „Seeverkehr“ eindeutig ist, ist davon auszugehen, dass der Rat, wenn er andere zusammen mit dem Seetransport erbrachte Dienste

wie den Hafenvor- und -nachlauf von Frachtgütern in diesen Begriff hätte einbeziehen wollen, dies, wie es auch der amerikanische Gesetzgeber getan hat, ausdrücklich erwähnt hätte.

- 236 Statt eine solche Ausdehnung des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 4056/86 auf den Landtransport vorzusehen, bestimmt Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung vielmehr, dass Letztere „nur den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste [betrifft]“.
- 237 Bereits aus dem Wortlaut dieses Artikels folgt daher, dass der Hafenvor- und -nachlauf von Frachtgütern nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 fällt, da diese nur die Seetransportdienste zwischen Häfen betrifft.
- 238 Insoweit entbehrt die Auslegung der Klägerinnen, dass der genannte Artikel lediglich klarstellen solle, dass die Verordnung Nr. 4056/86 für Seetransportarten gelte, die „international“ seien und somit zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland stattfänden, offensichtlich einer Grundlage, da sie die Worte „von oder nach einem oder mehreren Häfen“ in diesem Artikel außer Acht lässt. Zudem bezieht sich auch die sechste Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86, auf die diese Auslegung gestützt ist, ausdrücklich, wenn auch im besonderen Rahmen der Voraussetzung einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten, auf den internationalen Seeverkehr „von oder nach Häfen der Gemeinschaft“. Diese Begründungserwägung bestätigt somit, dass die Verordnung Nr. 4056/86 auf die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern nicht anwendbar ist.
- 239 Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass der Gerichtshof in seinem bereits genannten Urteil *Centro Servizi Spediporto* vom 5. Oktober 1995 in Bezug auf die Frage, ob die Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986

zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378, S. 1) auf die Landtransportsegmente im Rahmen einer multimodalen Beförderung anwendbar ist, entschieden hat, dass der Dienstleistungsverkehr in der Seeschifffahrt bei der Ankunft im Hafen oder auf der Offshore-Anlage endet und sich somit nicht auf den Straßentransport vom Schiff entladener Güter erstreckt.

- 240 Die Klägerinnen meinen zu Unrecht, dass die vom Gerichtshof in diesem Urteil vertretene Lösung auf den vorliegenden Fall nicht übertragbar sei. Da die Verordnung Nr. 4055/86 zu derselben Gruppe von Maßnahmen wie die Verordnung Nr. 4056/86 gehört und am selben Tag wie diese erlassen wurde, ist nicht anzunehmen, dass der Rat den Geltungsbereich der beiden Verordnungen unterschiedlich regeln wollte. Zumindest hätte er, wenn er den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 sehr viel weiter hätte fassen wollen als den der Verordnung Nr. 4055/86, dies ausdrücklich klargestellt und den Geltungsbereich der beiden Verordnungen nicht unter Verwendung desselben Begriffes „Seeverkehr“ („Seeschifffahrt“) festgelegt. Für die Klärung der Frage, welche Bedeutung dieser Begriff hat, ist unerheblich, dass die beiden Verordnungen einen unterschiedlichen Zweck verfolgen. Außerdem ist die Verordnung Nr. 4055/86 entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen keine Maßnahme, die Drittländer daran hindern soll, den Zugang zum internationalen Seeverkehr zu verweigern; vielmehr soll sie, wie bereits aus ihrem Titel hervorgeht, den freien Dienstleistungsverkehr für die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gewährleisten, so dass das Argument, der Rat habe mit seiner Regelung sämtliche Tätigkeiten der Linienkonferenzen erfassen wollen, genauso für die Verordnung Nr. 4055/86 wie für die Verordnung Nr. 4056/86 gilt. Schließlich ist auch das Argument der Klägerinnen, dass die Auslegung, die der Gerichtshof der Verordnung Nr. 4055/86 gegeben habe, aus dem besonderen Umstand folge, dass Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der letztgenannten Verordnung den Dienstleistungsverkehr in der Seeschifffahrt als Verkehr „auf dem Seewege zwischen einem Hafen eines Mitgliedstaats und einem Hafen oder einer Offshore-Anlage eines anderen Mitgliedstaats“ definiere, nicht stichhaltig, da Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86 den erfassten Seeverkehr fast wortgleich als Verkehr „von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft“ definiert.

- 241 Der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 beschränkt sich somit auf den Seeverkehr im eigentlichen Sinne, d. h. die Beförderung auf dem Seeweg von

einem Hafen zum anderen, und erfasst nicht den Hafenvor- und -nachlauf von Frachtgütern, der in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbracht wird.

- 242 Zweitens geht aus der elften Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 klar hervor, dass der Rat die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung nicht auf Vereinbarungen über die in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern erstrecken wollte. Nach der elften Begründungserwägung müssen nämlich „die Benutzer sich jederzeit über die von den Mitgliedern der Konferenz angewandten Transportpreise und -bedingungen unterrichten können, wobei die Seeverkehrsunternehmen hinsichtlich ihrer zu Lande vorgenommenen Beförderungen der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 unterliegen“.
- 243 Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen ist unerheblich, dass es in der englischen Fassung der Verordnung Nr. 4056/86 „shippers“ (Verlader) statt „shipping lines“ (Seeverkehrsunternehmen) heißt, da dies offenkundig nur auf einem Übersetzungsfehler beruhen kann. Nicht nur ist nämlich in allen anderen Sprachfassungen wie in der französischen von „Seeverkehrsunternehmen“ die Rede; der Satz in der englischen Fassung ergibt auch kaum einen Sinn, und es gibt keinen Grund dafür, dass er in einer Verordnung über den Seeverkehr steht.
- 244 Auch das hilfsweise Vorbringen der Klägerinnen, dass, falls die elfte Begründungserwägung tatsächlich die „Seeverkehrsunternehmen“ und nicht die „Verlader“ betreffen sollte, dies lediglich bedeuten würde, dass Vereinbarungen zwischen Reedereien und Binnenverkehrsunternehmen der Verordnung Nr. 1017/68 unterliegen, ist offensichtlich zurückzuweisen. Zum einen ergäbe die elfte Begründungserwägung, so wie sie von den Klägerinnen ausgelegt wird, keinen Sinn, da der Umstand, dass sich die Reedereien über den Kaufpreis für die Landtransportdienste verständigen, keinerlei Zusammenhang damit aufweist, dass die Benutzer jederzeit die Möglichkeit haben müssen, sich „über die von den Mitgliedern der Konferenz angewandten Transportpreise und -bedingungen [zu]

unterrichten“. Zum anderen war es, da sich die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Freistellung für die „[Festlegung] der Beförderungspreise und -bedingungen“ nur auf die Festsetzung der Verkaufspreise für den Seetransport und nicht auf das Aushandeln eines Kaufpreises für eine andere Transportart beziehen kann, unnötig, zu bestimmen, dass sich die Seeverkehrsunternehmen nicht über den Kaufpreis für den Landtransport verständigen können.

245 Drittens bezieht sich die Definition des Begriffes „Linienkonferenz“ in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 auf Unternehmen der Seeschifffahrt, die „auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeite[n]“. Ferner gilt die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Freistellung nach der Überschrift dieses Artikels für die „zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschifffahrt“.

246 Die im Rahmen einer multimodalen Beförderung angebotenen containerisierten Landtransportdienste sind aber keine „Linienschifffahrt“ im Sinne der genannten Vorschriften. Anders als die Seetransportdienste erfolgen sie nicht auf einer vorher festgelegten regelmäßigen Route nach einem vorher festgelegten Fahrplan. Eine Preisabsprache für die Landtransportdienste kann daher nicht unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 fallen.

247 Viertens nennt Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86, der die Ziele aufzählt, die unter die Gruppenfreistellung fallende Vereinbarungen von Linienkonferenzen verfolgen können, nicht Vereinbarungen über Landtransporttätigkeiten in Form des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern, die in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung durchgeführt werden, sondern betrifft im Gegenteil nur die speziell auf den Seetransport bezogenen Tätigkeiten, etwa die Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder von deren

Abfahrt- oder Anlaufzeiten, die Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens sowie die Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz. Auch die Überschrift des Artikels 3 bezieht sich lediglich auf die Schifffahrt.

248 Fünftens ist darauf hinzuweisen, dass in dem Gesetzgebungsverfahren, das zum Erlass der Verordnung Nr. 4056/86 führte, sowohl das Parlament als auch der Wirtschafts- und Sozialausschuss eine Änderung vorschlugen, wonach die Freistellung auch für die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern gelten sollte, die in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbracht werden. Dieser Vorschlag wurde vom Rat aber nicht aufgegriffen. Dem Vorbringen der Klägerinnen, dass der Rat es für überflüssig gehalten habe, diesen Vorschlägen zu folgen, da er das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung bereits als vom Seetransport erfasst angesehen habe, kann nicht gefolgt werden. Der Umstand, dass sowohl das Parlament als auch der Wirtschafts- und Sozialausschuss, als sie zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung aufgefordert wurden, es für notwendig hielten, die Erläuterung hinzuzufügen, dass die Freistellung auch Vereinbarungen über die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern betreffe, stellt außer Zweifel, dass die Landtransportsegmente nicht als vom Begriff „Seeverkehr“ erfasst angesehen werden können. Außerdem hätte aufgrund dieser Vorschläge des Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses die Rechtssicherheit verlangt, dass der Rat, wenn er die Gruppenfreistellung auf Vereinbarungen über das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung hätte erstrecken wollen, dies ausdrücklich bestimmt.

249 Sechstens ergibt sich die Unanwendbarkeit der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 auf die betreffende Vereinbarung auch aus einer von den Klägerinnen selbst zitierten Erklärung des Rates vom 17. Dezember 1991, in der dieser ankündigt, dass er die Frage, ob für Vereinbarungen über die Landtransportpreise und -bedingungen im Rahmen der multimodalen Beförderung eine Gruppenfreistellung zu gewähren sei, prüfen werde. Diese fünf Jahre nach dem Erlass der Verordnung Nr. 4056/86 abgegebene Erklärung bestätigt eben-

falls, dass der Rat, auch wenn er sich des Problems des multimodalen Transports bewusst und sogar geneigt war, gegebenenfalls für Vereinbarungen über die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Dienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern eine Gruppenfreistellung zu gewähren, offensichtlich der Auffassung war, dass diese Vereinbarungen nicht von der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst würden.

- 250 Siebtens hat die Kommission ausdrücklich erklärt (S. 5 ihrer Begründung zu dem 1981 erfolgten Vorschlag einer Verordnung), dass insbesondere berücksichtigt worden sei, dass die fragliche Verordnung nur für eine einzige Transportart gelten solle.
- 251 Achters ergibt sich die Unanwendbarkeit der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 auf Preisabsprachen für die im Rahmen multimodaler Transportdienste erbrachten Landtransportdienste auch aus den allgemeinen Auslegungsgrundsätzen.
- 252 Nach ständiger Rechtsprechung müssen nämlich in Anbetracht des allgemeinen Verbotes wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages Ausnahmenvorschriften einer Freistellungsverordnung ihrem Wesen nach einschränkend ausgelegt werden (Urteil des Gerichts vom 22. April 1993 in der Rechtssache T-9/92, Peugeot/Kommission, Slg. 1993, II-493, Randnr. 37, Schlussanträge des Generalanwalts Van Gerven in der Rechtssache C-234/89, Delimitis, Urteil des Gerichtshofes vom 28. Februar 1991, Slg. 1991, I-935). Dies gilt auch für die Bestimmungen der Verordnung Nr. 4056/86, die bestimmte Vereinbarungen vom Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages freistellen, wobei Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 eine Gruppenfreistellung im Sinne des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages darstellt (Urteil des Gerichts vom 8. Oktober 1996 in den Rechtssachen T-24/93, T-25/93, T-26/93 und T-28/93, Compagnie maritime belge de transports u. a./Kommission, Slg. 1996, II-1201, Randnr. 48).

- 253 Die Klägerinnen können sich daher nicht mit Erfolg darauf berufen, dass der Zweck einer Linienkonferenz selbst gutgeheißen worden sei, was von der Kommission im Übrigen keineswegs bestritten wird. Dieser Umstand kann zwar die mit der Verordnung Nr. 4056/86 gewährten Freistellungen rechtfertigen, er bedeutet jedoch nicht, dass jeder Wettbewerbsverstoß durch Linienkonferenzen dem grundsätzlichen Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages entzogen wäre (Urteil Compagnie maritime belge de transports u. a./Kommission, Randnr. 50).
- 254 Angesichts dessen, dass die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86, soweit dort horizontale Preisabsprachen für den Seetransport zeitlich unbegrenzt freigestellt werden, absoluten Ausnahmecharakter hat, ist es zudem erst recht nicht vertretbar, den Vorteil dieser Gruppenfreistellung auf Preisabsprachen für den Landtransport, die von den Mitgliedern einer Linienkonferenz getroffen werden, zu erstrecken.
- 255 Die Rüge der Klägerinnen, dass die Auslegung durch die Kommission im Widerspruch zu Sinn und Zweck der Gruppenfreistellung stehe, da die meisten Konferenzen einen multimodalen Tarif festsetzten, ist daher zurückzuweisen. Diese Auslegung beeinträchtigt im Übrigen keineswegs die den Linienkonferenzen durch Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 gewährte Möglichkeit, die Frachtraten für den Seetransport festzusetzen.
- 256 Die Rüge, dass die angefochtene Entscheidung die besonderen Merkmale des Verkehrssektors allgemein verkannt habe, ist ebenfalls zurückzuweisen. Die Klägerinnen heben nämlich selbst hervor, dass die verschiedenen Verordnungen über den Bereich des Verkehrs vom Rat unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale jeder Verkehrsart (See-, Binnen- oder Luftverkehr) erlassen worden seien. Da sich die betreffende Vereinbarung nicht auf Seetransportdienste bezieht, sondern auf Landtransportdienste in Form des Hafenvor- und -nachlaufs, die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung

erbracht werden, gibt es keinen Grund, die Ausnahmen, die für Vereinbarungen über den Seetransport gewährt werden, auf sie anzuwenden.

- 257 Somit ergibt sich sowohl aus dem Wortlaut der Vorschriften, die den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 oder die von der Freistellung nach Artikel 3 dieser Verordnung erfassten Vereinbarungen festlegen, als auch aus den vorbereitenden Arbeiten für die Verordnung Nr. 4056/86 und der Erklärung des Rates vom Dezember 1991, als auch aus den allgemeinen Auslegungsgrundsätzen eindeutig, dass die in Artikel 3 der Verordnung für bestimmte Vereinbarungen der Mitglieder von Linienkonferenzen vorgesehene Gruppenfreistellung nicht für eine Preisabsprache gelten kann, die von den Mitgliedern einer Linienkonferenz für die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs von Frachtgütern getroffen wird.
- 258 Diese Feststellung wird auch durch das weitere Vorbringen der Klägerinnen nicht in Frage gestellt.
- 259 Erstens ist die Auffassung der Klägerinnen, dass die betreffende Vereinbarung unter die Verordnung Nr. 4056/86 falle, weil die FEFC-Mitglieder Unternehmen des Seetransportsektors seien, nicht begründet.
- 260 Bei der Prüfung der Frage, welche Verordnung auf eine bestimmte Vereinbarung anwendbar ist, ist die Vereinbarung anhand der Vorschriften, die den Geltungsbereich der verschiedenen betroffenen Verordnungen festlegen, zu untersuchen; dabei darf nicht ausschließlich auf den Sektor abgestellt werden, dem das Unternehmen angehört, dessen Dienstleistung oder Lieferung den Gegenstand der Vereinbarung bildet. Im vorliegenden Fall geht aus Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86 klar hervor, dass diese nicht alle Vereinbarungen von Reedereien betrifft, sondern nur die Vereinbarungen über den „internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft“. Eine

Preisabsprache für die Landtransportdienste fällt daher eindeutig nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86, auch wenn sie von Reedereien im Rahmen multimodaler Transportdienste getroffen und durchgeführt wird. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der Gerichtshof in einem Urteil vom 11. März 1997 in der Rechtssache C-264/95 P (Kommission/UIC, Slg. 1997, I-1287, Randnr. 42) entschieden hat, dass die Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 von der Einordnung der fraglichen Vereinbarungen abhängig ist und nicht von der vorherigen Bestimmung des Marktes, auf dem diese Vereinbarungen ihre Wirkungen entfalten. Das Vorbringen der Klägerinnen, dass im Bereich des Verkehrs die verschiedenen Verordnungen zur Durchführung der Wettbewerbsregeln für spezifische Wirtschaftssektoren gelten, ist daher zurückzuweisen, da die anwendbaren Verordnungen im Hinblick auf die betreffende Vereinbarung zu bestimmen sind und nicht im Hinblick auf das Unternehmen, das das Produkt liefert oder die Dienstleistung erbringt. Ein und dieselbe Vereinbarung kann nämlich nicht je nach dem Unternehmen, das sie getroffen hat, verschiedenen Verordnungen zur Durchführung der Wettbewerbsregeln unterliegen.

- 261 Jedenfalls würde die betreffende Vereinbarung selbst dann nicht unter die Verordnung Nr. 4056/86 fallen, wenn entsprechend dem Vorbringen der Klägerinnen von der Definition des Marktes abhängen sollte, welche Verordnung anwendbar ist. Wie sich aus der Prüfung des ersten Klagegrundes ergibt, sind die betreffenden Landtransportdienste nämlich u. a. deswegen als von den Seetransportdiensten getrennter Dienst anzusehen und nicht als ein einheitliches integriertes Produkt einer multimodalen Beförderung, weil die See- und die Landtransportdienste bei und von verschiedenen Wirtschaftsteilnehmern getrennt gekauft und verkauft werden können. Insoweit geht der von den Klägerinnen angestellte Vergleich mit Schnürsenkeln offenkundig fehl, da zwar Schnürsenkel getrennt von Schuhen gekauft werden können, Letztere aber nicht ohne ihre Schnürsenkel verkauft oder gebraucht werden können und die beiden Produkte ein einheitliches Produkt bilden. Dagegen sind die von den FEFC-Mitgliedern angebotenen Landtransportdienste nur ein ihre Seetransportdienste ergänzender Dienst, bei dem den Verkehrsnutzern — durch die Verordnung Nr. 4056/86 gewährleistet — die Wahl der Unternehmen freisteht, da die Verloader den Hafenvor- und -nachlauf der Frachtgüter auch selbst durchführen können. Daher bleiben die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs der Frachtgüter selbst dann, wenn sie in Verbindung mit einem Seetransportdienst im Rahmen einer multimodalen Beförderung verkauft werden, von den Seetransportdiensten getrennte Dienste. Der relevante Markt ist deshalb im vorliegenden Fall entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen nicht der Markt für Seetransportdienste, sondern der Markt für die von den FEFC-Mitgliedern im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste.

