

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM (tredje avdelningen)
den 28 februari 2002 *

I mål T-86/95,

Compagnie générale maritime, Suresnes (Frankrike),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg (Tyskland),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, Tokyo (Japan),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, Trieste (Italien),

A.P. Møller-Maersk Line, Köpenhamn (Danmark),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, Kuala Lumpur (Malaysia),

Mitsui OSK Lines Ltd, Tokyo (Japan),

Nedlloyd Lijnen BV, Rotterdam (Nederländerna),

Neptune Orient Lines Ltd, Singapore (Singapore),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Tokyo (Japan),

Orient Overseas Container Line, Hongkong (Kina),

* Rättegångsspråk: engelska.

P & O Containers Ltd, London (Förenade kungariket),

Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, Oslo (Norge),

företrädta av P. Rutley, solicitor, samt advokaterna J. Pheasant och A. Mariott,
med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

med stöd av

The European Community Shipowners' Associations ASBL, Bryssel (Belgien),
företrädd av advokaten D. Waelbroeck, med delgivningsadress i Luxemburg,

och

The Japanese Shipowners' Association, Tokyo, företrädd av F. Randolph,
barrister, och F. Murphy, solicitor, med delgivningsadress i Luxemburg,

intervenienter,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av B. Langeheine och R. Lyal,
båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

II - 1023

med stöd av

The European Council of Transport Users ASBL, Bryssel, innefattande **The European Shippers Council**, företrätt av **M. Clough**, barrister, med delgivningsadress i Luxemburg,

intervenient,

angående en talan om ogiltighetsförklaring av kommissionens beslut 94/985/EG av den 21 december 1994 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (EGT L 378, s. 17),

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (tredje avdelningen)

sammansatt av ordföranden **K. Lenaerts** samt domarna **J. Azizi** och **M. Jaeger**,

justitiesekreterare: **Y. Mottard**, rättssekreterare,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter det muntliga förfarandet den 7 juni 2000,

följande

Dom¹

Tillämpliga bestämmelser

- 1 I rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om närmare bestämmelser om hur artiklarna 85 och 86 i fördraget skall tillämpas på sjötransport (EGT L 378, s. 4) föreskrivs bestämmelser om gruppundantag för linjekonferenser. Åttonde skälet i denna förordning har följande lydelse:

”Det är lämpligt att införa ett gruppundantag för linjekonferenser. Dessa konferenser har en stabiliserande roll som säkerställer tillförlitliga tjänster för avsändarna. De bidrar rent allmänt till att tillhandahålla ett utbud av regelbundna, tillräckliga och effektiva sjötransporttjänster, och användarnas intressen beaktas därvid i rimlig mån. Dessa resultat kan inte uppnås utan rederiernas samarbete inom dessa konferenser i fråga om tariffer och, i förekommande fall, om utbud av kapacitet eller om uppdelning av tonnage som skall transporteras, och till och med av intäkter. Konferenserna är i de flesta fall fortfarande utsatta för en effektiv konkurrens från såväl icke-konferensansluten linjetrafik som, i vissa fall, från trampfart och andra transportsätt. Flottans rörlighet, vilken är kännetecknande för utbudsstrukturen i sjötrans-

1 — Endast de punkter i skälen i denna dom som förstainstansrätten anser vara nödvändiga att publicera återges.

portsektorn, utövar ett ständigt konkurrenstryck på konferenserna, vilka normalt inte har möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av transporttjänsterna i fråga.”

- 2 Enligt artikel 1.2 i förordning nr 4056/86 avser denna förordning endast internationella sjötransporter från eller till en eller flera hamnar i gemenskapen, dock inte trampfart, det vill säga bulkvarutransport med fartyg som befraktats på begäran. I artikel 1.3 b i förordning nr 4056/86 definieras begreppet linjekonferens på följande sätt:

”[E]n grupp om minst två rederier som tillhandahåller internationell linjetrafik för transport av last på en eller flera rutter inom angivna geografiska gränser och som har ingått någon sorts avtal eller överenskommelse som innebär att de tillämpar enhetliga eller gemensamma fraktsatser och eventuella andra överenskomna transportvillkor för sin linjetrafik.”

- 3 I artikel 3 i förordning nr 4056/86 undantas avtal som har till syfte att fastställa priser och villkor för tillhandahållande av linjesjötransporttjänster från förbudet i artikel 85.1 i EG-fördraget (nu artikel 81.1 EG). Undantaget omfattar även avtal med ett eller flera av följande syften:

”a) samordning av tidtabeller för fartyg eller av deras avgångs- och anlöpnings-tider,

b) fastställande av avgångs- och anlöpningsfrekvens,

c) samordning eller uppdelning av avgångar eller anlöpningar mellan konferensens medlemmar,

d) reglering av den transportkapacitet som varje medlem erbjuder,

e) uppdelning av last eller inkomster mellan medlemmar”.

