BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 21 december 1994

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference)

(Slechts de teksten in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Franse, de Italiaanse en de Nederlandse taal zijn authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(94/985/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [1], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Griekenland, en met name op artikel 2, op artikel 5 en op artikel 11, lid 1,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [2], en met name op artikel 3 en artikel 11, lid 1,

Gezien de klacht die overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 is ingediend,

Gezien het besluit van de Commissie van 18 december 1992 om in deze zaak de procedure in te leiden,

Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig artikel 26 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 1630/69 van de Commissie van 8 augustus 1969 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 26, lid 1 en 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 [3] in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunten ter zake van de door de Commissie in aanmerking genomen punten van bezwaar kenbaar te maken en desgevallend bijkomende opmerkingen te maken,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van het vervoer op 23 november 1994,

Overwegende hetgeen volgt:

[1] PB nr. L 175 van 23. 7. 1968, blz. 1.
[2] PB nr. L 378 van 31. 12. 1986, blz. 4.
[3] PB nr. L 209 van 21. 8. 1969, blz. 11.

DE FEITEN

I. De klacht

(1) Op 28 april 1989 ontving de Commissie van het „Bundesverband der Deutschen Industrie" (BDI), de „Deutscher Industrie- und Handelstag" (DIHT) en het „Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels" (BGA), de organisaties die deelnemen in het „Deutsche Seeverladerkomitee" (DSVK, de Duitse Raad van Zeeverladers), een klacht die betrekking heeft op bepaalde activiteiten inzake prijsvaststelling door de leden van de „Far Eastern Freight Conference", hierna „FEFC" genoemd, met betrekking tot multimodaal vervoer. De bijlage bij deze beschikking bevat een lijst van de FEFC-leden. (De Commissie is op 21 november 1994 op de hoogte gesteld dat Lloyd Triestino sinds 31 januari 1994 geen lid meer is van de FEFC en dat Croatia Lines dat niet meer is sinds 28 mei 1994.)

(2) De klagers vermeldden de volgende vijf elementen die „door-to-door" of multimodale vervoerdiensten vormen:

a) het inlandtransport naar de haven;

b) de behandeling van de vracht in de haven (overlading van het middel voor inlandtransport naar het schip);

c) het zeevervoer (vervoer over zee van de ene haven naar de andere);

d) de behandeling van de vracht in de haven van bestemming (overlading van het schip naar het middel voor inlandtransport);

e) het inlandtransport van de haven van bestemming naar de plaats van de eindbestemming.

(3) BDI/DSVK voerden in hun klacht aan dat de generieke vrijstelling voor lijnvaart-„conferences", zoals bedoeld in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86, enkel betrekking had op het derde element, met name het zeevervoer, terwijl de leden van de FEFC onderling niet slechts de prijzen voor het zeevervoer maar ook voor het inlandvervoer en de vrachtbehandeling vaststelden.

(4) De klagers stelden dat, aangezien het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt gevormd door de „internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap, met uitzondering van de wilde vaart" (artikel 1, lid 2, van genoemde verordening), de werkingssfeer van de groepsvrijstelling in artikel 3 van die verordening niet ruimer kon zijn dan het toepassingsgebied van de verordening zelf.

De volgens hen toepasselijke verordening is Verordening (EEG) nr. 1017/68, waarbij in artikel 2 concurrentiebeperkende activiteiten zoals het vaststellen van de prijzen, worden verboden en waarbij geen vrijstelling wordt verleend voor het soort activiteiten van de FEFC-leden in verband met de vaststelling van prijzen voor inlandtransport.

(5) De klagers vroegen de Commissie de noodzakelijke maatregelen te treffen om de activiteiten van de FEFC in verband met het vaststellen van prijzen voor de levering van inlandtransportdiensten te doen beëindigen.

II. Partijen

(6) De partijen tot wie deze beschikking is gericht, zijn leden van een of meer van de individuele lijnvaart-„conferences" die deel uitmaken van de overkoepelende FEFC. De zeevervoerdiensten die zij verlenen, worden verricht in de volgende geografische gebieden:

In oostelijke richting

Vanuit bepaalde havens in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Noorwegen, Zweden, Finland, Denemarken, Duitsland, Nederland, België, Frankrijk (het Kanaal en de Atlantische Kust), IJsland en Polen naar bepaalde havens in Maleisië, Singapore, Thailand, Hongkong, Japan, Taiwan, Zuid-Korea, Noord-Korea, de Volksrepubliek China (met overlading), Macao, Indonesië (met overlading), Democratisch Cambodja, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei en de Filippijnen.

In westelijke richting

Vanuit bepaalde havens in Maleisië, Singapore, Thailand, Hongkong, Japan, Taiwan, Zuid-Korea, Noord-Korea, de Volksrepubliek China (met overlading), Macao, Indonesië (met overlading), Democratisch Cambodja, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei en de Filippijnen naar bepaalde havens in Europa, de havens aan de Zwarte Zee (behalve de havens in het GOS), alle niet-Europese havens aan de Middellandse-Zee (behalve de Israëlische havens) en de Marokkaanse havens aan de Atlantische Oceaan.

III. De betrokken diensten

i) *De diensten en de geografische markt*

(7) De leden van de FEFC bieden de volgende diensten aan:

a) zeevervoerdiensten,

b) diensten in verband met de afwikkeling van het havenverkeer, en

c) inlandvervoerdiensten.

(8) De laatste van deze diensten is in beginsel facultatief: de verladers kunnen kiezen tussen de inlandtransportdiensten die door de leden van de FEFC worden aangeboden („carrier haulage") en die welke worden aangeboden door inlandtransporteurs of expediteurs („merchant haulage") (voor de betekenis van deze twee Engelse termen, zie overweging 16).

(9) Deze beschikking doet geen afbreuk aan het feit dat de leden van de FEFC voor de levering van lijnvaartdiensten krachtens artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 gemeenschappelijke of eenvormige tarieven kunnen toepassen. Bovendien behandelt deze beschikking niet de vraag of overeenkomsten tot prijsvaststelling met betrekking tot diensten voor de afwikkeling van havenverkeer onder de werkingssfeer van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen.

(10) De diensten waarop deze beschikking betrekking heeft, zijn de inlandvervoerdiensten die binnen het grondgebied van de Europese Gemeenschap aan verladers worden verleend als onderdeel van een multimodale transportoperatie voor het vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten door scheepvaartlijnen die bij de FEFC zijn aangesloten.

(11) Met het oog op deze beschikking is de geografische markt voor de levering van de betrokken diensten de markt waarin het inlandvervoer van containers wordt uitgevoerd door of namens de FEFC-leden tussen de havens in de in overweging 6 vermelde landen en de door die havens bediende punten landinwaarts.

ii) *De levering van inlandtransportdiensten door rederijen*

(12) Van oudsher werd bij het aanbieden van vervoerdiensten aan de verladers door elk vervoerbedrijf afzonderlijk gehandeld, dit wil zeggen dat de vervoerders gewoonlijk niet meer dan één transportmiddel aanboden.

Totdat de vracht aan boord van het schip werd ontvangen waren alle kosten voor rekening van de verlader en overeenkomsten betreffende zeevervoerdiensten omvatten in het algemeen geen inlanddiensten.

(13) Dit betekende dat de verladers in de regel het initiële inlandsegment van een vervoeroperatie (dit wil zeggen de levering tot „ship's rail") organiseerden door zelf voor weg- of spoorwegvervoer te zorgen of door zich tot expediteurs te wenden. In het land van bestemming zou hetzij de verlader hetzij de geadresseerde evenzo handelen.

(14) De containerisatie in de jaren '60 (en andere vormen van eenheidslading) brachten in de wijze van vrachtbehandeling een revolutie teweeg. Het gebruik van containers vergemakkelijkte immers de overbrenging van het ene transportmiddel naar het

andere, waardoor het laden en lossen werd vereenvoudigd. Hierdoor werden lijnvaartondernemingen aangemoedigd om zich in te laten met andere vervoermiddelen en om „door-to-door"-vervoerdiensten aan te bieden door aan zeevervoerdiensten inlandtransportdiensten toe te voegen. De revolutie in de vrachtbehandeling vormde echter een complicatie voor het probleem van de toewijzing van de aansprakelijkheid, aangezien de schade aan de vracht vaak slechts bij het openen van de container op de plaats van bestemming werd ontdekt. Om deze reden waren de verladers er voorstander van dat het „door-to-door"-vervoer door een exploitant van multimodaal vervoer zoals een scheepvaartonderneming werd uitgevoerd, aangezien hierdoor het probleem van de aansprakelijkheid werd opgelost.

(15) Naast de eenheidslading en de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van gespecialiseerde uitrusting, is een van de voornaamste kenmerken van het multimodaal vervoer het gebruik van één enkel doorvrachtconnossement dat betrekking heeft op het „door to door"-vervoer. Dit document omvat de voorwaarden van de overeenkomst tussen de verlader en de vervoerder, regelt op ondubbelzinnige wijze de aansprakelijkheid en vermeldt ook duidelijk de volledige vervoerkosten.

(16) De revolutie in de vrachtbehandeling heeft alle vervoermiddelen beïnvloed maar in het bijzonder de lijnvaart. Zij heeft niet enkel de verladers en de reders beïnvloed maar ook tussenpersonen zoals de expediteurs die sinds de ruimere verspreiding van het multimodaal vervoer nu rechtstreeks concurreren met de scheepvaartlijnen met het oog op de organisatie van het volledige multimodaal vervoer of van een deel van deze dienst. Inlandvervoer dat door of namens scheepvaartlijnen wordt verzorgd, wordt „carrier haulage" genoemd en inlandvervoer dat wordt uitgevoerd door verladers, of door expediteurs die optreden namens verladers, wordt „merchant haulage" genoemd.

(17) De keuze tussen „merchant haulage" en „carrier haulage" is aan de verladers. Dit werd als volgt omschreven in het deskundigenverslag dat voor de FEFC werd gemaakt en dat bij de Commissie in de loop van de administratieve procedure in deze zaak werd ingediend [1]:

> „4.41. Keuzevrijheid. Ofschoon dikwijls de voorkeur wordt gegeven aan „carrier haulage", is er aan de beschikbaarheid van „merchant haulage" een aantal zeer belangrijke factoren verbonden, waarvan er vele teruggaan tot de eerste periode van containerisatie.
>
> 4.42. Een eerste element is dat, toen de „conferences" voor het eerst volledige vervoerdiensten aanboden op het einde van de jaren '60 en in het begin van de jaren '70, zij op hun respectieve routes de overgrote meerderheid van de lijnvaartvracht vervoerden en een machtspositie bezaten. Het was van belang dat de verladers niet de indruk kregen dat hen werd gevraagd om diensten te ondersteunen die deze positie misbruikten. Waar de „conferences" nieuwe commerciële paden betraden, zoals het inlandtransport, was het bovendien van belang dat de dienst werd aangeboden onder voorwaarden die de klanten zouden aantrekken en het idee van geïntegreerde distributiediensten uitbreiding zouden doen vinden. Dit omvatte het aanbod van redelijke tarieven voor „carrier haulage". Dit volstond echter niet en het was belangrijk dat de verladers de keuze zouden behouden om zoals voorheen te handelen en hun eigen „merchant haulage" te blijven regelen indien zij zulks verlangden.
>
> 4.43. Een tweede belangrijk punt betreft de kosten voor vreemda valuta. Alle invoerders van goederen dragen kosten in verband met de omwisseling in vreemde valuta wanneer zij in het buitenland aankopen, en dit omvat de zeevervoerkosten. Het was echter gebruikelijk om de kosten voor het plaatselijke inlandtransport in de nationale munteenheid te betalen. Redelijkerwijs kon worden verwacht dat handelaars en nationale regeringen bezwaar zouden maken tegen een systeem waarbij, als gevolg van de incorporatie van nationale verplaatsingen in een eenvormig gemaakt tariefsysteem, inlandkosten in een vreemde munteenheid zouden worden omgezet. Een afzonderlijk inlandtarief maakt het mogelijk om importelementen afzonderlijk te factureren en in de nationale munteenheid te betalen, zonder daarbij de fysieke en commerciële doorvervoerelementen van de doorvoerreis en het doorvoerconnossement te verstoren.
>
> 4.44. Een derde element houdt verband met de positie van fob.-kopers. Een aantal importeurs, gewoonlijk de grootste en de machtigste, verkiest hun eigen zeevervoerders aan te duiden, meestal nationale lijnvaartmaatschappijen uit hun eigen land. Met hun keuze van de vervoerder voor het zeesegment van een doorvervoeroperatie beïnvloeden zij het landsegment in hun eigen land. Gewoonlijk stellen zij geen belang in de wijze waarop de exporteur de goederen naar de uitvoerhaven in het uitvoerende land vervoert, en zij laten het aan deze over om te beslissen of hij dit zelf doet door „merchant haulage", dan wel het transport laat verrichten door de doorvervoerder via „carrier haulage". Bij fob.-aankopen is de keuze tussen „carrier haulage" en „merchant haulage" aan beide zijden van de transportketen neutraal, doch afzonderlijke inlandtarieven zijn noodzakelijk om deze keuzemogelijkheid te behouden." (Vertaald uit het Engels)

