

Amtsblatt

der Europäischen Union

L 50

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

48. Jahrgang
23. Februar 2005

Inhalt	I	<i>Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte</i>	
	★	Verordnung (EG) Nr. 293/2005 des Rates vom 17. Februar 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 866/2004 über eine Regelung nach Artikel 2 des Protokolls Nr. 10 zur Beitrittsakte in Bezug auf die Landwirtschaft und Reiseerleichterungen beim Überschreiten der Trennungslinie	1
		Verordnung (EG) Nr. 294/2005 der Kommission vom 22. Februar 2005 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise	3
	★	Verordnung (EG) Nr. 295/2005 der Kommission vom 22. Februar 2005 zur dritten Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 des Rates über die Anwendung bestimmter restriktiver Maßnahmen zur Unterstützung der wirksamen Ausführung des Mandats des Internationalen Strafgerichtshofs für das ehemalige Jugoslawien (ICTY)	5
	II	<i>Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte</i>	
		Rat	
		2005/150/EG, Euratom:	
	★	Beschluss des Rates vom 18. Januar 2005 zu den Bedingungen und Modalitäten für die Einreichung und Bearbeitung der Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von Richtern des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union	7
		2005/151/EG, Euratom:	
	★	Beschluss des Rates vom 18. Januar 2005 zur Ernennung der Mitglieder des in Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes vorgesehenen Ausschusses	9
		Kommission	
		2005/152/EG:	
	★	Entscheidung der Kommission vom 14. Dezember 1999 gemäß Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Festsetzung einer Geldbuße gegen ein Unternehmen wegen Erteilung unrichtiger und entstellter Auskünfte in einer Anmeldung in Fusionskontrollverfahren (Sache Nr. COMP/M.1608 — KLM/Martinair III) (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(1999) 4496) ⁽¹⁾	10

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

★ Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1937/2004 der Kommission vom 9. November 2004 zur Änderung der Anhänge I, II, III und IV der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. L 334 vom 10.11.2004)	20
--	----



I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 293/2005 DES RATES

vom 17. Februar 2005

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 866/2004 über eine Regelung nach Artikel 2 des Protokolls Nr. 10 zur Beitrittsakte in Bezug auf die Landwirtschaft und Reiseerleichterungen beim Überschreiten der Trennungslinie

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf das Protokoll Nr. 10 über Zypern zur Beitrittsakte von 2003⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 2,gestützt auf das Protokoll Nr. 3 über die Hoheitszonen des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland auf Zypern⁽²⁾ zu der genannten Beitrittsakte, insbesondere auf Artikel 6,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 866/2004⁽³⁾ werden besondere Bestimmungen für Waren, Dienstleistungen und Personen festgelegt, die die Trennungslinie zwischen den Landesteilen, in denen die Regierung der Republik Zypern keine tatsächliche Kontrolle ausübt, und den Landesteilen, in denen die Regierung der Republik Zypern eine tatsächliche Kontrolle ausübt, überqueren.
- (2) In Anbetracht der seit dem Inkrafttreten der genannten Verordnung gesammelten Erfahrungen sollten einige Erleichterungen für Reisende beim Überschreiten der Trennungslinie vorgesehen und der Handel mit bestimmten landwirtschaftlichen Erzeugnissen erleichtert werden.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 866/2004 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 866/2004 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die in Absatz 1 genannten Waren ist keine Zollanmeldung erforderlich. Auf sie werden keine Zölle oder Abgaben gleicher Wirkung erhoben, es sei denn, sie kommen für Ausfuhrerstattungen oder Interventionsmaßnahmen in Betracht.“

Abweichend von Unterabsatz 1 kann die Kommission nach dem im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik festgelegten einschlägigen Verwaltungsausschussverfahren Präferenzbedingungen und -zugangsregelungen für die Waren festlegen, die für Ausfuhrerstattungen oder Interventionsmaßnahmen in Betracht kommen.

Um eine wirksame Kontrolle zu gewährleisten, ist die Menge der Waren, die über die Trennungslinie verbracht werden, zu registrieren.“

b) Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„(9) Das Verbringen von lebenden Tieren und tierischen Erzeugnissen, die den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Tiergesundheit unterliegen, über die Trennungslinie ist verboten. Die Kommission kann Verbote für bestimmte lebende Tiere oder tierische Erzeugnisse durch Beschlüsse zur Festlegung der Handelsbedingungen gemäß Artikel 58 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates aufheben.“

(*) ABl. L 31 vom 1.2.2002, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1642/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 245 vom 29.9.2003, S. 4).“

2. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

(1) Die Richtlinie 69/169/EWG des Rates(*) findet keine Anwendung; Waren, die sich beim Überschreiten der Trennungslinie im persönlichen Gepäck Reisender befinden, sind jedoch von der Umsatzsteuer und der Verbrauchsteuer befreit, wenn sie keinen kommerziellen Charakter haben und ihr Gesamtwert höchstens 135 EUR pro Person beträgt.

(2) Die Höchstmengen für die Befreiung von der Umsatzsteuer und der Verbrauchsteuer werden auf 40 Zigaretten und 1 Liter Spirituosen für den Eigenbedarf festgelegt.

(1) ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 955.

(2) ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 940.

(3) ABl. L 161 vom 30.4.2004, S. 128.

(3) Befreiungen für die in Absatz 2 genannten Waren werden Reisenden unter 17 Jahren beim Überschreiten der Trennungslinie nicht gewährt.

(4) Im Rahmen der in Absatz 2 festgelegten Höchstmengen wird der Wert der in Absatz 2 genannten Waren bei der Gewährung der in Absatz 1 genannten Befreiung nicht berücksichtigt.

(5) Um schwerwiegenden Störungen in einem bestimmten Wirtschaftssektor zu begegnen, die durch ausgedehnte Inanspruchnahme der Reiseerleichterungen beim Überschreiten

der Trennungslinie verursacht werden, kann die Republik Zypern nach Zustimmung der Kommission für einen Zeitraum von höchstens drei Monaten von Artikel 6 Absatz 1 abweichen.

(*) ABl. L 133 vom 4.6.1969, S. 6. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/47/EG (ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 73).“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 17. Februar 2005.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J.-C. JUNCKER

VERORDNUNG (EG) Nr. 294/2005 DER KOMMISSION**vom 22. Februar 2005****zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 3223/94 der Kommission vom 21. Dezember 1994 mit Durchführungsbestimmungen zur Einfuhrregelung für Obst und Gemüse⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die in Anwendung der Ergebnisse der multilateralen Handelsverhandlungen der Uruguay-Runde von der Kommission festzulegenden, zur Bestimmung der pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigenden Kriterien sind in der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 für die in ihrem Anhang angeführten Erzeugnisse und Zeiträume festgelegt.

- (2) In Anwendung der genannten Kriterien sind die im Anhang zur vorliegenden Verordnung ausgewiesenen pauschalen Einfuhrwerte zu berücksichtigen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3223/94 genannten pauschalen Einfuhrwerte sind in der Tabelle im Anhang zur vorliegenden Verordnung festgesetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 23. Februar 2005 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 22. Februar 2005

Für die Kommission

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Generaldirektor für Landwirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes

⁽¹⁾ ABl. L 337 vom 24.12.1994, S. 66. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1947/2002 (ABl. L 299 vom 1.11.2002, S. 17).

ANHANG

zur Verordnung der Kommission vom 22. Februar 2005 zur Festlegung pauschaler Einfuhrwerte für die Bestimmung der im Sektor Obst und Gemüse geltenden Einfuhrpreise

(EUR/100 kg)		
KN-Code	Drittland-Code ⁽¹⁾	Pauschaler Einfuhrpreis
0702 00 00	052	128,5
	204	77,3
	212	166,8
	624	185,9
	999	139,6
0707 00 05	052	140,6
	068	87,7
	204	118,9
	999	115,7
0709 10 00	220	39,4
	999	39,4
0709 90 70	052	161,1
	204	194,3
	999	177,7
0805 10 20	052	53,2
	204	44,5
	212	48,9
	220	39,6
	421	30,9
	624	66,0
	999	47,2
0805 20 10	204	84,5
	624	84,0
	999	84,3
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	39,7
	204	101,9
	220	35,5
	400	95,8
	464	112,0
	528	96,4
	624	70,4
	662	49,9
	999	75,2
0805 50 10	052	53,5
	999	53,5
0808 10 80	400	112,3
	404	104,6
	508	80,2
	512	114,6
	528	76,9
	720	57,9
	999	91,1
	0808 20 50	388
400		94,6
512		63,8
528		69,9
999		77,2

⁽¹⁾ Nomenklatur der Länder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2081/2003 der Kommission (ABl. L 313 vom 28.11.2003, S. 11). Der Code „999“ steht für „Verschiedenes“.