- 4 Enligt artikel 23.1 i förordning nr 4056/86 skall kommissionen innan den fattar beslut ge berörda företag och företagssammanslutningar tillfälle att redogöra för sin ståndpunkt i fråga om anmärkningar som görs mot dem. I kommissionens förordning (EEG) nr 4260/88 av den 16 december 1988 om sådana meddelanden, klagomål, ansökningar och förhör som avses i förordning nr 4056/86 (EGT L 376, s. 1), vilken var i kraft vid tiden för de faktiska omständigheterna i målet, anges de förfaranderegler som skall iakttas vid ett förhör.
- 5 I artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar (EGT L 175, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 54) föreskrivs följande:

”I fråga om transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar gäller bestämmelserna i denna förordning alla avtal, beslut och samordnade förfaranden som har till syfte eller resultat att fastställa transportpriser och -villkor, begränsa eller kontrollera transportutbudet, dela upp transportmarknader, utnyttja tekniska förbättringar eller åstadkomma tekniskt samarbete eller gemensam finansiering eller gemensamt köp av transportutrustning eller tillbehör, där sådan verksamhet har direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänster och behövs för transportverksamhet som drivs gemensamt av en sådan grupp av företag inom trafiken på landsväg och inre vattenvägar som avses i artikel 4, samt missbruk av en dominerande ställning på transportmarknaden.

Dessa bestämmelser gäller även den verksamhet som drivs av dem som tillhandahåller transportrelaterade tjänster och som har ovannämnda syfte eller resultat.”

- 6 Enligt artikel 2 a i förordning nr 1017/68 gäller följande:

”Om inte annat följer av artikel 3—6 förbjuds följande såsom oförenliga med den gemensamma marknaden utan att det krävs ett föregående beslut: alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen inom den gemensamma marknaden, särskilt de som innebär att

- a) transportpriser och -villkor eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs,

...”

- 7 Artikel 5 i förordning nr 1017/68 har följande lydelse:

”Förbudet i artikel 2 kan förklaras inte tillämpligt med retroaktiv verkan beträffande

— varje avtal eller grupp av avtal mellan företag,

- varje beslut eller grupp av beslut som fattas av en företagssammanslutning, eller

- varje samordnat förfarande eller grupp av samordnade förfaranden

som bidrar till

- att förbättra kvaliteten på transporttjänster, eller

- att främja större kontinuitet och stabilitet när det gäller att tillgodose transportbehoven på marknader där tillgång och efterfrågan är underkastade avsevärda tidsmässiga svängningar, eller

- att öka företagens produktivitet, eller

- att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande,

och samtidigt tar rimlig hänsyn till transportkonsumenternas intressen och varken

- a) ålägger de berörda transportföretagen begränsningar som inte är nödvändiga för att nå ovannämnda mål eller

- b) gör det möjligt för dessa företag att sätta konkurrensen ur spel när det gäller en väsentlig del av den berörda transportmarknaden.”
- 8 I artikel 11.4 i förordning nr 1017/68 föreskrivs att ”[f]inner kommissionen, efter att ha mottagit klagomål eller på eget initiativ, att ett avtal, beslut eller samordnat förfarande uppfyller villkoren i både artiklarna 2 och 5, skall den meddela ett beslut om tillämpning av artikel 5. I beslutet skall anges tidpunkten då det träder i kraft. Denna tidpunkt kan vara tidigare än tidpunkten för beslutet”.
- 9 Enligt artikel 22.2 i förordning nr 1017/68 kan kommissionen ålägga företag och företagssammanslutningar böter om de uppsåtligen eller av oaktsamhet överträder bland annat artikel 2 i denna förordning.
- 10 Enligt artikel 26.1 i förordning nr 1017/68 skall kommissionen innan den fattar ett beslut lämna berörda företag och företagssammanslutningar tillfälle att yttra sig över dess anmärkningar. I kommissionens förordning (EEG) nr 1630/69 av den 8 augusti 1969 om förhör enligt artikel 26.1 och 26.2 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 (EGT L 209, s. 11; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 92) anges de förfarandebestämmelser som skall iaktas vid detta förhör.

Bakgrund till tvisten

- 11 Far Eastern Freight Conference (nedan kallad FEFC) är beteckningen på ett flertal linjekonferenser som gått samman och som omfattar rederier som tillhandahåller

linjesjötransport med containrar mellan Nordeuropa och Sydost- och Ostasien samt "dörr-till-dörr-transporter" eller kombinerade transporter.

- 12 De rederier som är medlemmar i FEFC kom, utöver allmänna anslutningsbestämmelser, överens om en gemensam tariff. För att kombinerad transport skulle beaktas utvidgade de omkring år 1971, då containrar började användas, FEFC:s behörighet i fråga om fastställande av priser inom sjötransportsektorn och om godshantering i lastnings- eller lossningshamnen till sektorn för landtransporttjänster.

- 13 FEFC:s tariff som var tillämplig vid tiden för de ifrågavarande faktiska omständigheterna återfinns i en handling med rubriken NT90 och trädde i kraft den 1 januari 1990. I denna tariff fastställs allmänna villkor för transporttjänster, däribland betalningsvillkor. Tariffen är uppdelad i fem avsnitt av vilka två ägnas åt landdelarna vid kombinerad transport (landdelarna i ursprungslandet och destinationslandet).

- 14 Den 28 april 1989 mottog kommissionen ett klagomål från Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) och Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), de organ som har inrättat Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK, Tyska sjötransportanvändarrådet), avseende vissa förfaranden från FEFC-medlemmarnas sida i fråga om fastställande av priser för kombinerad transport.