- 262 Selbst wenn der multimodale Transport als einheitliches zusammengesetztes Produkt mit einem eigenen Markt angesehen werden könnte, würde die von den Klägerinnen hilfsweise vorgetragene These, dass die Nebentätigkeiten, die als integraler Bestandteil eines multimodalen Transportdienstes auszuführen seien, als Teil dieses einheitlichen Dienstes zu behandeln seien, jedenfalls nicht bedeuten, dass die betreffende Vereinbarung von der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst ist. Da die Bestimmungen, die eine Gruppenfreistellung vorsehen, eng auszulegen sind, müsste man sich nämlich, wenn der multimodale Transport einen einheitlichen zusammengesetzten Dienst darstellte, vielmehr fragen, ob die Gruppenfreistellung auf die Festsetzung des Preises für den multimodalen Transportdienst einschließlich des Seetransportsegments noch Anwendung finden kann.
- 263 Außerdem würde die These der Klägerinnen zu Ungleichbehandlungen führen.
- 264 So könnten sich Güterkraftverkehrsunternehmen oder Eisenbahngesellschaften anders als Reedereien nicht über die Preise für die Landtransportdienste, die sie den Verladern verkaufen, verständigen. Auch lässt sich nicht ausschließen, dass Reedereien mit der Möglichkeit, gemeinsam den Preis für die Landtransportdienste festzusetzen, auch die Möglichkeit erlangen, die Machtstellung, die sie auf dem Seetransportmarkt haben, auf den Landtransportmarkt auszudehnen. So könnten sie etwa, ohne den Tarif des multimodalen Transports zu ändern, den Preis für das Seetransportsegment erhöhen und den Preis für das Landtransportsegment entsprechend senken, so dass die Verloader in der Praxis keine andere Wahl hätten, als den Landtransport bei den Reedereien zu kaufen.
- 265 Könnten die Reedereien gemeinsam die Preise für die Seetransportdienste und die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs der Frachtgüter, die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung er-

bracht werden, festsetzen, so würden auch bestimmte Spediteure diskriminiert, die echte multimodale Transportunternehmer ohne Schiffe sind („non-vessel-operating multimodal transport operators“) und die gleichen Dienste wie Linienreedereien anbieten. Diese Spediteure bieten multimodale Transportdienste an, setzen jedoch im Unterschied zu Reedereien nicht selbst Schiffe ein, sondern chartern von Reedereien Schiffsraum. Wie in der von den Klägerinnen nicht angegriffenen Randnummer 23 der angefochtenen Entscheidung festgestellt wird, hat sich der Wettbewerb zwischen diesen Spediteuren und den Linienreedereien so sehr verschärft, dass er zu einem besonderen Merkmal der betreffenden Branche geworden ist.

- 266 Zweitens sind die verschiedenen Argumente, die aus dem Wortlaut der Verordnung Nr. 4056/86 hergeleitet werden, zurückzuweisen. Entweder beruhen sie nämlich auf der unrichtigen und bereits abgelehnten (siehe oben, Randnrn. 120 bis 129) Prämisse, dass die zusammen mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs der Frachtgüter Seetransportdienste seien, oder sie sind nicht stichhaltig oder beruhen auf einer Fehlinterpretation des Wortlauts.
- 267 So sind die aus Artikel 5 der Verordnung Nr. 4056/86 hergeleiteten Argumente nicht stichhaltig, da dieser Artikel nur die Verpflichtungen nennt, die mit der Freistellung nach Artikel 3 der Verordnung verbunden sind, und per definitionem nicht den Geltungsbereich der Freistellung erweitern kann. Ferner nehmen entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen die Nummern 3 und 4 des Artikels 5 der Verordnung Nr. 4056/86 zwar Bezug auf den Binnenverkehr, lassen aber nicht den Schluss zu, dass die genannte Verordnung diesen Verkehr regelt. Zum einen soll Artikel 5 Nummer 3 der Verordnung Nr. 4056/86 lediglich verhindern, dass konferenzgebundene Reedereien ihre Machtstellung auf dem Seetransportmarkt ausnutzen, um die Verlader zu zwingen, andere Dienstleistungen wie die Landtransportdienste bei ihnen zu kaufen. Im Übrigen bestätigt die genannte Bestimmung, die somit verhindern soll, dass die Reedereien den Landtransport mit ihrem Seetransportdienst verknüpfen, dass der Seetransport und der Landtransport zwei getrennte Dienste mit verschiedenen Märkten sind.

- 268 Zum anderen sagt Artikel 5 Nummer 4 der Verordnung Nr. 4056/86 nicht, dass diese für den Landtransport gilt, sondern bestimmt für Fälle, in denen für eine Transportleistung mit einem Landtransportsegment ein einheitlicher Preis existiert, dass in den Tarifen der Reedereien die Dienstleistungen, die durch die Frachtkosten für den See- und Landverkehr abgedeckt sind, aufzuführen sind. Bei den Tarifen im Sinne dieser Vorschrift handelt es sich nicht um den Konferenztarif, sondern um die von den einzelnen Reedereien angebotenen Bedingungen. Der Artikel sieht nämlich vor, dass diese Tarife in den Büros der Linienreedereien und bei ihren Agenten zur Einsicht ausliegen müssen und nicht in den Büros der Konferenz. Die Reedereien können selbstverständlich multimodale Transportdienste anbieten, und in diesem Zusammenhang müssen die Verloader die Aufschlüsselung der Preise nach Landtransport und Seetransport in Erfahrung bringen können.
- 269 Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen beweist Artikel 4 der Verordnung Nr. 4056/86, wonach eine Vereinbarung nur dann freigestellt werden kann, wenn sie nicht je nach Herkunfts- oder Bestimmungsland oder dem Be- oder Entladehafen unterschiedliche Frachten und Beförderungsbedingungen vorsieht, keineswegs, dass die Verordnung Nr. 4056/86 für den Landtransport gilt, sondern setzt lediglich das Diskriminierungsverbot des Artikels 79 Absatz 1 des Vertrages (nach Änderung jetzt Artikel 75 Absatz 1 EG) um. Selbst ohne multimodalen Transport könnten Reedereien für den Transport von Gütern aus verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedliche Bedingungen festlegen und auf diese Weise bestimmen, über welchen Hafen die Güter befördert werden.
- 270 Was drittens die Behauptung der Klägerinnen betrifft, dass einige Mitgliedstaaten 1984 im Rahmen einer in einem Drittland durchgeführten Gesetzesreform die Ansicht geäußert hätten, dass wünschenswert wäre, dass dieses Land auch den konferenzgebundenen Reedereien erlaube, gemeinsam die Preise für die in Verbindung mit Seetransportdiensten erbrachten Landtransportdienste festzusetzen, so kann hieraus nicht geschlossen werden, dass der Rat drei Jahre später zwangsläufig entschied, dass auf Gemeinschaftsebene eine entsprechende Regelung zu treffen sei. Außerdem handelte es sich lediglich um die Meinung eines Teils der Mitgliedstaaten und ist nicht auszuschließen, dass die Mitgliedstaaten,

die eine Freistellung zu befürworten schienen, ihren Standpunkt, der möglicherweise darauf beruhte, dass es zum fraglichen Zeitpunkt keine Gemeinschaftsverordnung über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr gab, änderten. Jedenfalls kann die damals von einigen Mitgliedstaaten geäußerte Ansicht nicht Vorrang vor dem Text der Verordnung Nr. 4056/86 und insbesondere vor deren vollkommen klar gefasstem Artikel 1 haben, der vorsieht, dass die Verordnung nur für den Seeverkehr gilt.

- 271 Im Übrigen zeigt die amerikanische Regelung, auf die sich die Klägerinnen berufen, ebenfalls, dass der Begriff „Seeverkehr“ nicht dahin ausgelegt werden kann, dass er sich auf den Landtransport im Rahmen der multimodalen Beförderung erstreckt. Wie die Kommission zutreffend bemerkt hat, erklärt der Shipping Act, der 1984 in den Vereinigten Staaten von Amerika erlassen wurde, um es den Seeverkehrsunternehmen zu ermöglichen, „die Frachtraten einschließlich der Durchfrachtraten zu erörtern, festzusetzen oder zu regeln“, wohlweislich ausdrücklich, dass er auch Vereinbarungen über das Landtransportsegment einer multimodalen Beförderung von den Kartellgesetzen freistellt. Dieses Beispiel bestätigt somit, dass eine Freistellung von den Wettbewerbsregeln, die es den Mitgliedern einer Linienkonferenz ermöglicht, die Seetransportpreise festzusetzen, nicht so verstanden werden kann, dass damit stillschweigend auch die Preisabsprachen für die im Rahmen der multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste freigestellt sind.
- 272 Viertens führt der Umstand, dass die Verordnung Nr. 4056/86 nur für den Seeverkehr gilt, während die Verordnung Nr. 1017/68 für den Binnenverkehr gilt, entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen nicht zu Rechtsunsicherheit und Verfahrenswidersprüchen.
- 273 Fünftens führt die Auslegung, dass die Verordnung Nr. 4056/86 nicht für das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung gilt, entgegen dem Vor-

bringen der Klägerinnen nicht dazu, dass der in Artikel 3 dieser Verordnung vorgesehenen Gruppenfreistellung jede praktische Wirksamkeit genommen wird. Zum einen können nämlich die einer Linienkonferenz angehörenden Reedereien nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 gemeinsam die Preise für die Seetransportdienste festsetzen und gegebenenfalls auch Vereinbarungen über die anderen in Artikel 3 genannten Gegenstände treffen. Zum anderen kann selbstverständlich jede konferenzgebundene Reederei multimodale Transportdienste anbieten und verkaufen, mit der einzigen Einschränkung, dass zwar der Preis für das Seetransportsegment von der Konferenz festgesetzt werden kann, der Preis für das Landtransportsegment aber individuell von jeder Reederei festzusetzen ist. Die Auslegung durch die Kommission beschränkt daher weder den Geltungsbereich der für den Seetransport im eigentlichen Sinne vorgesehenen Gruppenfreistellung noch die Möglichkeit der konferenzgebundenen Reedereien, multimodale Transportdienste zu erbringen. Im Übrigen bieten zahlreiche unabhängige Reedereien und auch Spediteure unstreitig multimodale Transportdienste an, die denen der FEFC-Mitglieder gleichwertig sind, ohne jedoch mit anderen Reedereien oder Spediteuren gemeinsam den Landtransportpreis festzusetzen.

- 274 Sechstens genügt bezüglich der Behauptung der Klägerinnen, dass die Auslegung der Verordnung Nr. 4056/86 durch die Kommission im Widerspruch zur allgemeinen Auffassung der Mitgliedstaaten stehe, die Feststellung, dass sie zurückzuweisen ist, da die Klägerinnen keinen Beweis hierfür erbracht haben. Die Kommission hat vorgetragen, dass der aus Vertretern der Verkehrs- und der Wettbewerbsbehörden der Mitgliedstaaten bestehende Beratende Ausschuss in seiner Stellungnahme zum Entwurf der angefochtenen Entscheidung einhellig den Feststellungen der Kommission zur Definition des Marktes, zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages und zur Bestimmung des Geltungsbereichs der Verordnung Nr. 4056/86 zugestimmt habe. Da die Kommission diese Stellungnahme nicht vorgelegt hat, kann ihr Vorbringen jedoch nicht berücksichtigt werden (Urteil des Gerichts vom 28. März 2001 in der Rechtssache T-144/99, Institut des mandataires agréés/Kommission, Slg. 2001, II-1087, Randnr. 133). Im Übrigen ist festzustellen, dass die Klägerinnen zwar geltend machen, die von der Kommission vertretene Auslegung der Verordnung Nr. 4056/86 stehe im Widerspruch zur allgemeinen Auffassung der Mitgliedstaaten, dass aber kein einziger Mitgliedstaat dem vorliegenden Verfahren als Streithelfer beigetreten ist,

um die Auffassung der Klägerinnen zu unterstützen, dass das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 falle. Aus dem heute in der Rechtssache T-18/97 verkündeten Urteil geht im Gegenteil hervor, dass die Französische Republik in dieser Rechtssache als Streithelferin beigetreten ist, um u. a. geltend zu machen, dass eine Preisabsprache für das Landtransportsegment des multimodalen Transports, die in ihrer Art der fraglichen Vereinbarung entspreche, unter die Verordnung Nr. 1017/68 und nicht unter die Verordnung Nr. 4056/86 falle.

275 Siebtens würde die Auffassung der Klägerinnen, dass die fragliche Vereinbarung unter die Gruppenfreistellung fallen müsse, weil die Dienstleistungen, auf die sie sich beziehe, in Verbindung mit den von der Freistellung erfassten Seetransportdiensten verkauft würden, letztlich darauf hinauslaufen, dass jede von Reedereien zusammen mit dem Seetransport erbrachte Dienstleistung unter die Gruppenfreistellung fallen müsste. Dies haben die Klägerinnen jedoch nicht geltend gemacht, vielmehr haben sie vorgetragen, dass sie in Wirklichkeit der Auffassung seien, dass die Nebentätigkeiten, die als integraler Bestandteil eines multimodalen Transportdienstes auszuführen seien, als Teil dieses einheitlichen Dienstes zu behandeln seien. Im Rahmen der vorliegenden Klage braucht nicht entschieden zu werden, ob diese These zutreffend ist; es genügt die Feststellung, dass sie jedenfalls nicht dazu führen kann, dass die betreffende Vereinbarung über die Landtransportdienste von der Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst wird, da diese Dienste, wie im Rahmen des ersten Klagegrundes festgestellt worden ist, einen vom Seetransport getrennten Dienst darstellen.

276 Schließlich hat die Kommission die betreffende Vereinbarung zu Recht anhand der Verordnung Nr. 1017/68 geprüft. Die fragliche Vereinbarung ist unstrittig eine Preisabsprache, die von den FEFC-Mitgliedern für die Landtransportdienste getroffen wurde, die sie den Verladern im Rahmen des multimodalen Transports anbieten. Diese in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachten Landtransportdienste müssen, wie bereits erläutert worden ist (siehe oben, Randnrn. 120 bis 129), unter dem Gesichtspunkt des Wettbewerbsrechts als zwar ergänzende, von den Seetransportdiensten gleichwohl aber getrennte Dienste angesehen werden. Die betreffende Vereinbarung bezweckt daher tatsächlich die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen im Bereich des Binnenverkehrs im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 und fällt somit unter diese Verordnung.

- 277 Demnach ist der zweite Klagegrund, dass gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 verstoßen worden sei, insgesamt zurückzuweisen.

IV — Dritter Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages und Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68

A — Vorbringen der Beteiligten

- 278 Die Klägerinnen haben der Prüfung bestimmter Voraussetzungen für die Gewährung einer Einzelfreistellung allgemeine Ausführungen zur Argumentation der Kommission und zu einigen den multimodalen Transport betreffenden Fragen vorangestellt.

Allgemeine Ausführungen

279
bis
280 [...]

— Praktiken anderer Wettbewerbsbehörden und Gesetzgeber

281
bis
285 [...]

— Auswirkungen der gemeinsamen Festsetzung der Tarife für den multimodalen Transport durch Konferenzen auf die Preisstabilität

286
bis
302 [...]

— Zur Rolle der Konferenzen als Wegbereiter bei der Entwicklung der multimodalen Transportdienste

303
bis
304 [...]

Voraussetzungen von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages

— Erste Voraussetzung: wirtschaftliche Vorteile der Vereinbarung

305
bis
315 [...]

— Zweite Voraussetzung: angemessene Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen

316
bis
319 [...]

— Dritte Voraussetzung: Unerlässlichkeit der Wettbewerbsbeschränkungen

320
à
338 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

Allgemeine Ausführungen

- 339 Erstens ist daran zu erinnern, dass das Gericht nach ständiger Rechtsprechung im Rahmen einer Nichtigkeitsklage nach Artikel 173 des Vertrages die komplexen wirtschaftlichen Bewertungen, die die Kommission bei der Ausübung ihres Ermessens nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages im Hinblick auf dessen vier Voraussetzungen vornimmt, nur darauf überprüfen kann, ob die Verfahrens- und Begründungsregeln beachtet wurden, ob der Tatbestand richtig festgestellt wurde und ob kein offenkundiger Beurteilungsfehler und kein Ermessens Fehlgebrauch vorliegen (Urteile des Gerichts vom 23. Februar 1994 in den Rechtssachen T-39/92 und T-40/92, CB und Europay/Kommission, Slg. 1994, II-49, Randnr. 109, SPO u. a./Kommission, Randnr. 288, und vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/95 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739, Randnr. 190). Das Gericht ist nicht befugt, die von der Kommission vorgenommene Bewertung durch seine eigene zu ersetzen oder über Klagegründe, Rügen oder Argumente zu entscheiden, die, selbst wenn sie begründet wären, jedenfalls nicht zur Nichtigkeitsklärung der angefochtenen Entscheidung führen könnten.
- 340 Hierzu ist festzustellen, dass der Umstand, dass die betreffende Vereinbarung von den FEFC-Mitgliedern über einen langen Zeitraum offen angewandt wurde, entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen weder etwas an der Kontrollbefugnis des Gerichts ändern kann noch von Bedeutung für die Frage ist, ob die Vereinbarung die Voraussetzungen für die Gewährung einer Einzelfreistellung erfüllt. Dieser Umstand kann allenfalls bei der Prüfung der Frage berücksichtigt werden, ob die auferlegte Sanktion gerechtfertigt und angemessen ist.
- 341 Was zweitens das Vorbringen der Klägerinnen betrifft, dass mehrere Gesetzgeber und Wettbewerbsbehörden in Drittländern die Festsetzung der Preise für die

Landtransportdienste im Rahmen des multimodalen Transports durch Linienkonferenzen akzeptiert hätten, so geht aus den Akten hervor, dass es diese Akzeptanz zwar gibt, dass sie aber zumindest nicht so verbreitet ist, wie die Klägerinnen und die sie unterstützenden Streithelferinnen geltend machen. So stellt der von der JSA angeführte OECD-Bericht keineswegs eine einhellige Anerkennung dieser Art von Tarifierung dar, sondern stellt fest, dass zwar die Vereinigten Staaten, Kanada und Australien die Festsetzung der Landtransportraten durch Linienkonferenzen zulassen, Japan und die Europäische Gemeinschaft aber nicht. Jedenfalls ist daran zu erinnern, dass nationale Praktiken, selbst wenn sie allen Mitgliedstaaten gemeinsam wären, der Anwendung der Wettbewerbsregeln des Vertrages nicht vorgehen dürfen (Urteil des Gerichtshofes vom 17. Januar 1984 in den Rechtssachen 43/82 und 63/82, VBVB und VBBB/Kommission, Slg. 1984, 19, Randnr. 40). Erst recht kann sich daher die Anwendung des Gemeinschaftsrechts nicht nach den Praktiken bestimmter Drittstaaten richten. Wenn, wie von den Klägerinnen behauptet, bestimmte Drittstaaten die gemeinsame Festsetzung der Preise für die Landtransportdienste durch die Mitglieder einer Linienkonferenz zulassen, kann dies deshalb nicht bereits zur Nichtigkeitsklärung der angefochtenen Entscheidung führen. Diese behaupteten Praktiken könnten allenfalls bei der Beurteilung der Frage berücksichtigt werden, ob die Feststellungen der Kommission im Rahmen der Prüfung der einzelnen Voraussetzungen des Artikels 5 der Verordnung Nr. 1017/68 für die Gewährung einer Einzelfreistellung zutreffend sind.