VERORDNUNG (EG) Nr. 295/2005 DER KOMMISSION

vom 22. Februar 2005

zur dritten Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 des Rates über die Anwendung bestimmter restriktiver Maßnahmen zur Unterstützung der wirksamen Ausführung des Mandats des Internationalen Strafgerichtshofs für das ehemalige Jugoslawien (ICTY)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 des Rates vom 11. Oktober 2004 über die Anwendung bestimmter restriktiver Maßnahmen zur Unterstützung der wirksamen Ausführung des Mandats des Internationalen Strafgerichtshofs für das ehemalige Jugoslawien (ICTY) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 10 Buchstabe a),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 werden die Personen aufgeführt, deren Gelder und wirtschaftliche Ressourcen gemäß dieser Verordnung eingefroren werden.
- (2) Die Kommission ist ermächtigt, den Anhang unter Berücksichtigung der Beschlüsse des Rates zur Durchführung des Gemeinsamen Standpunkts 2004/694/GASP

des Rates vom 11. Oktober 2004 betreffend weitere Maßnahmen zur Unterstützung der wirksamen Ausführung des Mandats des Internationalen Strafgerichtshofs für das ehemalige Jugoslawien (ICTY) ⁽²⁾, zu ändern. Der Beschluss 2005/148/GASP des Rates ⁽³⁾ dient der Umsetzung dieses Gemeinsamen Standpunkts. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 ist daher entsprechend zu ändern —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 wird entsprechend dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 22. Februar 2005

Für die Kommission

Benita FERRERO-WALDNER

Mitglied der Kommission

⁽¹⁾ ABl. L 315 vom 14.10.2004, S. 14. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2233/2004 der Kommission (AbL. L 379 vom 24.12.2004, S. 75).

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 14.10.2004, S. 52.

⁽³⁾ ABl. L 49 vom 22.2.2005, S. 34.

ANHANG

Folgende Personen werden aus Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1763/2004 gestrichen:

1. Lazarevic, Vladimir. Geburtsdatum: 23.3.1949. Geburtsort: Grncar, Serbien und Montenegro. Staatsbürgerschaft: Serbien und Montenegro.
 2. Todovic, Savo. Geburtsdatum: 11.12.1952. Geburtsort: Foc, Bosnien und Herzegowina. Staatsbürgerschaft: Bosnien und Herzegowina.
-

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

BESCHLUSS DES RATES

vom 18. Januar 2005

zu den Bedingungen und Modalitäten für die Einreichung und Bearbeitung der Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von Richtern des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union

(2005/150/EG, Euratom)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,

gestützt auf das Protokoll über die Satzung des Gerichtshofes, in der durch den Beschluss 2004/752/EG, Euratom des Rates vom 2. November 2004 zur Errichtung des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union⁽¹⁾ geänderten Fassung, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 2 des Anhangs I,

gestützt auf die Empfehlung des Gerichtshofes vom 2. Dezember 2004,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Beschluss 2004/752/EG, Euratom wurde das Gericht für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union errichtet und das Protokoll über die Satzung des Gerichtshofes geändert.
- (2) Artikel 3 Absatz 2 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes sieht vor, dass der Rat die Bedingungen und Modalitäten für die Einreichung und Bearbeitung der Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von Richtern des Gerichts für den öffentlichen

Dienst der Europäischen Union festlegt. Diese Bestimmung sollte angewandt werden —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Die Bedingungen und Modalitäten für die Einreichung und Bearbeitung der Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von Richtern des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union sind im Anhang dieses Beschlusses wiedergegeben.

Artikel 2

Der Generalsekretär des Rates ist beauftragt, die Stellenausschreibungen für die Ernennung von Mitgliedern des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union zu veröffentlichen und für eine angemessene Verbreitung zu sorgen.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Januar 2005.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J.-C. JUNCKER

⁽¹⁾ ABl. L 333 vom 9.11.2004, S. 7.

ANHANG

Öffentlicher Aufruf zur Einreichung von Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von Richtern am Gericht für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union

1. Nach Artikel 225a EG-Vertrag und Artikel 140b EAG-Vertrag kann der Rat „gerichtliche Kammern bilden, die für Entscheidungen im ersten Rechtszug über bestimmte Kategorien von Klagen zuständig sind, die in besonderen Sachgebieten erhoben werden“.

In Anwendung dieser Bestimmungen der Verträge hat der Rat mit dem Beschluss 2004/752/EG, Euratom⁽¹⁾ das Gericht für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union errichtet. Das Gericht, das dem Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften beigeordnet ist und bei diesem Gericht seinen Sitz hat, ist im ersten Rechtszug für Streitsachen zwischen den Gemeinschaften und deren Bediensteten gemäß Artikel 236 EG-Vertrag und Artikel 152 EAG-Vertrag zuständig, einschließlich der Streitsachen zwischen den Einrichtungen oder Ämtern und Agenturen und deren Bediensteten, für die der Gerichtshof zuständig ist.

2. Das Gericht für den öffentlichen Dienst besteht aus sieben Richtern, aus deren Mitte ihr Präsident gewählt wird. Ihre Amtszeit beträgt sechs Jahre; eine Wiederernennung ist zulässig.

Die Richter werden vom Rat durch einstimmigen Beschluss nach Anhörung eines Ausschusses ernannt, der sich aus sieben Persönlichkeiten zusammensetzt, die aus dem Kreis ehemaliger Mitglieder des Europäischen Gerichtshofes und des Gerichts erster Instanz sowie Juristen von anerkannter Befähigung ausgewählt werden. Der Ausschuss gibt eine Stellungnahme über die Eignung der Bewerber für die Ausübung des Amtes eines Richters beim Gericht für den öffentlichen Dienst ab. Er fügt seiner Stellungnahme eine Liste von Bewerbern bei, die aufgrund ihrer Erfahrung auf hoher Ebene am geeignetsten erscheinen. Die Liste enthält mindestens doppelt so viele Bewerber wie die Zahl der zu ernennenden Richter.

3. Die Rechtsstellung und die allgemeinen Bedingungen für die Ausübung des Richteramtes sind in Artikel 5 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes in der Fassung des Beschlusses 2004/752/EG, Euratom festgelegt. Ihre Gehälter, Ruhegehälter und Vergütungen sind in der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 202/2005 des Rates vom 18. Januar 2005 zur Änderung der Verordnung Nr. 422/67/EWG, Nr. 5/67/Euratom über die Regelung der Amtsbezüge für den Präsidenten und die Mitglieder der Kommission sowie für den Präsidenten, die Richter, die Generalanwälte und den Kanzler des Gerichtshofes und für den Präsidenten, die Mitglieder und den Kanzler des Gerichts erster Instanz⁽²⁾ festgelegt.

4. Es wird zur Einreichung von Bewerbungen im Hinblick auf die Ernennung von sieben Richtern aufgerufen.

5. Nach den Artikeln 225a EG-Vertrag und 140b EAG-Vertrag in Verbindung mit Artikel 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes in der Fassung des Beschlusses 2004/752/EG, Euratom müssen die Bewerber um das Richteramt folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Sie müssen jede Gewähr für Unabhängigkeit bieten.
- Sie müssen über die Befähigung zur Ausübung richterlicher Tätigkeiten verfügen.
- Sie müssen die Unionsbürgerschaft besitzen.

Die Bewerber werden darauf aufmerksam gemacht, dass der vorgenannte Ausschuss neben diesen Mindestanforderungen insbesondere die Fähigkeit der Bewerber innerhalb eines Kollegiums in einem multinationalen und mehrsprachigen Umfeld zu arbeiten, sowie Art, Bedeutung und Dauer ihrer für das auszuübende Amt relevanten Erfahrung berücksichtigen wird.

6. Die Bewerber werden gebeten, ihrer Bewerbung einen Lebenslauf und ein Begründungsschreiben sowie Fotokopien von Belegen beizufügen.

Die Bewerbungen sind an folgende Anschrift zu senden:

Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union

- Aufruf zur Einreichung von Bewerbungen für das Gericht für den öffentlichen Dienst

Die Bewerbungen sind ausschließlich per Einschreiben bis spätestens ... (es gilt das Datum des Poststempels) zu übersenden.

⁽¹⁾ ABl. L 333 vom 9.11.2004, S. 7.

⁽²⁾ ABl. L 33 vom 5.2.2005, S. 1.

BESCHLUSS DES RATES**vom 18. Januar 2005****zur Ernennung der Mitglieder des in Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes vorgesehenen Ausschusses**

(2005/151/EG, Euratom)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,

gestützt auf das Protokoll über die Satzung des Gerichtshofes, in der durch den Beschluss 2004/752/EG, Euratom des Rates vom 2. November 2004 zur Errichtung des Gerichts für den öffentlichen Dienst der Europäischen Union ⁽¹⁾ geänderten Fassung, insbesondere auf Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I,gestützt auf den Beschluss 2005/49/EG, Euratom des Rates vom 18. Januar 2005 zur Arbeitsweise des in Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes vorgesehenen Ausschusses ⁽²⁾, insbesondere auf Nummer 3 des Anhangs,

gestützt auf die Empfehlung des Präsidenten des Gerichtshofes vom 2. Dezember 2004,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes sieht die Einrichtung eines Ausschusses vor, der sich aus sieben Persönlichkeiten zusammensetzt, die aus dem Kreis ehemaliger Mitglieder des Gerichtshofes und des Gerichts erster Instanz sowie unter Juristen von anerkannter Befähigung ausgewählt werden. Nach diesem Absatz ernennt der Rat die Mitglieder dieses Ausschusses mit qualifizierter Mehrheit auf Empfehlung des Präsidenten des Gerichtshofes.

(2) In Nummer 3 des Anhangs des Beschlusses 2005/49/EG, Euratom ist außerdem vorgesehen, dass der Rat den Vorsitzenden dieses Ausschusses ernennt.

(3) Diese Bestimmungen sollten angewandt werden —

BESCHLIESST:

Artikel 1

Folgende Persönlichkeiten werden für die Dauer von vier Jahren ab dem 10. November 2004 zu Mitgliedern des in Artikel 3 Absatz 3 des Anhangs I des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes vorgesehenen Ausschusses ernannt:

Herr Leif SEVÓN, Vorsitzender

Sir Christopher BELLAMY

Herr Yves GALMOT

Herr Peter GRILC

Frau Gabriele KUČSKO-STADLMAYER

Herr Giuseppe TESAURO

Herr Miroslaw WYRZYKOWSKI

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. Januar 2005.