- 15 Klagandena redogjorde för de fem delar som ingår i kombinerad transport, nämligen
 - a) transport till lastningshamnen,

- b) godshantering i hamnen (överflyttning från landtransportmedlet till fartyget),

 - c) sjötransport (transport från lastningshamnen till lossningshamnen),

 - d) godshantering i lossningshamnen (överflyttning från fartyget till landtransportmedlet),

 - e) landtransport från lossningshamnen till slutdestinationen.
- 16 De gjorde gällande att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 endast avser den tredje av de fem ovannämnda delarna (själva sjötransporten), medan medlemmarna i FEFC hade kommit överens om priser för inte endast sjötransporten utan också för landtransporttjänsterna och godshanteringen.
- 17 De anförde att eftersom artikel 1.2 i förordning nr 4056/86 avser ”internationella sjötransporter från eller till en eller flera hamnar i gemenskapen, dock inte trampfart”, kan tillämpningsområdet för gruppundantaget i artikel 3 i denna förordning inte vara vidare än själva förordningens tillämpningsområde. Enligt deras mening är den lagstiftning som är tillämplig i förevarande fall förordning nr 1017/68. Enligt artikel 2 i denna förordning är konkurrensbegränsande förfaranden — bland annat fastställande av priser — förbjudna, och i förordningen föreskrivs inte något undantag för sådant fastställande av priser som FEFC-medlemmarna ägnade sig åt inom landtransportområdet.

- 18 De begärde att kommissionen skulle vidta de åtgärder som var nödvändiga för att få detta fastställande av priser från FEFC:s sida avseende landtransporttjänster att upphöra.
- 19 Den 18 september 1992 beslutade kommissionen att inleda ett förfarande i förevarande ärende.
- 20 Genom skrivelse av den 21 december 1992 delgav kommissionen sökandena ett meddelande om anmärkningar.
- 21 Kommissionen lämnade därefter de berörda företagen tillfälle att yttra sig över dess anmärkningar och eventuellt i något annat hänseende i enlighet med artikel 26.1 i förordning nr 1017/68 och bestämmelserna i förordning nr 1630/69.
- 22 Den 21 december 1994 antog kommissionen beslut 94/985/EG om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (EGT L 378, s. 17, nedan kallat det ifrågasatta beslutet).
- 23 Det ifrågasatta beslutet har följande lydelse:

”Artikel 1

Medlemmarna i Far Eastern Freight Conference... har överträtt artikel 85 i fördraget och artikel 2 i förordning (EEG) nr 1017/68 genom att gemensamt

fastställa priser för landtransporttjänster som i Europeiska gemenskapen tillhandahålls av sändare i kombination med andra tjänster vid kombinerad transport av last i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern.

Artikel 2

Villkoren i artikel 5 i förordning (EEG) nr 1017/68 är inte uppfyllda.

Artikel 3

Medlemmarna i Far Eastern Freight Conference... skall upphöra med de överträdelser som avses i artikel 1.

Artikel 4

De företag som detta beslut är riktat till skall i framtiden avhålla sig från varje form av avtal eller samordnade förfaranden som har samma eller liknande syfte eller resultat som de avtal som avses i artikel 1.

Artikel 5

Nedanstående böter åläggs de företag som detta beslut är riktat till för den överträdelse av artikel 85 i fördraget och artikel 2 i förordning (EEG) nr 1017/68 som konstaterats i artikel 1.

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

Artikel 6

De i artikel 5 ålagda böterna skall inom tre månader från dagen för detta beslut inbetalas i ecu på Europeiska gemenskapernas kommissions konto 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence européenne, rond-point Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

På bötesbeloppen utgår ränta från utgången av den tidsfrist som angivits i första stycket enligt den räntesats som Europeiska monetära institutet tillämpade på dessa transaktioner i ecu den första vardagen i den månad då detta beslut fattades med ett tillägg om 3,5 procentenheter, det vill säga 9,25 procent.

Artikel 7

Detta beslut är riktat till de företag som anges i bifogad förteckning.

Detta beslut är verkställbart enligt artikel 192 i fördraget.”

Förfarandet

- 24 Den 26 mars 1995 ingav tretton av de fjorton rederier som det ifrågasatta beslutet är riktat till en ansökan om ogiltigförklaring av detta beslut i enlighet med artikel 173 i EG-fördraget (nu artikel 230 EG i ändrad lydelse).
- 25 Genom en särskild ansökan av den 10 april 1995 begärde de enligt artiklarna 185 och 186 i EG-fördraget (nu artiklarna 242 EG och 243 EG) även uppskov med verkställigheten av det ifrågasatta beslutet. Mot bakgrund av ett beslut av domstolens ordförande av den 19 juli 1995 i mål C-149/95 P (R), kommissionen

mot Atlantic Container Line m.fl. (REG 1995, s. I-2165), kom parterna överens om att kommissionen inte skulle begära verkställighet av förbudet för sökandena att gemensamt fastställa fraktsatser för landtransporttjänster i avvaktan på förstainstansrättens dom i antingen mål T-395/94, Atlantic Container Line m.fl., eller i förevarande mål. Mot denna bakgrund beslutade förstainstansrättens ordförande den 31 oktober 1995 på parternas begäran att vilandeförklara det interimistiska förfarandet till dess dom meddelats i antingen mål T-395/94 eller i förevarande mål.