(18) Een van de verplichtingen die aan de generieke vrijstelling voor lijnvaart-„conferences" zijn verbonden, is dat de verladers vrije keuze moeten

[1] „The Case for Conference Rate Making Authority in the Inland Sector", verslag voor de FEFC door prof. S. Gilman en M. Graham, juli 1990.

hebben met betrekking tot degene die hun inlandvervoer verricht. Deze verplichting is neergelegd in artikel 5, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86, dat luidt als volgt:

„Voor het inlandtransport en de kadediensten die niet worden gedekt door de vrachtprijs of door de bedragen waarover de scheepvaartonderneming en de vervoergebruikers overeenstemming hebben bereikt, zijn de vervoergebruikers gerechtigd zich tot de ondernemingen hunner keuze te wenden."

(19) Indien een verlader de voorkeur geeft aan „carrier haulage", wordt het vervoer van de container van het punt van oorsprong naar „ship's rail" normalerwijs niet door de betrokken scheepvaartonderneming zelf en evenmin door een daarmee geassocieerde onderneming uitgevoerd. Ofschoon de scheepvaartonderneming het inlandsegment van de transportketen voor de container vastlegt, wordt de vervoerdienst zelf door de rederij vrijwel altijd aan een onafhankelijke weg- of spoorwegexploitant uitbesteed. Een klein aantal scheepvaartondernemingen heeft ook dochtermaatschappijen voor landtransport opgericht.

(20) In het geval van de FEFC is de prijs die de verlader voor het inlandsegment van de vervoeroperatie betaalt niet die welke is overeengekomen tussen de scheepvaartonderneming en de onderneming voor landvervoer waaraan zij de taak heeft uitbesteed, maar het tarief dat de „conference" voor het inlandvervoer heeft vastgesteld. Dat tarief omvat ook kosten voor andere inlandactiviteiten die voor de verlader door of namens de FEFC-leden zijn verricht. Het is gebruikelijk dat de inlandtarieven worden berekend in de valuta van het land waar het inlandvervoer gebeurt en niet in Amerikaanse dollar, de gebruikelijke munteenheid voor de berekening van de zeetarieven.

(21) „Merchant haulage" wordt daarentegen op zeer uiteenlopende wijze uitgevoerd. Tenzij een verlader het inlandtransport zelf uitvoert, de container aflevert aan een terminalexploitant om op een schip te laden, de administratieve formaliteiten vervult en rechtstreeks met de scheepvaartonderneming een contract sluit voor het maritieme segment van de vervoeroperatie, kan hij van de diensten van een expediteur, een wegvervoerder of een spoorwegonderneming gebruik maken.

(22) Expediteurs bieden een breed gamma van diensten aan: van de voorbereiding van de documenten en het boeken van vrachtruimte op schepen tot het optreden als exploitant van multimodaal vervoer die geen schepen exploiteert („non-vessel operating multimodal transport operator" of „NVO-MTO"). In het laatste geval bieden de expediteurs dezelfde diensten aan als lijnvaartondernemingen die multimodale diensten verlenen, doch in plaats van schepen te exploiteren charteren zij „slots" bij zeevervoerders die wel schepen exploiteren.

(23) De toename van de mededinging tussen expediteurs en lijnvaartondernemingen sedert de komst van de containerisatie is een uitgesproken kenmerk van de sector en is grotendeels het gevolg van het bestaan van overcapaciteit op de schepen, die door de lijnvaartondernemingen tegen gunstige tarieven ter beschikking van expediteurs werd gesteld.

(24) De expediteurs kunnen de diensten voor inlandvervoer al dan niet zelf verrichten: indien zij dit niet doen, dan besteden zij deze dienst uit op dezelfde wijze als de exploitanten van multimodaal vervoer die zelf schepen exploiteren. Expediteurs spelen een bijzonder belangrijke rol met betrekking tot de samenvoeging en het vervoer van kleinere hoeveelheden vracht „less-than-container-loads" in ladingen die een volle container opleveren.

(25) In hun antwoord op de mededeling van punten van bezwaar en tijdens de hoorzitting hebben partijen aangevoerd dat het produkt dat de FEFC-lijnrederijen aanbieden, geen inlandtransport is maar ofwel een vervoer van haven tot haven of, wat gebruikelijker is, een doorvrachtvervoerprodukt. Met name wijzen partijen erop dat zij geen landvervoerdiensten aanbieden, tenzij zij ook diensten leveren van zeevervoer en behandeling in de terminal.

(26) Het is duidelijk dat met betrekking tot het „door-to-door" of doorvrachtvervoer, de verladers vrij zijn in hun keuze tussen „merchant haulage" en „carrier haulage" (zie de overwegingen 17 tot en met 20). Met het oog op die keuze zullen zij rekening houden met een aantal factoren, waaronder de prijs. Zoals hiervoor werd vermeld, wordt de prijs voor „carrier haulage" in de tarieflijst altijd los van de prijs voor de overige diensten aangeduid en wordt zij eveneens in een andere munteenheid vermeld. De materiële en technische kenmerken van de twee soorten „haulage" zijn echter zodanig dat zij wat de functie ervan betreft onderling verwisselbaar zijn.

(27) Bijgevolg is het voor de verlader van geen belang of de scheepvaartondernemingen „carrier haulage"-diensten verlenen op een andere wijze dan als onderdeel van een multimodale doorvrachtvervoerdienst maar kiest hij tussen wat voor hem twee onderling verwisselbare produkten zijn. Gelet hierop, leveren de FEFC-lijnrederijen aan de verladers een inlandvervoerprodukt.

(28) Deze analyse wordt ondersteund door het feit dat partijen de nadruk hebben gelegd op de concurrerende aard van de prijzen voor „carrier haulage" en voor „merchant haulage". Volgens de FEFC [1] maakt ongeveer 70 % van de verladers die voor het zeevervoer van containers een beroep doen op de diensten van de FEFC-leden gebruik van „carrier haulage", hoewel deze verhouding van tijd tot tijd en van land tot land verschilt. In punt 6.04 van

[1] Antwoord op de mededeling van punten van bezwaar, 31. 3. 1993, blz. 104.

hun verslag stellen Gilman en Graham het volgende:

„... de door de „conference"-rederijen aangeboden „carrier haulage" in grote lijnen concurrerend blijven, met onafhankelijke lijnrederijen en „merchant haulage"." (Vertaald uit het Engels)

(29) Dit wijst erop dat de verkoop van het ene type van „haulage" sterk wordt beïnvloed door prijswijzigingen van het andere, waaruit blijkt dat de substitueerbaarheid ervan wat de vraag betreft waarschijnlijk ook hoog zal zijn. Partijen hebben aangevoerd dat wegens deze druk van „merchant haulage" de inlandtransporttarieven die binnen het kader van de FEFC worden overeengekomen vaak die van het meest efficiënte lid zijn.

iii) *Mededingingsvoorwaarden in de bepaling voor inlandvervoerdiensten*

(30) De FEFC-tarieflijst voor zeevervoerdiensten bevat verschillende tarieven voor verschillende produkten op basis van de waarde ervan, ofschoon er aanzienlijk minder tarieven zijn dan produktwaarden. Met andere woorden, de vrachttarieven zijn hoger voor produkten van hoge waarde dan voor die van lage waarde. Anderzijds worden de inlandtarieven niet per produkt vermeld en verschillen zij niet naar gelang van de waarde van de inhoud van de container, ofschoon er verschillen kunnen zijn, al naargelang het om een TEU („twenty-foot equivalent unit")- of een FEU („forty-foot equivalent unit")-container gaat.

(31) Met uitzondering van een vrijstelling voor bepaalde overeenkomsten tussen kleine en middelgrote vervoerondernemingen, wordt in Verordening (EEG) nr. 1017/68 geen groepsvrijstelling verleend voor de vaststelling van prijzen door inlandvervoerders. Bovendien heeft de concurrentie op dit vlak verhinderd dat, in de weinige gevallen waarin zij werden opgelegd, gedifferentieerde of discriminerende tarieven werden gehandhaafd, zoals in het geval van de nationale regeling van spoorwegtarieven waar die tarieven moesten worden opgegeven wegens de concurrentie van het wegvervoer.

iv) *De inlandactiviteiten van de FEFC-leden*

(32) Afgezien van de collectieve vaststelling van de prijzen en voorwaarden voor „carrier haulage" worden via de FEFC rechtstreeks noch onrechtstreeks inlandtransportactiviteiten georganiseerd. De leden van de FEFC onderhandelen elk afzonderlijk over de voorwaarden waaronder zij het inlandvervoer kopen. Tot nog toe zijn slechts enkele bij de FEFC aangesloten lijnrederijen overgegaan tot investeringen in of verwerving van inlandtransportinfrastructuur (zoals opslagplaatsen) of materieel (zoals trekkers), met als meest bekende voorbeelden de inlandopslagplaatsen van P & O in het Verenigd Koninkrijk en de verschillende wegvervoerondernemingen die eigendom zijn van zeevervoerders (bij voorbeeld Nedlloyd en Maersk). Velen hebben echter aanzienlijke investeringen gedaan in containers en in logistieke controlesystemen die niet enkel voor de zeevervoerdiensten die de lijnrederijen leveren maar ook voor de inlandtransportdiensten worden gebruikt.

(33) Volgens de FEFC [1] bedroge haar aandeel in het lijnvervoer voor de routes binnen haar geografische werkingssfeer in 1992 ongeveer 58 %. Steeds volgens de FEFC werd in 1993 rond 70 % van dit aandeel (dit wil zeggen ongeveer 38,5 % van het totale lijnverkeer) door „carrier haulage" over land vervoerd. In 1991 vertegenwoordigde de „carrier haulage" door de FEFC-leden in Noord-Europa ongeveer 1 015 208 TEU's of ongeveer 9 276 653 „weight tons". Hiervan werd ongeveer 89 % geheel of gedeeltelijk binnen het grondgebied van de Europese Gemeenschap vervoerd.

(34) De Commissie heeft de gegevens die door tien van de grootste leden van de FEFC [2] werden verschaft, geanalyseerd ten einde het belang te onderzoeken van de inlandvervoeroperaties in verhouding tot de algemene kostprijs voor de levering van multimodale vervoerdiensten. De volgende tabel bevat een gemiddelde voor hun kostenstructuren in de „trades" tussen Noord-Europa en het Verre Oosten:

Zee	36,5 %
Inland	18,6 %
Terminals	27,1 %
Verkoop	13,9 %
Overige	3,9 %

(35) Voor de tien lijnvaartmaatschappijen waarvan de gegevens werden geanalyseerd, bedroeg de totale kostprijs voor de levering van inlandvervoerdiensten in 1992 ongeveer 477 200 000 ecu (wisselkoers van augustus 1994).