*Im Namen des Rates**Der Präsident*

J.-C. JUNCKER

⁽¹⁾ ABl. L 333 vom 9.11.2004, S. 7.

⁽²⁾ ABl. L 21 vom 25.1.2005, S. 13.

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 14. Dezember 1999

gemäß Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Festsetzung einer Geldbuße gegen ein Unternehmen wegen Erteilung unrichtiger und entstellter Auskünfte in einer Anmeldung in Fusionskontrollverfahren

(Sache Nr. COMP/M.1608 — KLM/Martinair III)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(1999) 4496)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/152/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b),

nachdem den beteiligten Unternehmen Gelegenheit gegeben wurde, sich zu den Beschwerdepunkten der Kommission zu äußern,

nach Stellungnahme des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. EINLEITUNG

(1) Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM) ist die führende internationale Fluggesellschaft in den Niederlanden und hat ihren Sitz am Amsterdamer Flughafen Schiphol. KLM betreibt Linienflüge im Passagier- und Frachtverkehr und fliegt eine Vielzahl von europäischen und außereuropäischen Zielen an. KLM ist mit 80 % an Transavia Airlines BV beteiligt, die sich auf Passagierflüge (im Linien- und Charterflugverkehr) insbesondere von den Niederlanden zu Ferienzeilen im Mittelmeerraum spezialisiert hat.

(2) KLM verfügt außerdem über eine 50 %ige Beteiligung an Martinair Holland NV („Martinair“), während die übrigen 50 % von Koninklijke Nedlloyd NV („Nedlloyd“) gehalten werden. Nach Auffassung der Kommission können KLM und Nedlloyd unter diesen Umständen im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 („Fusionskontrollverordnung“) einen „bestimmenden Einfluss“ auf die Tätigkeit von Martinair ausüben. Im Sinne der Fusionskontrollverordnung kontrollieren sie demnach gemeinsam Martinair. Die ebenfalls in Schiphol ansässige Martinair ist die zweitgrößte niederländische Fluggesellschaft und betreibt vor allem Charterflüge von Amsterdam zu Ferienzeilen im Mittelmeerraum. Außerdem fliegt sie regelmäßig Passagiere zu einer begrenzten Anzahl von Langstreckenzielen, insbesondere in Nordamerika.

(3) Am 1. September 1998 meldete KLM gemäß Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung ein Zusammenschlussvorhaben an, durch das das Unternehmen die alleinige Kontrolle über Martinair erlangen würde⁽²⁾. Diese Anmeldung wurde am 22. September 1998⁽³⁾ zurückgezogen, nachdem die Kommission der KLM mündlich ihre Absicht bekundet hatte, die Anmeldung für unvollständig zu erklären. Am 21. Dezember 1998 meldete KLM das Vorhaben nochmals an⁽⁴⁾. Am 1. Februar 1999 beschloss die Kommission, in Anwendung von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) der Fusionskontrollverordnung das Verfahren einzuleiten⁽⁵⁾, und am 19. März 1999 nahm sie eine Mitteilung der Beschwerdepunkte gegen das Zusammenschlussvorhaben an. KLM teilte der Kommission am 31. Mai 1999 mit, dass sie das Vorhaben aufgegeben habe.

⁽²⁾ Sache Nr. IV/M.1128 — KLM/Martinair (ABl. C 281 vom 10.9.1998, S. 7).

⁽³⁾ ABl. C 298 vom 26.9.1998, S. 8.

⁽⁴⁾ Sache Nr. IV/M.1128 — KLM/Martinair (ABl. C 408 vom 29.12.1998, S. 8).

⁽⁵⁾ ABl. C 42 vom 17.2.1999, S. 9.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 (ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1).

II. DIE VERFAHRENSSPRACHE

- (4) Die Kommission schickte der KLM am 25. Juli 1999 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der sie die vorläufige Auffassung vertrat, dass die Anmeldung vom 1. September 1998 unrichtige oder entstellte Auskünfte enthielt (sofern nicht anders angegeben, bezieht sich „die Anmeldung“ in dieser Entscheidung auf die Anmeldung vom 1. September 1998). Die Mitteilung der Beschwerdepunkte wurde in englischer Sprache abgefasst. KLM erhebt in ihrer Erwiderung Einwände gegen die Verwendung der englischen Sprache und verlangt, dass das Verfahren in niederländischer Sprache geführt werde. Sie stützt sich mit ihrer Forderung auf Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 des Rates zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft⁽⁶⁾, wonach Schriftstücke, die ein Organ der Gemeinschaft an einen Mitgliedstaat oder an eine der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaates unterstehende Person richtet, in der Sprache dieses Staates abzufassen sind. Laut KLM galt die Wahl der englischen Sprache nur für die (auf Englisch verfasste) Anmeldung, wodurch sie nicht ihr Recht verwirkt habe, die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 25. Juni 1999 in der Sprache ihres Landes zu erhalten. Sie habe sich für die Anmeldung in englischer Sprache entschieden, um der Kommission wegen der strengen und kurzen Fristen des Fusionskontrollverfahrens entgegenzukommen. Diese Fristen würden jedoch nicht im vorliegenden Verfahren gelten.
- (5) Nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 1 des Rates können Schriftstücke an Organe der Gemeinschaft nach Wahl des Absenders in einer der Amtssprachen abgefasst werden. Die Antwort des betreffenden Organs ist in derselben Sprache zu erteilen. Diese allgemeine Vorschrift findet sich in Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 447/98 der Kommission vom 1. März 1998 über die Anmeldungen, über die Fristen sowie über die Anhörung nach der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁽⁷⁾ wieder. Darin heißt es, dass die von den Anmeldern für die Anmeldung gewählte Sprache zugleich die „Verfahrenssprache“ ist. KLM bringt vor, dass sie die englische Sprache lediglich für das Verfahren im Anschluss an die Anmeldung, nicht aber für das gegenwärtige Verfahren gewählt habe. Nach dem Verständnis der Kommission bezieht sich diese Vorschrift auf sämtliche mit der Anmeldung in Verbindung stehenden Verfahren gemäß Fusionskontrollverordnung und nicht nur auf diejenigen Verfahren, die zu Entscheidungen über den Zusammenschluss als solchen führen, wie Entscheidungen nach Artikel 6 oder Artikel 8. Im Falle einer Anmeldung nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung sind verschiedene Verfahren möglich, z. B. solche, die zu Entscheidungen nach Artikel 11 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 2 führen, sowie Verfahren nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben b), c) oder d) und Artikel 14 Absatz 2 Buchstaben a), b) oder c), ferner die Verfahren zum Widerruf einer Entscheidung nach Artikel 6 Absatz 3 oder Artikel 8

Absatz 5 sowie Verfahren zu Fragen der Akteneinsicht. Alle diese Verfahren betreffen die Anmeldung, für die die Anmelder die Wahl der Sprache hatten.

- (6) In der vorliegenden Sache erfolgte die Anmeldung in englischer Sprache, in der auch der gesamte Schriftverkehr mit den beteiligten Unternehmen geführt wurde. Das Ersuchen von KLM hätte zur Folge, dass über sämtliche in englischer Sprache verfassten Ausführungen der KLM auf niederländisch diskutiert werden müsste. Das Verfahren nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) ist jedoch untrennbar mit der Anmeldung verbunden. Deswegen vertritt die Kommission die Auffassung, dass Englisch die für dieses Verfahren relevante Sprache ist.

III. VERSTOSS GEGEN DIE FUSIONSKONTROLLVERORDNUNG: RECHT SERHEBLICHE TATSACHEN

- (7) Der Anmeldung zufolge überschneiden sich die Tätigkeiten der KLM-Gruppe und der Martinair in drei Bereichen: bei Charterflügen in Mittelmeerländer, bei Linienflügen nach Nordamerika und bei der Frachtgutbeförderung. Die unrichtigen bzw. entstellten Auskünfte wurden in Bezug auf die Passagierflüge der KLM-Tochter Transavia in Mittelmeerländer erteilt. KLM hat unrichtige Angaben über die Charterflüge von Transavia gemacht und wichtige Informationen über Linienflüge von Transavia vor-enthalten.

1. Angaben über Charterflüge von Transavia

a) Die Angaben in der Anmeldung

- (8) Die Anmeldung enthält auf Seite 40 des Formblatts CO eine Tabelle mit einer nach Ländern aufgeschlüsselten Aufstellung der Mittelmeer-Charterflugziele von Transavia und Martinair in der Sommersaison 1998. Der Begriff „Mittelmeerländer“ umfasst laut Definition an einer früheren Stelle in der Anmeldung⁽⁸⁾ Zypern, Ägypten, Frankreich, Israel, Malta, Spanien, Italien, Portugal, Griechenland, die Türkei, Tunesien und Marokko. Nach der Tabelle werden von Martinair zwölf und von Transavia 46 Ziele angefliegen, von denen nur sechs (Ibiza, Korfu, Kos, Antalya, Dalaman und Monastir) im Programm beider Gesellschaften vertreten sind.
- (9) Auf Seite 39 der Anmeldung werden die Tätigkeiten von Transavia und Martinair als weitgehend komplementär bezeichnet:

„Bei den Charterflügen ergänzen sich die Flugziele von Transavia und Martinair weitgehend. Martinair fliegt mit großen Maschinen (B747, MD-11, B767) nur einige Mittelmeerzielorte an. Transavia bedient mit kleineren Maschinen (B757) verschiedene (andere) Orte, von denen die meisten größtenbedingt nicht von Maschinen der Martinair angefliegen werden können.“

⁽⁶⁾ ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58. Verordnung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

⁽⁷⁾ ABl. L 61 vom 2.3.1998, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 2003.