- 26 Genom beslut av den 12 december 1995 biföll ordföranden för förstainstansrättens femte avdelning i utökad sammansättning interventionsansökningar från The European Community Shipowners' Association ASBL (nedan kallat ECSA) och The Japanese Shipowners' Association (nedan kallat JSA) till stöd för sökandenas yrkanden samt från The European Council of Transport Users (nedan kallat ECTU), innefattande The European Shippers Council, till stöd för kommissionens yrkanden.
- 27 Den 30 oktober 1995 ställde High Court of Justice (England & Wales) på grundval av artikel 177 i EG-fördraget (nu artikel 234 EG) ett flertal tolkningsfrågor till domstolen om bland annat tillämpningen av artikel 85 i fördraget och tolkningen av förordningarna nr 4056/86 och nr 1017/68 på överenskommelser som ingåtts mellan rederier med syfte att fastställa fraktsatser vid kombinerade transporter bestående av land- och sjödelar (mål C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima m.fl.) (EGT C 351, s. 4).
- 28 Genom beslut av den 26 juni 1996 (ej publicerat i rättsfallssamlingen) vilandeförklarade förstainstansrätten förfarandet i mål T-86/95 till dess dom meddelats i mål C-339/95, i enlighet med artikel 47 tredje stycket i EG-stadgan för domstolen och artiklarna 77 a och 78 i förstainstansrättens rättegångsregler. Sedan mål C-339/95 avskrivits genom beslut av domstolens ordförande av den 11 mars 1998 (ej publicerat i rättsfallssamlingen) återupptogs förfarandet i mål T-86/95.

- 29 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten att inleda det muntliga förfarandet. Såsom en processledningsåtgärd anmodade förstainstansrätten sökandena att besvara vissa skriftliga frågor.
- 30 Parterna utvecklade sin talan och svarade på frågor från förstainstansrätten vid den muntliga förhandlingen den 7 juni 2000.

Parternas yrkanden

- 31 Sökandena har med stöd av intervenienterna JSA och ECSA yrkat att förstainstansrätten skall

— ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

- 32 Kommissionen har med stöd av ECTU yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan, och

— förplikta sökandena att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig prövning

- 33 Sökandena har åberopat fem grunder till stöd för sin talan. Den första grunden avser åsidosättande av artikel 85.1 i fördraget. Den andra grunden gäller ett åsidosättande av artikel 3 i förordning nr 4056/86 i vilken ett gruppundantag föreskrivs. Den tredje grunden är att artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68 om beviljande av ett individuellt undantag åsidosatts. Den fjärde grunden gäller felaktigheter i förfarandehänseende vid det administrativa förfarandet. Den femte grunden avser ogiltigförklaring eller nedsättning av böterna.

I — Inledande anmärkningar

- 34 Sökandena har i detta förfarande genom en uttrycklig hänvisning till målen T-395/94 och T-395/94 R åberopat de argument som gjorts gällande i dessa mål. Såsom kommissionen med rätta har påpekat kan en sådan övergripande hänvisning till de argument som åberopats i ett annat mål inte beaktas. Enligt artikel 19 första stycket i EG-stadgan för domstolen, vilken är tillämplig på förstainstansrätten enligt artikel 46 första stycket i samma stadga, och artikel 44.1 c i förstainstansrättens rättegångsregler skall en sökande åtminstone sammanfattningsvis redogöra för de grunder som denne åberopar. Syftet med dessa bestämmelser är att svaranden skall kunna förbereda sitt försvar och att förstainstansrätten skall kunna göra en rättslig prövning (se bland annat domstolens dom av den 13 december 1990 i mål C-347/88, kommissionen mot Republiken Grekland, REG 1990, s. I-4747, punkt 28, och förstainstansrättens beslut av den 28 april 1993 i mål T-85/92, de Hoe mot kommissionen, REG 1993, s. II-523, punkterna 20—22).
- 35 I förevarande fall utgör emellertid hänvisningen i ansökan (punkt 1.37) ”såvitt det är möjligt och nödvändigt... till de argument som har anförts och den bevisning som har lagts fram... i målen T-395/94 och T-395/94 R i den mån dessa

avser frågan om tariffer för linjekonferensernas tariffer för kombinerade transporter” en så allmänt hållen hänvisning till vad som anförts i mål T-395/94 att det inte är möjligt för förstainstansrätten att göra en rättslig prövning. Denna slutsats gäller även den hänvisning som gjorts i punkt 11.25 i ansökan till samtliga argument som åberopats i mål T-395/94 R, vilka sammanfattades kortfattat i punkt 11.26 i ansökan. Förstainstansrättens rättsliga prövning skall således begränsas till de grunder och argument som uttryckligen anförts i ansökan.

II — *Den första grunden: åsidosättande av artikel 85.1 i fördraget*

A — *Parternas argument*

Den relevanta marknaden

36
till
69 [...]

En märkbar begränsning av konkurrensen

70
till
82 [...]

Inverkan på handeln mellan medlemsstater

83
till
109 [...]