342 Drittens tragen die Klägerinnen vor, dass die Kommission völlig falsch vorgegangen sei, da sie sich darauf beschränkt habe, getrennt die Vorteile der betreffenden Vereinbarung zum einen für den Landtransport und zum anderen für den Seetransport zu untersuchen, und es somit abgelehnt habe, die Vorteile der Vereinbarung für die multimodalen Transportdienste zu berücksichtigen, obwohl ganz allgemein, insbesondere von der Kommission selbst, anerkannt werde, dass diese Dienste den Verladern erheblichen Nutzen brächten.

343 Bei der Prüfung der Frage, ob die Feststellungen der Kommission im Rahmen der Untersuchung der einzelnen Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages und des Artikels 5 der Verordnung Nr. 1017/68 zutreffend sind, sind selbstverständlich die Vorteile der betreffenden Vereinbarung nicht nur für den

relevanten Markt, d. h. den Markt für im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbrachte Landtransportdienste, sondern gegebenenfalls auch für jeden anderen Markt, auf den sich die betreffende Vereinbarung vorteilhaft auswirken könnte, und allgemeiner für jede Dienstleistung zu berücksichtigen, deren Qualität oder Effizienz durch die Vereinbarung verbessert werden könnte. Sowohl Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 als auch Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages sehen nämlich die Möglichkeit einer Freistellung u. a. von Vereinbarungen vor, die zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beitragen, ohne eine besondere Beziehung zum relevanten Markt zu verlangen.

- 344 Im vorliegenden Fall ist, wie die Kommission zutreffend in Randnummer 94 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt hat, zu unterscheiden zwischen den Vorteilen der multimodalen Beförderung im Allgemeinen, der Notwendigkeit einer Festsetzung der Landtransportpreise für die Bereitstellung von multimodalen Beförderungen seitens der Konferenz und der Notwendigkeit einer Festsetzung der Landtransportpreise seitens der Konferenz für die Erhaltung des Konferenzsystems.
- 345 Dazu ist jedoch sogleich zu bemerken, dass, wie die Kommission zutreffend in Randnummer 95 der angefochtenen Entscheidung festgestellt hat, die Vorteile der multimodalen Beförderung im Allgemeinen keineswegs bestritten werden. Außerdem sind die auf diese Vorteile gestützten Argumente völlig irrelevant, da es in der angefochtenen Entscheidung ausschließlich darum geht, ob eine Vereinbarung über die gemeinsame Festsetzung der Preise für die im Rahmen des multimodalen Transports erbrachten Landtransportdienste im Hinblick auf die Wettbewerbsregeln rechtmäßig ist, und nicht darum, ob der multimodale Transport als solcher im Hinblick auf diese Regeln rechtmäßig ist. Zu prüfen ist daher nicht, ob die multimodalen Transportdienste vorteilhafte Wirkungen haben, was nicht bestritten wird, sondern ob die gemeinsame Festsetzung der Preise für die im Rahmen dieser multimodalen Transportdienste erbrachten Landtransportdienste durch die FEFC-Mitglieder die von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages verlangten vorteilhaften Wirkungen hat, indem sie u. a. die Land- oder die Seetransportdienste oder die multimodalen Transportdienste verbessert. Die Argumente der Klägerinnen, mit denen die Vorteile des multimodalen Transports als solchen dargetan werden sollen, sind somit irrelevant.

- 346 Nach Auffassung der Klägerinnen hat die betreffende Vereinbarung die für eine Einzelfreistellung erforderlichen vorteilhaften Wirkungen, da sie notwendig sei, um die Erbringung stabiler multimodaler Transportdienste zu gewährleisten. Würden die Landtransportpreise nicht gemeinsam festgesetzt, so könnten nach Ansicht der Klägerinnen die FEFC-Mitglieder den Verladern die Landtransportdienste zu Preisen verkaufen, die unter ihren Einstandskosten lägen, und würden damit im Ergebnis Rabatte auf den von der Konferenz festgesetzten Seetransporttarif gewähren, der deshalb seine stabilisierende Wirkung verlieren würde. Dies würde den Seetransportmarkt destabilisieren und es den Reedereien unmöglich machen, die notwendigen Investitionen zu tätigen, um zuverlässige und leistungsstarke multimodale Transportdienste anbieten und entwickeln zu können.
- 347 Dieses Vorbringen betrifft im Kern nur das Problem, dass der Markt für Seetransportdienste aufgrund der auf den Landtransporttarif gewährten Rabatte instabil werden könnte. Es ist daher im Rahmen der Untersuchung der Auswirkungen der betreffenden Vereinbarung auf den Markt für Seetransportdienste zu prüfen.
- 348 In diesem Rahmen ist nun zu prüfen, ob die Kommission die vorteilhaften Wirkungen der betreffenden Vereinbarung im Hinblick auf die Freistellungsbedingungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages und des Artikels 5 der Verordnung Nr. 1017/68 zutreffend beurteilt hat.
- 349 Nach ständiger Rechtsprechung müssen die vier Voraussetzungen für die Gewährung einer Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages zusammen erfüllt sein (vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofes vom 13. Juli 1966 in den Rechtssachen 56/64 und 58/64, Consten und Grundig/Kommission, Slg. 1966, 322, sowie Urteil CB und Europay/Kommission, Randnr. 110). Ist auch nur eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, muss die Freistellung daher versagt werden (Urteil SPO u. a./Kommission, Randnr. 267, im Rechtsmittelverfahren bestätigt durch Beschluss des Gerichtshofes vom 25. März 1996 in der Rechtssache C-137/95 P, SPO u. a./Kommission, Slg. 1996, 1611, Randnrn. 34 bis 37).

- 350 Im vorliegenden Fall ergibt sich aus Randnummer 140 der angefochtenen Entscheidung, dass die Kommission die vierte Voraussetzung bezüglich der Ausschaltung des Wettbewerbs nicht geprüft hat. Zu prüfen sind daher lediglich die ersten drei Voraussetzungen.

Erste Voraussetzung: Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen, Förderung der Kontinuität und Stabilität auf den Märkten, die starken zeitlichen Schwankungen unterliegen, Steigerung der Produktivität der Unternehmen oder Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts

- 351 Die Kommission unterscheidet in der angefochtenen Entscheidung zwischen den Vorteilen der multimodalen Beförderung im Allgemeinen und dem Beitrag, den die gemeinsame Festsetzung der Preise durch die FEFC-Mitglieder zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen leistet. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Beurteilung der Anwendbarkeit von Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 den letzteren Gesichtspunkt betreffe.

- 352 Erstens stellt die Kommission zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen fest, dass nichts darauf hindeute, dass ein von den Konferenzmitgliedern gemeinsam festgesetzter Preis für die Bereitstellung der Landtransportdienste zur Verbesserung der Qualität dieser Dienste (Randnr. 101 der angefochtenen Entscheidung) oder zur Verbesserung der Qualität der von den Konferenzmitgliedern erbrachten Seeverkehrsdienste beitrage (Randnr. 103 der angefochtenen Entscheidung).

- 353 Zweitens meint die Kommission zu der Frage, ob die betreffende Vereinbarung zur Förderung einer größeren Kontinuität und Stabilität der Befriedigung des Verkehrsbedarfs auf dem Markt beiträgt, dass die Mitglieder der FEFC nicht nachzuweisen vermocht hätten, dass der Markt für von Seeverkehrsunternehmen erbrachte Landtransportdienste ein Markt sei, auf dem Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterlägen. Selbst wenn das der Fall wäre, sei nicht schlüssig dargelegt worden, dass die gemeinsame Festsetzung der Fracht-

raten für die Landtransportdienste durch die FEFC-Mitglieder zur Kontinuität und Stabilität auf diesem Markt beitrage (Randnr. 105 der angefochtenen Entscheidung).

- 354 Drittens stellt die Kommission zur Steigerung der Produktivität fest, dass nicht schlüssig dargelegt worden sei, dass die gemeinsame Preisfestsetzung für den Landtransport durch die Konferenz zu einer Steigerung der Produktivität der betreffenden Unternehmen geführt habe oder führen dürfte (Randnr. 106 der angefochtenen Entscheidung), da die Festsetzung der Preise durch die FEFC keine unmittelbaren Auswirkungen auf die von ihnen erbrachten Dienste oder die Art und Weise habe, wie diese Dienste erbracht würden (Randnr. 107 der angefochtenen Entscheidung). In Randnummer 108 der angefochtenen Entscheidung erklärt die Kommission weiter, dass auch nicht schlüssig dargelegt worden sei, dass die betreffende Vereinbarung zur Steigerung der Produktivität der FEFC-Mitglieder in Bezug auf die von ihnen erbrachten Seetransportdienste beitrage.
- 355 Viertens stellt die Kommission in Randnummer 109 der angefochtenen Entscheidung zur Förderung des technischen Fortschritts fest, dass von den FEFC-Mitgliedern nicht schlüssig dargelegt worden sei, dass die Preisfestsetzung für die von Seeverkehrsunternehmen erbrachten Landtransportdienste diese Voraussetzung erfülle. Das Argument der Klägerinnen, dass die betreffende Vereinbarung sie in die Lage versetze, in den Haus-zu-Haus-Beförderungsdienst zu investieren, lasse sich für jede Preisfestsetzungsvereinbarung anführen (Randnrn. 110 und 111 der angefochtenen Entscheidung). Die in der betreffenden Vereinbarung vorgesehene gemeinsame Preisfestsetzung werde möglicherweise nicht die Einführung neuer Technologien fördern, sondern die Unternehmen von neuen Investitionen abhalten, da sie die Wettbewerbsvorteile schmälere, die sonst jene Unternehmen hätten, die ihre Investitionen rentabler zu nutzen verstünden (Randnr. 111 der angefochtenen Entscheidung).
- 356 Die Klägerinnen halten der Kommission vor, dass sie ihre Feststellung, dass die Qualität der Verkehrsleistungen nicht verbessert würde, damit begründet habe, dass die meisten Reedereien, die multimodale Transportdienste anböten, die Landtransportdienste bei Landtransportunternehmen zum Marktpreis kauften.

- 357 Die Kommission stellt in der angefochtenen Entscheidung fest, dass „die Mitglieder der FEFC in aller Regel den Landtransport nicht selbst ausführen, sondern im Wege von Unterverträgen an Landtransportunternehmen weitervergeben“ (Randnr. 101). Weiter erklärt die Kommission in Randnummer 102 der angefochtenen Entscheidung: „Obgleich der Preis für [den Landtransport] im Rahmen der FEFC festgelegt wird, verhandeln die einzelnen FEFC-Mitglieder mit Landtransportunternehmen auf einer individuellen Basis“, so dass „Verbesserungen der Qualität der Verkehrsleistungen, zu denen die Nachfrage der Kunden Anreiz geben kann,... nicht durch Preisfestsetzungstätigkeiten der Konferenz, sondern durch Verhandlungen zwischen einzelnen Verladern und einzelnen Reedereien bewirkt [werden]“.
- 358 Diese Argumentation der Kommission enthält keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler. Es ist nicht ersichtlich, dass die Möglichkeit, einen gemeinsamen Preis für eine Dienstleistung festzusetzen, die die Reedereien im Rahmen der Vergabe von Aufträgen an Subunternehmer zu unterschiedlichen Preisen kaufen, dazu beiträgt, das Landtransportsegment ihrer Tätigkeiten durch eine wirksamere Kontrolle der Container zu rationalisieren.
- 359 Diese Feststellung wird nicht durch das Argument entkräftet, dass die Kommission außer Acht gelassen habe, dass die direkten Kosten des Landtransports nur einen geringen Teil der gesamten Kosten der Landtransportdienste ausmachen. Die Klägerinnen haben nämlich nicht den Beweis erbracht, dass die Preisfestsetzung durch die Konferenz zur Verbesserung der Qualität der Landtransportdienste beiträgt, auch wenn sich die Kosten des Landtransports ganz überwiegend auf eigene Tätigkeiten der Reedereien und nicht auf von diesen gekaufte Dienstleistungen beziehen. Unabhängig davon, wie hoch der Anteil der direkten Kosten des Landtransports ist, genügt die Feststellung, dass die Klägerinnen jedenfalls nicht dargetan haben, inwiefern die gemeinsame Frachtratenfestsetzung die Effizienz der multimodalen Transportdienste und insbesondere des Managements leerer Container verbessern kann.
- 360 Zur Frage, ob die betreffende Vereinbarung zur Förderung einer größeren Kontinuität und Stabilität der Befriedigung des Verkehrsbedarfs auf Märkten beiträgt, auf denen Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen,

stellt die Kommission in Randnummer 105 der angefochtenen Entscheidung fest: „Die Mitglieder der FEFC haben nicht nachzuweisen vermocht, dass der Markt für [Landtransportdienste] ein Markt ist, auf dem Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen.“ Die Kommission bemerkt hierzu zutreffend, dass die Gründe, die die Klägerinnen vorbrächten, um darzutun, dass die Preise im Rahmen des multimodalen Transports instabil seien und es notwendig sei, die Preise für das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung gemeinsam festzusetzen, dieselben seien, die als Erklärung für die Instabilität der Seetransportpreise vorgebracht würden, und sich speziell auf diese Transportart bezögen.

- 361 Wie die Kommission in Randnummer 30 der angefochtenen Entscheidung festgestellt hat, gelten für den Landtransport jedoch ganz andere Bedingungen als für den Seetransport. Die Landtransportpreise sind nämlich im Allgemeinen für alle Frachtgüter unabhängig von deren Art oder Wert dieselben und werden nach Maßgabe der Kosten der Dienstleistung festgesetzt. Im Übrigen werden diese Kosten pro Container festgesetzt. Wie die Kommission in ihren beim Gericht eingereichten Schriftsätzen unter Bezugnahme auf den von den Klägerinnen vorgelegten Bericht Gilman und Graham hervorgehoben hat, besteht folglich kein Anreiz dazu, verfügbaren Platz um jeden Preis zu verkaufen.
- 362 Angesichts dieser Umstände kann der Kommission in diesem Punkt kein offensichtlicher Beurteilungsfehler vorgeworfen werden. Die FEFC-Mitglieder haben auch keine Beweise dafür vorgelegt, dass der Landtransportmarkt ein Markt ist, auf dem Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, haben schließlich die Klägerinnen jedenfalls nicht aufgezeigt, inwiefern die gemeinsame Festsetzung der Tarife für die Landtransportdienste zur Kontinuität und Stabilität auf dem relevanten Markt beitragen würde.
- 363 Zur Steigerung der Produktivität der Unternehmen hat die Kommission in Randnummer 107 der angefochtenen Entscheidung erneut festgestellt, dass die FEFC-Mitglieder in aller Regel nicht selbst Landtransportdienste erbrächten. Sie erläutert insoweit, dass „die Festsetzung der Preise durch die FEFC keine un-

mittelbaren Auswirkungen auf die... erbrachten Dienste oder die Art und Weise [hat], wie diese Dienste erbracht werden, da [die eigentlichen Erbringer der Landtransportdienste] ihre Dienste den FEFC-Mitgliedern zu marktüblichen Preisen und nicht zum Konferenzpreis verkaufen“. Die Preisabsprache für den Landtransport wirke sich folglich „nicht unmittelbar auf Dienste aus, die [die Reedereien] selbst erbringen“.

364 Bei der Prüfung der Auswirkung der betreffenden Vereinbarung auf die Qualität der Dienstleistungen ist oben bereits festgestellt worden, dass diese Beurteilung keinen offensichtlichen Fehler enthält. Dies hat auch im Rahmen der Prüfung der Auswirkung der Vereinbarung auf die Produktivität der betroffenen Unternehmen zu gelten; die Klägerinnen haben jedenfalls nicht den Beweis erbracht, dass die Preisabsprache für den Landtransport zur Steigerung ihrer Produktivität beiträgt.