(36) Naast de rechtstreekse kosten voor het inlandvervoer omvat het cijfer voor het inlandvervoer de kapitaalkosten van de containers op het land (gewoonlijk ongeveer 60 % van alle containers) evenals het beheer van die containers op het land en de kosten van containerdepots. De rechtstreekse inlandvervoerkosten bedragen wellicht ongeveer 8 % van de totale kostprijs.

(37) Daarnaast dient nog een gedeelte van de cijfers voor terminals, verkoop en overige kosten bij de kostprijs voor de levering van inlandvervoerdiensten te worden gevoegd aangezien, bij voorbeeld, de terminalkosten de kosten voor het vervoer van containers tussen de havens omvatten, de verkoopkosten die voor de verkoop van „carrier haulage"-diensten en de overige kosten administratiekosten.

[1] Antwoord op de mededeling van punten van bezwaar, blz. 38 en 105.

[2] CGM, Hapag-Lloyd, K Line, Lloyd-Triestino, Maersk, MISC, Mitsui NYK, OOCL, P & O.

IV. De Overeenkomst

(38) De „Far Eastern Freight Conference" (FEFC) is de naam die aan een reeks met elkaar verbonden lijnvaart-„conferences" [1] is gegeven met secretariaat in het Verenigd Koninkrijk en regionale kantoren in Hong-Kong, Korea, Tokio, Singapore, Parijs en Rotterdam.

(39) De lijnvaartmaatschappijen die FEFC-lid zijn, werken op basis van een onder elkaar overeengekomen tarieflijst en andere gemeenschappelijke voorwaarden, waaronder de toetredingsvoorwaarden. De FEFC-tarieven zijn thans neergelegd in een document met als titel NT 90 dat met ingang van 1 januari 1990 werd ingevoerd. Dit document bevat algemene voorwaarden voor het vervoer met inbegrip van de betalingsvoorwaarden.

(40) NT 90 bevat de tarieven voor de diensten die door de FEFC-leden worden verleend, zoals die voor het zeevervoer, het inlandvervoer, de behandeling bij de terminal en andere kosten. Voor bepaalde kosten wordt geen tarief gespecificeerd maar wordt gesteld dat de aangesloten lijnrederijen geen prijzen mogen aanrekenen die beneden de kostprijs van de dienstverlening liggen.

(41) De bevoegdheid van de Conference om prijzen vast te stellen voor het zeevervoer (het tarief) werd bij het begin van de containerisatie, rond 1971, op algemene wijze door de FEFC tot de inlandtarieven uitgebreid. Dit blijkt uit de NT 90, doordat de tarieven daarin worden opgesplitst in vijf elementen, waarvan er twee betrekking hebben op het inlandsegment van een „door-to-door"-vervoeroperatie (dit wil zeggen het inlandvervoer in de landen van oorsprong en van bestemming).

JURIDISCHE BEOORDELING

I. Artikel 85, lid 1

(42) De bij de FEFC aangesloten lijnvaartondernemingen zijn ondernemingen in de zin van artikel 85, lid 1, van het Verdrag. Hun activiteiten betreffende de vaststelling van de prijzen voor de inlandvervoerdiensten binnen het gebied van de Europese Gemeenschap die aan verladers worden geleverd in combinatie met andere diensten en als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie voor het vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten [2] door lijnvaartondernemingen die lid zijn van de FEFC („carrier haulage"-diensten), zoals vastgelegd in NT 90 vormt een overeenkomst tussen die ondernemingen die binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1, valt.

[1] De Far Eastern Freight Conference, de Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conferences, de Hong-Kong/Europe Freight Conference, de Philippines/Europe Conference, de Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference.

[2] Het geografische bereik van deze diensten is weergegeven in overweging 6.

i) *Beperking, verhindering of verstoring van de mededinging*

(43) In artikel 85, lid 1, onder a), worden overeenkomsten *die rechtstreeks of zijdelings de aan- of verkoopprijzen of andere contractuele voorwaarden* bepalen specifiek als een beperking van de mededinging vermeld. In verband met prijsconcurrentie heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen vastgesteld dat:

> „. . . het metterdaad de functie der mededinging op het stuk van de prijzen is een zo laag mogelijk prijsniveau te handhaven en het goederenverkeer tussen de Lid-Staten te bevorderen, ten einde aldus, naar gelang van de produktiviteit en het aanpassingsvermogen der ondernemingen, een optimale spreiding der activiteiten mogelijk te maken." [3]

(44) Het is niet nodig om te wachten op de concrete gevolgen van een overeenkomst wanneer blijkt dat deze tot doel heeft de mededinging te verhinderen, te beperken of te verstoren [4].

(45) In de onderhavige zaak is het waarschijnlijk dat de beperking van de mededinging tussen de leden van FEFC met betrekking tot de prijzen voor het inlandsegment van een multimodale vervoeroperatie aanzienlijk zal zijn wegens het zeer grote aantal containers en de daarmee verbonden kosten (overwegingen 33 tot 37).

ii) *Invloed op de handel tussen de Lid-Staten*

(46) Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie is aan de voorwaarde van beïnvloeding van de handel tussen de Lid-Staten voldaan, indien, op basis van een reeks objectieve wettelijke of feitelijke elementen, met voldoende graad van waarschijnlijkheid kan worden voorzien dat de betrokken overeenkomst of onderling afgestemde feitelijke gedraging direct of indirect, terstond dan wel slechts potentieel, op het patroon van de handel in goederen of diensten tussen de Lid-Staten een invloed kan hebben [5].

[3] Arrest van 14. 7. 1972, zaak 48/69, (ICI), Jurispr. 1972, blz. 619, r.o. 115.

[4] Arrest van het Hof van Justitie van 13. 7. 1966 in de gevoegde zaken 56/64 en 58/64, Consten/Grundig, Jurispr. 1966, blz. 429. Beschikking 84/405/EEG van de Commissie van 6. 8. 1984, (Zinc Producer Group) PB nr. L 220 van 17. 8. 1984, blz. 27, overweging 71: „Ten slotte volstaat het voor de toepassing van artikel 85, lid 1, dat de concurrentiebeperkingen beoogd waren. Het is niet nodig dat het doel ook geheel of gedeeltelijk is verwezenlijkt en de concurrentiebeperkingen ook daadwerkelijk hun gevolgen doen gevoelen."

[5] Zie arrest in zaak Consten/Grundig bovengenoemd.

(47) De Commissie is van mening dat de overeenkomst tussen de leden van de FEFC om de prijzen voor „carrier haulage"-diensten vast te stellen de handel tussen de Lid-Staten op de volgende wijzen merkbaar kan beïnvloeden en heeft beïnvloed. Dergelijke diensten omvatten dikwijls het vervoer van goederen tussen de Lid-Staten.

(48) De overeenkomst betreft scheepvaartondernemingen die in verschillende Lid-Staten werkzaam zijn en beperkt de mededinging tussen die ondernemingen met betrekking tot de prijs waartegen elk van hen vervoerdiensten met een inlandsegment aanbiedt. De uitschakeling of vermindering van de prijsmededinging tussen die ondernemingen met betrekking tot inlandvervoerdiensten vermindert aanzienlijk de voordelen die aan de efficiëntere onder hen zouden toekomen.

(49) Dit heeft een ongunstige invloed op het aantal multimodale vervoeroperaties die door elke scheepvaartonderneming worden uitgevoerd, in vergelijking met het aantal dat zou kunnen worden verwacht indien de overeenkomst niet zou bestaan. Deze beperking van de mededinging tussen rederijen die in verschillende Lid-Staten werkzaam zijn, beïnvloedt en wijzigt derhalve de handelsstromen in vervoerdiensten binnen de Gemeenschap, die zonder de overeenkomst anders zouden verlopen.

(50) Deze wijzigingen in het normale mededingingsgedrag, waarbij de efficiëntere ondernemingen hun marktaandeel zien stijgen, kunnen ook de mededinging beïnvloeden tussen de havens in de verschillende Lid-Staten, door een kunstmatige toename of daling van het vrachtvolume dat door die havens stroomt [1] en de marktaandelen van scheepvaartondernemingen die vanuit die havens werkzaam zijn.

(51) Het systeem van gelijkschakeling van de havens zal wellicht de vrachtstromen in bepaalde havens doen stijgen of dalen. Onder dit systeem zijn de tarieven voor „carrier haulage" gebaseerd op vervoer naar de dichtstbijzijnde, door de „conference" goedgekeurde haven, ongeacht de feitelijke haven van lading of lossing. Dit systeem kan leiden tot wijzigingen in de capaciteit die in elke haven beschikbaar wordt gemaakt. Hierdoor kan de handel tussen punten in Europa en havens in Noord-Europa van bepaalde havens naar andere havens worden verlegd, zodat de handel tussen de Lid-Staten ongunstig wordt beïnvloed.

(52) Het in de voorgaande overwegingen beschreven effect op de levering van diensten van „carrier haulage" zal waarschijnlijk eveneens gevolgen hebben voor de levering van aanvullende diensten bij de levering van zeevervoer- en „carrier haulage"-diensten. Dergelijke diensten omvatten haven- en stuwadoordiensten. Het effect op die diensten zal voornamelijk voortvloeien uit de veranderingen in de stroom van vervoerdiensten tussen de Lid-Staten.

(53) De Commissie is derhalve van mening dat de overeenkomst de handel tussen de Lid-Staten ongunstig beïnvloedt wat de levering van diensten van „carrier haulage" en de levering van aanvullende diensten bij „carrier haulage" betreft. Dit effect zal wellicht aanzienlijk zijn wegens het zeer grote aantal bij deze zaak betrokken containers.

(54) Een overeenkomst zoals die van de FEFC-leden met betrekking tot de prijzen voor inlandvervoer, die een weerslag heeft op de kostprijs van de uitvoer naar andere landen van goederen die binnen de Gemeenschap zijn geproduceerd, kan de handel in die goederen binnen de Gemeenschap ongunstig beïnvloeden. Dit vloeit voort uit het feit dat de producenten naar andere mogelijke markten zoeken waarvoor de kosten voor het vervoer van hun goederen lager zijn. Die andere mogelijke markten omvatten de nationale markt van de producent evenals andere markten in de Gemeenschap [2].

(55) De Commissie is derhalve van mening dat de activiteiten inzake prijsvaststelling van de FEFC-leden met betrekking tot het inlandvervoer ook de handel in goederen tussen de Lid-Staten beïnvloeden.

II. De op de procedure toepasselijke verordening

(56) De FEFC voert aan dat al haar activiteiten inzake prijsvaststelling, met inbegrip van die voor inlandvervoerdiensten, binnen de werkingssfeer vallen van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86, dat een generieke vrijstelling verleent voor lijnvaart-„conferences". Wegens de in deze beschikking uiteengezette redenen, is de Commissie niet van mening dat Verordening (EEG) nr. 4056/86 de met het oog op het onderzoek van de klacht toepasselijke verordening is en heeft zij dien-

[1] Zie zesde overweging van Verordening (EEG) nr. 4056/86, waarin het mogelijk effect wordt beschreven van concurrentiebeperkende gedragingen betreffende internationaal zeevervoer op de havens in de Gemeenschap.

[2] Arrest van 3. 12. 1987 in zaak 136/86 (BNIC/Aubert), Jurispr. 1987, blz. 4789, r.o. 18. In dezelfde zin heeft het Hof in een in het raam van artikel 92 van het Verdrag gewezen arrest van 2. 2. 1988 (Kwekerij Gebroeders Van der Kooy BV e.a. tegen Commissie (aardgasprijzen), Jurispr. 1988, blz. 219, r.o. 59) geoordeeld dat de subsidies van 5,5 % op de prijs van aardgas voor Nederlandse kasproducenten de handel tussen de Lid-Staten ongunstig beïnvloedden wegens het belang van de energiekosten (25 %—30 % van de verkoopprijs), van het marktaandeel (65 %) en de uitvoer (91 %) van de onderneming die de overheidssteun ontving.

overeenkomstig de klacht en de praktijken waarop deze betrekking heeft onderzocht in het licht van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

(57) Artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 omschrijft de werkingssfeer van de verordening door vast te stellen dat zij van toepassing is op bepaalde overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen, alsmede op misbruik van machtsposities, „op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren".