⁽⁸⁾ Seite 26 der Anmeldung.

Seite 40 der Anmeldung enthält folgende Tabelle:

„Mittelmeer-Charterflugziele von Transavia und Martinair im Sommer 1998“

Land	Martinair	Transavia
Spanien	Ibiza Las Palmas Teneriffa Málaga Palma de Mallorca	Ibiza Jerez de la Front. Almería Menorca Gerona Reus Arrecife Fuerteventura
Portugal	Faro	Porto
Griechenland	Korfu Kos Heraklion	Korfu Kos Prevesa Kefallinia Zakynthos Kalamata Chania Santorin Mykonos Athen Volos Skiathos Saloniki Kavala Limnos Mytilene Skyros Chios Samos Karpachos
Türkei	Antalya Dalaman	Antalya Dalaman Bodrum Istanbul
Tunesien	Monastir	Monastir
Marokko		Agadir
Ägypten		Luxor Hurghada
Israel		Tel Aviv
Zypern		Paphos Larnaka
Italien		Rom Catania Rimini Mailand Verona
Frankreich		Ajaccio“

b) Unrichtigkeit der Angaben über Charterflüge von Transavia

- (10) Die Überprüfung ergab, dass Transavia 1998 mindestens zehn weitere Charterflugziele im Mittelmeerraum bedient hat, die nicht in der Tabelle aufgeführt waren, und zwar

Alicante, Las Palmas, Teneriffa, Málaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rhodos, Heraklion und Djerba. Diese Angaben waren in einem Flugplan von Transavia enthalten, der auf ein Auskunftsersuchen hin vorgelegt wurde⁽⁹⁾. Abgesehen von Alicante, Funchal, Rhodos und Djerba handelt es sich dabei ausnahmslos um Ziele, die auch von den Chartermaschinen der Martinair angefliegen werden. Also sind alle von Martinair bedienten Strecken ebenso im Flugprogramm von Transavia enthalten, und damit besteht in Wirklichkeit zwischen den Zielorten der beiden Gesellschaften völlige Deckungsgleichheit.

- (11) Zu den unerwähnt gebliebenen Reisezielen zählen im Übrigen einige der bedeutendsten sowohl für Urlauber als auch für Transavia und Martinair. Bei dem mit Abstand beliebtesten Reiseland Spanien beispielsweise gehören einige der für den Tourismus wichtigsten Flughäfen auf dem Festland wie auch auf den spanischen Inseln zu diesen nicht erwähnten Reisezielen.

2. Angaben über Linienflüge von Transavia in Mittelmeerländer

a) Die Angaben in der Anmeldung

- (12) KLM hat nirgendwo in der Anmeldung darauf hingewiesen, dass Transavia einen bedeutenden Linienflugverkehr zu Ferienzeilen im Mittelmeerraum betreibt und auf diesen Flügen Sitzplätze an Reiseveranstalter verkauft.
- (13) Die Angaben im Abschnitt 6 („Marktdefinitionen“) unter „I. Relevante Produktmärkte“ entsprechen denen von Punkt 6.1 des Formblatts CO. Unter „A. Europäischer Markt für (Pauschal-)Charterflüge“⁽¹⁰⁾ gibt KLM dann an, wegen des geringen Marktanteils der beteiligten Unternehmen⁽¹¹⁾ ([...] % (*) sei kein Markt von dem Zusammenschluss betroffen. Obwohl KLM den Markt für

⁽⁹⁾ Der Flugplan „Charterflüge Sommer 1998“ war einem Antwortschreiben (vom 9. September 1998) auf ein Auskunftsverlangen (vom 4. September 1998) als Anlage III beigefügt. Darin sind auch Ziele auf Malta und in Kroatien genannt. Anlage I zu diesem Antwortschreiben enthält eine Aufstellung der Charterflugstrecken der Transavia zwischen den Niederlanden und Mittelmeerzielorten (55 Strecken) sowie zwischen dem restlichen Europa und dem Mittelmeerraum (22 Strecken). Diese Aufstellung umfasst zwar u. a. die genannten, in der Tabelle der Anmeldung nicht aufgeführten Zielorte, aber keine Ziele in Israel, Marokko und Tunesien.

⁽¹⁰⁾ Seite 26 der Anmeldung.

⁽¹¹⁾ Bei der Bestimmung ihres Anteils am Markt für Charterflüge in den Mittelmeerraum legt die KLM eine sehr weit gefasste Definition des räumlich relevanten Markts zugrunde und gibt an, dass die Maschinen der beteiligten Unternehmen und anderer Charterfluggesellschaften von jedem beliebigen Flughafen der Benelux-Länder, des Vereinigten Königreichs und Deutschlands aus starten können. Auf dieser Grundlage wurde ein Marktanteil von [...] % ermittelt (Seite 61). Würden lediglich die Flüge aus den Niederlanden berücksichtigt, so würde sich dieser Anteil auf über [...] % belaufen (Seite 62 der Anmeldung).

(*) Bestimmte Textteile wurden zum Schutz vertraulicher Informationen ausgelassen. Diese Teile sind durch eckige Klammern und ein Sternchen gekennzeichnet.

Charterflüge damit für nicht betroffen hält, beschreibt ihn das Unternehmen dennoch als einen solchen: „Um der Kommission sachdienliche Informationen zu liefern, wird dieser Markt jedoch beschrieben, als handle es sich um einen betroffenen Markt.“⁽¹²⁾ Diese Beschreibung folgt auf den Seiten 26 bis 41 der Anmeldung ohne weitere Überschriften.

- (14) Der Produktmarkt wird wie folgt definiert:

„Der Produktmarkt, auf dem KLM (hauptsächlich über Transavia)⁽¹³⁾ und Martinair tätig sind, kann definiert werden als der Markt für die Fluggastbeförderung auf Anfrage von Reiseveranstaltern, die diese Flüge als Baustein in ihr Angebot für Pauschalreisen in Länder rund ums Mittelmeer aufnehmen.“⁽¹⁴⁾

- (15) In der Anmeldung wird dieser Markt als der „Markt für Charterflüge“ bezeichnet und von den Märkten für Linienflüge abgegrenzt. Die Unterschiede zwischen Charter- und Linienflügen werden wie folgt erläutert:

„Dieser Markt für Charterflüge unterscheidet sich von den Märkten für Linienflüge mit gleicher Bestimmung zunächst dadurch, dass die Abnehmer bei Charterflügen nicht wie bei Linienflügen die Fluggäste sind, sondern die Reiseveranstalter. Diese verlangen, dass die Fluggesellschaften ein bestimmtes Ferienzeil in gewissen zeitlichen Abständen und mit bestimmten Kapazitäten anfliegen. Sie nehmen in den Chartermaschinen eine (Mindest-)Anzahl an Plätzen ab (so genannte Kontingente). Diese werden von den Reiseveranstaltern und Reisebüros als Teil von Pauschalreisen auf eigene Rechnung an die Fluggäste verkauft. Dies unterscheidet Charter- und Linienflüge grundlegend voneinander.“⁽¹⁵⁾

- (16) Diese Ausführungen enthalten keinerlei Hinweis darauf, dass Transavia Linienflüge in den Mittelmeerraum anbietet und auf diesen Flügen Plätze an Reiseveranstalter verkauft, die von diesen fest übernommen und in ihr Pauschalreiseangebot integriert werden. Weder das Flugmagazin von Transavia noch der Flugplan (s. o.) waren in den bei der Anmeldung eingereichten Unterlagen enthalten.

⁽¹²⁾ Seite 26 der Anmeldung.

⁽¹³⁾ Obwohl dies darauf hindeuten scheint, dass KLM in begrenztem Maße auf diesem Markt tätig ist, werden mit Ausnahme der statistischen Daten im Anhang der SH&E-Studie keine weiteren Angaben zu KLM gemacht. Unter Punkt 3.2.1 des Formblatts CO erklärt KLM: „Die (80 %ige KLM-Tochter) Transavia Airlines B.V. ist auf dem europäischen (Pauschalreise-)Chartermarkt tätig, bei dem es sich nach Ansicht der am Zusammenschluss beteiligten Unternehmen nicht um einen betroffenen Markt handelt. Transavia wird hier lediglich informationshalber erwähnt.“

⁽¹⁴⁾ Seite 26 der Anmeldung.

⁽¹⁵⁾ Seite 26 der Anmeldung.

- (17) Der einzige Hinweis darauf, dass Transavia überhaupt Linienflüge anbietet, findet sich im nächsten Abschnitt („B. Westeuropa (via Amsterdam) — Vereinigte Staaten/Kanada“), wo der Markt für Nordamerika-Flüge beschrieben wird. In einer Fußnote zur Erläuterung der Aussage, dass sich Martinair nicht am Vielfliegerprogramm der KLM beteilige, heißt es: „Transavia-Flüge werden nur dann für das Vielfliegerprogramm der KLM berücksichtigt, wenn es sich um einen Linienflug der Transavia handelt und KLM nicht selbst auf dieser Strecke verkehrt.“⁽¹⁶⁾ Wie gesagt, wurde diese Angabe nicht im Zusammenhang mit Linienflügen, sondern zur Erläuterung des Vielfliegerprogramms der KLM gemacht⁽¹⁷⁾.