365 Zur Frage, ob die betreffende Vereinbarung zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beiträgt, führt die Kommission in Randnummer 109 der angefochtenen Entscheidung aus, dass von den FEFC-Mitgliedern nicht schlüssig dargelegt worden sei, dass die Preisfestsetzung für die Landtransportdienste zur Verwirklichung dieses Zieles beitrage. Wie die Kommission in Randnummer 110 ihrer Entscheidung zu Recht betont hat, ließe sich das Argument der Klägerinnen, dass die betreffende Vereinbarung es ermögliche, in den Haus-zu-Haus-Beförderungsdienst zu investieren, für jede Preisfestsetzungsvereinbarung anführen. In Wirklichkeit wäre es, wie die Kommission in Randnummer 111 der angefochtenen Entscheidung feststellt, wahrscheinlicher, dass die aus der Preisfestsetzungsvereinbarung resultierenden Wettbewerbseinschränkungen nicht die Einführung neuer Technologien fördern, sondern die Unternehmen von neuen Investitionen abhalten, da sie die Wettbewerbsvorteile schmälern, die sonst jene Unternehmen hätten, die ihre Investitionen rentabler zu nutzen verstehen.

366 Unter diesen Umständen haben die Klägerinnen nicht den Beweis erbracht, dass die Preisabsprache für die Landtransportdienste zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beiträgt.

367 Was schließlich die Auswirkungen der Vereinbarung auf die Förderung der Stabilität auf dem Markt für Seetransportdienste angeht, so hat die Kommission in Randnummer 104 der angefochtenen Entscheidung lediglich auf die Prüfung der Unerlässlichkeit der Beschränkungen in den Randnummern 123 bis 137 der Entscheidung verwiesen. Die Kommission hat somit die Auffassung vertreten, dass selbst dann keine Freistellung gewährt werden könne, wenn die erste Voraussetzung erfüllt sein sollte, da die Wettbewerbsbeschränkungen jedenfalls nicht unerlässlich für die Erreichung des mit der Vereinbarung verfolgten Zieles seien. Da die vier Voraussetzungen der Artikels 85 Absatz 3 zusammen zu erfüllen sind (Urteil SPO u. a./Kommission, Randnr. 227), berührt dieser Umstand die Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung nicht, sofern in dieser rechtlich hinreichend dargetan wird, dass die aus der Vereinbarung resultierenden Beschränkungen nicht unerlässlich sind oder dass eine andere Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 nicht erfüllt ist.

Zweite Voraussetzung: angemessene Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen

368 In der angefochtenen Entscheidung stellt die Kommission in Randnummer 115 fest, dass die betreffende Vereinbarung die Interessen der Verloader und anderen Verkehrsnutzer nicht angemessen zu berücksichtigen vermöge, da sie lediglich sicherzustellen helfe, dass die Preise auf einem höheren Niveau blieben, als dies sonst der Fall wäre. Die konferenzseitige Festsetzung der Preise für Landtransportdienste hindere die effizienteren Reedereien daran, Kosteneinsparungen weiterzugeben (Randnr. 116 der angefochtenen Entscheidung). Weiter macht die Kommission geltend, dass sie den Beschwerden von Organisationen Rechnung getragen habe, die die Interessen der Nutzer der Landtransportdienste verträten und ihre Besorgnis über die Wettbewerbsverzerrungen in diesem Sektor geäußert hätten (Randnr. 117 der angefochtenen Entscheidung). Schließlich erklärt die Kommission, dass sich eine angemessene Beteiligung der Verbraucher an dem aus der Haus-zu-Haus-Beförderung entstehenden Gewinn in der Praxis einfacher erreichen ließe, wenn eine Preisfestsetzungsvereinbarung wie die der FEFC-Mitglieder nicht bestünde (Randnr. 118 der angefochtenen Entscheidung).

- 369 Die Klägerinnen tragen erstens vor, dass sich die Kommission entgegen ihrer Pflicht keine eigene Meinung zu der Frage gebildet habe, als sie erklärt habe, dass sie verschiedenen Beschwerden von Verkehrsnutzern Rechnung getragen habe.
- 370 Diesem Argument kann nicht gefolgt werden. Abgesehen davon, dass die Kommission bei der Prüfung, ob die betreffende Vereinbarung die Interessen der Verkehrsnutzer berücksichtigt, selbstverständlich deren Beschwerden Rechnung tragen durfte, ergibt sich aus dem Text der angefochtenen Entscheidung und insbesondere aus dem Wortlaut der oben genannten Randnummern 115 und 116, dass die Kommission die Frage sehr wohl selbst untersucht hat. So erklärt sie in Randnummer 115 der angefochtenen Entscheidung, dass die „[Preisabsprache] lediglich [helfe,] sicherzustellen, dass die Preise auf einem höheren Niveau bleiben, als dies sonst der Fall wäre“. Außerdem vertritt die Kommission in Randnummer 116 die Auffassung: „Soweit einzelne Reedereien ihre Kosten dadurch zu senken imstande sind, dass sie ihren Containerbestand effizienter als andere Reedereien organisieren, hindert die konferenzseitige Festsetzung der Preise für Carrier Haulage-Dienste die effizienteren Reedereien daran, Kosteneinsparungen weiterzugeben.“
- 371 Jedenfalls durfte die Kommission aus der großen Zahl von Beschwerden von Verkehrsnutzern darauf schließen, dass die betreffende Vereinbarung deren Interessen nicht angemessen berücksichtige.
- 372 Zweitens beanstanden die Klägerinnen die Feststellung der Kommission in Randnummer 118 der angefochtenen Entscheidung, dass „eine angemessene Beteiligung der Verbraucher an dem entstehenden Gewinn die Aufrechterhaltung eines hohen Wettbewerbsniveaus bei den den Verladern angebotenen Beförderungen im Hafenvor- und -nachlauf [beinhaltet]“. Da der multimodale Transport durch die FEFC nur 38 % des gesamten Seeverkehrs zwischen Fernost und Europa ausmache, herrsche ein ausreichender Wettbewerb auf hohem Niveau.
- 373 Insoweit ist daran zu erinnern, dass eine Preisabsprache eine sehr schwere Wettbewerbsbeeinträchtigung darstellt. Mit einer derartigen Vereinbarung kön-

nen die Klägerinnen nämlich die Preise auf einem höheren Niveau halten, als es ihnen sonst möglich wäre. Im Übrigen soll dieses Argument der Klägerinnen in Wirklichkeit lediglich die Auswirkungen der betreffenden Vereinbarung auf den Wettbewerb bagatellisieren, keineswegs aber belegen, dass die Vereinbarung die Interessen der Nutzer berücksichtigt. Es ist daher im vorliegenden Rahmen irrelevant.

- 374 Die Kommission hat folglich keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als sie die Auffassung vertrat, dass die betreffende Vereinbarung die Verbraucher nicht angemessen am Gewinn beteilige.

Dritte Voraussetzung: Unerlässlichkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkungen

- 375 Zur Prüfung der Unerlässlichkeit der betreffenden Beschränkungen ist festzustellen, dass die Kommission in den Randnummern 119 bis 139 der angefochtenen Entscheidung geprüft hat, ob die aus der betreffenden Vereinbarung resultierenden Wettbewerbsbeschränkungen unerlässlich für die Bereitstellung multimodaler Transportdienste und für die Erhaltung des Linienkonferenzsystems der Preisfestsetzung für den Seetransport sind.

- 376 In Bezug auf den ersten Punkt gelangt die Kommission in Randnummer 121 der angefochtenen Entscheidung zu dem Schluss, dass eine gemeinsame Preisfestsetzung für Landtransportdienste für die Bereitstellung dieser Dienste nicht unerlässlich sei. In diesem Zusammenhang stellt sie insbesondere fest, dass „die FEFC-Mitglieder zum überwiegenden Teil Landtransportdienste nicht selbst erbringen“ und dass „die FEFC bezüglich des Landtransports nichts anderes tut, als das Forum für die Festsetzung der Preise für die [Landtransportdienste] abzugeben“ (Randnr. 120 der angefochtenen Entscheidung). Weiter führt sie aus, dass „viele unabhängige Verkehrsunternehmer und Spediteure gleichwertige oder ähnliche Dienste außerhalb der FEFC oder anderer Konferenzen und ohne gemeinsam mit anderen Reedereien festgesetzte Preise für die Bereitstellung von [Landtransportdiensten] anbieten“ (Randnr. 121 der angefochtenen Entscheidung).

- 377 In Bezug auf den zweiten Punkt gelangt die Kommission im Wesentlichen zu dem Schluss, dass „nicht schlüssig dargelegt worden [ist], dass die Preisfestsetzung für [den Landtransport] unerlässlich für die Erhaltung der ‚stabilisierenden Rolle‘ von Konferenzen ist“ (Randnr. 131). Die Kommission weist insoweit insbesondere auf die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 aufgeführten Alternativmaßnahmen hin, die ergriffen werden können, um die Stabilität der Seetransporttarife einer Konferenz zu gewährleisten, nämlich die Aufteilung der Ladungsmenge oder der Einnahmen unter den Konferenzmitgliedern. Im Übrigen stellt die Kommission in Randnummer 135 der angefochtenen Entscheidung fest, dass „bestimmte Tätigkeiten nicht auf der Grundlage eines vereinbarten Konferenzpreises, sondern auf der weit weniger restriktiven Basis einer Vereinbarung, wonach die Preise nicht niedriger als die Einstandskosten sein dürfen, abgewickelt werden“.
- 378 Die Kommission weist daher das zum Teil auf den Bericht Gilman und Graham gestützte Argument der Klägerinnen zurück, dass die stabilisierende Rolle der Linienkonferenzen gefährdet wäre, wenn diese nicht die Landtransportpreise festsetzten, da für ihre Mitglieder die Versuchung bestünde, die von der Konferenz festgesetzten Seetransportpreise über einen Preiswettbewerb bei den Landtransportpreisen zu unterhöheln. Sie vertritt insoweit die Auffassung: „Die Tatsache, dass die Kartellierung eines Teils der Tätigkeiten der Reedereien als vereinbar mit den Wettbewerbsregeln gilt, ist an sich keine Rechtfertigung für eine Freistellung aller Tätigkeiten dieser Unternehmen.“
- 379 In ihren Schriftsätzen wiederholen die Klägerinnen lediglich ihre Behauptung, dass die Preisstabilität, die sich aus einer Kontrolle der Tarife im Rahmen einer Konferenz ergebe, den Reedereien helfe und sie ermutige, umfangreichere Investitionen zu tätigen.
- 380 Diese Rüge bezieht sich auf den zweiten Punkt der Untersuchung der Kommission, in dem es darum geht, ob die betreffenden Beschränkungen unerlässlich für die Erhaltung der Stabilität der von den Konferenzen festgesetzten Preise für die Seetransportdienste sind. Die von der Kommission durchgeführte Untersuchung der Frage, ob die aus der betreffenden Vereinbarung resultierenden Be-

schränkungen unerlässlich für die Bereitstellung multimodaler Transportdienste sind, wird von den Klägerinnen somit nicht angegriffen. Hierzu ist festzustellen, dass die Kommission daraus, dass die FEFC-Mitglieder zum überwiegenden Teil Landtransportdienste nicht selbst erbringen, dass die FEFC bezüglich des Landtransports nichts anderes tut, als das Forum für die gemeinsame Preisfestsetzung abzugeben und dass viele unabhängige Verkehrsunternehmer und Spediteure ähnliche Dienste ohne gemeinsame Preisfestsetzung anbieten, schließen durfte, dass die gemeinsame Festsetzung der Landtransportpreise für die Erbringung dieser Dienste nicht unerlässlich ist.

- 381 Was die Rüge der Klägerinnen bezüglich des zweiten Punktes der Untersuchung der Kommission betrifft, so ist daran zu erinnern, dass die Klägerinnen nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages dartun müssen, dass die betreffenden Wettbewerbsbeschränkungen den in dieser Bestimmung genannten Zielen entsprechen und dass diese Ziele ohne die Einführung der Beschränkungen nicht verwirklicht werden könnten.
- 382 Im vorliegenden Fall machen die Klägerinnen im Wesentlichen geltend, dass es ohne einen im Rahmen einer Konferenz festgesetzten Tarif für den multimodalen Transport zu einer schwerwiegenden Destabilisierung der Preise für die Seetransportdienste käme, die die Tätigkeit der Konferenzen lähmen könnte. Vor allem könnten Reedereien ohne einen solchen Tarif leicht die Seetransporttarife unterbieten, indem sie die Kosten des Landtransports ganz oder zum Teil absorbierten.
- 383 Die Kommission hat in Randnummer 136 der angefochtenen Entscheidung eingeräumt, dass die Mitglieder der FEFC aufgrund einer fehlenden kollektiven Preisfestsetzung den Seeverladern für Landtransportdienste Preise berechnen könnten, die unter ihren Einstandskosten für diese Dienste liegen, und dass die Wirkung einer solchen Vorgehensweise ähnlich sei wie bei einem Rabatt auf den Konferenztarif für den Seetransport. Dies könnte die von der FEFC bewirkte Stabilität stärker unterhöheln, als dies bereits durch andere Formen der Rabattgewährung auf den FEFC-Seetransporttarif und durch den Wettbewerb von FEFC-Outsidern geschehe.

- 384 In der folgenden Randnummer der angefochtenen Entscheidung erklärt die Kommission jedoch, dass nicht nachgewiesen sei, dass den Wettbewerb weniger stark einschränkende Maßnahmen zur Erreichung des Zieles einer allgemeinen Stabilität nicht ausreichend wären. Die Klägerinnen können dem nicht entgegenhalten, dass die Kommission nicht konkret aufgezeigt habe, dass es weniger stark einschränkende Maßnahmen gebe. Nach ständiger Rechtsprechung ist es nämlich Sache der Unternehmen, die eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages beantragen, anhand von Beweismaterial darzutun, dass eine Freistellung gerechtfertigt ist. Deshalb kann der Kommission nicht vorgeworfen werden, keine anderen Lösungen vorgeschlagen oder nicht angegeben zu haben, was ihrer Ansicht nach eine Freistellung rechtfertigen würde (vgl. Urteil VBVB und VBBB/Kommission, Randnr. 52).
- 385 Jedenfalls ist festzustellen, dass die Kommission zwei Arten von Alternativmaßnahmen genannt hat.
- 386 Zum einen erklärt sie, wie bereits oben erwähnt, in Randnummer 137 der angefochtenen Entscheidung, dass die Maßnahmen, die ergriffen werden könnten, um die Stabilität des Seetransporttarifs der Konferenz zu gewährleisten, in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 aufgeführt seien und dass zu ihnen auch die Aufteilung der Ladungsmenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern einer Konferenz gehöre.
- 387 Zum anderen geht aus der angefochtenen Entscheidung hervor, dass die Kommission bereits in Randnummer 135 festgestellt hat, dass bestimmte Tätigkeiten auf der Basis einer Vereinbarung, wonach die Landtransportpreise nicht niedriger als die Einstandskosten sein dürfen, abgewickelt werden könnten. Die Kommission legt ihre Überlegungen hierzu in der Fußnote zu Randnummer 139 der angefochtenen Entscheidung dar. In dieser Fußnote weist die Kommission darauf hin, dass sie in einem Bericht an den Rat, der sich mit Fragen des Seeverkehrs befasse, erklärt habe, dass sie Einzelfreistellungen für eine Konferenzvereinbarung ins Auge fassen könne, die eine Klausel enthalte, wonach der Landtransporttarif nicht unter den Kosten liegen dürfe, um die Konferenz weitgehend vor Belastungen durch eine Subventionierung des Landtransportgeschäfts über das Seetransportgeschäft zu bewahren.

- 388 Die Klägerinnen haben nichts vorgetragen, was die Feststellungen der Kommission zu diesem Punkt erschüttern könnte. Insbesondere haben sie nicht aufgezeigt, weshalb die von der Kommission vorgeschlagenen Alternativmaßnahmen nicht weniger stark einschränkend wären als die fragliche Preisabsprache oder aus welchen Gründen diese Maßnahmen nicht verwirklicht werden könnten.
- 389 Erstens können sich die Klägerinnen nicht darauf berufen, dass sie ihre Verpflichtungen aus der Preisabsprache für die Seetransportdienste verletzen könnten, um die Gewährung einer weiteren Freistellung für eine Preisabsprache für die Landtransportdienste zu rechtfertigen. Der bloße Umstand, dass die Einhaltung der Preisabsprache für den Seetransport eine Preisabsprache für den Landtransport völlig überflüssig machen würde, beweist bereits, dass Letztere nicht unerlässlich ist.
- 390 Folglich sind sämtliche Argumente zurückzuweisen, die die Klägerinnen dafür vorbringen, dass die fraglichen Wettbewerbsbeschränkungen wegen der Instabilität, die sich daraus ergeben könnte, dass sie selbst die Preisabsprache für den Seetransport verletzen, unerlässlich seien.
- 391 Das gilt insbesondere für das Argument, dass der multimodale Transport gegenwärtig bei den Verladern der am meisten gefragte Dienst sei, so dass der Wettbewerb bei dieser Transportart den Seetransporttarif beeinträchtigen könnte. Dieser Umstand unterstreicht im Übrigen nur die Schwere der aus der betreffenden Vereinbarung folgenden Wettbewerbsbeschränkungen.
- 392 Zweitens ist auf die Schwere der Wettbewerbsbeschränkungen hinzuweisen, die sich aus der betreffenden Vereinbarung ergeben.

