

Rechtssache T-229/94

Deutsche Bahn AG gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften

„Wettbewerb — Eisenbahntransporte von Übersee-Containern —
Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 — Kartell — Beherrschende Stellung —
Mißbrauch — Geldbuße — Beurteilungskriterien — Verhältnismäßigkeitsgrundsatz
— Verteidigungsrechte — Akteneinsicht — Grundsatz der Rechtssicherheit“

Urteil des Gerichts (Erste erweiterte Kammer) vom 21. Oktober 1997 II - 1695

Leitsätze des Urteils

- 1. Wettbewerb — Verkehr — Wettbewerbsregeln — Eisenbahnverkehr — Verordnung Nr. 1017/68 — Gemeinsame Preisfestsetzung — Verbot — In Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1017/68 vorgesehene gesetzliche Ausnahme — Einschränkende Auslegung — Gesamtpreise — Wettbewerbspreise — Begriffe
(EG-Vertrag, Artikel 85 Absatz 1 Buchstabe a; Verordnung Nr. 1017/68 des Rates, Artikel 2 Buchstabe a und Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c; Entscheidung 82/529 des Rates, Artikel 4; Empfehlung 84/646 des Rates, Artikel 4)*

2. *Wettbewerb — Beherrschende Stellung — Relevanter Markt — Abgrenzung — Kriterien — Teilmarkt der Eisenbahnleistungen und Bahnverkehrsmarkt im allgemeinen (EG-Vertrag, Artikel 86)*
3. *Wettbewerb — Beherrschende Stellung — Relevanter Markt — Geographische Abgrenzung — Kriterien (EG-Vertrag, Artikel 86)*
4. *Wettbewerb — Beherrschende Stellung — Mißbrauch — Anwendung diskriminierender Preise (EG-Vertrag, Artikel 86)*
5. *Wettbewerb — Gemeinschaftsvorschriften — Gleichzeitige Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages — Zulässigkeit (EG-Vertrag, Artikel 85 und 86)*
6. *Wettbewerb — Verwaltungsverfahren — Akteneinsicht — Nach Erlass der endgültigen Entscheidung der Kommission gestellter Antrag — Ablehnung — Keine Auswirkung auf die Rechtmäßigkeit der Entscheidung*
7. *Handlungen der Organe — Unantastbarkeit nach Annahme — Änderung nur unter Beachtung der Zuständigkeits- und Verfahrensregeln*
8. *Wettbewerb — Verkehr — Wettbewerbsregeln — Eisenbahnverkehr — Geldbußen — Höhe — Festsetzung — Kriterien — Gerichtliche Nachprüfung (Verordnung Nr. 1017/68 des Rates, Artikel 8, 22 und 24)*

1. Eine Vereinbarung zwischen den nationalen Eisenbahnunternehmen dreier Mitgliedstaaten, die die Einrichtung einer gemeinsamen Verwaltung der Tarifierung der Beförderung von Übersee-Containern auf der Schiene nach und von einem dieser Staaten über Häfen dieser Staaten zum Inhalt hat, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Denn eine Vereinbarung, durch die ein gemeinsames Preisfestsetzungssystem er-

richtet wird, fällt unter Artikel 85 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages und Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1017/68 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, und zwar unabhängig davon, inwieweit die Bestimmungen der Vereinbarung tatsächlich befolgt worden sind. Dies ist deshalb der Fall, weil die gemeinsame Festsetzung von Preisen den Wettbewerb insbesondere dadurch einschränkt, daß sie jedem Teilnehmer die Möglichkeit gibt, mit hinreichender Sicherheit vor auszusehen, welche Preis-

politik die anderen mit ihm im Wettbewerb stehenden Teilnehmer verfolgen werden.

Eine derartige Vereinbarung fällt nicht unter die gesetzliche Ausnahme des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1017/68, der „Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen“ gestattet, „die ausschließlich die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit bezwecken und bewirken, und zwar durch ... die Regelung und Durchführung von ... kombinierten Beförderungen sowie die Aufstellung und Anwendung von Gesamtpreisen und Gesamtbedingungen einschließlich Wettbewerbspreisen auf diese Beförderungen“.

Die Einführung einer gesetzlichen Ausnahme für Vereinbarungen rein technischer Natur kann nämlich nicht einer Genehmigung des Abschlusses von Vereinbarungen über eine gemeinsame Preisfestsetzung durch den Gemeinschaftsgesetzgeber gleichgestellt werden, da andernfalls Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1017/68 gegenstandslos wäre.