B — Förstainstansrättens bedömning

- 110 Vid prövningen av den första grunden, att artikel 85.1 i fördraget åsidosatts, skall det inledningsvis konstateras att sökandena inte har bestridit att det avtal som är föremålet för det ifrågasatta beslutet, genom vilket avtal de gemensamt har fastställt tariffen för de landtransporttjänster som FEFC tillhandahåller vid kombinerad transport, är konkurrensbegränsande. Det skall i detta avseende erinras om att ett avtal om fastställande av priser utgör en sådan begränsning av konkurrensen som uttryckligen avses i artikel 85.1 a i fördraget (se bland annat domstolens dom av den 17 oktober 1972 i mål 8/72, Cementhandlaren mot kommissionen, REG 1972, s. 977, punkterna 18 och 19, och förstainstansrättens dom av den 17 december 1991 i mål T-6/89, Enichem Anic mot kommissionen, REG 1991, s. II-1623, punkt 198; svensk specialutgåva, volym 11, s. 1).
- 111 Sökandena har däremot bestridit att detta avtal kan begränsa konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstater på ett märkbart sätt på den ifrågavarande marknaden, korrekt definierad, och följaktligen omfattas av förbudet i artikel 85.1 i fördraget. Sökandena har i detta avseende i första hand lagt kommissionen till last att den inte definierade den ifrågavarande marknaden i det ifrågasatta beslutet. De har i andra hand hävdats att den definition av den ifrågavarande marknaden som underförstått gjorts av kommissionen i det ifrågasatta beslutet är felaktig, eftersom den bygger på att befordran av containrar till och från hamnar vid kombinerad transport som anordnas av FEFC utgör en annan marknad än sjötransportmarknaden. Sökandena har slutligen anfört att om transporttjänsterna i fråga ingår i en marknad för landtransporttjänster skall denna innefatta samtliga landtransporttjänster.

Definitionen av den ifrågavarande marknaden

- 112 När det gäller förstahandsinvändningen kan det konstateras att tvärtemot vad sökandena har hävdats identifierade kommissionen klart, i punkterna 10 och 42 i

det ifrågasatta beslutet, de ifrågavarande landtransporttjänsterna som den marknad som påverkas av det ifrågavarande avtalet. Kommissionen angav att de tjänster som det ifrågasatta beslutet avser är landtransporttjänster som erbjuds avsändare, inom Europeiska gemenskapen, av rederier som är medlemmar i FEFC, vid kombinerade transporter av varor i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern. Dessutom beskrev kommissionen i punkterna 12—37 i det ifrågasatta beslutet dessa tjänster utförligare genom att identifiera de ekonomiska aktörer som var verksamma i utbuds- och efterfrågeperspektiv (punkterna 16—27) samt de relevanta konkurrensvillkoren, bland annat när det gäller priser (punkterna 26, 28 och 30).

- 113 Av detta följer att kommissionen visst redogjorde för de faktiska förhållanden under vilka det ifrågavarande avtalet ingåtts och skulle få sina verkningar, samt för de ifrågavarande tjänsternas struktur och hur de fungerade.
- 114 För övrigt är det irrelevant att kommissionen inte i det ifrågasatta avsnittet tog in ett särskilt avsnitt om definitionen av den ifrågavarande marknaden med denna rubrik.
- 115 Följaktligen skall sökandenas invändning att den ifrågavarande marknaden inte definierats i det ifrågasatta beslutet inte godtas.
- 116 Under alla förhållanden skall det först erinras om att syftet med att i förekommande fall definiera den relevanta marknaden vid tillämpningen av artikel 85 är att avgöra huruvida ett avtal kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och har till syfte eller resultat att förhindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen på den gemensamma marknaden (förstainstansrättens dom av den 6 juli 2000 i mål T-62/98, Volkswagen mot kommissionen,

REG 2000, s. II-2707, punkt 230, och av den 15 september 1998 i de förenade målen T-374/94, T-375/94, T-384/94 och T-388/94, *European Night Services m.fl. mot kommissionen*, REG 1998, s. II-3141, punkterna 93—95 och 103). Av denna anledning kan sökandenas invändningar mot den av kommissionen gjorda definitionen av marknaden vid tillämpningen av artikel 85 inte ha någon fristående betydelse i förhållande till invändningarna om påverkan på handeln mellan medlemsstaterna och om begränsningen av konkurrensen (förstainstansrättens dom av den 21 februari 1995 i mål T-29/92, *SPO m.fl. mot kommissionen*, REG 1995, s. II-289, punkt 75, och av den 15 mars 2000 i målen T-25/95, T-26/95, T-30/95—T-32/95, T-34/95—T-39/95, T-42/95—T-46/95, T-48/95, T-50/95—T-65/95, T-68/95—T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 och T-104/95, *Cimenteries CBR m.fl. mot kommissionen*, REG 2000, s. II-491, punkt 1093).

- 117 När det sedan gäller andrahandsinvändningen att den definition av den ifrågasatta marknaden som ligger till grund för det ifrågasatta beslutet är felaktig, skall det erinras om att det konkurrensbegränsande avtal som konstaterades i det ifrågasatta beslutet avser FEFC-medlemmarnas fastställande av en gemensam tariff för "landtransporttjänster som i Europeiska gemenskapen tillhandahålls avsändare i kombination med andra tjänster vid kombinerad transport av last i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern".
- 118 Det skall påpekas att begreppet "kombinerad transport" (som också i den aktuella branschen kallas "intermodal transport", "direkt transport" eller "multimodal transport") avser kombinerad containertransport land- och sjövägen. När det gäller transporten landvägen är det ostridigt att befordran av fartygscontainrar från avsändarens anläggning till lastningshamnen (transport till hamn) och från lossningshamnen till mottagarens anläggning (transport från hamn), såsom konstateras i det ifrågasatta beslutet (punkt 16), kan utföras antingen av avsändaren själv eller av sjötransportören. Det ankommer därvid på avsändaren att fritt besluta sig för att använda endera av dessa två sätt (punkt 17 i det ifrågasatta beslutet). I båda fallen kan landtransporttjänsten köpas av någon annan (punkterna 19—24 i det ifrågasatta beslutet).