- 393 Zum einen stellt eine Preisabsprache eine sehr schwere Wettbewerbsbeschränkung dar. Die betreffende Vereinbarung bewirkt aber, dass eine derartige Beschränkung, die ausnahmsweise für den Markt für Seetransportdienste erlaubt ist, auf den Markt für Landtransportdienste erstreckt wird.
- 394 Zum anderen könnte die gemeinsame Festsetzung der Landtransportpreise die Konferenzmitglieder in die Lage versetzen, die wichtige Stellung, die sie auf dem Markt für Seetransportdienste halten, auf den Markt für Landtransportdienste auszudehnen. Insbesondere können die FEFC-Reedereien aufgrund der betreffenden Vereinbarung den Wettbewerb auf dem Markt für Landtransportdienste beeinträchtigen, indem sie die Kosten der Rabatte, die sie auf diesem Markt gewähren, durch ihre Seetransporttarife absorbieren.
- 395 In diesem Zusammenhang ist das Vorbringen der Klägerinnen, dass es keine Alternativmaßnahme gebe, die weniger stark einschränkend sei als die betreffende Vereinbarung, wenig überzeugend, da Letztere einen sehr stark einschränkenden Charakter hat.
- 396 Aus diesen Überlegungen folgt, dass die betreffende Vereinbarung zu Wettbewerbsbeschränkungen führt, die nicht nur außerordentlich schwer, sondern vor allem für die Erreichung des von den Klägerinnen behaupteten Stabilitätsziels nicht unerlässlich sind.
- 397 Dass diese Beschränkungen nicht unerlässlich sind, ergibt sich auch aus dem Vorbringen der Klägerinnen. Als Hauptgrund für die angebliche Notwendigkeit der betreffenden Vereinbarung führen sie nämlich lediglich die Erhaltung der Stabilität der Seetransportpreise an. Wie die Kommission jedoch in Randnummer 137 der angefochtenen Entscheidung in Erinnerung ruft, nennt die Verordnung Nr. 4056/86 Maßnahmen, die von der Gruppenfreistellung erfasst sind und ergriffen werden können, um die Stabilität der Seetransportdienste zu gewährleisten. Folglich müssen sich die Klägerinnen zunächst dieser von der

Gemeinschaftsregelung angebotenen Möglichkeiten, insbesondere der Möglichkeit nach Artikel 3 Buchstabe e der Verordnung Nr. 4056/86, bedienen. Das Vorbringen der Klägerinnen, mit dem dargetan werden soll, dass diese Maßnahmen stärker einschränkend seien als die betreffende Vereinbarung, kann deshalb nicht berücksichtigt werden. Wird eine Maßnahme durch eine Verordnung des Rates freigestellt, spielt es nämlich keine Rolle, ob sie stärker oder weniger stark einschränkend im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages ist. Die Kommission hat daher zu Recht die Auffassung vertreten, dass die betreffenden Wettbewerbsbeschränkungen angesichts der in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 genannten Maßnahmen nicht unerlässlich seien.

398 Im Übrigen hat die Kommission in Randnummer 135 und in der Fußnote zu Randnummer 139 der angefochtenen Entscheidung eine andere Maßnahme zur Erreichung des behaupteten Stabilitätsziels genannt, die weniger stark einschränkend ist als die betreffende Vereinbarung, und zwar eine in eine Vereinbarung aufgenommene Klausel, wonach die Preise für die Landtransportdienste nicht niedriger als die Einstandskosten sein dürfen.

399 Eine solche Klausel stellt unzweifelhaft eine weniger stark einschränkende Maßnahme dar als die betreffende Vereinbarung. Dies bestreiten die Klägerinnen auch nicht, machen aber geltend, dass die Kommission nicht dargetan habe, dass diese Maßnahme verwirklicht sei. Abgesehen davon, dass die Kommission keine anderen Lösungen vorzuschlagen und nicht anzugeben braucht, was ihrer Ansicht nach eine Freistellung rechtfertigen würde (Urteil VBVB und VBBB/Kommission, Randnr. 52), genügt die Feststellung, dass die Regel, wonach der Verlustverkauf von Landtransportdiensten untersagt ist, im Zwischenbericht der Carsberg-Gruppe vorgeschlagen wurde, in der die Reedereien vertreten waren. Im Übrigen haben einige Reedereien bei der Kommission eine Vereinbarung angemeldet, die ein solches Verbot enthält.

400 Die Klausel, wonach der Verlustverkauf untersagt ist, motiviert die Reedereien, die Kosten des Landtransports so zu senken, dass sie in allen Stadien der multimodalen Beförderung wettbewerbsfähig sind. Ein derartiges System ermöglicht es den Seeverkehrsunternehmen, auf der Grundlage der spezifischen Qualität des Landtransportdienstes als Teil einer multimodalen Beförderung miteinander zu

konkurrieren. Darüber hinaus schließt die Klausel die Möglichkeit aus, dass durch Absorption eines Teils der Kosten des Landtransports stillschweigend Rabatte auf den Seetransporttarif der Konferenz gewährt werden, und trägt folglich zur Stabilität des Seetransports bei.

401 Demnach hat die Kommission zu Recht festgestellt, dass die Vereinbarung Wettbewerbsbeschränkungen enthält, die nicht unerlässlich sind. Zumindest haben die Klägerinnen nicht dargetan, dass die Kommission dadurch einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

402 Der Klagegrund eines Verstoßes gegen Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages und Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 ist somit zurückzuweisen.

V — Vierter Klagegrund: Verfahrensfehler im Verwaltungsverfahren

A — Zur Rüge, dass das im Verhaltenskodex vorgesehene Schlichtungsverfahren verletzt worden sei

Vorbringen der Beteiligten

403
bis
404 [...]]

Würdigung durch das Gericht

- 405 Wie die Kommission zutreffend vorträgt, war sie, da die vorliegende Rechtssache, wie oben im Rahmen der Prüfung des zweiten Klagegrundes festgestellt worden ist, nicht ein Verfahren zur Anwendung der Verordnung Nr. 4056/86 betrifft, nicht verpflichtet, die in der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehenen Anhörungs- und Schlichtungsverfahren zu befolgen. Die Rüge der Klägerinnen ist deshalb zurückzuweisen.

B — Zur Rüge eines Verstoßes gegen das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum

Vorbringen der Beteiligten

- 406
à
407 [...]

Würdigung durch das Gericht

- 408 Es genügt die Feststellung, dass die einschlägigen Bestimmungen des EWR-Abkommens sowie der Protokolle 23 und 24 und des Anhangs XIV des genannten Abkommens auf das Verwaltungsverfahren, das zum Erlass der angefochtenen Entscheidung geführt hat, nicht anwendbar waren. Diese Bestimmungen sind nämlich am 1. Januar 1994 in Kraft getreten, als die Verfahrensabschnitte, für die eine Zusammenarbeit zwischen der Kommission und der EFTA-Überwachungsbehörde vorgeschrieben ist, nämlich die Anhörung der Unternehmen und die Anhörung des Beratenden Ausschusses, bereits beendet waren (Urteil des Gerichts vom 20. April 1999 in den Rechtssachen T-305/94 bis T-307/94, T-313/94 bis T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 und T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij u. a./Kommission, Slg. 1999, II-931, Randnr. 259).

C — Zur Rüge, dass wegen einer Fehlentscheidung bezüglich der anwendbaren verfahrensrechtlichen Verordnung Verfahrensgarantien entzogen worden seien

Vorbringen der Beteiligten

409
bis
411 [...]]

Würdigung durch das Gericht

412 Da im Rahmen der Prüfung des zweiten Klagegrundes festgestellt worden ist, dass im vorliegenden Fall die Verordnung Nr. 1017/68 anzuwenden war, ist die Rüge, dass die Kommission nicht den in der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehenen Beratenden Ausschuss angehört habe, zurückzuweisen. Ergänzend ist festzustellen, dass die Kommission, ohne dass ihr die Klägerinnen in diesem Punkt widersprochen hätten, vorgetragen hat, dass die Regierungen der Mitgliedstaaten in der Praxis Vertreter ihrer Wahl je nach den in der erörterten Sache aufgeworfenen Fragen entsendeten und dass die Vertreter der Mitgliedstaaten, aus denen sich der im vorliegenden Fall angehörte Ausschuss zusammensetzte, über ausgezeichnete Kenntnisse des Seetransportsektors verfügten, so dass es keinen Grund gibt, anzunehmen, dass das Ergebnis anders gelautet hätte, wenn der von den Klägerinnen genannte Ausschuss beteiligt gewesen wäre.

413 Im Übrigen ist festzustellen, dass die Klägerinnen im vorliegenden Fall hinsichtlich der Verfahrensgarantien einen Vorteil von der Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 gehabt haben. Erstens war nämlich die Kommission nach Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 verpflichtet, Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages anzuwenden, obwohl die Vereinbarung nicht angemeldet worden war. Zweitens führte die Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 zur Anwendbarkeit des in

ihrem Artikel 17 vorgesehenen Verfahrens, und die dort den Mitgliedstaaten eingeräumten Interventionsrechte sind in der Verordnung Nr. 4056/86 nicht vorgesehen. Den Klägerinnen wurde somit keine der Verfahrensgarantien entzogen, die in der im vorliegenden Fall anwendbaren verfahrensrechtlichen Verordnung vorgesehen sind; die Rüge ist daher zurückzuweisen.

D — Zur Rüge einer Verletzung der Begründungspflicht

Vorbringen der Beteiligten

414
bis
422 [...]]

Würdigung durch das Gericht

423 Nach ständiger Rechtsprechung hat die Pflicht zur Begründung von Einzelfallentscheidungen den Zweck, den Betroffenen so ausreichend zu unterrichten, dass er erkennen kann, ob die Entscheidung begründet oder eventuell mit einem Mangel behaftet ist, der ihre Anfechtung ermöglicht, und dem Gemeinschaftsrichter die Überprüfung der Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit hin zu ermöglichen; dabei hängt der Umfang der Begründungspflicht von der Art des Rechtsakts und den Umständen ab, unter denen er erlassen wurde (vgl. insbesondere Urteil des Gerichts vom 11. Dezember 1996 in der Rechtssache T-49/95, Van Megen Sports/Kommission, Slg. 1996, II-1799, Randnr. 51).

424 Was erstens das Fehlen einer ausreichenden Begründung bezüglich der Definition des relevanten Marktes und der spürbaren Auswirkung der betreffenden Ver-

einbarung auf den Wettbewerb betrifft, so genügt die Feststellung, dass die Kommission in den Randnummern 7 bis 37 der angefochtenen Entscheidung rechtlich hinreichend die wesentlichen Merkmale des relevanten Marktes beschrieben hat und auf dieselbe Weise insbesondere in den Randnummern 10 und 42 der angefochtenen Entscheidung den relevanten Markt definiert hat. Außerdem hat die Kommission in der Entscheidung, insbesondere in den Randnummern 34 bis 37, rechtlich hinreichend die Gesichtspunkte dargelegt, auf die ihre Beurteilung bezüglich der spürbaren Auswirkung der betreffenden Vereinbarung auf den Wettbewerb gestützt ist. Die Rüge der Klägerinnen, dass hinsichtlich dieser Fragen keine ausreichende Begründung vorliege, ist daher zurückzuweisen.

425 Was zweitens die Rüge der Klägerinnen betrifft, dass in den Randnummern 51 und 54 der angefochtenen Entscheidung eine Begründung bezüglich der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten fehle, so ergibt sich aus der Prüfung des ersten Klagegrundes, dass die Kommission in den Randnummern 46 bis 55 der angefochtenen Entscheidung rechtlich hinreichend beschreibt, in welchem Maß die betreffende Vereinbarung den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte. Zu der Behauptung, dass die Auffassung der Kommission einer Grundlage entbehre, da die Auswirkungen des Tarifs für die Landtransportdienste auf den innergemeinschaftlichen Warenhandel rein hypothetisch und nicht auf eine qualitative und quantitative Analyse gestützt seien, genügt die Feststellung, dass diese Behauptung im Wesentlichen darauf gerichtet ist, die Begründetheit der Würdigung dieser Frage durch die Kommission anzuzweifeln, und deshalb im Rahmen der Prüfung der Beachtung der Begründungspflicht unerheblich ist (in diesem Sinne Urteil Limburgse Vinyl Maatschappij u. a./Kommission, Randnr. 389). Dass die Schlussfolgerungen der Kommission zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten, wie bei der Prüfung des ersten Klagegrundes festgestellt, richtig sind, ergibt sich rechtlich hinreichend aus den Feststellungen in den Randnummern 47 bis 50 sowie 52 bis 53 der angefochtenen Entscheidung.

426 Was drittens die Behauptung betrifft, dass die Begründung unzureichend sei, weil die angefochtene Entscheidung nicht auf das Vorbringen der Klägerinnen zur Praxis anderer Wettbewerbsbehörden und Gesetzgeber eingehe, so ist daran zu erinnern, dass die Kommission nach ständiger Rechtsprechung zwar gemäß Artikel 190 des Vertrages die sachlichen und rechtlichen Gesichtspunkte, von denen die Rechtmäßigkeit der Entscheidung abhängt, sowie die Erwägungen anzugeben hat, die sie zu ihrem Erlass veranlasst haben; sie braucht jedoch nicht auf alle sachlichen und rechtlichen Gesichtspunkte einzugehen, die während des Verwaltungsverfahrens aufgeworfen wurden (vgl. insbesondere Urteil des Ge-

richtshofes vom 11. Juli 1985 in der Rechtssache 42/84, Remia u. a./Kommission, Slg. 1985, 2545, Randnrn. 26 und 44). Die Kommission ist allenfalls im Hinblick auf Artikel 190 des Vertrages verpflichtet, auf das wesentliche Vorbringen der Klägerinnen im Verwaltungsverfahren einzugehen.

427 Im vorliegenden Fall haben die Klägerinnen in ihren Ausführungen zu Nummer 11 der Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der der relevante Dienstleistungsmarkt beschrieben wird, lediglich allgemein die Rechtslage der Linienkonferenzen einschließlich ihrer multimodalen Landtransportdienste in bestimmten Mitgliedstaaten und Drittstaaten, insbesondere im Vereinigten Königreich, in Australien und in den Vereinigten Staaten, dargestellt und im letztgenannten Fall hauptsächlich die einschlägigen Abschnitte des Berichtes von Gilman und Graham (S. 78 bis 85) wiedergegeben. Aus einer Prüfung der Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte ergibt sich, dass die Klägerinnen aus diesen allgemeinen Feststellungen kein Rechts- oder Tatsachenargument hergeleitet haben, sieht man von einigen punktuellen und auf das Recht der Vereinigten Staaten beschränkten Bezugnahmen in ihren Ausführungen zu der von der Kommission durchgeführten Untersuchung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Einzelfreistellung ab. Unter diesen Umständen war die Kommission keineswegs verpflichtet, in der angefochtenen Entscheidung auf die Feststellungen der Klägerinnen zur Praxis bestimmter nationaler Gerichte in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte einzugehen. Von Bedeutung ist in dieser Hinsicht, dass die Klägerinnen es nicht für nötig gehalten haben, in ihrer Klageschrift als Nichtigkeitsgrund anzuführen, dass die angefochtene Entscheidung in diesem Punkt unzureichend begründet sei.

428 In diesem Zusammenhang geht der Hinweis der Klägerinnen im Stadium der Klagebeantwortung auf das Urteil des Gerichtshofes vom 17. Januar 1995 in der Rechtssache C-360/92 P (Publishers Association/Kommission, Slg. 1995, I-23) fehl. In diesem Urteil waren die Entscheidungen des betreffenden nationalen Gerichts von den Klägerinnen nach dem Wortlaut des Urteils „als wesentliches Beweismittel für die behaupteten positiven Wirkungen“ vorgelegt worden (Randnr. 40), so dass der Gerichtshof unter diesen Umständen zu dem Schluss gelangt ist, dass die Kommission das auf die Entscheidungen des genannten Gerichts gestützte Vorbringen der Rechtsmittelführerin hätte prüfen müssen (Randnr. 41). Im Übrigen betreffen im Gegensatz zum Urteil Publishers Association/Kommission, in dem sich das betreffende nationale Gericht zu derselben Vereinbarung, die auch von der Kommission geprüft worden war, und zu demselben geografischen Markt geäußert hatte, die von den Klägerinnen in der vor-

liegenden Rechtssache angeführten nationalen Präzedenzfälle weder die Vereinbarung noch den Markt, um die es in der angefochtenen Entscheidung geht, da sich diese nach Artikel 1 ihres verfügbaren Teils allein auf den gemeinsamen Tarif für die Landtransportdienste der FEFC-Mitglieder bezieht, die diese (als Teil einer multimodalen Beförderung) im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft anbieten.

- 429 Folglich kann der Kommission nicht vorgeworfen werden, dass die Begründung bezüglich der Berücksichtigung der Praktiken nationaler Behörden und Gerichte unzureichend sei.
- 430 Was viertens das Fehlen einer ausreichenden Begründung der Nichtanwendung der Konsultations- und Schlichtungsverfahren des Verhaltenskodex betrifft, so ist festzustellen, dass die Kommission in den Randnummern 56 bis 59 der angefochtenen Entscheidung klar dargelegt hat, weshalb die Verordnung Nr. 4056/86 auf die betreffende Vereinbarung nicht anwendbar ist. Wie im Rahmen der Prüfung des zweiten Klagegrundes und der ersten Rüge des vierten Klagegrundes erläutert worden ist, sind somit auch die Verfahren nicht anwendbar, die durch den Verhaltenskodex eingeführt worden sind, auf den die Verordnung Nr. 4056/86 Bezug nimmt. Die angefochtene Entscheidung ist in diesem Punkt mithin nicht unzureichend begründet.
- 431 Was fünftens das Vorbringen der ECSA betrifft, die Kommission habe nicht ausreichend begründet, dass die fraglichen Wettbewerbsbeschränkungen nicht unerlässlich seien, so ist daran zu erinnern, dass der Kommission nach der Rechtsprechung nicht vorgeworfen werden kann, keine anderen Lösungen vorgeschlagen oder nicht angegeben zu haben, was ihrer Ansicht nach eine Freistellung rechtfertigen würde (vgl. Urteile VBVB und VBBB/Kommission, Randnr. 52, und SPO u. a./Kommission, Randnr. 262). Außerdem ergibt sich aus den Randnummern 135 und 137 sowie aus der Fußnote zu Randnummer 139 der angefochtenen Entscheidung, dass die Kommission den Wettbewerb weniger stark einschränkende Mittel, die für die Beteiligten in Betracht kamen, dargestellt hat. Insoweit ist daran zu erinnern, dass die Kommission im Rahmen ihrer Begründungspflicht lediglich die sachlichen und rechtlichen Gesichtspunkte sowie die Erwägungen anzugeben hat, die sie zum Erlass der Entscheidung veranlasst haben, mit der der Antrag auf Freistellung abgelehnt worden ist; die Klägerinnen

haben keinen Anspruch darauf, dass die Kommission auf alle sachlichen und rechtlichen Gesichtspunkte eingeht, die während des Verwaltungsverfahrens aufgeworfen wurden (vgl. insbesondere Urteil Remia u. a./Kommission, Randnrn. 26 und 44). Im vorliegenden Fall ergibt sich aus den Randnummern 135 und 137 der angefochtenen Entscheidung, dass die Kommission ihre Schlussfolgerung, dass die gemeinsame Festsetzung des Tarifs für die Landtransportdienste nicht unerlässlich sei, um die Stabilität des Tarifs für die Seetransportdienste zu gewährleisten, rechtlich hinreichend begründet hat. Schließlich wäre die Rüge der Klägerinnen, sofern mit ihr die Richtigkeit der entsprechenden Schlussfolgerungen der Kommission angezweifelt werden soll, jedenfalls im vorliegenden Zusammenhang, der Prüfung einer angeblichen Verletzung der Begründungspflicht durch die Kommission, nicht erheblich.