Da es außerdem dem Grundgedanken der Wettbewerbsvorschriften des Vertrages entspricht, daß jeder Unternehmer seine Handels- und insbesondere seine Preispolitik selbst bestimmt, ist diese Ausnahme, insbesondere die Begriffe „Gesamtpreise“ und „Wettbewerbspreise“, zurückhaltend auszulegen. Der Begriff „Gesamtpreise“ ist so zu verstehen, daß er „durchgerechnete“ Preise

bezeichnet, die die einzelnen nationalen Teile einer transnationalen Strecke umfassen, und der Begriff „Wettbewerbspreis“ ist so zu verstehen, daß er es den verschiedenen Unternehmen, die auf derselben transnationalen Strecke tätig sind, ermöglicht, Gesamtpreise so festzusetzen, daß sie nicht nur die Tarife jedes einzelnen von ihnen addieren, sondern an dieser Addition gemeinsame Anpassungen vornehmen, die geeignet sind, die Wettbewerbsfähigkeit der fraglichen Beförderungen gegenüber anderen Beförderungsarten zu gewährleisten, ohne daß dabei jedoch die Autonomie des einzelnen Unternehmens hinsichtlich der Festsetzung seiner eigenen Tarife aufgrund seiner Wettbewerbsinteressen völlig ausgeschaltet wird.

Diese Auslegung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung Nr. 1017/68 läuft im übrigen weder Artikel 4 der Entscheidung 82/529 des Rates über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr noch Artikel 4 der Empfehlung 84/646 des Rates an die nationalen Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten über die Verstärkung ihrer Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zuwider, sondern steht vielmehr mit diesen im Einklang.

2. Von einem hinreichend gesonderten Markt der betreffenden Dienstleistung oder Ware im Sinne des Artikels 86 des

Vertrages kann nur dann gesprochen werden, wenn diese durch besondere Merkmale gekennzeichnet ist, durch die sie sich von anderen Dienstleistungen oder Waren so unterscheidet, daß sie mit ihnen nur in geringem Maß austauschbar und ihrem Wettbewerb nur in wenig spürbarer Form ausgesetzt ist. In diesem Rahmen ist die Frage, in welchem Maße Erzeugnisse untereinander austauschbar sind, aufgrund ihrer objektiven Merkmale sowie der Struktur der Nachfrage und des Angebots auf dem Markt und der Wettbewerbsbedingungen zu beurteilen.

Insoweit bildet der Markt der Eisenbahnleistungen einen gesonderten Teilmarkt des Bahnverkehrsmarkts im allgemeinen. Auf diesem Teilmarkt wird eine spezifische Gesamtheit von Leistungen angeboten, insbesondere die Stellung von Lokomotiven, die Traktionsleistung und der Zugang zum Schienennetz. Diese Leistungen werden zwar nach Maßgabe der Nachfrage der Beförderer im Schienenverkehr erbracht, sind jedoch mit deren Leistungen keineswegs austauschbar und stehen mit ihnen auch nicht im Wettbewerb. Der besondere Charakter der Eisenbahnleistungen ergibt sich auch daraus, daß für sie eine spezifische Nachfrage und ein spezifisches Angebot bestehen. Die Beförderer können nämlich ihre Leistungen nicht erbringen, wenn sie nicht über die Eisenbahnleistungen verfügen.

Im übrigen kann das Vorliegen einer beherrschenden Stellung auf diesem gesonderten Markt nicht bestritten werden, wenn für die auf dem Teilmarkt erbrachten Leistungen wie im hier zu entscheidenden Fall ein auf Rechtsvorschriften beruhendes Monopol besteht, das bewirkt, daß sich die Nachfragenden in wirtschaftlicher Abhängigkeit vom Lieferer befinden; dies gilt auch dann,

wenn die im Rahmen dieses Monopols erbrachten Leistungen mit einem Erzeugnis in Zusammenhang stehen, das selbst im Wettbewerb mit anderen Erzeugnissen steht.

3. Die Definition des geographischen Marktes für die Anwendung des Artikels 86 des Vertrages verlangt keine vollkommene Homogenität der objektiven Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Wirtschaftsteilnehmern; es reicht aus, daß diese Bedingungen einander „gleichen“ oder „hinreichend homogen“ sind. Somit können nur Gebiete, in denen die objektiven Wettbewerbsbedingungen „heterogen“ sind, nicht als einheitlicher Markt angesehen werden.

Ein Mitgliedstaat allein kann einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes bilden, auf dem ein Unternehmen eine beherrschende Stellung einnehmen kann, insbesondere, wenn es in diesem Gebiet ein auf Rechtsvorschriften beruhendes Monopol besitzt.