(58) „Carrier haulage" is het vervoer van containers per spoor, over de weg of over binnenwateren (of door een combinatie van deze vormen van transport) door of namens scheepvaartondernemingen, in combinatie met andere diensten en als onderdeel van een operatie van multimodaal vervoer. Bijgevolg vallen de overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van het in de verordening omschreven type, die betrekking hebben op „carrier haulage", binnen de werkingssfeer van die verordening.

(59) Wegens de hiervoor uiteengezette redenen is de Commissie van mening dat de activiteiten inzake prijsvaststelling, waarop deze beschikking betrekking heeft, in verband met de inlandvervoerdiensten binnen de Gemeenschap die aan verladers in combinatie met andere diensten worden geleverd en als onderdeel van een operatie van multimodaal vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten door scheepvaartondernemingen die lid zijn van de FEFC, binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en niet van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen.

III. Verordening (EEG) nr. 1017/68

i) *De verhouding tussen Verordening (EEG) nr. 1017/68 en de artikelen 85 en 86 van het Verdrag*

(60) Verordening (EEG) nr. 1017/68 houdende de toepassing van de mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, was de eerste verordening tot tenuitvoerlegging van de mededingingsregels in de vervoersector. Aangezien zij werden goedgekeurd voordat het Hof van Justitie uitdrukkelijk had bevestigd dat de in het Verdrag neergelegde mededingingsregels op de vervoersector van toepassing zijn [1], wordt de tekst van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag in Verordening (EEG) nr. 1017/68 vrijwel ongewijzigd overgenomen [2].

(61) Als onderdeel van de secundaire wetgeving van de Gemeenschap kan Verordening (EEG) nr. 1017/68 niet afwijken van de Verdragsbepalingen. Bijgevolg moet Verordening (EEG) nr. 1017/68 worden geïnterpreteerd op basis van de rechtspraak van het Hof van Justitie [3], op grond waarvan de Commissie over de middelen beschikt die nodig zijn om artikel 85 en 86 van het Verdrag ten uitvoer te leggen voor het inlandvervoer, zonder daarbij af te wijken van de in het Verdrag neergelegde fundamentele mededingingsregels [4].

(62) Voor een overeenkomst die niet in overeenstemming is met artikel 85, lid 3, kan uit hoofde van Verordening (EEG) nr. 1017/68 geen vrijstelling worden verleend. Bijgevolg dienen de artikelen 2, 5, 7 en 8 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 op dezelfde wijze te worden uitgelegd als de artikelen 85 en 86, op basis van de rechtspraak en met dien verstande dat zij daaraan niets toevoegen.

ii) *Artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68*

(63) Artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 is gebaseerd op en geeft de bepalingen weer van artikel 85, lid 1, van het Verdrag. Het artikel wijkt niet af van de materiële inhoud van artikel 85, lid 1, en de opmerkingen die in de overwegingen 42 tot en met 55 werden gemaakt betreffende de toepasselijkheid van artikel 85, lid 1, gelden evenzeer voor de toepasselijkheid van artikel 2 van genoemde verordening.

(64) Luidens artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 zijn overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen, welke de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst, waaronder onder meer die waarin vrachtprijzen en vervoervoorwaarden direct of indirect worden vastgelegd, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en verboden, zonder dat daartoe enige voorafgaande beschikking is vereist.

(65) Wegens de in de overwegingen 42 tot en met 55 vastgestelde redenen en in het licht van de in de overwegingen 56 tot en met 59 gemaakte opmerkingen, is de overeenkomst tussen de FEFC-leden met betrekking tot de prijzen die zij aanrekenen voor „carrier haulage"-diensten (het inlandtarief) die worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel van een dienst voor multimodaal vervoer, een overeenkomst die onder het verbod van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 valt.

[1] Zaak 167/73 (Commissie tegen Franse Republiek), Jurispr. 1974, blz. 359, r.o. 32; gevoegde zaken 209/84—213/84 (Nouvelles Frontières), Jurispr. 1986, blz. 1425, r.o. 42—45; zaak 66/86 (Ahmed Saeed Flugreisen), Jurispr. 1989, blz. 803, r.o. 32—33.

[2] Beschikking 93/174/EEG van de Commissie van 24. 2. 1993, tariefstructuur in het gecombineerde goederenvervoer, PB nr. L 73 van 26. 3. 1993, blz. 38, overweging 19.

[3] Zaak 66/86, zie voetnoot 15, r.o. 12, in verband met Verordening (EEG) nr. 3975/87.

[4] Zaak 66/86, zie voetnoot 15, r.o. 25.

iii) *Artikel 3 van Verordening nr. 1017/68*

(66) De overeenkomst tussen de FEFC-leden met betrekking tot de prijzen voor „carrier haulage"-diensten valt niet onder de vrijstelling voor technische overeenkomsten van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68. Artikel 3 is louter declaratoir van aard en somt een aantal verschillende soorten overeenkomsten op die niet onder de toepassing vallen van artikel 85, lid 1, van het Verdrag, indien zij uitsluitend tot doel en ten gevolge hebben de toepassing van technische verbetering of de technische samenwerking [1].

(67) Overeenkomsten tussen concurrenten met betrekking tot de prijzen voor de diensten die zij aanbieden, zijn commerciële overeenkomsten en hebben niet uitsluitend tot doel en ten gevolge de toepassing van technische verbetering of de technische samenwerking.

(68) Artikel 3, lid 1, onder c), verwijst uitsluitend naar „opeenvolgend, aanvullend, vervangend of gecombineerd vervoer" tussen vormen van inlandvervoer, en niet tussen inland- en zeevervoer. De werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 — „vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren" — houdt in dat de uitzondering niet geldt indien de betrokken vervoeroperaties niet volledig op het land worden uitgevoerd.

iv) *Artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 1017/68*

(69) De in artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 neergelegde vrijstelling voor groepen kleine en middelgrote ondernemingen is om de volgende redenen niet van toepassing.

(70) In de eerste plaats worden de inlandtransportactiviteiten voor het grootste deel niet door de FEFC-leden zelf uitgevoerd (of wensen zij dit zelf te doen). Zij hebben derhalve niet de doelstelling die is omschreven in het eerste streepje van artikel 4, lid 1, van de verordening.

(71) In de tweede plaats hebben de meeste leden van de FEFC niet de doelstelling die is omschreven in het tweede streepje van artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 inzake de levering van inlandvervoerdiensten en evenmin financieren of verwerven zij gemeenschappelijk materieel of benodigdheden voor inlandvervoer.

(72) In de derde plaats zijn de drempels van artikel 4, lid 1, niet overchreden. Enerzijds hebben bepaalde van de FEFC-leden geen eigen vervoercapaciteit, wat noodzakelijk zou zijn om aan deze voorwaarde te voldoen. Anderzijds zou, indien rekening wordt gehouden met de gehuurde of de uitbestede capaciteit, de gezamenlijke capaciteit van de FEFC-leden de vermelde grenzen overschrijden (zie overweging 33 voor de TEU-tonnage en de „weight"-tonnage die in 1991 door of namens de FEFC-leden werd vervoerd).

IV. Verordening (EEG) nr. 4056/86

i) *Artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86*

(73) De FEFC-leden hebben aangevoerd dat multimodaal vervoer binnen de werkingssfeer valt van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en dat in artikel 3 van die verordening (met als titel „Vrijstelling voor regelingen tussen vervoerders betreffende de exploitatie van lijnvaartdiensten") een vrijstelling wordt verleend voor de vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten die in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie worden geleverd.

(74) De Commissie is het om de volgende redenen met dit argument niet eens.

(75) De werkingssfeer van de vrijstelling van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 kan niet ruimer zijn dan het toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zelf. In artikel 1, lid 2, van de verordening is bepaald dat deze verordening:

> „... *uitsluitend* betrekking [heeft] op internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer *havens* van de Gemeenschap ..." (eigen cursivering).

(76) Uit deze bewoordingen blijkt duidelijk dat inlandvervoer, met inbegrip van het inlandsegment van een dienst van multimodaal vervoer, niet onder de werkingssfeer van de verordening valt en dat de groepsvrijstelling van artikel 3 dus niet daarop van toepassing kan zijn.

(77) In elk geval is de generieke vrijstelling van artikel 3 beperkt tot het vervoer van haven tot haven, zoals blijkt uit de verwijzing naar het zeevervoer in de titel ervan:

[1] Beschikking 94/210/EG van de Commissie (HOV SVZ/MCN), PB nr. L 104 van 23. 4. 1994, overweging 91. In de Engelse versie van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 werd het woord „sole" (uitsluitend) weggelaten, maar het woord komt wél voor in de originele taalversies van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en ook in de Verordeningen (EEG) nr. 4056/86 (artikel 2) en (EEG) nr. 3975/87 (artikel 2).

„Vrijstelling voor regelingen tussen vervoerders betreffende de exploitatie van lijnvaartdiensten" (1).

(78) Deze conclusie volgt ook uit de bewoordingen van de elfde overweging van Verordening (EEG) nr. 4056/86, waarin wordt gezegd:

„dat de vervoergebruikers in dat verband te allen tijde kennis moeten kunnen nemen van de vervoertarieven en -voorwaarden die door de leden van de „conferences" worden toegepast, met dien verstande dat op het gebied van het vervoer over land dat door de zeevervoerders wordt georganiseerd, Verordening (EEG) nr. 1017/68 blijft gelden" (2).

(79) Tijdens de hoorzitting werd door de juridische adviseur van de FEFC geopperd dat de elfde overweging van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zou kunnen hebben beoogd de vraag te beantwoorden of „conferences" die collectief optreden als kopers van inlandvervoerdiensten door de groepsvrijstelling zouden zijn gedekt, door duidelijk te stellen dat dergelijke activiteiten binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen.

(80) De overweging kan echter niet de duidelijke bewoordingen teniet doen van artikel 1, lid 2, van de verordening. Bovendien kan deze uitlegging van de overweging niet worden aanvaard. Het is zinloos om te suggereren dat verladers „kennis moeten kunnen nemen van de vervoertarieven en -voorwaarden die door de leden van de conferences worden toegepast" omdat die lijnvaartondernemingen als een kartel kunnen optreden bij de aankoop van inlandvervoerdiensten.

(81) Artikel 5, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 moet daarentegen aldus worden uitgelegd, dat het de leden van de „conference" formeel verplicht om, met het oog op transparantie, hun voorwaarden beschikbaar te maken, met inbegrip van hun voorwaarden voor „carrier haulage", gelet op het feit dat de door individuele lijnvaartondernemingen voor inlandvervoerdiensten aangerekende prijs geen door een „conference" vastgestelde prijs mag zijn. Dergelijke prijzen zouden derhalve niet uit het „conference"-tarief blijken.

(82) Bovendien bevat Verordening (EEG) nr. 4056/86 niets wat suggereert dat „conferences" die gezamenlijk over de aankoop van inlandvervoerdiensten onderhandelen, onder de toepassing van de groepsvrijstelling zouden vallen. De bewoordingen van artikel 3 van de verordening zijn in dit verband zeer duidelijk: „het vaststellen van vervoertarieven en -voorwaarden" kan enkel verwijzen naar de vaststelling van een verkoopprijs en niet naar de onderhandelingen over een aankoopprijs voor een ander soort vervoer.