- (18) Unter der Überschrift „II. Märkte, die mit betroffenen Märkten im Sinne von Abschnitt III in Beziehung stehen“ ist Punkt 6.2 des Formblatts CO abgedruckt: Beschreiben Sie die von dem Zusammenschluss betroffenen relevanten Produktmärkte und geografischen Märkte, die mit den betroffenen Märkten in enger Beziehung stehen (vorgelagerte, nachgeordnete und benachbarte horizontale Märkte) und in denen einer der am Zusammenschluss Beteiligten tätig ist, ohne dass es sich hierbei um betroffene Märkte im Sinne von Abschnitt III handelt.

- (19) Dazu erklärt KLM kurz, dass KLM und Martinair jeweils über eine Minderheitsbeteiligung an einem Reiseveranstalter verfügten und KLM an einem Computerreservierungssystem beteiligt sei. In der Anmeldung heißt es weiter:

„Darüber hinaus hat Martinair noch andere Zielorte (z. B. in der Karibik) in ihrem Charterangebot. KLM ist über ihre Tochtergesellschaft Transavia ausschließlich auf dem europäischen Chartermarkt tätig. KLM und Martinair bieten Linienflüge zu verschiedenen anderen Zielorten an.“⁽¹⁸⁾

- (20) Diese Ausführungen enthalten keinen Hinweis darauf, dass Transavia Linienflüge in den Mittelmeerraum anbietet. Die einzige Angabe in Bezug auf Transavia ist die bereits zitierte, nämlich „KLM ist über ihre Tochtergesellschaft Transavia ausschließlich auf dem europäischen Chartermarkt tätig.“⁽¹⁹⁾

b) *Entstellte oder unrichtige Angaben über die Linienflüge von Transavia*

- (21) Im weiteren Verlauf der Untersuchung ergab sich, dass Transavia in erheblichem Umfang Linienflüge in den Mittelmeerraum anbot und auf diesen Flügen Sitzplätze an Reiseveranstalter verkaufte, die diese in ihr Pauschalreiseangebot integrierten.

⁽¹⁶⁾ Fußnote 11 auf Seite 45 der Anmeldung.

⁽¹⁷⁾ Begleitschreiben der KLM zur Anmeldung vom 1. September 1998.

⁽¹⁸⁾ Seite 47 der Anmeldung.

⁽¹⁹⁾ Seite 47 der Anmeldung.

- (22) In Beantwortung eines Auskunftsverlangens⁽²⁰⁾ erklärte KLM mit Schreiben vom 9. September 1998, dass Transavia Linienflüge nach Málaga, Alicante, Barcelona, Casablanca, Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lissabon, Las Palmas, Malta, Nizza, Palma de Mallorca und Teneriffa angeboten habe (1997 insgesamt [...] Einfachtickets). Diese Situation hat sich seither nicht wesentlich verändert, denn Transavia bot weiterhin in erheblichem Umfang Linienflüge in den Mittelmeerraum an. Die meisten der genannten Ziele werden auch von Transavia-Chartermaschinen angefliegen. Im Schreiben der KLM gibt es keinen Hinweis darauf, dass Plätze auf diesen Linienflügen an Reiseveranstalter verkauft werden.
- (23) Erst in den im Dezember 1998 vorgelegten Unterlagen⁽²¹⁾ machte KLM in Bezug auf Linienflüge Angaben über die Verkäufe von Plätzen an Reiseveranstalter und teilte mit: „In der Tat werden bei Linienflügen Platzkontingente an Reiseveranstalter verkauft“⁽²²⁾, wobei „für kontingentierte Plätze auf Linienflügen die gleichen Tarife gelten wie bei Charterflügen“⁽²³⁾. Letzteres bestätigte KLM mit Schreiben vom 4. März 1999, wonach der durchschnittliche Bruttopreis für an Reiseveranstalter verkaufte kontingentierte Plätze bei Linien- und Charterflügen nahezu identisch sei. In der Anmeldung vom Dezember 1998 führt KLM aus: „Die Wirklichkeit stellt sich jedoch selten schwarz-weiß dar, vielmehr verläuft die Grenze zwischen Linien- und Charterflügen in einer Grauzone. Werden auf Linienflügen zu beliebigen Ferienzeilen im Mittelmeerraum Platzkontingente an Reiseveranstalter verkauft, entspricht dies in etwa äquivalenten Diensten auf Charterflügen.“⁽²⁴⁾ Dem vorgelegten Informationsmaterial zufolge reisten von den [...] Fluggästen, die Transavia⁽²⁶⁾ in der Sommersaison 1997 und der Wintersaison 1997/1998 für Reiseveranstalter auf Linienflügen in den Mittelmeerraum⁽²⁷⁾ beförderte, insgesamt [...] auf kontingentierten Plätzen und [...] auf nicht kontingentierten Plätzen. Bei bestimmten Zielorten wird der überwiegende Teil der Plätze⁽³⁰⁾ an Reiseveranstalter verkauft.

IV. STELLUNGNAHME DER BETEILIGTEN UNTERNEHMEN UND BEURTEILUNG DURCH DIE KOMMISSION

1. Angaben über Charterflüge von Transavia

- (24) In ihrer Erwiderung auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte der Kommission nennt KLM das Nichterwähnen

der in Erwägung 10 aufgeführten Reiseziele einen „Verwaltungsfehler“. KLM erklärt, dass sie sich bei diesen Informationen auf das von Transavia veröffentlichte Flugmagazin gestützt habe. Dieses Magazin enthält eine Karte mit den Flugverbindungen von Transavia. Die Zielorte der Linienflüge sind mit gelben und die der Charterflüge mit roten Punkten gekennzeichnet. Die Reiseziele, für die es sowohl Charter- als auch Linienflüge gibt, sind allerdings ebenfalls gelb gekennzeichnet. Dabei handelt es sich um Alicante, Las Palmas, Teneriffa, Málaga, Palma de Mallorca, Faro, Funchal, Rhodos, Heraklion und Djerba. KLM erklärt, dass die genannten Reiseziele wegen dieser ungenauen Kennzeichnung nicht als Charterflüge ausgewiesen worden seien.

- (25) Im Übrigen verweist KLM auf eine der Anmeldung beigefügte Studie von SH&E, aus der ihrer Ansicht nach deutlich werde, dass Transavia noch weitere Charterflüge anbiete. Jedem hätte bei der Prüfung der Anmeldung und ihrer Anhänge klar werden müssen, dass der Unterschied zwischen der Tabelle der Anmeldung und den in den Anhängen enthaltenen Tabellen in Bezug auf die Vorjahre einem Fehler zuzuschreiben gewesen sei, und eine eingehendere Untersuchung der Anmeldung hätte die Kommission sofort zu Fragen veranlassen müssen.

- (26) Die Anmeldung enthält im Anhang X eine Aufstellung der Flugziele von KLM und Martinair, nicht aber von Transavia. Weder das Flugmagazin von Transavia noch der Flugplan (s. Erwägungsgrund 10) waren in den bei der Anmeldung eingereichten Unterlagen enthalten. Anhang VIII enthält die von KLM in Auftrag gegebene und von SH&E im Juni 1998 vorgelegte 60-seitige Studie „Der europäische Markt für Charterflüge — eine Analyse unter Berücksichtigung der Übernahme des 50%igen Anteils von Nedlloyd an Martinair durch KLM“. Anlage 2 zu dieser Studie („Charterfluggäste aus Belgien, Deutschland, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich nach Mittelmeerzielorten und Luftfahrtunternehmen“) beinhaltet Tabellen, die einen Überblick über sämtliche, in den Jahren 1993, 1995 und 1997 von Schiphol aus mit Chartermaschinen bedienten Mittelmeerzielorte geben und für jeden Bestimmungsort die Zahl der Fluggäste insgesamt, die Zahl der von der Konkurrenz beförderten Fluggäste sowie die Zahl der Fluggäste von KLM, Martinair und Transavia ausweisen. Aus diesen Tabellen kann geschlossen werden, dass Transavia zwischen 1993 und 1997 noch andere als die in der Anmeldung (Tabelle auf Seite 40 des Formblatts CO) für 1998 genannten Flughäfen bedient hat, zu denen auch die zehn in Erwägungsgrund 10 erwähnten Zielorte gehören.

- (27) In der Einleitung zum Formblatt CO heißt es unter der Überschrift „Erfordernis einer richtigen und vollständigen Anmeldung“:

„Sämtliche nach diesem Formblatt zu unterbreitenden Angaben müssen richtig und vollständig sein. Die Angaben sind in den einschlägigen Abschnitten des Formblatts zu machen. Anlagen zu diesem Formblatt dürfen lediglich der Ergänzung der im Formblatt gemachten Angaben dienen.“

⁽²⁰⁾ Auskunftsverlangen der Kommission vom 4. September 1998.

⁽²¹⁾ Anmeldung vom 21. Dezember 1998.

⁽²²⁾ Anmeldung vom 21. Dezember 1998, S. 64, Fußnote 18.

⁽²³⁾ Anmeldung vom 21. Dezember 1998, S. 65, Fußnote 19.

⁽²⁴⁾ Anmeldung vom 21. Dezember 1998, S. 66.

⁽²⁵⁾ [...] im Sommer 1997 und [...] im Winter 1997/98.

⁽²⁶⁾ KLM verkauft zusätzlich dazu auf ihren Flügen auch nicht kontingentierte Plätze an Reiseveranstalter.

⁽²⁷⁾ Málaga, Alicante, Barcelona, Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lissabon, Las Palmas, Malta, Nizza, Mallorca, Teneriffa.