- 432 Was sechstens das Vorbringen der JSA betrifft, dass die Begründung wegen fehlender Bezugnahme auf das EWR-Abkommen unzureichend sei, so genügt es, daran zu erinnern, dass im Rahmen der Prüfung der zweiten Rüge des vierten Klagegrundes festgestellt worden ist, dass die Kommission im vorliegenden Fall keineswegs verpflichtet war, vor dem Erlass der angefochtenen Entscheidung die im EWR-Abkommen vorgesehenen Einrichtungen zu konsultieren. Die angefochtene Entscheidung ist deshalb in diesem Punkt nicht unzureichend begründet.
- 433 Demnach ist die Rüge der Klägerinnen, dass die Begründung unzureichend sei, insgesamt für unbegründet zu erklären.

E — Zur Rüge, dass aufgrund des Inhalts der angefochtenen Entscheidung und der Mitteilung der Beschwerdepunkte die Verteidigungsrechte verletzt worden seien

Vorbringen der Beteiligten

434
bis
441 [...]]

Würdigung durch das Gericht

442 Im Rahmen der Prüfung der Rüge einer Verletzung der Verteidigungsrechte ist zunächst daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung die Beschwerdepunkte in der Mitteilung der Beschwerdepunkte, sei es auch nur in gedrängter Form, so klar abgefasst sein müssen, dass die Betroffenen tatsächlich erkennen können, welches Verhalten ihnen die Kommission zur Last legt. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Mitteilung der Beschwerdepunkte nämlich den ihr durch die Gemeinschaftsverordnungen zugewiesenen Zweck erfüllen, der darin besteht, den Unternehmen und Unternehmensvereinigungen alle erforderlichen Angaben zur Verfügung zu stellen, damit sie sich sachgerecht verteidigen können, bevor die Kommission eine endgültige Entscheidung erlässt (vgl. insbesondere Urteile des Gerichts vom 14. Mai 1998 in der Rechtssache T-352/94, *Mo och Domsjö/Kommission*, Slg. 1998, II-1989, Randnr. 63, in der Rechtssache T-348/94, *Enso Española/Kommission*, Slg. 1998, II-1875, Randnr. 83, und in der Rechtssache T-308/94, *Cascades/Kommission*, Slg. 1998, II-925, Randnr. 42). Nach ständiger Rechtsprechung ist dieses Erfordernis erfüllt, wenn die Entscheidung den Betroffenen keine anderen Zuwiderhandlungen zur Last legt als die in der Mitteilung der Beschwerdepunkte genannten und nur Tatsachen berücksichtigt, zu denen die Betroffenen sich äußern konnten (vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofes vom 15. Juli 1970 in der Rechtssache 41/69, *ACF Chemiefarma/Kommission*, Slg. 1970, 661, Randnrn. 26 und 94). Die endgültige Entscheidung der Kommission braucht jedoch nicht notwendig ein Abbild der Mitteilung der Beschwerdepunkte zu sein (vgl. Urteil *Compagnie maritime belge de transports u. a./Kommission*, Randnr. 113, Urteil *Musique diffusion française u. a./Kommission*, Randnr. 14, und Urteil *ACF Chemiefarma/Kommission*, Randnr. 91). Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist die Rüge einer Verletzung der Verteidigungsrechte der Klägerinnen zu prüfen.

443 Was zunächst das Vorbringen betrifft, dass die Kommission nicht die Beweise vorgelegt habe, auf die Nummer 72 der Mitteilung der Beschwerdepunkte gestützt sei, in der im Rahmen der Prüfung der ersten Freistellungsvoraussetzung, des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts, festgestellt wurde, dass die aus den individuellen Landtransporttarifen resultierende Instabilität nicht größer als die Instabilität aufgrund der innerhalb der FEFC praktizierten geheimen Rabatte

sei, so ist festzustellen, dass dieser Abschnitt der Mitteilung der Beschwerdepunkte weder im Rahmen der Prüfung derselben Freistellungsvoraussetzung noch an anderer Stelle in die angefochtene Entscheidung aufgenommen worden ist. Daher kann es nicht als Verletzung der Verteidigungsrechte der Klägerinnen angesehen werden, dass die Kommission nicht die Beweise mitgeteilt hat, auf die Nummer 72 der Mitteilung der Beschwerdepunkte gestützt war. In diesem Zusammenhang ergibt sich höchstens aus den Randnummern 132 bis 134 der angefochtenen Entscheidung, dass sich die Kommission im Rahmen der Prüfung der dritten Freistellungsvoraussetzung, der Unerlässlichkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung, auf die unvermeidliche Instabilität innerhalb der Linienkonferenzen bezieht, die daher rühre, dass es bei den Mitgliedern, wie in allen Kartellen, gelegentlich zu „Mogelpraktiken“ oder geheimen Rabattangeboten komme. Dieser Umstand wurde jedoch unstreitig bereits in Nummer 71 der Mitteilung der Beschwerdepunkte erwähnt, so dass die Verteidigungsrechte der Klägerinnen keineswegs verletzt worden sind.

444 Darüber hinaus machen die Klägerinnen im Wesentlichen geltend, dass ihre Verteidigungsrechte verletzt worden seien, da die angefochtene Entscheidung zu der Spürbarkeit der Wettbewerbsbeschränkung, der Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und den Voraussetzungen für die Gewährung einer Einzelfreistellung nach Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68, insbesondere der zweiten Voraussetzung, der angemessenen Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsnutzer, und der dritten Voraussetzung, der Unerlässlichkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung, neue Aussagen enthalte, die sich in der Mitteilung der Beschwerdepunkte nicht gefunden hätten.

445 Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen.

446 Erstens ist zum Vorbringen der Klägerinnen zur spürbaren Auswirkung auf den Wettbewerb und zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten festzustellen, dass sich aus der Prüfung der Mitteilung der Beschwerdepunkte

ergibt, dass die Kommission dort klar und den Anforderungen der zitierten Rechtsprechung gemäß die wesentlichen Gesichtspunkte nennt, die sie berücksichtigt hat.

- 447 Was zunächst die Spürbarkeit der in der betreffenden Vereinbarung enthaltenen Wettbewerbsbeschränkung angeht, so genügt die Feststellung, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen in den Nummern 18 bis 20 und 23 der Mitteilung der Beschwerdepunkte die Gesichtspunkte nennt, auf die sie sich in diesem Abschnitt des Verwaltungsverfahrens gestützt hat, um die wirtschaftliche Bedeutung der im Rahmen des multimodalen Transports organisierten Landtransportdienste zu unterstreichen. Im Übrigen gibt die angefochtene Entscheidung im Zusammenhang mit der speziellen Frage, welche wirtschaftliche Bedeutung die Tätigkeit des Landtransports im Vergleich zu der des Seetransports im eigentlichen Sinne hat, zwar nicht genau die Mitteilung der Beschwerdepunkte wieder, doch genügt die Feststellung, dass die Kommission zu eben dem Zweck, die von den Klägerinnen in ihrer Antwort vom 31. März 1993 auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgebrachten Kritikpunkte (S. 114 bis 119) zu berücksichtigen, die wichtigsten FEFC-Mitglieder am 20. Juli 1993 um Informationen zu diesem Punkt bat und auf der Grundlage der gemachten Angaben die beanstandete Analyse in der angefochtenen Entscheidung abänderte. Die Klägerinnen waren daher unbestreitbar in der Lage, sich angemessen zu der von der Kommission im Stadium des Verwaltungsverfahrens durchgeführten Untersuchung der spürbaren Auswirkung der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung zu äußern. Wird ein Argument, das die Kläger im Verwaltungsverfahren vorgebracht haben, berücksichtigt, ohne dass den Klägern vor Erlass der endgültigen Entscheidung Gelegenheit gegeben wurde, sich dazu zu äußern, so kann allein darin keine Verletzung ihrer Verteidigungsrechte liegen, wenn dieses Argument die Natur der gegen sie erhobenen Vorwürfe nicht verändert (in diesem Sinne Urteile des Gerichts vom 7. Oktober 1999 in der Rechtssache T-228/97, *Irish Sugar/Kommission*, Slg. 1999, II-2969, Randnrn. 34 und 36, sowie *CB und Europay/Kommission*, Randnrn. 49 bis 52). Die Klägerinnen hatten nämlich die Möglichkeit, ihren Standpunkt zu der in der Mitteilung der Beschwerdepunkte enthaltenen Untersuchung der Spürbarkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung deutlich zu machen, und mussten daher damit rechnen, dass ihre eigenen Erläuterungen die Kommission zu einer Änderung ihres Standpunktes bewegen könnten (Urteil *Irish Sugar/Kommission*, Randnr. 34, und Urteil des Gerichtshofes vom 16. Dezember 1975 in den Rechtssachen 40/73 bis 48/73, 50/73, 54/73 bis 56/73, 111/73, 113/73 und 114/73, *Suiker Unie u. a./Kommission*, Slg. 1975, 1663, Randnrn. 437 und 438). Jedenfalls ist festzustellen, dass die wirtschaftlichen Daten in Randnummer 33 der angefochtenen Entscheidung bereits als Beweis für die Spürbarkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung genügen. Sämtliche dieser Daten fanden sich aber schon in

Nummer 23 der Mitteilung der Beschwerdepunkte. Die Rüge der Klägerinnen, dass sie nicht in der Lage gewesen sein, sich zur Richtigkeit der von ihren Mitgliedern gemachten und in der angefochtenen Entscheidung verwendeten Angaben zu äußern, ist daher zurückzuweisen.

- 448 Was sodann die Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten betrifft, so ist zunächst festzustellen, dass die Kommission entgegen der Behauptung der Klägerinnen in den Nummern 40 bis 42 der Mitteilung der Beschwerdepunkte ausdrücklich die Auswirkungen der betreffenden Vereinbarung auf den Wettbewerb zwischen den Häfen der Mitgliedstaaten und den Einfluss des Systems des „Hafenausgleichs“ in diesem Rahmen beschreibt. Diese Nummern der Mitteilung der Beschwerdepunkte werden in den Randnummern 50 und 51 der angefochtenen Entscheidung erläutert und wiederholt. Die entsprechende Rüge der Klägerinnen ist deshalb zurückzuweisen. Was dagegen die Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen in mehreren Mitgliedstaaten tätigen Reedern, auf den Waren- und Dienstleistungshandel zwischen Mitgliedstaaten und auf die Hilfsdienste betrifft, so bemerken die Klägerinnen zutreffend, dass diese Gesichtspunkte, die sich in den Randnummern 49 und 52 bis 55 der angefochtenen Entscheidung finden, in der Mitteilung der Beschwerdepunkte nicht vorkommen. Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen führt dieser Umstand jedoch nicht bereits zu einer Verletzung ihrer Verteidigungsrechte. Die Kommission darf nämlich ohne weiteres unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Verwaltungsverfahrens ihre Argumente, auf die sie die Beschwerdepunkte stützt, in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht neu ordnen oder ergänzen (Urteil ACF Chemiefarma/Kommission, Randnr. 92). Genau dies geschieht in den Randnummern 49 und 52 bis 55 der angefochtenen Entscheidung. Jedenfalls enthalten die Nummern 40 bis 42 der Mitteilung der Beschwerdepunkte eine klare Darstellung der wesentlichen Gesichtspunkte, auf die sich die Kommission in diesem Abschnitt des Verwaltungsverfahrens hinsichtlich der Auswirkungen der betreffenden Vereinbarung auf den innergemeinschaftlichen Handel gestützt hat. Im Übrigen geht aus der Antwort der Klägerinnen auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte hervor (S. 142 bis 151), dass sie in der Lage waren, sich zu der Untersuchung dieser Frage durch die Kommission zu äußern. Die Klägerinnen machen daher zu Unrecht geltend, dass die Kommission im Zusammenhang mit der Untersuchung der Voraussetzung der Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels ihre Verteidigungsrechte verletzt habe.

- 449 Was zweitens das Vorbringen der Klägerinnen zur Untersuchung der zweiten und der dritten Voraussetzung für die Gewährung einer Einzelfreistellung in der Mitteilung der Beschwerdepunkte betrifft, so ist zunächst daran zu erinnern, dass

sich die Verpflichtung der Kommission, die Beschwerdepunkte mitzuteilen, die sie gegen ein Unternehmen vorbringt, und in ihrer Entscheidung nur diese Beschwerdepunkte in Betracht zu ziehen, im Wesentlichen auf die Angabe der Gründe bezieht, die sie zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages veranlassen, sei es, dass sie anordnet, eine Zuwiderhandlung abzustellen, oder den Unternehmen eine Geldbuße auferlegt, sei es, dass sie ihnen ein Negativattest oder die Vergünstigung nach Absatz 3 dieser Vorschrift verweigert (Urteil des Gerichtshofes vom 23. Oktober 1974 in der Rechtssache 17/74, *Transocean Marine Paint/Kommission*, Slg. 1974, 1063, Randnr. 13). Im vorliegenden Fall ergibt sich aus der Prüfung der Mitteilung der Beschwerdepunkte, dass die Kommission dort klar die Beschwerdepunkte darlegt, die sie in diesem Abschnitt des Verwaltungsverfahrens gegen die Klägerinnen in Betracht gezogen hat (siehe insbesondere Nrn. 27 bis 32 sowie 36 und 42).

- 450 Zu der Voraussetzung für die Gewährung einer Einzelfreistellung, dass die Interessen der Verkehrsnutzer zu berücksichtigen sind, ist festzustellen, dass die Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte klar angegeben hat, aus welchen Gründen sie in diesem Abschnitt des Verfahrens der Ansicht war, dass die betreffende Vereinbarung diese Voraussetzung nicht erfülle. Insbesondere erwähnt die Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte die Beschwerden der Organisationen, die die Interessen der Nutzer der von den FEFC-Mitgliedern erbrachten Landtransportdienste vertreten (Nrn. 74 und 75), und die Notwendigkeit, den Wettbewerb zwischen den verschiedenen Anbietern von Landtransportdiensten für Verlader zu erhalten (Nrn. 76 und 78). In der angefochtenen Entscheidung werden diese Gründe in den Randnummern 117 und 118 erläutert. Die Behauptung der Klägerinnen, dass die Mitteilung der Beschwerdepunkte nicht die Beschwerden der die Interessen der Verkehrsnutzer vertretenden Organisationen erwähne, um die Versagung einer Einzelfreistellung zu stützen, ist daher unzutreffend. Im Übrigen hatten die Klägerinnen im Verwaltungsverfahren die Möglichkeit, in ihrer ergänzenden Antwort vom 12. Mai 1993 auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte auf die Beschwerden des Deutschen Seeverladerkomitees und des französischen Conseil National des Usagers de Transport einzugehen. Schließlich wurden den Klägerinnen entgegen ihrem Vorbringen durch die Bezugnahme in Randnummer 117 der angefochtenen Entscheidung auf die Beschwerden der Verlader und der Spediteure jedenfalls keine neuen Beschwerdepunkte gegenüber den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte genannten zu Last gelegt. In Randnummer 117 der angefochtenen Entscheidung sollen nämlich lediglich die Schlussfolgerungen der Kommission zu der zweiten Voraussetzung für die Gewährung einer Freistellung, der angemessenen Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsnutzer, begründet werden. Im Übrigen durfte die Kommission u. a. aus der großen Zahl von Beschwerden von Verkehrsnutzern darauf schließen, dass die betreffende Vereinbarung deren Interessen nicht angemessen berücksichtigt.

451 Zu der Bemerkung der Kommission in Randnummer 115 der angefochtenen Entscheidung, dass die Vereinbarung lediglich helfe, sicherzustellen, dass die Preise auf einem höheren Niveau blieben, als dies sonst der Fall wäre, ist festzustellen, dass die Klägerinnen, wie die Kommission in ihrer Klagebeantwortung zu Recht unterstreicht, selbst behaupten, dass ihre Vereinbarung notwendig sei, um einen Wettbewerb zu vermeiden, der die Preise senken und sich damit destabilisierend auf die Linienkonferenzen auswirken würde. Die Klägerinnen könnten daher nicht ernsthaft behaupten, dass Randnummer 115 der angefochtenen Entscheidung eine neue Aussage der Kommission enthalte, zu der sie sich nicht angemessen hätten äußern konnten.

452 Was sodann Randnummer 116 der angefochtenen Entscheidung angeht, in der die Kommission feststellt, dass die betreffende Vereinbarung die FEFC-Reedereien daran hindere, Kosteneinsparungen weiterzugeben, die sich aus einer effizienteren Organisation ihres Containerbestands ergäben, so bemerkt die Kommission zutreffend, dass es sich um eine unter Berücksichtigung der Ausführungen der Klägerinnen überarbeitete Fassung von Nummer 59 der Mitteilung der Beschwerdepunkte handele, in der es heiße, dass die FEFC-Mitglieder keinen Anreiz hätten, die den Verladern erbrachten Landtransportdienste zu verbessern. In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte (S. 176, Nr. 2) haben die Klägerinnen nämlich selbst darauf hingewiesen, dass die effizientesten Verkehrsunternehmen aufgrund der betreffenden Vereinbarung ihre Rentabilität steigern könnten. Insoweit ist daran zu erinnern, dass die Kommission ohne weiteres unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Verfahrens ihre Argumente, auf die sie die Beschwerdepunkte stützt, in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht neu ordnen oder ergänzen darf (Urteil Irish Sugar/Kommission, Randnr. 34, Urteil ACF Chemiefarma/Kommission, Randnr. 92, und Urteil Suiker Unie u. a./Kommission, Randnrn. 437 und 438). Letztlich kommt Randnummer 116 der angefochtenen Entscheidung für den Gedankengang der Kommission jedenfalls keine ausschlaggebende Bedeutung zu, da die Kommission ihr Schlussfolgerung, dass die Interessen der Verkehrsnutzer nicht angemessen berücksichtigt seien, auf andere Gründe gestützt hat (in diesem Sinne Urteil ACF Chemiefarma/Kommission, Randnr. 86). In diesem Zusammenhang ist ferner darauf hinzuweisen, dass die Kommission, da die Voraussetzungen zusammen zu erfüllen sind, jederzeit bis zum endgültigen Erlass der Entscheidung feststellen kann, dass eine der Voraussetzungen, gleich welche, nicht vorliegt (Urteile SPO u. a./Kommission, Randnr. 267, sowie CB und Europay/Kommission, Randnr. 110). Aus diesen Überlegungen ergibt sich, dass die Kommission die

Verteidigungsrechte der Klägerinnen im Zusammenhang mit der zweiten Voraussetzung für die Gewährung einer Einzelfreistellung nicht verletzt hat.