(83) Deze conclusies worden ten volle ondersteund door het feit dat, op het ogenblik van het overleg dat tot de goedkeuring van Verordening (EEG) nr. 4056/86 leidde, het Europees Parlement voorstelde om aan artikel 3 van de door de Commissie voorgestelde ontwerp-verordening de volgende woorden toe te voegen:

„onder vorenbedoelde vrijstelling is ook begrepen het zogenaamde intermodale vervoer (dit wil zeggen vervoer over zee, inclusief het voor- en natransport)" (3).

(84) De Raad verwierp dit amendement en wees erop dat het de bedoeling van de Raad was om prijsvaststellingsovereenkomsten voor inlandvervoerdiensten *niet* onder de toepassing te laten vallen van de groepsvrijstelling van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 *van de Raad.*

(85) Indien echter is voldaan aan de voorwaarden van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 (dit wil zeggen de vier voorwaarden van artikel 85, lid 3), kan de Commissie aan partijen bij een dergelijke overeenkomst een individuele ontheffing verlenen op grond van artikel 11, lid 4, of van artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

ii) *Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 4056/86*

(86) Door de FEFC werd als argument aangevoerd dat artikel 5, leden 3 en 4, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 aanwijzingen bevat om te stellen dat

(1) Arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 22. 4. 1993, in zaak T-9/92 (Peugeot), Jurispr. 1993, II-493, r.o. 37: „... gelet op het algemene principe dat overeenkomsten die de mededinging beperken verboden zijn, zoals dat neergelegd is in artikel 85, lid 1, van het Verdrag, kunnen daarvan afwijkende bepalingen in een groepsvrijstellingsverordening niet ruim worden uitgelegd ...". Zie ook de Conclusie van advocaat-generaal Van Gerven in zaak C-234/89 (Delimitis), Jurispr. 1991, blz. I-955, punt 5: „... wanneer een overeenkomst niet door de termen van een gropsvrijstellingsverordening zou zijn gedekt, aan die groepsvrijstellingsverordening — die op zich al een uitzondering is op het verbod van artikel 85, lid 1, en derhalve strikt moet worden geïnterpreteerd — onder geen beding enige uitbreiding kan worden gegeven."

(2) In de Engelse versie van Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt ten onrechte het woord verladers („shippers") gebruikt in plaats van het woord zeevervoerders („carriers"). Dit is een vergissing, zoals duidelijk blijkt uit ten minste twee redenen:
i) in de Engelse versie heeft deze overweging geen betekenis; en
ii) in de overige taalversies van de verordening wordt telkens verwezen naar zeevervoerders („carriers") (bij voorbeeld „transporteurs maritimes", „trasportatori marittimi", „Seeverkehrsunternehmen").

(3) Zie de amendementen op het voorstel voor een verordening van de Raad tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer, PB nr. C 255 van 13. 10. 1986, blz. 176, met name blz. 177.

het multimodaal vervoer dat wordt georganiseerd door lijnvaart-„conferences" onder de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 valt en door uitbreiding eveneens onder die van de groepsvrijstelling van artikel 3.

(87) Dit argument is niet gegrond en vloeit voort uit een misvatting van FEFC betreffende de aard van de verplichtingen die in artikel 5, leden 3 en 4, zijn neergelegd. Deze twee bepalingen kunnen niet aldus worden geïnterpreteerd, dat zij zouden verwijzen naar een „conference"-tarief, maar wel in die zin dat zij betrekking hebben op de voorwaarden die door de individuele lijnvaartondernemingen worden aangeboden. Zij mogen niet aldus worden geïnterpreteerd dat zij zouden betekenen dat de vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten die worden geleverd in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoerdienst, toegelaten is op grond van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86. Die bepalingen bevatten slechts uitdrukkelijke verplichtingen voor de individuele lijnvaartondernemingen die in aanmerking wensen te komen voor de groepsvrijstelling: zij moeten „merchant haulage" mogelijk maken en zij moeten hun individuele voorwaarden voor „carrier haulage" bekendmaken.

(88) Artikel 5 bevat dus verplichtingen die, zoals uit de titel van artikel 5 en de elfde overweging van de verordening duidelijk blijkt, aan de groepsvrijstelling verbonden verplichtingen zijn. Het bevat geen uitdrukkelijke of stilzwijgende uitbreiding van de groepsvrijstelling van artikel 3.

iii) *Artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 4056/86*

(89) De FEFC heeft ook aangevoerd dat een verklaring door de Commissie die werd opgetekend in de notulen van de Raad bij de vaststelling van Verordening (EEG) nr. 4056/86 [1], tot de conclusie leidt dat prijsvaststelling voor multimodaal vervoer binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 valt. Ook hier verwart de FEFC het probleem van de groepsvrijstelling voor lijnvaart-„conferences" met een verklaring betreffende de toepassing van de communautaire mededingingsregels op individuele lijnvaartondernemingen.

(90) De verklaring van de Commissie verwijst uitdrukkelijk naar de technische uitzonderingen in artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68. De verklaring heeft derhalve geen betrekking op het probleem van de groepsvrijstelling, maar bevestigt dat beide verordeningen van toepassing zijn in gevallen van multimodaal zee/landvervoer: Verordening (EEG) nr. 4056/86 op het zeesegment en Verordening (EEG) nr. 1017/68 op het inlandsegment.

(91) Bovendien heeft de verklaring enkel betrekking op overeenkomsten tussen individuele zee- en individuele inlandvervoerders. De reden hiervan is dat collectieve prijsvaststellingsovereenkomsten tussen concurrenten voor inland- of zeevervoertarieven overeenkomsten zijn die de handel beperken en dus niet uitsluitend tot doel of ten gevolge hebben de toepassing van technische verbeteringen of de technische samenwerking in de zin van artikel 3, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en artikel 2, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 4056/86. Aangezien dergelijke overeenkomsten als algemene regel de mededinging beperken, vloeit onder meer uit de zevende overweging van Verordening (EEG) nr. 4056/86 voort dat zij niet onder de toepassing van de vrijstelling voor technische overeenkomsten vallen.

V. De mogelijkheid van een individuele ontheffing

(92) Er is geen verzoek ingediend voor een individuele ontheffing in verband met de vaststelling van prijzen door de FEFC-leden voor diensten van „carrier haulage" die worden geleverd in combinatie met andere diensten, als onderdeel van een multimodale vervoerdienst. Gelet op de verplichting van de Commissie uit hoofde van artikel 11, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 om een beschikking te geven indien zij, op grond van een naar aanleiding van een klacht of ambtshalve ingeleide procedure, tot de slotsom komt dat een overeenkomst, een besluit of een onderling afgestemde feitelijke gedraging aan de voorwaarden van artikel 2 en van artikel 5 van de verordening voldoet, is het noodzakelijk te onderzoeken of in de onderhavige zaak aan de voorwaarden van artikel 5 is voldaan.

(93) In de overwegingen 63, 64 en 65 heeft de Commissie de redenen uiteengezet waarom zij van mening is dat artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 in deze zaak van toepassing is en hierna beoordeelt zij de toepasselijkheid van artikel 5 van de verordening.

(94) Bij deze beoordeling diende de Commissie een onderscheid te maken tussen de argumenten van de leden van de FEFC met betrekking tot

— de verdiensten van het multimodaal vervoer in het algemeen,

[1] „De Commissie verklaart dat de mededingingsregels die zijn goedgekeurd voor het landvervoer en die welke voor het zeevervoer zijn vastgesteld, van toepassing zijn op multimodaal zee/landvervoer. In de praktijk zal artikel 85, lid 1, in de regel niet van toepassing zijn wat betreft de organisatie en de uitvoering van opeenvolgende of aanvullende operaties van multimodaal zee/landvervoer en de vaststelling of toepassing van allesomvattende tarieven voor dergelijke vervoeroperaties, aangezien zowel in artikel 2 van die verordening [Verordening (EEG) nr. 4056/86] als in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 wordt verklaard dat de verbodsbepaling van artikel 85, lid 1, van het Verdrag niet op die praktijken van toepassing is." (Uit het Engels vertaald) (Document van de Raad nr. 11584/86 MAR 84, bijlage III, blz. 5, 19. 12. 1986)

— de noodzaak van een bepaling voor het inlandvervoertarief voor multimodaal vervoer door „conferences" te laten vaststellen, en

— de noodzaak om „conferences" de tarieven voor inlandvervoer te laten vaststellen met het oog op de instandhouding van het „conference"-systeem.

(95) De leden van de FEFC hebben uitgebreide argumenten aangevoerd in verband met de verdiensten van multimodaal vervoer en de voordelen die uit multimodaal vervoer voortvloeien. De Commissie betwist die voordelen evenwel niet [1]. Deze beschikking heeft betrekking op de vaststelling van prijzen en de Commissie is derhalve enkel ingegaan op de tweede en de derde van deze hoofdargumenten van de FEFC in verband met de mogelijkheid voor een individuele ontheffing.

(96) Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 bevat bepalingen die gebaseerd zijn op en in wezen hetzelfde zijn als die van artikel 85, lid 3, van het Verdrag [2]. Zij zijn cumulatief en dus moet, opdat de Commissie een individuele ontheffing kan verlenen, aan elke voorwaarde zijn voldaan.

(97) De bepaling van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 die gelijk is aan de eerste en de tweede voorwaarde van artikel 85, lid 3, van het Verdrag [3], bepaalt dat het verbod van artikel 2 van de verordening buiten toepassing kan worden verklaard indien de betrokken overeenkomst, het betrokken besluit of de betrokken onderling afgestemde feitelijke gedraging bijdraagt:

„— tot verbetering van de kwaliteit van de vervoerdiensten, of

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

— tot verhoging van de produktiviteit der ondernemingen, of

— tot bevordering van de technische of economische vooruitgang, mits daarbij in redelijke mate rekening wordt gehouden met de belangen der gebruikers . . .".

(98) De derde en de vierde voorwaarde van artikel 85, lid 3, worden nagenoeg volledig herhaald in het tweede deel van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

(99) Om de volgende redenen is de Commissie niet van oordeel dat de prijsvaststellingsactiviteiten van de FEFC met betrekking tot het inlandvervoer voldoen aan de voorwaarden die in het eerste deel van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 zijn vastgesteld, aangezien zij niet bijdragen tot een van de doelstellingen die zijn omschreven, noch wat de levering van landvervoerdiensten, noch wat die van zeevervoerdiensten betreft. Bovendien is de Commissie van mening dat, zelfs indien zij tot een van deze doelstellingen zouden bijdragen, niet aan de voorwaarden van het tweede deel van artikel 5 zou zijn voldaan, aangezien de betrokken praktijken concurrentiebeperkingen inhouden die niet onmisbaar zijn om een van deze doelstellingen te bereiken.

a) *Verbetering van de kwaliteit van de vervoerdiensten*

(100) Zoals werd benadrukt in overweging 94 is het noodzakelijk om een onderscheid te maken tussen de verdiensten en voordelen van het multimodaal vervoer in het algemeen en de bijdrage van de prijsvaststelling door de leden van de FEFC voor de „carrier haulage"-diensten die worden geleverd als onderdeel van een multimodale vervoerdienst voor een beweerde verbetering van de kwaliteit van de vervoerdiensten. Onderzocht wordt of artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 op dit laatste argument van toepassing is.

(101) Er ist geen bewijs voorhanden dat het aanrekenen van een gezamenlijk afgesproken prijs voor de levering van de „carrier haulage"-diensten een bijdrage levert tot een verbetering van de kwaliteit van de inlandvervoerdiensten. In dit verband is het belangrijk om op te merken dat, zoals werd besproken in overweging 19, de leden van de FEFC in het algemeen het inlandvervoer niet zelf uitvoeren maar deze taak aan inlandvervoerders uitbesteden.

(102) Bovendien onderhandelen de individuele leden met de inlandvervoerders op individuele basis, ofschoon de prijs voor „carrier haulage" wordt vastgesteld binnen het kader van de FEFC. De verbetering in de kwaliteit van de dienstverlening, in antwoord op de vraag van de verladers, wordt niet tot stand gebracht door de vaststelling van de prijzen door de „conference" maar door de onderhandelingen tussen de individuele verladers en de individuele lijnrederijen.