⁽²⁸⁾ Seite 69 der Anmeldung vom 21. Dezember 1998 sowie Anhänge XXIX (Sommer 1997) und XXX (Winter 1997/98); [...] im Sommer 1997 und [...] im Winter 1997/98.

⁽²⁹⁾ Seite 69 der Anmeldung vom 21. Dezember 1998 sowie Anhänge XXIX (Sommer 1997) und XXX (Winter 1997/98); [...] im Sommer 1997 und [...] im Winter 1997/98.

⁽³⁰⁾ In der Sommersaison 1997 z. B. Djerba, Faro, Funchal, Heraklion, Lissabon, Las Palmas, Malta, Mallorca, Teneriffa.

- (28) Die in der Tabelle auf Seite 40 des Formblatts CO in Bezug auf die Charterzielorte gemachten Angaben sind klar und unmissverständlich. Es gibt keine offensichtlichen Fehler. Im Übrigen wird weder auf die von den beteiligten Unternehmen erwähnte Studie noch auf irgendeine andere Informationsquelle verwiesen. Die einzige Stelle in diesem Abschnitt, an der auf die Studie hingewiesen wird, findet sich auf Seite 34, wo es um die Bestimmung des räumlich relevanten Marktes geht und das Argument untermauert werden soll, dieser umfasse ganz Europa⁽³¹⁾. In diesem Zusammenhang erklärt KLM: „KLM und Martinair machen sich für die Zwecke dieser Anmeldung die Schlussfolgerung von SH&E zu Eigen.“⁽³²⁾
- (29) Die SH&E-Studie bezieht sich auf die Jahre 1993 bis 1997 und enthält keinerlei Angaben für den Sommer 1998. Außerdem lässt die Präsentation der statistischen Daten in der Anlage zur Studie einen Vergleich mit der Tabelle in der Anmeldung nicht ohne weiteres zu. Im Übrigen ist es nicht ungewöhnlich, dass die von Fluggesellschaften angeflogenen Orte hin und wieder wechseln. Demnach konnte aus der Präsenz der zehn in Erwägungsgrund 10 erwähnten Reiseziele in der SH&E-Studie für die Jahre bis 1997 nicht unbedingt abgeleitet werden, dass das Fehlen dieser Zielorte in den für 1998 übermittelten Angaben einem Fehler der KLM und nicht einem Wechsel der Bestimmungsorte zuzuschreiben war. Die Informationen in der Anlage zur SH&E-Studie können folglich nicht zur Richtigstellung der falschen Angaben verwendet werden, die in dem diesbezüglichen Abschnitt des Formblatts CO der Anmeldung gemacht wurden.

2. Angaben über die Linienflüge von Transavia

- (30) KLM behauptet, dass die Sitzplatzverkäufe von Transavia auf Linienflügen nicht zum relevanten Produktmarkt gehörten und folglich nicht hätten angegeben werden müssen. Auf die mündliche Anfrage hin, ob die Transavia-Linienflüge in die Berechnung des in der Anmeldung angegebenen Marktanteils einbezogen worden seien, heißt es dazu im Antwortschreiben von KLM:

„Diese Marktanteile blieben in der SH&E-Studie und folglich auch in der Anmeldung der KLM unberücksichtigt. Bei Flügen in den Mittelmeerraum ist Martinair ausschließlich als Chartergesellschaft tätig, sodass es auf dem Mittelmeer-Charterflugmarkt keine Überschneidungen zwischen den Flugzielen von Martinair und Transavia gibt. Aus folgenden Gründen unterscheidet sich der europäische Markt für Mittelmeer-Charterflüge grundlegend von einem Linienflugmarkt:

Charterflüge werden praktisch nur an einem Ende der Strecke verkauft; während Charterfluggäste ihre Plätze über einen Reiseveranstalter buchen, kaufen die Linienpassagiere vorwiegend bei Reisebüros oder direkt bei der Fluggesellschaft; bei Charterflügen werden die Plätze an

Reiseveranstalter verkauft, bei Linienflügen dagegen wird nur ein geringes Platzkontingent an Reiseveranstalter abgegeben; bei Charterflügen liegt das Geschäftsrisiko bei einem oder mehreren Reiseveranstaltern, bei Linienflügen hingegen beim Luftfahrtunternehmen; bei Linienflügen werden im Falle einer Stornierung entweder überhaupt keine oder weitaus geringere Stornogebühren erhoben als bei Charterflügen; auf dem Markt für Charterflüge konkurrieren weitaus mehr und unterschiedlichere Anbieter miteinander als auf dem Linienflugmarkt.

Die Angaben, die auf das Auskunftsverlangen der Kommission hin gemacht wurden, können nicht in die Berechnung des auf Seite 62 der Anmeldung ausgewiesenen Marktanteils der KLM-Gruppe einbezogen werden. Die Einbeziehung der Transavia-Linienflüge in den relevanten Markt würde diesen zwangsläufig erheblich vergrößern, da dann auch die Linienflüge anderer Luftfahrtunternehmen einbezogen werden müssten.“⁽³³⁾

- (31) Welche Angaben zur Definition des Marktes gemacht werden müssen, steht im Abschnitt 6 des Formblatts CO. Unter 6.I wird der relevante Produktmarkt wie folgt definiert: „Der sachlich relevante Produktmarkt umfasst sämtliche Erzeugnisse und/oder Dienstleistungen, die von den Verbrauchern hinsichtlich ihrer Eigenschaften, Preise und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks als austauschbar oder substituierbar angesehen werden. Ein relevanter Produktmarkt kann in einigen Fällen aus einer Reihe von Erzeugnissen und/oder Dienstleistungen bestehen, die weitgehend die gleichen physischen oder technischen Merkmale aufweisen und voll austauschbar sind.“
- (32) Da Pauschalreiseveranstalter auf Transavia-Linienflügen bestimmte Plätze zum gleichen Preis und unter den gleichen Bedingungen (kontingentiert) erhalten wie auf Charterflügen, werden diese Verkäufe von der Kommission als demselben Produktmarkt zugehörig betrachtet. Die Tatsache aber, dass bei einer derartigen Abgrenzung des Marktes ebenfalls auf Linienflügen anderer Fluggesellschaften verkaufte Sitzplätze in den relevanten Produktmarkt einbezogen werden müssten, gibt KLM nicht das Recht, diese Angaben vorzuenthalten.
- (33) Die Kommission nimmt die Annahme von KLM zur Kenntnis, wonach die bei Transavia-Linienflügen an Reiseveranstalter verkauften Plätze einem anderen Produktmarkt zuzuordnen seien als die entsprechenden Verkäufe bei Charterflügen. Selbst in diesem Fall hätte diese Tätigkeit aber in der Antwort auf die Frage 6.2 des Formblatts CO als eine Tätigkeit in einem Markt erwähnt werden müssen, der mit dem betroffenen Markt in enger Beziehung steht (so genannter benachbarter Markt). Mit dieser Frage über benachbarte Märkte soll nämlich gerade dann gewährleistet werden, dass die notwendigen Informationen vorgelegt werden, wenn die beteiligten Unternehmen eine engere Marktdefinition als die Kommission zugrunde legen.

⁽³¹⁾ Weitere Bezugnahmen auf die SH&E-Studie enthält Kapitel 7 der Anmeldung (Angaben zu den betroffenen Märkten).

⁽³²⁾ Seite 34 der Anmeldung.

⁽³³⁾ Schreiben von KLM vom 18. September 1998.

- (34) KLM hat ausführlich begründet, warum Linienflüge ihrer Auffassung nach nicht zum relevanten Produktmarkt gehören, und war sich demnach darüber im Klaren, dass dieser Markt mit dem betroffenen Markt in enger Beziehung steht. KLM hat die Frage 6.2 über benachbarte Märkte nicht unbeantwortet gelassen. Sie verwies auf ihre und auf die Beteiligung von Martinair an Reiseveranstaltern sowie auf ihre Beteiligung an einem Computerreservierungssystem. Außerdem gab sie an, dass Martinair Charterflüge zu anderen Zielorten (in der Karibik) angeboten habe und KLM und Martinair Linienflüge zu verschiedenen anderen Bestimmungsorten betrieben hätten⁽³⁴⁾. Demnach hatte KLM die Frage zu benachbarten Märkten durchaus verstanden, und dennoch erwähnte sie an dieser Stelle nicht die Linienflüge von Transavia. Die eingehende Beschreibung anderer angrenzender Tätigkeiten verstärkt in diesem Kontext den Eindruck, dass die Angaben vollständig sind, und hat zur Folge, dass die Unterlassung irreführend ist.

V. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

1. Angaben über Charterflüge von Transavia

- (35) Die Angaben in der Tabelle auf Seite 40 des Formblatts CO über die Charterflüge von Transavia sind insoweit unrichtig, als mindestens zehn, größtenteils bedeutende Flugziele nicht erwähnt werden. Die Unrichtigkeit dieser Information wird durch die der Tabelle vorausgehende Erklärung verstärkt, dass sich „bei den Charterflügen die Flugziele von Transavia und Martinair weitgehend ergänzen“.⁽³⁵⁾ Durch die Nichterwähnung bedeutender spanischer, portugiesischer und griechischer Zielorte vermittelt die Tabelle insbesondere den unrichtigen Eindruck, dass sich die Geschäfte von Transavia und Martinair nur in begrenztem Umfang überschneiden. Der Hinweis auf die Komplementarität der Tätigkeiten auf Seite 39 kann sich in dem gegebenen Kontext — nämlich unmittelbar vor besagter Tabelle — nicht nur auf die Flugzeuggröße beziehen. Durch die Aussage, Transavia verkehre auf „anderen“ Strecken als Martinair, wird der von der Tabelle erweckte falsche Eindruck noch verstärkt.
- (36) Die Vorlage dieser unrichtigen Angaben stellt eine grobe Fahrlässigkeit dar. Selbst wenn man die Erklärung hinsichtlich der Verwendung des Flugmagazins von Transavia akzeptiert, muss doch ein in hohem Maße fahrlässiges Verhalten gewaltet haben. Mit einem derartigen Flugmagazin werden Marketing- und Werbezwecke verfolgt; die Genauigkeit der Angaben ist dabei nicht unbedingt garantiert. Die beteiligten Unternehmen hätten sich auf eine zuverlässigere Informationsquelle stützen müssen, z. B. auf betriebsinterne Statistiken oder auf den Flugplan von Transavia, wie er der Kommission zu einem späteren Zeitpunkt zugeleitet wurde. Da Transavia eine von KLM gänzlich kontrollierte Tochtergesellschaft ist, hatte KLM ohne weiteres Zugang zu diesen Informationen.
- (37) Die Tatsache, dass KLM ihrer Pflicht zur Erteilung richtiger Auskünfte über diesen Punkt nicht nachgekommen ist, stellt einen Verstoß dar, für den aufgrund von Artikel

14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung eine Geldbuße verhängt werden kann.

2. Angaben über die Linienflüge von Transavia

- (38) Der Umstand, dass überhaupt keine Angaben darüber gemacht wurden, dass Transavia Linienflüge in Mittelmeerländer betreibt und auf diesen Flügen Sitzplätze an Reiseveranstalter verkauft, hat zur Folge, dass die Angaben über Transavia sowohl entstellt als auch unrichtig im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung sind.
- (39) Bei der Nichterwähnung der Mittelmeer-Linienflüge von Transavia handelt es sich vor dem Hintergrund der übrigen im Rahmen des Formblatts CO erteilten Informationen nicht um eine einfache Unterlassung, sondern, wie bereits erwähnt (siehe Abschnitte III und IV), um eine wesentliche Irreführung, da der wahre Sachverhalt verfälscht wird. Diese Angaben sind demnach im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung unrichtig und entstellt.
- (40) Die Kommission kann nicht ausschließen, dass KLM die Angaben über die Linienflüge von Transavia absichtlich verschwiegen hat. Zumindest liegt ein hohes Maß an Fahrlässigkeit vor, da die Angaben, ihre Bedeutung und das Erfordernis, sie im Formblatt CO zu machen, KLM bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen.
- (41) Die Unterlassung von KLM, dieser Erklärungspflicht nachzukommen, stellt demnach ebenfalls einen Verstoß dar, für den eine Geldbuße verhängt werden kann.

VI GELDBUSSEN

- (42) Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung kann die Kommission gegen Unternehmen Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 50 000 EUR festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig in einer Anmeldung nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung unrichtige oder entstellte Angaben machen. Gemäß Artikel 14 Absatz 3 hat die Kommission bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße die Art und die Schwere des Verstoßes zu berücksichtigen. Dabei trägt sie allen erschwerenden oder mildernden Umständen Rechnung.

1. Art des Verstoßes

- (43) Der von KLM begangene Verstoß besteht in der Übermittlung unrichtiger und entstellter Angaben im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung. Die Vorlage dieser unrichtigen und entstellten Angaben stellt zumindest eine grobe Fahrlässigkeit dar.

2. Schwere des Verstoßes

- (44) Der von KLM gegen die Fusionskontrollverordnung begangene Verstoß ist aus den dargelegten Gründen als ein schwerer Verstoß anzusehen.

⁽³⁴⁾ Seite 47 der Anmeldung.

⁽³⁵⁾ Seite 39 der Anmeldung.

a) *Bedeutung der unrichtigen bzw. entstellten Angaben*

- (45) Angaben über etwaige Überschneidungen bei einzelnen Zielorten sind für die wettbewerbsrechtliche Beurteilung des Zusammenschlusses auf jeden Fall von Bedeutung, ganz gleich ob der relevante Markt lediglich aus einzelnen Flugzielen oder allen bzw. einigen Zielen im Mittelmeerraum besteht. Bei den nicht erwähnten Zielorten von Transavia handelt es sich um die bedeutenden Ferienzele in Spanien, Portugal und Griechenland, die eine große Zahl von Fluggästen anziehen. Die Information, dass Transavia alle wichtigen Martinair-Zielorte anfliegt, ist für die Beurteilung des tatsächlichen Wettbewerbs zwischen Martinair und Transavia von Belang, insbesondere angesichts der wiederholten Erklärung der beteiligten Unternehmen, wonach sich die Tätigkeiten von Martinair und Transavia ergänzen⁽³⁶⁾.
- (46) Die Information, dass Transavia gleichzeitig Linien- und Charterflüge an viele beliebte Ferienorte anbietet, ist für die Einschätzung der Marktposition von Transavia ebenfalls fraglos von Bedeutung. Unabhängig davon, ob auf Linienflügen verkaufte Sitzplätze Teil des relevanten Produktmarktes sind oder nicht, erlaubt die Information, dass Transavia in erheblichem Umfang Linienflüge zu ihren Charterzielorten anbietet, Schlüsse auf die Marktstärke von Transavia auf diesen Strecken.

b) *Von KLM geltend gemachte mildernde Umstände*

- (47) KLM weist nachdrücklich darauf hin, dass sie die Anmeldung in mehreren Sitzungen mit der Kommission vorbereitet habe, bei dieser Gelegenheit mehrere Anmeldeentwürfe besprochen worden seien und sie den Vorschlägen und Hinweisen der Kommission guten Glaubens Folge geleistet habe. Sie betont außerdem, dass die Anmeldung in dieser Angelegenheit sehr kompliziert gewesen sei, weil Angaben nicht unmittelbar zur Verfügung gestanden hätten. KLM stellt des Weiteren fest, dass nicht nachgewiesen sei, dass sie „unrichtige oder entstellte“ Angaben gemacht habe, und dass Letzteres, sollte dies doch der Fall sein, aufgrund der vorliegenden besonderen Umstände keineswegs ein Grund für die Festsetzung einer Geldbuße sein könne. Die Kommission kann diese Auffassung aus den im Folgenden genannten Gründen nicht teilen.

i) *Charterflüge von Transavia*

- (48) In ihrer Stellungnahme zur Mitteilung der Beschwerdepunkte erklärt KLM die Nichterwähnung der Charterflüge von Transavia als Verwaltungsfehler⁽³⁷⁾. Außerdem bringt KLM vor, dass dieser Fehler jedem bei der Prüfung der Anmeldung hätte auffallen müssen.
- (49) KLM behauptet, dass die fragliche Tabelle nur auf Ersuchen der Kommission in das Formblatt CO aufgenommen worden sei und dass für die Sommersaison 1998 noch keine detaillierten Daten über die Marktanteile vor-

gelegen hätten. Die Tabelle auf Seite 40 der Anmeldung wird allerdings nicht als ein Zusatz oder eine Aktualisierung der Informationen dargestellt, die in der SH&E-Studie (s. Erwägungsgrund 26) enthalten sind. Sie soll vielmehr die Feststellung der KLM verdeutlichen, dass sich die Tätigkeiten von Transavia und Martinair „weitgehend ergänzen“. Die Behauptung von KLM, diese Tabelle habe nur in Verbindung mit der Studie gelesen werden können, ist unbegründet, da jeder Hinweis auf die Studie fehlt.

- (50) Auch das Argument von KLM, wonach die Unrichtigkeit der Tabelle augenfällig gewesen sei, ist nicht fundiert. Wenn nämlich KLM selbst, die viel besser als jeder andere unterrichtet ist, die Nichterwähnung der fraglichen Charterflüge nicht festgestellt hat, so lag augenscheinlich kein derart sichtbarer Fehler vor, der von jedem aufmerksamen Leser hätte entdeckt werden können.
- (51) KLM betont, dass es nicht ihre Absicht gewesen sei, der Kommission diese Angaben vorzuenthalten, und dass die Schwere ihres Verwaltungsfehlers von der Kommission übertrieben werde. Die Erklärung, wie KLM die Informationen über die Charterflüge von Transavia eingeholt hat, weist jedoch auf ein hohes Maß an Fahrlässigkeit hin. Die Wahl eines Flugmagazins anstatt einer zuverlässigeren Informationsquelle spricht für eine grobe Vernachlässigung der Pflicht zur sorgfältigen Auswahl der notwendigen Angaben, umso mehr wenn man bedenkt, dass es sich bei Transavia um eine von KLM gänzlich kontrollierte Tochtergesellschaft handelt.

ii) *Linienflüge von Transavia*

- (52) KLM bringt vor, dass sie in ihren Gesprächen mit der Kommission niemals ein Geheimnis daraus gemacht habe, dass die KLM-Gruppe einschließlich ihrer Tochtergesellschaft Transavia Linienflüge in Europa und insbesondere in den Mittelmeerraum betreibt. Außerdem erklärt sie, dass sie mehr Angaben über die Linienflüge von Transavia bereitgestellt hätte, wenn die Kommission dies in den der Anmeldung vorausgegangenen Gesprächen verlangt hätte. KLM verweist auf die SH&E-Studie, aus der ihrer Darstellung nach klar hervorgehe, dass 47 % aller holländischen Urlaubsreisenden Linienflüge benutzen. Wie sie weiter ausführt, sei es unvorstellbar, dass ein Großteil dieser Passagiere nicht der KLM-Gruppe zugeordnet würde.
- (53) Die Erörterungen in den Zusammenkünften vor der Anmeldung betrafen vor allem die Marktdefinition. Die Kommission räumt ein, ursprünglich nicht erwogen zu haben, die Marktdefinition auf den Verkauf von Sitzplätzen auf Linienflügen an Pauschalreiseveranstalter auszuweiten, da KLM nicht erklärt hatte, dass Transavia in diesem Bereich in erheblichem Umfang tätig war. Dies entbindet jedoch KLM nicht von ihrer Pflicht, zumindest in Beantwortung der Frage 6.2 des Formblatts CO diesbezüglich vollständige Informationen vorzulegen⁽³⁸⁾. Die

⁽³⁶⁾ Seiten 32 und 39 der Anmeldung sowie Seite 5 des Schreibens vom 9. September 1998.