- 119 När landtransporten utförs av avsändaren måste denne i förekommande fall skaffa de nödvändiga containrarna från valfritt rederi för att på sin egen anläggning i dessa placera varorna i fråga och transportera containrarna till en plats för överlämning som bestäms av rederiet. På samma sätt ankommer det i lossningshamnen på avsändaren eller mottagaren av de transporterade varorna att ordna landtransporten av containrarna till sin egen anläggning för att lasta av dem och därefter sända tillbaka dem tomma till rederiet. Om avsändaren inte utför landtransporten själv kan denne, såsom konstaterats i det ifrågasatta beslutet (punkterna 21—24), anlita en oberoende tredje parts tjänster, såsom exempelvis en speditör, en landsvägstransportör, ett järnvägsföretag eller företag som utför transport på inre vattenvägar.
- 120 När landtransporten utförs av sjötransportören är det rederiet som tillhandahåller avsändaren containrarna och transporterar dessa till lastningshamnen eller till mottagarens anläggning från lossningshamnen. I så fall utförs oftast landtransporten av containern fysiskt inte av rederiet självt utan av en landsvägs- eller järnvägstransportör eller av ett företag som utför transporter på inre vattenvägar som är oberoende i förhållande till rederiet, till vilken rederiet har lagt ut uppgiften (punkterna 19 och 20 i det ifrågasatta beslutet). Endast ett litet antal rederier har skapat dotterbolag som svarar för landtransporttjänster. Det är ostridigt att det ifrågasatta avtalet har som syfte att FEFC-medlemmarna skall fastställa priset för försäljningen till avsändarna av dessa landtransporttjänster som organiseras av rederier vid kombinerade transporter.
- 121 I samband med sin andrahandsinvändning avseende en felaktig definition av den ifrågasatta marknaden har sökandena hävdat att dessa landtransporttjänster omfattas av en vidare marknad för sjötransport som ordnas vid kombinerad transport. Enligt sökandena skall den ifrågasatta marknaden följaktligen definieras som marknaden för reguljär sjötransport vid från-hamn-till-hamn-tjänster eller kombinerad transport mellan Nordeuropa och Fjärran Östern, med anlöpningar i hamnar i dessa territorier. Sökandena har i detta avseende

understrukit särskilt den omständigheten att de containerlandtransporttjänster som de erbjuder avsändarna ingår i och är oskiljaktiga från de reguljära sjötransporttjänster som FEFC säljer till avsändarna för transport av deras varor i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern.

- 122 Det framgår av rättspraxis att för att kunna anses utgöra en marknad som är tillräckligt åtskild skall tjänsten eller produkten i fråga, genom sina utmärkande egenskaper, kunna särskiljas från andra tjänster eller produkter i det avseendet att den inte får vara utbytbar mot dem mer än i ringa utsträckning och endast vara utsatt för knappt märkbar konkurrens från dem (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 11 april 1989 i mål 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen och Silver Line Reisebüro, REG 1989, s. 803, punkterna 39 och 40, svensk specialutgåva, volym 10, s. 9, och av den 14 februari 1978 i mål 27/76, United Brands mot kommissionen, REG 1978, s. 207, punkterna 11 och 12, svensk specialutgåva, volym 4, s. 9, samt förstainstansrättens dom av den 12 december 1991 i mål T-30/89, Hilti mot kommissionen, REG 1991, s. II-1439, punkt 64). Graden av utbytbarhet mellan produkterna skall bedömas i förhållande till deras objektiva egenskaper och med hänsyn till strukturen på efterfrågan, utbudet på marknaden och konkurrensvillkoren (se domstolens dom av den 9 november 1983 i mål 322/81, Michelin mot kommissionen, REG 1983, s. 3461, punkt 37, svensk specialutgåva, volym 7, s. 351, och förstainstansrättens dom av den 6 oktober 1994 i mål T-83/91, Tetra Pak mot kommissionen, REG 1994, s. II-755, punkt 63, svensk specialutgåva, volym 16, s. 1).
- 123 Det skall erinras om att det är ostridigt att trots det förhållandet att rederierna erbjuder landtransporttjänster som komplement till sjötransporttjänster behåller avsändarna alternativet att köpa dessa två sorters tjänster särskilt, hos andra ekonomiska aktörer. I artikel 5.3 i förordning nr 4056/86 garanteras för övrigt avsändarna denna möjlighet att vända sig till valfritt företag för landtransporttjänsterna. För försäljningen av dessa tjänster till avsändarna konkurrerar rederierna följaktligen med landtransportörer. Det kan emellertid inte bestridas att sistnämnda transportörer endast är verksamma på marknaden för landtransporttjänster.
- 124 Det skall också påpekas att innan rederierna började erbjuda landtransporttjänster avseende befordran av containrar till och från hamnar, var avsändarna