---

[1] Zie bij voorbeeld het verslag van de Commissie aan de Raad van 8 juni 1994 betreffende de toepassing van de communautaire mededingingsregels op het zeevervoer, waar in punt 3.1 wordt verklaard: „De Commissie is dan ook zonder meer voorstander van een goed ontwikkeld multimodaal vervoer, een moderne vorm van vervoer zoals de verladers wensen, en zij wil daar graag het hare toe bijdragen." Doc. SEC(94) 933 def. (Vertaling uit het Engels)

[2] Zie voetnoot 16.

[3] „die bijdragen tot verbetering van de produktie of van de verdeling der produkten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang, mits een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen de gebruikers ten goede komt . . .".

(103) Er is evenmin aangetoond dat de vaststelling van de prijzen door de leden van de FEFC met betrekking tot „carrier haulage"-diensten bijdraagt tot de verbetering van de kwaliteit van de zeevervoerdiensten die door de FEFC-leden worden verleend.

b) *Bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd*

(104) Het probleem van de stabiliteit op de markt voor gecontaineriseerde lijnvaartdiensten wordt besproken in de overwegingen 123 tot en met 137.

(105) De leden van de FEFC hebben geen bewijzen aangebracht dat de markt waarin de diensten voor „carrier haulage" worden geleverd, een markt is waar aanbod en vraag onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd. Zelfs indien de betrokken markt op die manier zou kunnen worden gekenmerkt, ist niet aangetoond dat de collectieve vaststelling van de tarieven voor inlandvervoer door de FEFC-leden tot continuïteit en stabiliteit op die markt zou bijdragen.

c) *Verhoging van de produktiviteit der ondernemingen*

(106) De leden van de FEFC hebben geen bewijzen aangevoerd dat de vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" door de „conference" tot verhoogde produktiviteit van de betrokken ondernemingen heeft geleid of waarschijnlijk zal leiden. Nogmaals, het is belangrijk om een onderscheid te maken tussen de levering van multimodale vervoerdiensten en de vaststelling van prijzen voor het inlandsegment van die diensten.

(107) Wat de feitelijke verleners van de inlandvervoerdiensten betreft, heeft de vaststelling van prijzen door de FEFC geen rechtstreekse gevolgen voor de diensten die zij verlenen of de wijze waarop zij worden verleend, aangezien zij hun diensten verkopen aan de leden van de FEFC tegen de geldende markttarieven en niet tegen de door de „conference" vastgestelde prijs. Wat de FEFC-leden betreft, zij houden zich in het algemeen niet zelf bezig met inlandvervoer en bijgevolg heeft de overeenkomst inzake vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" geen rechtstreekse gevolgen voor enige dienst die zij thans zelf verlenen.

(108) Evenmin werd aangetoond dat de vaststelling van de prijzen door de leden van de FEFC met betrekking tot „carrier haulage"-diensten bijdraagt tot een verhoogde produktiviteit van de leden van de FEFC met betrekking tot de zeevervoerdiensten die zij verlenen.

d) *Bevordering van de technische of economische vooruitgang*

(109) De leden van de FEFC hebben niet aangetoond dat de vaststelling van de prijzen voor „carrier haulage" een bijdrage levert ter bevordering van de technische of economische vooruitgang, noch wat de levering van inlandvervoerdiensten, noch wat die van multimodale vervoerdiensten betreft.

(110) De FEFC-rederijen hebben aangevoerd dat de vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" hen toelaat om te investeren in die elementen van een doorvervoerdienst („through transport") die zij zelf uitvoeren (logistiek, tracering, enzovoort — zie overweging 19) omdat zij door de prijsvaststelling meer zekerheid verwerven dat de betrokken investeringen zullen renderen.

(111) Dit is een argument dat zou kunnen worden aangevoerd voor om het even welke prijsvaststellingsovereenkomst. Het kan echter niet worden aanvaard. Het is mogelijk dat, in plaats van de invoering van nieuwe technologie aan te moedigen, de uit de prijsvaststelling door de leden van de FEFC voortvloeiende concurrentiebeperkingen nieuwe investeringen zullen ontmoedigen, doordat de concurrentievoordelen worden verminderd die anders zouden zijn verkregen door die ondernemingen die hun investeringen op succesvoller wijze exploiteren.

(112) Deze situatie is een gevolg van het feit dat de vermindering of de uitschakeling van de mededinging tussen de leden van de FEFC met betrekking tot de prijzen waarschijnlijk de scheepvaartondernemingen zal verhinderen om de uit nieuw materieel en uit nieuwe technologieën voortvloeiende besparingen aan hun klanten ten goede te laten komen. Ook het feit dat de efficiëntere lijnvaartondernemingen waarschijnlijk minder voordeel zullen halen uit hun efficiëntie en hierdoor hun marktaandeel minder zullen vergroten, betekent dat de efficiënte lijnvaartondernemingen wellicht minder zullen investeren in nieuwe technologieën.

(113) Evenmin werd aangetoond dat de prijsvaststellingsactiviteiten van de FEFC-leden in verband met „carrier haulage" bijdragen tot de bevordering van de technische of economische vooruitgang.

(114) Evenmin werd aangetoond dat de prijsvaststelling door de FEFC-leden voor „carrier haulage"-diensten bijdraagt tot de bevordering van de technische of economische vooruitgang in verband met de door de FEFC-leden verleende zeevervoerdiensten.

e) *Passende aandacht voor de belangen van de gebruikers*

(115) Volgens de Commissie houdt de FEFC-overeenkomst niet op billijke wijze rekening met de belangen van de gebruikers [1], in zoverre zij de vaststelling van prijzen voor inlandvervoer betreft. Wan-

[1] Artikel 1, lid 3, onder c), van Verordening (EEG) nr. 4056/86 verwijst, onder meer, naar „verladers, geadresseerden, expediteurs" als vervoergebruikers.

neer de leden van de FEFC zich beperken tot de vaststelling van de prijs voor „carrier haulage"-diensten, wordt geen passende rekening gehouden met de belangen van de verladers en de andere vervoergebruikers. Het is dan enkel de bedoeling om te verzekeren dat de prijzen worden gehandhaafd op een hoger niveau dan anders het geval zou zijn. Dit is rechtstreeks strijdig met de belangen van de gebruikers.

(116) Voor zover de individuele vervoerders in staat zijn om hun kosten te verminderen door hun containervloten efficiënter te organiseren dan de andere verladers, belet de vaststelling van de prijzen voor „carrier haulage"-diensten door de „conference" de efficiëntere lijnvaartondernemingen om hun kostenbesparingen door te rekenen. Ook dit is in strijd met de belangen van de gebruikers.

(117) Bij de beoordeling of de betrokken praktijken passende aandacht hebben voor de belangen van de gebruikers, heeft de Commissie rekening gehouden met de klachten die werden ingediend door de lichamen die de belangen van de gebruikers van de door de FEFC-leden geleverde inlandvervoerdiensten waarnemen: de Duitse Raad van verladers; ondersteund door de Britse Raad van verladers, de Franse Raad van verladers (CNUT) en het belangrijkste orgaan dat de verladers in Europa vertegenwoordigt, de „European Shippers' Councils". De expediteurs hebben zowel via hun representatieve organisatie Clecat („Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport") als via de UIRR („Union internationale des sociétes de transport combiné rail-route") hun bezorgdheid uitgedrukt over verstoringen van de mededinging op het gebied van inlandvervoer die veroorzaakt worden door de praktijken die het voorwerp van deze beschikking uitmaken.

(118) In de onderhavige zaak betekent het reserveren van een billijk aandeel van de voordelen voor de gebruikers dat op het gebied van de levering van inlandvervoerdiensten aan de verladers een hoog concurrentieniveau wordt gehandhaafd: de Commissie dient zich ervan te vergewissen dat de verladers de ruimst mogelijke keuze hebben van kwaliteit en prijs wanneer zij inlandvervoerdiensten kopen. In de praktijk kan een billijk aandeel van de voordelen van het „door to door"-vervoer gemakkelijker tot stand worden gebracht wanneer er geen prijsvaststellingsovereenkomsten zijn zoals die van de FEFC.

f) *Onmisbaarheid van de beperkingen*

(119) Zoals in overweging 94 werd uiteengezet, dient te worden onderzocht of de beperkingen van de mededinging die voortvloeien uit de vaststelling van prijzen door de FEFC in verband met carrier haulage onmisbaar zijn:

— voor de levering van multimodale vervoerdiensten, of

— voor de instandhouding van het lijnvaart-„conference"-systeem van vaststelling van tarieven voor zeevervoer.

(120) Met betrekking tot de eerste van deze doelstellingen dient te worden benadrukt dat de leden van de FEFC voor het grootste deel niet zelf inlandvervoerdiensten verlenen. Evenmin verricht de FEFC andere inlandvervoeractiviteiten dan de levering van het forum voor de vaststelling van prijzen van „carrier haulage"-diensten die worden geleverd in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoerdienst van FEFC-leden.

(121) De collectieve vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" is niet essentieel voor de levering van die diensten, zoals wordt aangetoond door het feit dat talrijke onafhankelijke zeevervoerders en expediteurs gelijkwaardige of identieke diensten aanbieden buiten het kader van de FEFC of een andere „conference", en zonder de prijzen voor de levering van „carrier haulage"-diensten samen met andere lijnvaartmaatschappijen vast te stellen.

(122) Expediteurs zijn rechtstreekse concurrenten van de lijnvaartondernemingen op het gebied van de levering van vervoerdiensten en beide treden op als tussenpersonen tussen de feitelijke verleners en de kopers van inlandvervoerdiensten. Bovendien hebben de expediteurs gedurende een even lange periode als de lijnvaartondernemingen, zoniet langer, aan de verladers „door-to-door"-diensten verleend. Noch de expediteurs noch de spoorwegondernemingen genieten een vrijstelling voor de vaststelling van de prijzen voor hun activiteiten.

(123) Wat het tweede doel betreft, heeft de FEFC aangevoerd dat de stabiliserende rol van lijnvaart-„conferences" [1] in gevaar zou worden gebracht bij ontstentenis van een collectieve vaststelling van inlandtarieven door de lijnvaart-„conferences". Volgens de FEFC zouden hun leden, indien zij de inlandtarieven individueel in plaats van collectief zouden vaststellen, in de verleiding komen om de door de „conference" vastgestelde zeetarieven te ondergraven door te concurreren op het gebied van de inlandtarieven. Dit argument vindt steun in het „Gilman & Graham Report" waarin onder meer wordt gesteld dat,

> „in een geïntegreerd intermodaal kader, „conferences" hun taken inzake het stabiliseren van de tarieven of de bevordering van efficiëntie en rationalisering niet kunnen uitoefenen tenzij zij hun bevoegdheid tot het vaststellen van tarieven uitbreiden tot het inlandsegment" [2].

(124) Gilman en Graham voeren aan dat de eerste en voornaamste oorzaak voor het teloorgaan van de stabiliteit van de zeevervoertarieven in de verhouding tussen de inkomsten uit het zeevrachtvervoer en die uit het inlandvervoer ligt:

> „Door te concurreren voor het inlandsegment en door dit te verzorgen, stelt een zeevervoerder

[1] „. . . dat deze conferences namelijk een stabiliserende werking hebben welke een waarborg vormt voor betrouwbare dienstverlening aan verladers; . . .", achtste overweging van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

[2] Gilman & Graham Report, punt 4.30 (uit het Engels vertaald).

ook het zeevervoer veilig. Het is duidelijk dat (zolang zij onbenutte „slots" hadden op hun schepen) de bij een „conference" aangesloten zeevervoerders er baat bij zouden hebben om een aanzienlijk aandeel van de kosten van het inlandvervoer op zich te nemen ten einde vracht te verkrijgen." [1]

(125) Gilman en Graham voeren aan dat de vergankelijkheid van de transportcapaciteit bijdraagt tot deze tendens tot prijsinstabiliteit. Zij wijzen erop dat onder de hoede van het „conference"-systeem er een aanzienlijke rationalisering van de netwerken werd uitgevoerd [2] en voeren ook aan dat de concurrentie zou kunnen worden uitgebreid „over aanzienlijke stukken achterland met gebruikmaking van de verschillende vormen van inlandtransport" (punt 4.19).