4. Artikel 86 des Vertrages, der die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung untersagt, verbietet es einem beherrschenden Unternehmen, die eigene Stellung zu stärken, indem es zu anderen Mitteln als denjenigen eines Leistungswettbewerbs greift. So darf ein Unternehmen keine künstlichen Preisunterschiede herbeiführen, die geeignet sind, seine Kunden zu benachteiligen und den Wettbewerb zu verfälschen.
5. Die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung wird nicht

dadurch ausgeschlossen, daß das marktbeherrschende Unternehmen förmlich einer Vereinbarung beigetreten ist, die die gemeinsame Festsetzung von Tarifen zum Gegenstand hat und somit unter das Kartellverbot fällt. Denn das Bestehen einer solchen Vereinbarung schließt nicht aus, daß eines der durch die Vereinbarung gebundenen Unternehmen einseitig diskriminierende Tarife erzwingen kann.

6. Die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung der Kommission gegenüber einem Unternehmen in einer Wettbewerbsangelegenheit kann nicht durch die Weigerung der Kommission beeinträchtigt werden, während der Klagefrist erneut Akteneinsicht zu gewähren, wenn der entsprechende Antrag nach dem Erlaß und der Zustellung der Entscheidung gestellt wurde und somit einen Umstand bildet, der nach dem Erlaß der Entscheidung eingetreten ist.
7. Der Grundsatz der Rechtssicherheit soll die Vorausschbarkeit der unter das Gemeinschaftsrecht fallenden Tatbestände und Rechtsbeziehungen gewährleisten. Hierzu ist es wesentlich, daß die Gemeinschaftsorgane die Unantastbarkeit der von ihnen erlassenen Rechtsakte, die die rechtliche und sachliche Lage der Rechtssubjekte berühren, wahren; sie können diese daher nur unter Beachtung der Zuständigkeits- und Verfahrensregeln ändern.
8. Im Rahmen der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Eisenbahnunternehmen hindert der Umstand, daß die

Kommission eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 86 des Vertrages, nicht aber gegen Artikel 8 der Verordnung Nr. 1017/68 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs feststellt, diese nicht, eine Geldbuße gemäß Artikel 22 dieser Verordnung festzusetzen, da die anwendbaren Vorschriften des Artikels 8 dieser Verordnung denselben Wortlaut und dieselbe Tragweite haben wie die des Artikels 86 des Vertrages.

Was die Berücksichtigung des Umsatzes des zuwiderhandelnden Unternehmens bei der Festsetzung der gegen dieses wegen Verletzung der Wettbewerbsregeln festzusetzenden Geldbuße angeht, kann im Rahmen des Artikels 22 der Verordnung Nr. 1017/68 sowohl der Gesamtumsatz des Unternehmens als auch der Anteil dieses Umsatzes, der auf die von der Zuwiderhandlung betroffenen Leistungen entfällt, berücksichtigt werden. Hinsichtlich der Festsetzung der Höhe der Geldbuße innerhalb der in dieser Vorschrift vorgesehenen quantitativen Grenzen muß, da die Geldbußen ein Instrument der Wettbewerbspolitik der Kommission sind, diese bei ihrer Festsetzung über ein Ermessen verfügen, um die Unternehmen dazu anhalten zu können, die Wettbewerbsregeln einzuhalten.

Der Gemeinschaftsrichter hat jedoch im Rahmen seiner Befugnis zu unbeschränkter Ermessensnachprüfung gemäß Artikel 24 der Verordnung Nr. 1017/68 nachzuprüfen, ob der Betrag der festgesetzten Geldbuße in einem angemessenen Verhältnis steht zur Dauer der festgestellten Zuwiderhandlung und zu den anderen Faktoren, die für die Beurteilung der Schwere des Verstoßes eine Rolle spielen,

wie dem Einfluß, den das Unternehmen auf dem Markt ausüben konnte, dem Gewinn, den es aus seinem Verhalten ziehen konnte, dem Volumen und dem Wert der betroffenen Leistungen sowie der Gefahr, die die Zuwiderhandlung für die Ziele der Gemeinschaft bedeutet.

Insoweit kann der Umstand, daß im Bereich des Eisenbahntransports noch keine Geldbußen verhängt worden sind, nicht für eine Herabsetzung einer Geldbuße geltend gemacht werden, wenn die Schwere der Zuwiderhandlung gegen die Wettbewerbsregeln feststeht.