tvungna att organisera sig för att utföra befordran av varor till eller från hamnar. Marknaden för denna landtransport av varor fanns redan innan rederierna inträdde på denna marknad. Även sedan användningen av containrar började utvecklas och rederierna inträdde på marknaden för landtransporttjänster var det nödvändigt att, såsom konstateras i professorerna S. Gilmans och M. Grahams ekonomiska rapport (punkt 4.42 i deras rapport, vilken nämns i punkt 17 i det ifrågasatta beslutet) som sökandena ingett till stöd för sin ståndpunkt, ”lämna avsändarna möjligheten att agera såsom tidigare och att fortsätta att själva organisera sin transport om de så [önskade]”. Även om det inte kan förnekas att användningen av containrar har underlättat kombinationen av olika transportsätt, är det ändå riktigt att befordran av varor till och från hamnar fortfarande är en landtransporttjänst. Denna omständighet visar att det finns en landtransporttjänstemarknad som är nära förbunden med, men som skiljer sig från, marknaden för sjötransporttjänster vid kombinerade transporttjänster (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 3 oktober 1985 i mål 311/84, CBEM, REG 1985, s. 3261, punkt 26).

125 Det är vidare ostridigt, såsom underströks i det ifrågasatta beslutet (punkterna 19—24), att de landtransporttjänster som är nödvändiga för befordran av containrar till och från hamnar vid kombinerad transport i allmänhet tillhandahålls av landtransportföretag som är oberoende i förhållande till rederierna och avsändarna, oavsett om landtransporten utförs av avsändaren eller av rederiet. Vid dessa två fall läggs de landtransporttjänster som krävs för befordran av containrar till och från hamnar nämligen oftast ut på oberoende landtransportföretag som är specialiserade på transport på järnväg, landsväg eller inre vattenvägar.

126 Det framgår således att befordran av containrar till och från hamnar vid kombinerad transport omfattas av en särskild efterfrågan och ett särskilt utbud. Det finns landtransportföretag som är oberoende i förhållande till avsändarna och rederierna och som till dessa rederier tillhandahåller specialiserade tjänster för landtransport av fartygscontainrar som skall transporteras eller har transporterats sjövägen vid kombinerad transport.

- 127 Den ovannämnda särskilda karaktären förstärks dessutom av att utbudet av och efterfrågan på landtransporttjänster för kombinerad transport lyder under särskilda konkurrensvillkor som är olika dem som råder på andra marknader, särskilt på sjötransportmarknaden. Medan sjötransportpriset i huvudsak beror på värdet av de transporterade varorna, kan det inte bestridas att priset för en landtransporttjänst fastställs för varje container utan något direkt samband med de transporterade varornas värde. För övrigt är det ostridigt att landtransport faktureras i lokal valuta medan sjötransport betalas i amerikanska dollar.
- 128 Förstainstansrätten fastställer mot denna bakgrund att kommissionen, i motsats till vad sökandena har gjort gällande, hade rätt att i det ifrågasatta beslutet anse att landtransporttjänster avseende befördran av containrar till och från hamnar vid kombinerad transport utgör en separat marknad i förhållande till marknaden för de sjötransporttjänster som vid kombinerad transport tillhandahålls av de rederier som är medlemmar i FEFC. Såsom framgår av rättspraxis skall en undermarknad anses utgöra en separat produktmarknad, om den har specifika egenskaper vad gäller efterfrågan och utbud och om den avser produkter vilka fyller en oundgänglig funktion och inte kan ersättas på den mer allmänna marknad som undermarknaden utgör en del av (se förstainstansrättens dom av den 10 juli 1991 i mål T-69/89, RTE mot kommissionen, REG 1991, s. II-485, punkterna 61 och 62, i mål T-70/89, BBC mot kommissionen, REG 1991, s. II-535, punkt 50, och i mål T-76/89, ITP mot kommissionen, REG 1991, s. II-575, punkterna 47 och 48).
- 129 Sökandenas påstående, att landtransporttjänster som utförs av rederier vid kombinerad transport tillhandahålls av sändarna av dessa rederier såsom en del av deras sjötransporttjänster, saknar i detta avseende relevans. Eftersom det finns en särskild efterfrågan och ett särskilt utbud för tjänster avseende landtransport av fartygscontainrar och eftersom dessa erbjuds bland annat av företag som är oberoende i förhållande till rederierna, finns det med nödvändighet en separat marknad (se analogt domstolens dom av den 31 maj 1979 i mål 22/78, Hugin mot kommissionen, REG 1979, s. 1869, punkterna 7 och 8, domen i det ovannämnda målet Hilti mot kommissionen, punkt 67, vilken bekräftades i domstolens dom av den 2 mars 1994 i mål C-53/92 P, Hilti mot kommissionen,

REG 1994, s. I-667, punkterna 13 och 14, och domen i det ovannämnda målet Tetra Pak mot kommissionen, punkt 82, vilken bekräftades i domstolens dom av den 14 november 1996 i mål C-333/94 P, REG 1996, s. I-5951, punkt 36). Förstainstansrätten har därvid på området för landtransport av fartygscontainrar redan fastställt att järnvägstjänster avseende bland annat tillgång till järnvägsnät och tillhandahållande av rullande materiel och dragande lok, på grund av deras särdrag, utgör en annan marknad än den för järnvägstransporter i allmänhet och än den för väg- och flodtransporter (förstainstansrättens dom av den 21 oktober 1997 i mål T-229/94, Deutsche Bahn mot kommissionen, REG 1997, s. II-1689, punkterna 55 och 56).