(126) Om de volgende redenen is de Commissie het er niet mee eens dat deze argumenten aantonen dat de vaststelling van prijzen voor de „carrier haulage"-diensten onmisbaar is met het oog op de handhaving van de stabiliteit op het gebied van zeevervoertarieven, die door „conferences" zoals de FEFC tot stand wordt gebracht. Er zij op gewezen dat om aan de voorwaarden van „onmisbaarheid" te voldoen, het noodzakelijk is dat partijen aantonen dat het niet mogelijk zou zijn om hun doelstellingen te verwezenlijken op een wijze die de mededinging minder beperkt.

(127) Een „conference" brengt stabiliteit in de vaargebieden waarvoor zij geldt door de vaststelling van een eenvormig tarief dat als referentiepunt dient voor de markt. Op deze wijze vastgestelde prijzen zullen wellicht voor een langere periode ongewijzigd blijven dan indien zij door individuele rederijen zouden worden vastgesteld. Deze vermindering van de prijsschommelingen die in een normale concurrentiële markt kunnen worden verwacht, kan ten goede komen aan de verladers door een vermindering van de onzekerheid inzake toekomstige handelsvoorwaarden.

(128) De stabiliteit die wordt beoogd door Verordening (EEG) nr. 4056/86 heeft als gevolg dat aan de verladers een betrouwbare dienstverlening wordt verzekerd. Lijnvaartdiensten zijn uit hun aard regelmatig in de zin van een gelijkmatig gespreide dienstregeling. Betrouwbare diensten zijn die welke van redelijke kwaliteit zijn, zodat de goederen van de verladers geen schade lijden, en tegen dezelfde prijs worden geleverd ongeacht op welke dag en met welke lijnvaartmaatschappij de vracht wordt vervoerd. Betrouwbaarheid inzake de levering van vervoerdiensten betekent dat gedurende een zekere tijd een regelmatige dienst wordt gehandhaafd die de verladers de garantie van een aan hun behoeften aangepaste dienstverlening biedt.

(129) Het feit dat het in een kartel samenbrengen van een deel van de activiteiten van lijnvaartondernemingen verenigbaar wordt geacht met de mededingingsregels, vormt op zich geen rechtvaardiging om alle activiteiten van deze ondernemingen onder de toepassing van een vrijstelling te brengen. Een dergelijk argument zou erop neerkomen te beweren dat de leden van een lijnvaart-„conference" de mogelijkheid zouden moeten hebben om de prijzen vast te stellen voor om het even welke dienst die zij in combinatie met zeevervoerdiensten wensen te verlenen, opdat het „conference"-tarief voor het zeevervoer niet door de prijsconcurrentie voor degelijke bijkomende diensten zou worden ondergraven.

(130) Het zou niet verenigbaar zijn met de doelstelling van de Gemeenschap om een systeem tot stand te brengen dat waarborgt dat de concurrentie in de interne markt niet wordt verstoord, indien zou worden aanvaard dat de stabiliteit met betrekking tot activiteiten die inkomsten opleveren, uit hoofde van de communautaire mededingingsregels een vrijstelling zou rechtvaardigen voor de vaststelling van prijzen voor alle andere inkomsten opleverende activiteiten die in combinatie worden geleverd met de activiteit waarvoor de vrijstelling wordt verleend.

(131) Bovendien is niet aangetoond dat de vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" onmisbaar is voor de instandhouding van de „stabiliserende rol" van „conferences". Ofschoon partijen uitvoerig hebben aangevoerd dat alle activiteiten die door „conference"-leden worden verricht, onderworpen moeten zijn aan prijsvaststelling, hebben zij niet kunnen aantonen dat dit essentieel is voor de handhaving van de discipline inzake tarieven voor het zeesegment, waaruit de betrokken stabiliteit voortvloeit, en dat er geen minder beperkende manier is om dit te verwezenlijken.

(132) De FEFC vormt geen uitzondering op de algemene regel dat binnen alle kartels de mogelijkheid bestaat om te „bedriegen" of om heimelijk kortingen toe te kennen wanneer de kartelleden overcapaciteit hebben [3]. Dit werd tijdens de hoorzitting toegegeven door de juridische adviseur van de FEFC die het bestaan erkende [4] van zowel kortingen waarvoor toestemming was gegeven, zoals de dienstencontracten [5] en loyaliteitsovereenkomsten [6], als kortingen waarvoor geen toestemming werd verleend.

[1] Gilman & Graham Report, punt 4.16 (uit het Engels vertaald).

[2] Dat wil zeggen, dat de „conference"-leden zijn overeengekomen om met het oog op rationalisering een beperkt aantal havens te bedienen.

[3] „Het opsporen en ontmoedigen van bedrog („cheating") is het centrale kartelprobleem genoemd en, omdat de oplossing hiervoor vaak moeilijk te vinden is, voeren veel economen aan dat prijsvaststellingskartels uit hun aard onstabiel zijn" (vertaald uit het Engels), F. M. Scherer en David Ross, Industrial Market Structure and Economic Performance, Houghton Mifflin, 1990, blz. 245.

[4] Zie bladzijde 131 van het verslag van de hoorzitting in deze zaak.

[5] „Dienstencontracten" zijn overeenkomsten tussen individuele verladers en individuele scheepvaartlijnen of groepen van scheepvaartlijnen met het oog op het vervoer van een minimumaantal containers en een bepaling over diensten tegen een individueel onderhandelde prijs.

[6] Zoals die welke zijn voorzien in artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

(133) Dit is een volkomen normaal gevolg van kartelgedrag. De leden van het kartel proberen terzelfder tijd de winsten zo groot mogelijk te maken door onder elkaar prijzen overeen te komen en de inkomsten zo groot mogelijk te maken door van anderen marktaandelen te winnen. Dergelijk gedrag leidt normalerwijs tot een zekere instabiliteit, zelfs in de meest gedisciplineerde kartels. Kartels ondergaan ook de onvermijdelijke instabiliteit die voortvloeit uit het feit dat het steeds loont om de onderneming te zijn die werkzaam is buiten het kartel.

(134) De FEFC wordt derhalve reeds geconfronteerd met een zekere mate van instabiliteit met betrekking tot zowel haar maritiem als haar inlandtarief, als gevolg van de kortingenconcurrentie tussen haar leden. Het is niet noodzakelijk om een absolute discipline te hebben om de stabiliteit te handhaven die voortvloeit uit het „conference"-systeem, dat wil zeggen betrouwbare dienstverlening tegen prijzen die op korte termijn geen grote schommelingen vertonen. Inzonderheid wordt de door Verordening (EEG) nr. 4056/86 beoogde stabiliteit niet in het geding gebracht door kortingenconcurrentie, aangezien niet is aangetoond dat dit leidt tot het verdwijnen van betrouwbare dienstverlening of van stabiele prijzen voor een zekere tijdsspanne.

(135) In dit verband is het van belang op te merken dat bepaalde activiteiten niet worden verricht op basis van een overeengekomen „conference"-prijs maar op de veel minder restrictieve basis van een overeenkomst om niet beneden kostprijs te werken (zie overweging 40). Partijen hebben geen bewijs aangevoerd dat dit systeem de stabiliteit ondergraaft of dit op overdreven wijze doet.

(136) De Commissie erkent dat bij ontstentenis van een collectieve vaststelling van prijzen de FEFC-leden de verladers tarieven voor „carrier haulage"-diensten zouden kunnen aanrekenen die lager zijn dan de prijs die zij voor die diensten betalen, hetwelk een gelijkaardig effect zou hebben als het aanbieden van een korting op het „conference"-tarief voor het zeevervoer. Het gevaar bestaat dat dit de stabiliteit zou ondergraven die voortvloeit uit de FEFC en dit in een grotere mate dan reeds door andere kortingen op het FEFC-zeevervoertarief en door de concurrentie van niet bij de FEFC aangesloten scheepvaartondernemingen gebeurt.

(137) Zelfs indien wordt aanvaard dat, wanneer het de FEFC wordt toegestaan om de prijzen vast te stellen voor de door haar leden aangeboden „carrier haulage"-diensten, zulks tot de totstandbrenging van stabiliteit bijdraagt, wordt echter niet bewezen dat maatregelen die de mededinging minder beperken, onvoldoende effect zouden hebben om die doelstelling te verwezenlijken. Artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 bevat maatregelen die zouden kunnen worden genomen om de stabiliteit van de zeetarieven van de „conference" te waarborgen, zoals de toewijzing van vracht of inkomsten onder de leden van een „conference".

(138) De slotsom luidt dat de vaststelling van prijzen voor „carrier haulage" door de leden van de FEFC niet onmisbaar voorkomt om de aangevoerde doelstellingen te verwezenlijken.

(139) Deze slotsom geldt enkel voor de bestaande praktijken van de FEFC met betrekking tot de prijsvaststelling voor inlandvervoer. Met name wordt in deze beschikking niet geoordeeld over de vraag of en in welke mate andere soorten van overeenkomsten met betrekking tot multimodaal vervoer aan de voorwaarden van artikel 85, lid 3, zouden kunnen voldoen [1].

g) *Uitschakeling van de mededinging voor een wezenlijk deel van de markt*

(140) Aangezien werd aangetoond dat in deze zaak niet is voldaan aan de eerste drie voorwaarden van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68, is het niet noodzakelijk om na te gaan of partijen de mogelijkheid hebben om de mededinging uit te schakelen voor een wezenlijk deel van de betrokken diensten.

h) *Conclusies*

(141) De voorafgaande overwegingen leiden tot de gevolgtrekking dat, ofschoon de ontwikkeling van het multimodaal vervoer een manier kan vormen om de transportdiensten te verbeteren, dit niet geldt voor de collectieve vaststelling van prijzen voor diensten van „carrier haulage". Voorts komt geen billijk aandeel van de voordelen die voortvloeien uit de vaststelling van prijzen voor „carrier haulage"-diensten ten goede aan de vervoergebruikers en zijn de beperkingen van de mededinging niet onmisbaar. Bijgevolg is niet voldaan aan de voorwaarden van artikel 85, lid 3, van het Verdrag en van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

(142) Bovendien zou het, op een ogenblik dat inspanningen worden gedaan om de markt voor de levering

[1] Hier zij verwezen naar de verklaring van de Commissie in haar verslag aan de Raad over het zeevervoer, dat zij van oordeel was „dat onder bepaalde voorwaarden specifieke samenwerkingsovereenkomsten tussen groepen van rederijen of tussen rederijen en individuele zeevervoerders voldoende technische of economische vooruitgang zouden kunnen bevorderen om bij wijze van individuele ontheffing toestemming te verlenen om uniforme inlandtarieven vast te stellen."
In dit verslag verklaarde de Commissie ook dat, waar passend, zij bereid zou zijn om te overwegen individuele ontheffingen toe te kennen die ook zouden gelden voor „bepalingen in de overeenkomst van de „conference" waarvan de rederijen [die de individuele ontheffing genieten] lid zijn, waarin wordt bepaald dat de inlandtarieven van de tarieflijst . . . niet minder mogen bedragen dan de kostprijs, waarbij de risico's van destabilisering van de „conferences" via kruissubsidies tussen de inland- en zeesegmenten grotendeels wordt vermeden."

van Europese inlandvervoerdiensten te liberaliseren en te dereguleren, incoherent zijn en aanleiding geven tot inconsistenties, indien de „conferences" voor de vaststelling van prijzen voor bepaalde inlandvervoerdiensten een vrijstelling zouden verkrijgen terwijl hun concurrenten die gelijkwaardige diensten verlenen, hiervoor geen toestemming zouden krijgen [1].