- 453 Bezüglich der Unerlässlichkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkung machen die Klägerinnen im Wesentlichen geltend, dass Randnummer 137 der angefochtenen Entscheidung ein neues Argument enthalte, da die Kommission dort erkläre, dass nicht nachgewiesen sei, dass den Wettbewerb weniger stark einschränkende Maßnahmen wie insbesondere die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 aufgeführten Maßnahmen, etwa die Aufteilung der Ladungsmenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern einer Konferenz, nicht ausreichend wären, um die allgemeine Stabilität der Linienkonferenzen zu gewährleisten. Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen. In Nummer 86 der Mitteilung der Beschwerdepunkte erklärt die Kommission nämlich ausdrücklich, dass die FEFC-Mitglieder, um den internen Wettbewerb bei den Seetransporttarifen einzuschränken, die nach Artikel 3 Buchstabe e der Verordnung Nr. 4056/86 zugunsten von Linienkonferenzen erlaubten Maßnahmen treffen könnten. Nach dieser Bestimmung sind Vereinbarungen zwischen Mitgliedern von Linienkonferenzen, durch die die Ladungsmenge oder die Einnahmen aufgeteilt werden sollen, von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgesprochenen Verbot freigestellt. Die Klägerinnen machen daher zu Unrecht geltend, dass Randnummer 137 der angefochtenen Entscheidung ein völlig neues Argument gegenüber der Mitteilung der Beschwerdepunkte enthalte. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen nicht verpflichtet war, den Inhalt der weniger stark einschränkenden Maßnahmen, die für die FEFC-Mitglieder in Betracht kamen, in der Mitteilung der Beschwerdepunkte näher zu erläutern, da die Mitteilung ausdrücklich auf eine Bestimmung der Freistellungsverordnung, nämlich Artikel 3 Buchstabe e der Verordnung Nr. 4056/86, verweist, die selbst den Inhalt dieser Maßnahmen beschreibt. Das Vorbringen der Klägerinnen, dass die Mitteilung der Beschwerdepunkte keinen Hinweis auf die Möglichkeit enthalte, eine Klausel zu verwenden, wonach die Preise nicht niedriger als der Einstandspreis sein dürften, ist nicht nur verspätet, da erstmals im Stadium der Klageerwiderung, erfolgt, sondern entbehrt auch einer Grundlage, da die Möglichkeit, die fragliche Regel als eine den Wettbewerb weniger stark einschränkende Maßnahme zu verwenden, unter Leitung der Kommission im Rahmen der Carsberg-Expertengruppe erörtert wurde, die aus Vertretern der Verlager und der Linienkonferenzen, darunter einigen der Klägerinnen, besteht. Aus diesen Gründen ist die Rüge der Klägerinnen, dass ihre Verteidigungsrechte verletzt seien, auch insoweit als unbegründet anzusehen, als sie sich auf die dritte Voraussetzung für die Gewährung einer Einzelfreistellung bezieht.

454 Folglich ist aus sämtlichen vorstehend dargestellten Gründen die Rüge einer Verletzung der Verteidigungsrechte insgesamt als unbegründet anzusehen.

F — *Zu Rüge, dass bei der Anhörung Fehler begangen worden seien*

Vorbringen der Beteiligten

455
bis
462 [...]]

Würdigung durch das Gericht

463 Was erstens das Vorbringen der Klägerinnen zu der Frist angeht, die ihnen die Kommission zur Vorbereitung der Anhörung in der vorliegenden Sache gesetzt hatte, so ist zunächst daran zu erinnern, dass die Kommission nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1630/69, die zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in Kraft war, Personen, die dies in ihrer schriftlichen Äußerung beantragt haben, Gelegenheit zur mündlichen Erläuterung gibt, wenn sie ein ausreichendes Interesse glaubhaft machen oder wenn die Kommission eine Geldbuße oder ein Zwangsgeld gegen sie festsetzen will. Nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung lädt die Kommission die anzuhörenden Personen zu dem von ihr festgesetzten Termin.

464 Im vorliegenden Fall hatten die Klägerinnen unstreitig Gelegenheit, sich zu den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 18. Dezember 1992 gegen sie in Be-

tracht gezogenen Beschwerdepunkten in den Anhörungen vom 6., 7., 12. und 13. Juli 1993, also sechs Monate später, mündlich zu äußern. Die Klägerinnen wurden zu diesen Anhörungen förmlich durch Schreiben der Kommission vom 16. Juni 1993, drei Wochen vor dem Zeitpunkt der ersten Anhörung, geladen. Eine solche Frist, die ungefähr drei Monate nach der am 31. März 1993 erfolgten Einreichung der ersten Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte und ungefähr einen Monat nach der vom 12. Mai 1993 datierenden ergänzenden Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte abgelaufen ist, kann die Verteidigungsrechte der Klägerinnen nicht verletzen. Nach Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung Nr. 1630/69, die zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in Kraft war, dient die Anhörung im Wesentlichen dazu, den Parteien, gegen die ein Verfahren wegen Zuwiderhandlung gemäß der Verordnung Nr. 1017/68 läuft, Gelegenheit zur mündlichen Erläuterung der Argumente zu geben, die sie schriftlich in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgetragen haben. Im Übrigen sind zwar die in der vorliegenden Sache aufgeworfenen Fragen von gewisser Komplexität, doch hatten die Klägerinnen reichlich Zeit, sie eingehend zu prüfen, da die Kommission das Verwaltungsverfahren bereits im Juni 1989 auf eine Beschwerde der deutschen Verklager hin eingeleitet hatte und sich die Untersuchung über fast sechs Jahre hinzog, in denen die Klägerinnen zahlreiche Gelegenheiten hatten, alle in Betracht kommenden Gesichtspunkte vorzutragen.

465 Ferner ist im Rahmen der Beurteilung der Frage, ob die den Klägerinnen zur Vorbereitung der Anhörung gesetzte Frist lang genug war, noch darauf hinzuweisen, dass die Kommission, ohne dass ihr die Klägerinnen widersprechen, vorträgt, dass sie dem Rechtsberater der Klägerinnen am 26. März 1993 mitgeteilt habe, dass Vorbereitungen zur Festsetzung des Datums der Anhörung getroffen würden, und dass der Anhörungsbeauftragte ihm am 7. April 1993 mitgeteilt habe, dass die Anhörung vorläufig für den 21. Juni 1993 vorgesehen sei, was es dem Rechtsberater der Klägerinnen ermöglicht habe, der Kommission am 15. April 1993 ein Verzeichnis der wahrscheinlichen Teilnehmer an der Anhörung zu senden. Die Klägerinnen wurden somit im April 1993 darüber informiert, dass in der vorliegenden Sache eine Anhörung stattfinden würde, also zwei Monate vor dem ursprünglich für diese Anhörung vorgesehenen Datum. Da die Anhörung schließlich nicht, wie ursprünglich vorgesehen, am 21. Juni 1993, sondern vom 6. Juli 1993 an stattfand, hatten die Klägerinnen außerdem noch eine zusätzliche Frist von zwei Wochen für die Vorbereitung der Anhörung. Die Kommission hatte den Klägerinnen das neue Datum der Anhörung am 2. Juni

1993 mitgeteilt. Die Klägerinnen hatten folglich die notwendige Zeit, um ihre mündliche Verteidigung im Rahmen der von der Kommission durchgeführten Anhörung angemessen vorzubereiten. Sie können sich daher keineswegs darauf berufen, dass insoweit ihre Verteidigungsrechte verletzt worden seien.

466 Was zweitens die Behauptung der Klägerinnen angeht, dass bestimmte Personen, insbesondere der Rechtsberater von Hapag-Lloyd und Prof. Yarrow als Wirtschaftsexperte, der Anhörung nicht hätten beiwohnen können, so ist festzustellen, dass die Kommission einem Unternehmen zwar nicht untersagen kann, sich von einem Anwalt oder einem anderen externen Rechtsberater seiner Wahl vertreten zu lassen, dass ihr aber in einem Verfahren wegen Zuwiderhandlung, an dem vierzehn verschiedene Unternehmen beteiligt sind, kein Vorwurf daraus gemacht werden kann, dass sie bei der Planung der Anhörung nicht die praktischen Bedürfnisse jedes dieser Unternehmen berücksichtigt hat. In erster Linie müssen nämlich Letztere geeignete Maßnahmen treffen, um die Wahrnehmung ihrer Interessen so gut wie möglich zu gewährleisten. Dass der Rechtsberater von Hapag-Lloyd oder Prof. Yarrow der einen oder anderen der von der Kommission in der vorliegenden Sache durchgeführten Anhörungen nicht beiwohnen konnte, kann daher nicht bereits als Verletzung der Verteidigungsrechte der betroffenen Klägerinnen oder sogar aller Klägerinnen angesehen werden. Jedenfalls ist unstrittig, dass Hapag-Lloyd in den fraglichen Anhörungen von sechs Personen vertreten wurde und Prof. Yarrow an drei der vier von der Kommission veranstalteten Anhörungstage anwesend war. Im Übrigen haben die Klägerinnen nichts vorgetragen, was dafür sprechen könnte, dass die Kommission unter diesen Umständen durch die unterlassene Anhörung der betreffenden Personen die Untersuchung der Sache pflichtwidrig eingeschränkt und so die Möglichkeiten der Klägerinnen eingeengt hätte, die verschiedenen Seiten der in den Beschwerdepunkten der Kommission aufgeworfenen Probleme zu erläutern (in diesem Sinne Urteil VBVB und VBBB/Kommission, Randnr. 18).

467 Die Rüge der Klägerinnen, dass in der Anhörung die Verteidigungsrechte verletzt worden seien, ist deshalb als unbegründet zurückzuweisen.

468 Was drittens die Rüge betrifft, dass die Kommission Dritten erlaubt habe, der Anhörung beizuwohnen, obwohl sie nicht die Eigenschaft eines Beschwerde-

führers gehabt hätten, so ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1630/69, die zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt in Kraft war, der Kommission erlaubte, Personen auch dann Gelegenheit zur mündlichen Äußerung zu geben, wenn sie nicht gemäß Artikel 10 der Verordnung Nr. 1017/68 eine Beschwerde zur Einleitung des Verfahrens wegen Zuwiderhandlung eingereicht oder sich gemäß Artikel 5 der Verordnung Nr. 1630/69 schriftlich zu den Beschwerdepunkten geäußert haben, die gegen die Unternehmen, gegen die das Verfahren wegen Zuwiderhandlung läuft, in Betracht gezogen worden sind. Darüber hinaus kann die Kommission die betreffenden Personen nach Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung Nr. 1630/69 einzeln oder in Anwesenheit anderer geladener Personen hören. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich eindeutig, dass die Kommission einen angemessenen Ermessensspielraum bei der Entscheidung hat, ob eine Anhörung von Personen, deren Aussage für die Sachermittlungen wichtig sein kann, möglicherweise von Interesse ist. Die Kommission durfte daher im vorliegenden Fall in der Anhörung Dritte hören, die nicht zuvor eine Beschwerde oder schriftliche Bemerkungen im Verwaltungsverfahren eingereicht hatten (entsprechend Urteil VBVB und VBBB/Kommission, Randnr. 18).

- 469 Im Übrigen setzt die Teilnahme Dritter an einer Anhörung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1630/69 keineswegs die Einreichung schriftlicher Bemerkungen im Hinblick auf die Anhörung voraus, zu der die Klägerinnen weitere schriftliche Bemerkungen einreichen dürfen. Nach der Rechtsprechung (vgl. insbesondere Urteil *Mo och Domsjö/Kommission*, Randnr. 63) sind die Verteidigungsrechte der Klägerinnen gewahrt, wenn sich diese zu dem Verhalten, das ihnen in der Mitteilung der Beschwerdepunkte zur Last gelegt wird, äußern konnten. Dieses Erfordernis ist nach der Rechtsprechung erfüllt, wenn die endgültige Entscheidung den betroffenen Unternehmen keine neuen Beschwerdepunkte gegenüber den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte genannten zur Last legt und nur Tatsachen berücksichtigt, zu denen die Betroffenen sich äußern konnten (vgl. insbesondere Urteil *ACF Chemiefarma/Kommission*, Randnr. 94). Im vorliegenden Fall haben die Klägerinnen aber nicht behauptet, dass die angefochtene Entscheidung auf von Dritten gemachten Angaben beruhe, zu denen sie sich nicht hätten äußern können. Schließlich ist in diesem Zusammenhang noch festzustellen, dass die Bezugnahme auf Artikel 9 der Verordnung Nr. 4260/88 über die Mitteilungen, Beschwerden, Anträge sowie über die Anhörung

gemäß der Verordnung Nr. 4056/86 abgesehen davon, dass dieser Artikel nicht die Tragweite hat, die ihm die Klägerinnen zuschreiben, völlig verfehlt ist, da die Verordnung Nr. 4056/86, wie sich aus der Prüfung der zweiten Klagegrundes ergibt, im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist. Die entsprechende Rüge der Klägerinnen ist somit unbegründet.

- 470 Die Klägerinnen können der Kommission auch nicht vorwerfen, dass sie ihnen bestimmte Bemerkungen eines der Beschwerdeführer zu Informationen, die sie der Kommission zugesandt hatten, nicht mitgeteilt habe. Es ist nämlich nicht gezeigt worden, dass die angefochtene Entscheidung auf derartigen Bemerkungen, zu denen sich die Klägerinnen nicht äußern konnten, beruht. Selbst wenn die Verteidigungsrechte verletzt worden wären, griffe der Klagegrund jedenfalls nur durch, wenn zudem das Verfahren ohne diese Verletzung zu einem anderen Ergebnis hätte führen können (in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 29. Oktober 1980 in den Rechtssachen 209/78 bis 215/78, Van Landewyck/Kommission, Slg. 1980, 3125, Randnr. 47, und vom 21. März 1990 in der Rechtssache C-142/87, Belgien/Kommission, Slg. 1990, I-959, Randnr. 48). Die Klägerinnen haben jedoch nicht dargetan, dass es sich so verhält. Was im Übrigen den Umstand betrifft, dass die Bemerkungen der Verklager zur Antwort der Klägerinnen auf die Aussagen der Kommission zum Thema der Rabatte den Klägerinnen nicht mitgeteilt wurden, so genügt es, daran zu erinnern, dass, wie bereits bei der Prüfung der im zweiten Klagegrund erhobenen Rügen der Klägerinnen bezüglich des Vergleichs zwischen dem Inhalt der angefochtenen Entscheidung und dem Inhalt der Mitteilung der Beschwerdepunkte festgestellt worden ist, die Entscheidung der Kommission an diesen Aussagen nicht festhält, so dass die fehlende Mitteilung der Bemerkungen der Verklager zu dieser Frage die Verteidigungsrechte der Klägerinnen nicht verletzen kann.
- 471 Demnach ist die Rüge der Klägerinnen, dass im Zusammenhang mit der Anhörung die Verteidigungsrechte verletzt worden seien, insgesamt zurückzuweisen.

VI — *Fünfter Klagegrund: Verstoß gegen die Vorschriften über Geldbußen*A — *Vorbringen der Beteiligten*

- 472 Die Klägerinnen erinnern daran, dass gegen sie alle mit Ausnahme des Unternehmens Wilh. Wilhelmsen Ltd durch die angefochtene Entscheidung (Randnrn. 143 ff.) Geldbußen gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 festgesetzt wurden.
- 473 Sie machen geltend, dass die Kommission, die den von den FEFC-Reedereien erbrachten multimodalen Transportdienst anhand der Verordnung Nr. 4056/86 hätte prüfen müssen, kein Recht habe, eine Geldbuße gemäß einer zu Unrecht angewandten Verordnung festzusetzen.
- 474 Für den Fall, dass das Gericht im vorliegenden Fall die Verordnung Nr. 1017/68 für anwendbar halten sollte, vertreten die Klägerinnen hilfsweise die Auffassung, dass zu Unrecht Geldbußen gemäß Artikel 22 Absatz 2 dieser Verordnung festgesetzt worden seien. Diese Bestimmung mache die Festsetzung einer Geldbuße davon abhängig, dass die Zuwiderhandlung „vorsätzlich oder fahrlässig“ begangen worden sei, was sie bestreiten. Zunächst sei die FEFC während des gesamten Verfahrens offen und ehrlich gegenüber der Kommission aufgetreten und habe bei der Untersuchung mitgewirkt. Ferner seien die Klägerinnen nicht davon ausgegangen, dass sie die betreffende Vereinbarung gemäß der Verordnung Nr. 4056/86 anmelden mussten, da sie der Ansicht gewesen seien, dass die von ihnen getroffenen Maßnahmen von der in Artikel 3 dieser Verordnung für Konferenzen vorgesehenen Gruppenfreistellung erfasst seien. Schließlich seien die festgesetzten Geldbußen selbst dann, wenn im vorliegenden Fall die Verordnung Nr. 1017/68

für anwendbar zu halten wäre, ungerechtfertigt, da die Kommission ungeachtet dessen, dass sie seit 1968 Kenntnis von der Existenz der multimodalen Transportdienste gehabt habe, das Landtransportsegment dieser Dienste über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahrzehnten nicht untersucht habe.