⁽³⁷⁾ Siehe Erwägungsgrund 24 dieser Entscheidung.

⁽³⁸⁾ Die entsprechenden Informationen waren in der Anmeldung vom 21. Dezember 1998 enthalten.

Informationen in der SH&E-Studie beziehen sich im Übrigen auf alle holländischen Ferienreisenden und nicht nur auf die Abnehmer von Pauschalreisen. Daher konnte diesen Informationen nicht entnommen werden, dass Transavia auf ihren Linienflügen Plätze an Pauschalreiseveranstalter verkaufte. So, wie die Informationen über Transavia in sämtlichen eingereichten Entwürfen präsentiert wurden, mussten bei der Kommission derartige Fragen nicht aufkommen. Transavia wurde stets als „Chartergesellschaft“ dargestellt. Die Information, dass Transavia auch Linienflüge betreibt, wurde erst in der Schlussfassung der Anmeldung in der Fußnote 11 auf Seite 45 im Zusammenhang mit der Beteiligung von Transavia am KLM-Vielfliegerprogramm erteilt. Diese Information war in früheren Entwürfen nicht enthalten. Das Argument, die Kommission hätte diese Information anfordern können oder müssen, ist daher unbegründet.

- (54) KLM behauptet außerdem, dass die Angaben über die Linienflüge keinen Einfluss auf den Marktanteil des Unternehmens gehabt hätten und deren Nichterwähnung daher bedeutungslos sei. Der eigentliche Marktanteil einer Gesellschaft ist jedoch nur eines der Elemente für die Bemessung der Marktstärke. Dass Transavia auf ihren Charterflugstrecken auch Linienflüge anbietet, ist fraglos ein Faktor, der zu ihrer Stärke auf diesen Strecken beitragen kann und daher für die wettbewerbsrechtliche Würdigung des Zusammenschlusses durch die Kommission von Belang ist. Die Würdigung des Sachverhalts durch die Kommission sowie Art und Umfang etwaiger notwendiger Maßnahmen können folglich dadurch, ob der Kommission die Existenz der genannten Tätigkeiten sowie deren Art und Umfang bekannt sind oder nicht, sehr wohl beeinflusst werden.
- (55) Würde beispielsweise Transavia tatsächlich keine Linienflüge zu diesen Zielorten betreiben, könnte behauptet werden, dass es für andere Linienfluggesellschaften relativ einfach sei, einen solchen Linienflugverkehr aufzunehmen und Sitzplätze an Privatpersonen und Reiseveranstalter zu verkaufen, und dass folglich der Zusammenschluss genehmigt werden sollte. Falls andererseits auf einigen der betreffenden Strecken das Vorliegen einer etwaigen beherrschenden Stellung festgestellt würde, könnte eine Auflage, die ausschließlich das Martinair-Geschäft oder das Transavia-Chartergeschäft betreffen würde, unzureichend sein, weil sie weder Auswirkungen auf die beträchtlichen, durch Transavia auf ihren fraglichen Linienflügen erzielten Sitzplatzverkäufe an Reiseveranstalter hätte noch diese berücksichtigen würde.

3. Höhe der Geldbuße

- (56) In einem Verfahren gemäß der Fusionskontrollverordnung ist es äußerst wichtig, dass die an einem Zusammenschlussvorhaben beteiligten Unternehmen in ihrer Anmeldung vollständige Informationen vorlegen. Daher müssen die Unternehmen, wenn sie Angaben zu ihrem Vorhaben machen, besonders gewissenhaft sein.
- (57) Im vorliegenden Fall hat KLM unrichtige und entstellte Angaben übermittelt und insofern zumindest grob fahrlässig gehandelt. Außerdem waren die Informationen für die wettbewerbsrechtliche Würdigung des Vorhabens zweifellos von Bedeutung.
- (58) KLM hat die korrekten Angaben nicht auf eigene Initiative, sondern nur im Zuge der Untersuchung durch die Kommission vorgelegt. Die Information über weitere Zielorte von Transavia-Charterflügen konnte nur anhand einer Antwort auf ein Auskunftsverlangen der Kommission vervollständigt werden und wurde schließlich mündlich bestätigt. Auch die Information, dass Transavia Linienflüge in den Mittelmeerraum anbietet, wurde auf ein Auskunftsverlangen hin erteilt. Dass KLM auf ihren Linienflügen Plätze unter den gleichen Bedingungen an Reiseveranstalter verkauft wie auf Charterflügen und wie bedeutend diese Tätigkeit ist, wurde erst in der Anmeldung vom 21. Dezember 1998 und aufgrund der anschließenden Überprüfung der in der Anmeldung enthaltenen Informationen durch die Kommission voll bestätigt.
- (59) Bei der Beurteilung des Verhaltens von KLM muss berücksichtigt werden, dass es sich bei KLM um ein großes europäisches Unternehmen mit einer bedeutenden Geschäftstätigkeit in Europa handelt. Zudem hatte sie schon früher Erfahrungen mit einer Anmeldung gemäß der Fusionskontrollverordnung gemacht.
- (60) Zur Strafmilderung hat KLM — zusammengefasst — geltend gemacht (s. Erwägungsgründe 47 bis 55), dass die beanstandeten Verstöße nicht vorsätzlich begangen worden seien, dass die Kommission das Fehlen von Informationen hätte erkennen und diese in der (recht langen) Zeit vor der Anmeldung anfordern müssen und dass die fehlenden Informationen für den Ausgang des Falls nicht entscheidend gewesen seien.
- (61) Nach Auffassung der Kommission kann diesen Darlegungen, was ihre Relevanz hinsichtlich der Schwere des Verstoßes und folglich der Höhe der zu verhängenden Geldbuße betrifft, kein großes Gewicht beigemessen werden. Es gibt keinen Beweis dafür, dass die Verstöße vorsätzlich begangen wurden, und die Beteiligung der KLM an den Zusammenkünften mit der Kommission vor der Anmeldung lässt wenigstens den Wunsch nach einer ordnungsgemäßen Anmeldung erkennen. Die Verantwortung dafür, dass alle einschlägigen Informationen vorgelegt würden, oblag jedoch KLM, die es versäumte, dies mit der notwendigen Sorgfalt zu tun. Das Ausmaß der Fahrlässigkeit in Verbindung mit den Verstößen ist in beiden Fällen beträchtlich. KLM hätte sich bei so entscheidenden Angaben wie denen zu den Charterflügen von Transavia nicht auf ein Flugmagazin stützen dürfen. KLM hätte die Informationen über die Linienflüge von Transavia bereitstellen können und hätte auch ohne besondere Aufforderung oder Nachfrage seitens der Kommission erkennen müssen, wie wichtig dies war. Außerdem ist durchaus möglich, dass sich die weiterhin fehlenden Informationen, hätte die Kommission diese nicht festgestellt, auf die Fusionsentscheidung in einer Weise ausgewirkt hätten, die für KLM von Vorteil gewesen sein könnte.

(62) Angesichts dieser Überlegungen und der Umstände des vorliegenden Falles hält die Kommission aufgrund von Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Fusionskontrollverordnung eine Geldbuße von 40 000 EUR gegenüber KLM für angebracht —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Hiermit wird gegen Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. (KLM) aufgrund von Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Geldbuße von 40 000 EUR wegen unrichtiger und entstellter Angaben in der am 1. September 1998 der Kommission gemäß dieser Verordnung vorgelegten Anmeldung festgesetzt.

Artikel 2

Die Geldbuße gemäß Artikel 1 ist innerhalb von drei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung auf das nachstehende Bankkonto der Europäischen Kommission einzuzahlen: Konto Nr. 310-0933000-43 der Europäischen Kommission, Banque Lambert Bruxelles, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Brüssel.

Nach Ablauf dieser Frist werden automatisch Zinsen zu dem Satz fällig, der von der Europäischen Zentralbank bei ihren Hauptrefinanzierungsgeschäften am ersten Tag des Monats angewandt wird, in dem diese Entscheidung erlassen worden ist — d. h. 3 % —, zuzüglich 3,5 Prozentpunkte (insgesamt 6,5 %).

Artikel 3

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV
Amsterdamseweg 55
NL-1182 GP Amstelveen

Brüssel, den 14. Dezember 1999

Für die Kommission
Mario MONTI
Mitglied der Kommission

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 1937/2004 der Kommission vom 9. November 2004 zur Änderung der Anhänge I, II, III und IV der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen

(Amtsblatt der Europäischen Union L 334 vom 10. November 2004)

Die Veröffentlichung der Verordnung (EG) Nr. 1937/2004 ist als null und nichtig anzusehen.