VI. Artikel 22, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68

(143) Krachtens artikel 22, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 kan de Commissie aan ondernemingen boeten opleggen van 1 000 tot 1 miljoen ecu, of tot een bedrag van ten hoogste 10 % van de omzet van elk der betrokken ondernemingen in het voorgaande boekjaar, indien die ondernemingen opzettelijk of uit onnachtzaamheid inbreuk maken op artikel 2 of op artikel 8 van Verordening (EEG) nr. 1017/68. Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete dient de Commissie zowel rekening te houden met de zwaarte als met de duur van de inbreuk.

i) *Beoordeling van de zwaarte en de duur*

(144) Bij de beoordeling van de zwaarte en de duur van de inbreuk voor deze zaak heeft de Commissie rekening gehouden met de volgende criteria:

a) de aard van de inbreuk;

b) de intentie van partijen;

c) het feit dat partijen aan de inbreuk geen einde hebben gemaakt;

d) aard en waarde van de betrokken diensten;

e) de mate waarin elke partij betrokken is bij de inbreuk en

f) de duur van de inbreuk.

a) De aard van de inbreuk

(145) De Commissie is van mening dat praktijken die erop gericht zijn de prijsconcurrentie te beperken in het algemeen een zaak zijn van onbetwistbare ernst [2]. Dit volgt zowel uit het feit dat artikel 85, lid 1, uitdrukkelijk verwijst naar de vaststelling van prijzen als uit de vaste rechtspraak van het Hof van Justitie [3]. De betrokken inbreuk schakelt de prijsconcurrentie uit tussen de leden van de FEFC met betrekking tot de inlandvervoerdiensten die zij verlenen.

[1] Zie ook het verslag van de Commissie aan de Raad over zeevervoer.

[2] HOV SVZ/MCN (bovenvermeld in overweging 66).

[3] Zie bij voorbeeld zaak 26/76 (Metro tegen Commissie), Jurispr. 1977, blz. 1875; „de prijsconcurrentie is zo belangrijk dat zij nooit mag worden uitgeschakeld".

b) De intentie van partijen

(146) Het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat:

> „... het voor het oordeel dat opzettelijk inbreuk is gemaakt op de mededingingsregels van het Verdrag, niet noodzakelijk [is] dat de onderneming zich ervan bewust was, het in die regels neergelegde verbod te overtreden; het volstaat, dat zij er niet onkundig van kon zijn, dat de gewraakte handelwijze ertoe strekte, de mededinging te beperken" [4].

(147) De Commissie is van mening dat de leden van de FEFC als oogmerk hadden de prijsconcurrentie onderling uit te schakelen met betrekking tot de inlandvervoerdiensten die zij leveren. Bijgevolg konden zij niet ervan onkundig zijn dat hun vaststelling van prijzen voor de inlandvervoerdiensten strekte tot beperking van de mededinging.

c) Het feit dat partijen aan de inbreuk geen einde hebben gemaakt

(148) Ten minste sinds de toezending van de klacht die door de BDI/DSVK bij de Commissie was ingediend, aan de FEFC-leden op 23 juni 1989, waren zij ervan op de hoogte dat de mogelijkheid bestond dat de praktijken die het voorwerp van deze beschikking uitmaken, een inbreuk op artikel 85, lid 1, van het Verdrag en op artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vormden en niet binnen de werkingssfeer van de groepsvrijstelling voor lijnvaart-„conferences" van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vielen.

(149) In weerwil van deze klacht en van herhaalde voorafgaande waarschuwingen van de zijde van de Commissie (met inbegrip van een brief van de toen voor mededingingsbeleid verantwoordelijke commissaris aan de voorzitter van de FEFC in juni 1990) dat de betrokken praktijken binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1 vielen, en dat zij niet in aanmerking kwamen voor een vrijstelling op grond van artikel 85, lid 3, hebben partijen deze praktijken volledig gehandhaafd. Op geen enkel ogenblik, zelfs niet na de kennisgeving van de mededeling van de punten van bezwaar in december 1992, hebben partijen formeel hun praktijken bij de Commissie aangemeld met het oog op het verkrijgen van een individuele ontheffing.

d) Aard en waarde van de betrokken diensten

(150) Zoals in de overwegingen 34 tot en met 37 vermeld, bedroeg de waarde van de levering van inlandvervoerdiensten voor tien van de grootste

[4] Zaak C-279/87 (Tipp-Ex), Jurispr. 1990, I-261.

leden van de FEFC in 1992 ongeveer 477 miljoen ecu. Dit bedrag is waarschijnlijk representatief voor de kostprijs in reële waarde van de levering van de inlandvervoerdiensten door die tien lijnvaartmaatschappijen, zowel voor de jaren vóór als voor de jaren na 1992. De jaarlijkse waarde van de betrokken diensten is derhalve aanzienlijk en vertegenwoordigt een belangrijke kostenfactor voor het communautaire bedrijfsleven.

e) De mate waarin elke partij betrokken is bij de inbreuk

(151) Met uitzondering van Wilh. Wilhelmsen, is er geen aanwijzing dat enige individuele lijnvaartmaatschappij meer of minder was betrokken bij de collectieve beslissing om voor de diensten waarop deze beschikking doelt, prijzen vast te stellen. Wilh. Wilhelmsen is geen actief lid van de FEFC en exploiteert geen schepen op de betrokken routes.

f) De duur van de inbreuk

(152) Zoals vermeld in de overwegingen 39 en 41 begon de vaststelling van prijzen voor inlandvervoerdiensten door de FEFC in het algemeen rond 1971 en is zij sindsdien onafgebroken in werking geweest. Het huidige FEFC-tarief voor „carrier haulage" dat in NT 90 is neergelegd, werd met ingang van 1 januari 1990 ingevoerd. Verordening (EEG) nr. 1017/68, de op de betrokken inbreuk toepasselijke verordening, trad in werking op 21 juli 1968.

ii) *Conclusies met betrekking tot de zwaarte en de duur van de inbreuken*

(153) De Commissie beschouwt de betrokken inbreuk als een zeer ernstige inbreuk op het communautaire mededingingsrecht en deze heeft naar alle waarschijnlijkheid een aanzienlijke economische invloed gehad. Bovendien gebeurde de inbreuk op algemene wijze sinds 1971 en zeker sinds de indiening van de klacht van DSVK bij de Commissie in april 1989.

(154) Ofschoon partijen hebben aangevoerd dat de betrokken praktijken onder het toepassingsgebied vallen van de groepsvrijstelling voor overeenkomsten tot vaststelling van de prijzen door lijnvaart-„conferences" zoals neergelegd in Verordening (EEG) nr. 4056/86, kan de werkingssfeer van die vrijstelling niet ruimer zijn dan het toepassingsgebied van de verordening zelf. In artikel 1, lid 2, van de verordening is het volgende bepaald:

„Deze verordening heeft uitsluitend betrekking op internationale diensten voor het zeevervoer van of naar een of meer havens van de Gemeenschap . . .".

(155) Bij de interpretatie van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86 moet rekening worden gehouden met het algemene beginsel van het Gemeenschapsrecht dat uitzonderingen zoals groepsvrijstellingen niet ruim mogen worden geïnterpreteerd (zie voetnoot 20).

(156) Daarnaast bevatte het verslag van de Commissie aan de Raad over het zeevervoer (zie voetnoot 24) zeer duidelijke aanwijzingen inzake de conclusies van de Commissie met betrekking tot de algemene vaststelling van multimodale tarieven. Vertegenwoordigers van de FEFC hebben naar de Commissie geschreven en hun eerste standpunten betreffende dat verslag op 12 augustus 1994 medegedeeld.

(157) De Commissie is van oordeel dat de leden van de FEFC niet onkundig hadden kunnen zijn van het feit dat de overeenkomst binnen de werkingssfeer van artikel 85, lid 1, van het Verdrag viel en dat zij zich ervan bewust hadden moeten zijn dat zij niet binnen het toepassingsgebied van de groepsvrijstelling voor lijnvaart-„conferences" of van enige andere vrijstelling viel. De Commissie oordeelt dat in dit geval boeten passend zijn.

(158) Onverminderd deze conclusies met betrekking tot de zwaarte en de duur van de inbreuk heeft de Commissie het feit in aanmerking genomen dat het bestaan van de betrokken praktijken ruime bekendheid genoot en dat, om een aantal redenen, de totstandkoming van deze beschikking over deze praktijken meer tijd heeft gevergd dan anders. De Commissie heeft ook de volgende omstandigheden in aanmerking genomen:

i) de oriëntering van de Commissie met betrekking tot de vaststelling van de prijzen voor multimodaal vervoer door lijnvaart-„conferences" genoot tot de indiening van haar verslag aan de Raad, waarnaar hiervoor werd verwezen, geen ruime bekendheid;

ii) de ontwikkeling van de richtsnoeren van de Commissie in dit verband heeft enige tijd gevergd, met als resultaat dat de afhandeling van deze zaak meer tijd in beslag heeft genomen dan normalerwijs het geval was geweest zodat deze bijkomende periode de leden van de FEFC niet dienen te worden aangerekend, en

iii) het feit dat de onderhavige beschikking de eerste beschikking is waarbij de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 1017/68 op de leden van een lijnvaart-„conference" worden toegepast.

(159) Gelet op het voorafgaande, is de Commissie van mening dat het niveau van de boeten moet worden gesteld op een symbolisch niveau dat duidelijk het bestaan van de inbreuk vaststelt en de noodzaak voor de betrokken ondernemingen en voor andere ondernemingen die gelijkaardige praktijken mochten toepassen, zich voortaan naar de communautaire mededingingsregels te voegen. Aan Wilh. Wilhelmsen wordt geen boete opgelegd, gezien de niet-betrokkenheid van deze partij bij de inbreuk (zie overweging 151),

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De leden van de „Far Eastern Freight Conference" die in de bijlage zijn genoemd, hebben inbreuk gemaakt op de bepalingen van artikel 85 van het EG-Verdrag en van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 door gezamenlijk prijzen vast te stellen voor de inlandvervoerdiensten binnen het gebied van de Gemeenschap die aan verladers worden verleend in combinatie met andere diensten als onderdeel van multimodaal vervoer van gecontaineriseerde vracht tussen Noord-Europa en het Verre Oosten.

Artikel 2

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

Artikel 3

De in de bijlage genoemde leden van de „Far Eastern Freight Conference" worden gelast om de in artikel 1 bedoelde inbreuk te beëindigen.

Artikel 4

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

Artikel 5

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

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

Artikel 6

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

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

Artikel 7

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

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

Gedaan te Brussel, 21 december 1994.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie

BIJLAGE

Compagnie Générale Maritime
22, Quai Gallieni
F-92158 Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Postfach 102626
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Croatia Line
8 Riva
5100 Rijeka
Republic of Croatia

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2—9 Nishi — Shinbashi 1 — Chome
Minato-ku
Tokyo 105
Japan

Lloyd Triestino di Navigazione SpA
Passaggio S. Andrea 4
I-34123 Trieste

AP Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København K

Malaysian International Shipping Corporation Berhad
2nd Floor Wisma MISC
2 Jalan Conlay
PO Box 10371
50712 Kuala Lumpur
Malaysia

Mitsui O.S.K. Lines Ltd
1-1 Toranomon 2-Chome
Minato-ku
Tokyo 107
Japan

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
N° 06-00 NOL Building
Singapore 0511
Republic of Singapore

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
3-2 Marunouchi 2-Chome
Chiyoda-ku
Tokyo
Japan

Orient Overseas Container Line
30th—31st Floor Harbour Centre
25 Habour Road
Wan Chai
Hongkong

P&O Containers Ltd
Beagle House
Braham Street
GB-London E1 8EP

Wilh. Wilhelmsen Limitead A/S
Olav V's G5
PO B 1359
N-0161 — Oslo