- 475 Die Klägerinnen sind der Auffassung, dass die Kommission zumindest weniger streng hätte vorgehen müssen, da es sich um die erste Entscheidung in einem bestimmten Sektor handele, und verweisen insoweit auf die Entscheidung 87/1/EWG der Kommission vom 2. Dezember 1986 betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/31.128 — Fettsäuren) (Abl. 1987, L 3, S. 17) und die Entscheidung 92/212/EWG der Kommission vom 25. März 1992 in einem Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/30.717 — A — Eurocheque: Helsinki-Vereinbarung) (Abl. L 95, S. 50).
- 476 Im Ergebnis beantragen die Klägerinnen, die Entscheidung der Kommission über die Festsetzung von Geldbußen für nichtig zu erklären, auch wenn es sich lediglich um symbolische Geldbußen handelt, oder die Geldbußen herabzusetzen.
- 477 Die Kommission trägt vor, dass sich der in Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 (entsprechend Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17) genannte Vorsatz lediglich auf die Einschränkung des Wettbewerbs und nicht auf die Begehung eines Gesetzesverstosses beziehen müsse (vgl. u. a. Urteil des Gerichtshofes vom 8. Februar 1990 in der Rechtssache C-279/87, Tipp-Ex/Kommission, Slg. 1990, I-261). Die betreffende Preisabsprache für die Landtransportdienste bezwecke ausdrücklich eine Einschränkung des Wettbewerbs. Die Kommission habe mildernde Umstände wie die Tatsache, dass es sich um die erste Entscheidung zur Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 auf eine Linienkonferenz handele, berücksichtigt und deshalb beschlossen, eine Geldbuße in einer symbolischen Höhe festzusetzen (Randnr. 158 der angefochtenen Entscheidung). Es gebe daher keinen Grund, die Artikel der angefochtenen Entscheidung, die die gegen die Klägerinnen festgesetzten Geldbußen betreffen, für nichtig zu erklären.

B — *Würdigung durch das Gericht*

- 478 Bezüglich der ersten Rüge der Klägerinnen, dass die Kommission kein Recht gehabt habe, Geldbußen gemäß Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 festzusetzen, da der von den FEFC-Mitgliedern erbrachte multimodale Transportdienst unter die Verordnung Nr. 4056/86 falle, genügt es, daran zu erinnern, dass sich im Rahmen des zweiten Klagegrundes ergeben hat, dass die betreffende Vereinbarung in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 und nicht in den der Verordnung Nr. 4056/86 fällt.
- 479 Das Vorbringen, dass die Bestimmungen der angefochtenen Entscheidung über die Geldbußen für nichtig zu erklären seien, da die Zuwiderhandlung nicht vorsätzlich oder fahrlässig begangen worden sei, ist ebenfalls zurückzuweisen. Nach der Rechtsprechung setzt die Einstufung einer Zuwiderhandlung gegen die Wettbewerbsregeln des Vertrages als vorsätzlich nicht voraus, dass sich das Unternehmen des Verstoßes gegen ein durch diese Regeln festgelegtes Verbot bewusst gewesen ist; es genügt vielmehr, dass es sich nicht in Unkenntnis darüber befinden konnte, dass das ihm zur Last gelegte Verhalten eine Einschränkung des Wettbewerbs bezweckte (Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 1989 in der Rechtssache 246/86, *Belasco u. a./Kommission*, Slg. 1989, 2117). Es ist jedoch unbestreitbar, dass die betreffende Vereinbarung, eine horizontale Preisabsprache für den Landtransport, eindeutig eine Einschränkung des Wettbewerbs bezweckt.
- 480 Nach den Randnummern 158 und 159 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission die Ansicht vertreten, dass die Geldbußen wegen des Vorliegens mildernder Umstände in einer symbolischen Höhe festgesetzt werden sollten, um die Tatsache der Zuwiderhandlung und die Notwendigkeit der künftigen Befolgung der Wettbewerbsregeln durch die betroffenen Unternehmen und die anderen Unternehmen, die vielleicht ähnliche Praktiken betrieben, offensichtlich zu machen.
- 481 Erstens ist festzustellen, dass der Tarif der FEFC öffentlich und den in erster Linie Betroffenen, nämlich den Verladern, somit genau bekannt ist und dass daher die betreffende Vereinbarung, obwohl sie eine horizontale Preisabsprache darstellt, in

keiner Weise mit einem geheimen Kartell gleichgesetzt werden kann. Die betreffende Vereinbarung war auch den Dienststellen der Kommission und den verschiedenen Behörden der Mitgliedstaaten genau bekannt, von denen sie u. a. im Verfahren zum Erlass der Verordnung Nr. 4056/86 und im Rahmen der Reform des Shipping Act von 1984 erwähnt wurde.

- 482 Zweitens hat die FEFC, wie aus Randnummer 41 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, ihre Befugnisse zur Festsetzung der Preise im Seetransportsektor mit Beginn der Verwendung von Containern um das Jahr 1971 auf den Sektor für Landtransportdienste ausgedehnt. Eine Festsetzung der Preise für die Landtransportdienste durch die Konferenzmitglieder, wie sie in der betreffenden Vereinbarung vorgesehen ist, erfolgt somit seit der Einführung der multimodalen Transportdienste. Diese Transportart, deren Vorteile im Übrigen einhellig anerkannt werden, wurde zudem hauptsächlich von den Linienkonferenzen geschaffen und entwickelt.
- 483 Drittens räumt die Kommission in Randnummer 158 der angefochtenen Entscheidung ein, dass die Ausarbeitung der Leitlinien für den betreffenden Bereich einige Zeit in Anspruch genommen hat und dass diese bis zur Vorlage des in Randnummer 156 der angefochtenen Entscheidung genannten Berichtes über die Anwendung der gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln auf die Seeschifffahrt an den Rat im Juni 1994 nicht allen bekannt waren. Folglich können die in den Randnummern 153 und 149 der angefochtenen Entscheidung formulierten Vorwürfe nicht aufrechterhalten werden, dass „die Zuwiderhandlung generell seit 1971 und mit Sicherheit seit Einreichung der Beschwerde des DSVK bei der Kommission im April 1989 [besteht]“ und dass „[u]ngeachtet... der wiederholten Vorwarnung der Kommission [u. a. durch ein Schreiben des zum damaligen Zeitpunkt für Wettbewerbspolitik verantwortlichen Kommissionsmitglieds vom Juni 1990 an den Präsidenten der FEFC], dass die fraglichen Praktiken die Tatbestandsmerkmale des Artikels 85 Absatz 1 erfüllen und keine der Ausnahmebestimmungen des Artikels 85 Absatz 3 in Anspruch nehmen können,... die Parteien ihre Praktiken beibehalten [haben]“.
- 484 Viertens ist unbestreitbar, dass es sich zwar um eine sehr schwere und klassische Form der Zuwiderhandlung gegen die Wettbewerbsregeln, nämlich eine hori-

zontale Preisabsprache, handelt, dass aber nicht klar war, wie die diese Art von Vereinbarung insbesondere unter Berücksichtigung ihres engen Zusammenhangs mit dem im Wettbewerbsrecht auf ganz eigene und außergewöhnliche Weise geregelten Seeverkehr rechtlich zu behandeln ist, und dass sich im Zusammenhang damit u. a. komplexe wirtschaftliche und rechtliche Fragen stellten.

485 Fünftens konnten die Klägerinnen aufgrund zahlreicher Umstände annehmen, dass die betreffende Vereinbarung rechtmäßig sei. Abgesehen davon, dass es sich um eine langjährige und öffentliche Vereinbarung handelte, ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Kommission in einer Erklärung im Anhang zum Protokoll der Ratssitzung, in der die Verordnung Nr. 4056/86 erlassen wurde, selbst ausgeführt hat, „dass für den kombinierten See-/Landverkehr jeweils die Wettbewerbsregeln gelten, die für den Landverkehr angenommen bzw. für den Seeverkehr vorgesehen sind. In der Praxis ist es so, dass Artikel 85 Absatz 1 auf die Organisation und die Durchführung aufeinander folgender oder einander ergänzender Phasen des kombinierten See-/Landverkehrs sowie auf die Festsetzung oder Anwendung von Gesamtpreisen oder -bedingungen für diesen Verkehr nicht angewandt wird, da sowohl Artikel 2 der vorliegenden Verordnung als auch gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 das Verbot aufgrund von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages für diese Praktiken nicht gilt.“ Über die Bedeutung und genaue Tragweite dieser Erklärung braucht im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes nicht entschieden zu werden; es genügt die Feststellung, dass sie bei den Klägerinnen zumindest Zweifel wecken und sie zu der Annahme veranlassen konnte, dass ihre Vereinbarung nicht rechtswidrig sei.

486 Weiter ist darauf hinzuweisen, dass im Jahr 1983 sechs Mitgliedstaaten im Rahmen der Reform des Shipping Act ein Memorandum an die Vereinigten Staaten zur Unterstützung des Vorschlags richteten, Linienkonferenzen die Festsetzung der Preise für den multimodalen Transport einschließlich des Landtransports zu erlauben, und in diesem Zusammenhang erklärten, dass sie die Freiheit der Linienkonferenzen, gemeinsam die Preise für den multimodalen Transport mit Zielen in Europa festzusetzen, nicht reglementierten und dass diese Praxis weder zu Problemen noch zu einem Missbrauch geführt habe, sondern im Gegenteil die Entwicklung der Verwendung von Containern und des multimodalen Transports im Rahmen des europäischen Außenhandels zum Vorteil der Exporteure begünstigt habe.

487 Sechstens ist festzustellen, dass die Kommission in ihrer Entscheidung 94/980 keine Geldbuße gegen die an der dortigen Vereinbarung beteiligten Reedereien festgesetzt hat, obwohl diese Vereinbarung nicht nur ebenfalls die Festsetzung der Preise für das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung vorsah, sondern darüber hinaus weitere schwere Zuwiderhandlungen gegen die Wettbewerbsregeln enthielt. Dass die Kommission gegen den Urheber eines Verstoßes gegen die Wettbewerbsregeln keine Geldbuße festgesetzt hat, schließt zwar die Festsetzung einer Geldbuße gegen den Urheber einer Zuwiderhandlung derselben Art nicht bereits aus. Niemand kann sich nämlich auf den Grundsatz der Gleichheit im Unrecht berufen. Gleichwohl zeigt die genannte Entscheidung, die nur kurze Zeit vor der angefochtenen Entscheidung erlassen wurde, dass die Kommission selbst der Ansicht war, dass die betreffende Absprache es aufgrund der Gesamtumstände nicht unbedingt erforderlich mache, Geldbußen gegen die an dieser Absprache beteiligten Unternehmen festzusetzen. Zudem hatte die Kommission bis zum Erlass der angefochtenen Entscheidung noch keine Geldbuße gegen eine Reederei oder Linienkonferenz wegen der Festsetzung des Preises für das Landtransportsegment der multimodalen Beförderung festgesetzt, obwohl nach den von den Klägerinnen vorgelegten und von der Kommission nicht bestrittenen Informationen fast alle Konferenzen Absprachen über einen solchen Preis treffen.

488 Aufgrund all dieser Umstände hält es das Gericht in Ausübung seiner Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung für gerechtfertigt, im vorliegenden Fall keine Geldbuße festzusetzen. Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung, mit dem gegen alle Klägerinnen Geldbußen von 10 000 ECU festgesetzt werden, ist deshalb für nichtig zu erklären.

Kosten

489 Nach Artikel 87 § 3 seiner Verfahrensordnung kann das Gericht die Kosten teilen oder beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt. Da der Klage nur zu einem geringen Teil stattgegeben

wurde, erscheint es bei angemessener Berücksichtigung der Umstände des Falles geboten, den Klägerinnen ihre eigenen Kosten sowie vier Fünftel der Kosten der Kommission und dieser ein Fünftel ihrer eigenen Kosten aufzuerlegen.

⁴⁹⁰ Was die Streithelferinnen ECSA und JSA betrifft, so erscheint es nach Artikel 87 § 4 der Verfahrensordnung des Gerichts angemessen, ihnen ihre eigenen Kosten sowie die der Kommission durch ihre Streithilfe entstandenen Kosten aufzuerlegen. Was die Streithelferin ECTU betrifft, so erscheint es nach Artikel 87 § 4 der Verfahrensordnung des Gerichts angemessen, ihr ein Fünftel ihrer eigenen Kosten und den Klägerinnen vier Fünftel dieser Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Artikel 5 der Entscheidung 94/985/EG der Kommission vom 21. Dezember 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) wird für nichtig erklärt, soweit darin eine Geldbuße gegen die Klägerinnen festgesetzt wird.

2. **Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**

3. **Die Klägerinnen tragen ihre eigenen Kosten sowie vier Fünftel der Kosten der Kommission und der ECTU einschließlich der Kosten des Verfahrens der einstweiligen Anordnung.**

4. **Die Kommission trägt ein Fünftel ihrer eigenen Kosten einschließlich der Kosten des Verfahrens der einstweiligen Anordnung.**

5. **Die ECSA und die JSA tragen ihre eigenen Kosten sowie die Kosten, die der Kommission durch ihre Streithilfe entstanden sind.**

6. **Die ECTU trägt ein Fünftel ihrer eigenen Kosten einschließlich der Kosten des Verfahrens der einstweiligen Anordnung.**

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 28. Februar 2002.

Der Kanzler

Der Präsident

H. Jung

M. Jaeger

II - 1121

Inhaltsverzeichnis

Rechtlicher Rahmen	II-1025
Sachverhalt	II-1030
Verfahren	II-1036
Anträge der Beteiligten	II-1038
Gründe	II-1039
I — Vorbemerkungen	II-1039
II — Erster Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages	II-1040
A — Vorbringen der Beteiligten	II-1040
Relevanter Markt	II-1040
Spürbare Wettbewerbsbeschränkung	II-1040
Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten	II-1040
B — Würdigung durch das Gericht	II-1041
Zur Definition des relevanten Marktes	II-1041
Zur Spürbarkeit der Wettbewerbsbeeinträchtigung	II-1050
Zur Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten	II-1053
Ergebnis bezüglich des ersten Klagegrundes der Klägerinnen	II-1055
III — Zweiter Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 ...	II-1055
A — Vorbringen der Beteiligten	II-1055
Die angefochtene Entscheidung berücksichtige nicht, dass die Verordnungen Nr. 1017/68 und Nr. 4056/86 die Regeln für besondere Wirtschaftsbereiche aufstellen sollten	II-1055
Die angefochtene Entscheidung lasse die zutreffende Definition der relevanten Märkte, auf die sich die Vereinbarungen auswirkten, unberücksichtigt	II-1055
Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den Angaben, die die Verordnung Nr. 4056/86 zu ihrem eigenen Geltungsbereich mache	II-1056
Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts, die für die Bestimmung des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gälten	II-1056
Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit der Auslegung identischer Begriffe in Verordnungen, die andere Verkehrsbereiche regelten ...	II-1056

Die angefochtene Entscheidung führe zu Rechtsunsicherheit und Verfahrenswidersprüchen	II-1056
Die angefochtene Entscheidung sei unvereinbar mit den Überlegungen des Rates in der Verordnung Nr. 4056/86 zur Gewährung einer Gruppenfreistellung für Konferenzen	II-1057
Die angefochtene Entscheidung verkenne die besonderen Merkmale des Verkehrssektors	II-1057
Das von der Kommission zitierte Urteil des Gerichtshofes vom 5. Oktober 1995 in der Rechtssache C-96/94 (Centro Servizi Spediporto, Slg. 1995, I-2883) sei im vorliegenden Fall nicht einschlägig	II-1057
B — Würdigung durch das Gericht	II-1057
IV — Dritter Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages und Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68	II-1074
A — Vorbringen der Beteiligten	II-1074
Allgemeine Ausführungen	II-1074
— Praktiken anderer Wettbewerbsbehörden und Gesetzgeber	II-1074
— Auswirkungen der gemeinsamen Festsetzung der Tarife für den multimodalen Transport durch Konferenzen auf die Preisstabilität	II-1075
— Zur Rolle der Konferenzen als Wegbereiter bei der Entwicklung der multimodalen Transportdienste	II-1075
Voraussetzungen von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages	II-1075
— Erste Voraussetzung: wirtschaftliche Vorteile der Vereinbarung	II-1075
— Zweite Voraussetzung: angemessene Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen	II-1075
— Dritte Voraussetzung: Unerlässlichkeit der Wettbewerbsbeschränkungen	II-1075
B — Würdigung durch das Gericht	II-1076
Allgemeine Ausführungen	II-1076
Erste Voraussetzung: Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen, Förderung der Kontinuität und Stabilität auf den Märkten, die starken zeitlichen Schwankungen unterliegen, Steigerung der Produktivität der Unternehmen oder Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts	II-1080
Zweite Voraussetzung: angemessene Beteiligung der Verbraucher an den Vorteilen	II-1085

Dritte Voraussetzung: Unerlässlichkeit der betreffenden Wettbewerbsbeschränkungen	II-1087
V — Vierter Klagegrund: Verfahrensfehler im Verwaltungsverfahren	II-1094
A — Zur Rüge, dass das im Verhaltenskodex vorgesehene Schlichtungsverfahren verletzt worden sei	II-1094
Vorbringen der Beteiligten	II-1094
Würdigung durch das Gericht	II-1095
B — Zur Rüge eines Verstoßes gegen das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum	II-1095
Vorbringen der Beteiligten	II-1095
Würdigung durch das Gericht	II-1095
C — Zur Rüge, dass wegen einer Fehlentscheidung bezüglich der anwendbaren verfahrensrechtlichen Verordnung Verfahrensgarantien entzogen worden seien	II-1096
Vorbringen der Beteiligten	II-1096
Würdigung durch das Gericht	II-1096
D — Zur Rüge einer Verletzung der Begründungspflicht	II-1097
Vorbringen der Beteiligten	II-1097
Würdigung durch das Gericht	II-1097
E — Zur Rüge, dass aufgrund des Inhalts der angefochtenen Entscheidung und der Mitteilung der Beschwerdepunkte die Verteidigungsrechte verletzt worden seien	II-1101
Vorbringen der Beteiligten	II-1101
Würdigung durch das Gericht	II-1102
F — Zu Rüge, dass bei der Anhörung Fehler begangen worden seien	II-1109
Vorbringen der Beteiligten	II-1109
Würdigung durch das Gericht	II-1109
VI — Fünfter Klagegrund: Verstoß gegen die Vorschriften über Geldbußen	II-1114
A — Vorbringen der Beteiligten	II-1114
B — Würdigung durch das Gericht	II-1116
Kosten	II-1119