130 Kommissionen ansåg följaktligen helt riktigt i det ifrågasatta beslutet, tvärtemot sökandenas ståndpunkt, att den relevanta marknaden i förevarande fall är den för specialiserade tjänster avseende landtransport av fartygscontainrar som skall transporteras sjövägen vid kombinerad transport mellan Nordeuropa och Fjärran Östern, varvid containersjötransporttjänster som tillhandahålls av rederier vid dessa kombinerade transporter är undantagna.

131 Slutligen har sökandena vidare gjort gällande att för det fall förstainstansrätten anser att dessa landtransporttjänster ingår i en annan marknad skall åtminstone i den ifrågavarande marknaden innefattas alla liknande landtransporter. Sökandena har i detta avseende gjort gällande särskilt att den relevanta marknaden, förutom landtransport av containrar för sjötransport av FEFC mellan Nordeuropa och Fjärran Östern, skall omfatta landtransport av containrar av oberoende rederier som är verksamma på just denna rutt, landtransport av containrar som utförs av FEFC och oberoende rederier i samband med andra rutter, landtransport av alla andra containrar mellan platser i det europeiska inlandet samt landtransport av andra varor som utförs på liknande sätt men inte i containrar.

132 Det är uppenbart att denna ståndpunkt saknar grund och inte kan godtas.

- 133 Det framgår nämligen av såväl punkterna 10 och 42 i det ifrågasatta beslutet som artikel 1 i detta beslut att den gemensamma tariff som är i fråga i detta förfarande avser landtransporttjänster som erbjuds avsändare i kombination med andra tjänster vid kombinerad transport av varor i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern, vilka tjänster utförs av de rederier som är medlemmar i FEFC. Av detta följer att den relevanta marknaden uppenbarligen inte avser alla landtransporttjänster oavsett sort utan endast containerlandtransporttjänster såsom en del av kombinerade transporttjänster.
- 134 För övrigt är, av samma anledning, den geografiska den relevanta marknaden inte marknaden för all containerlandtransport vid kombinerad transport i förhållande till alla sjörutten utan endast containerlandtransport som är knuten till rutten mellan Nordeuropa och Fjärran Östern. Den gemensamma tariff som är i fråga i förevarande mål tillämpas nämligen endast vid kombinerade transporttjänster avseende enbart denna rutt mellan Nordeuropa och Fjärran Östern, vilken rutt för övrigt inte är utbytbar mot andra rutter (se, analogt, domen i det ovan nämnda målet Ahmed Saeed Flugreisen och Silver Line Reisebüro, punkterna 40 och 41). Det är inte i förevarande fall nödvändigt att pröva huruvida den relevanta marknaden skall begränsas till landtransport av containrar som lastas endast på FEFC-medlemmarnas fartyg, vilket förefaller framgå av punkt 11 i det ifrågasatta beslutet, eller på ett vidare sätt på alla fartyg som är verksamma på ovan nämnda rutt, utan det är tillräckligt att konstatera att det framgår av punkt 33 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen bedömde inverkan på konkurrensen inom den vidare ramen i det senare fallet. Kommissionen hade således grund för att inte i definitionen av den ifrågavarande marknaden innefatta de landtransporttjänster som tillhandahålls vid kombinerade transporttjänster avseende andra rutter än den mellan Nordeuropa och Fjärran Östern.
- 135 Mot bakgrund av det ovan anförda visar det sig att det saknas skäl att inte godta definitionen av den ifrågavarande marknaden såsom marknaden för containerlandtransporttjänster, som erbjuds avsändare i kombination med andra tjänster

inom Europeiska gemenskapen, vid kombinerad transport av varor i containrar mellan Nordeuropa och Fjärran Östern.

- 136 Vid dessa förhållanden skall sökandenas invändningar att, i första hand, den relevanta marknaden inte definierats och, i andra hand, att den definierats felaktigt, inte godtas.

Huruvida konkurrensbegränsningen är märkbar

- 137 När det för det första gäller sökandenas invändningar att det ifrågasatta beslutet inte innehåller någon bedömning av huruvida den ifrågavarande konkurrensbegränsningen är märkbar och att den ifrågavarande marknad i förhållande till vilken detta märkbara resultat skall bedömas inte fastställs i det ifrågasatta beslutet, är det tillräckligt att konstatera att det framgår i tillräcklig grad av punkt 33 i det ifrågasatta beslutet, vilken inte har bestridits av sökandena, att år 1993, det vill säga vid tiden för de faktiska omständigheterna i målet, innehade de rederier som var medlemmar i FEFC 38,5 procent av marknaden för landtransport av fartygscontainrar vid kombinerad transport mellan Nordeuropa och Fjärran Östern. Såsom fastslogs vid prövningen av invändningen avseende definitionen av den relevanta marknaden var det med rätta som kommissionen ansåg att denna marknad utgör den relevanta marknaden vid tillämpningen av artikel 85 i fördraget på det ifrågasatta avtalet.
- 138 Av detta följer att sökandenas invändning enbart av detta skäl inte kan godtas. Sökandena innehade nästan 40 procent av den relevanta marknaden och detta utgör nämligen en omständighet som i sig kan styrka att det avtal som är föremål för det ifrågasatta beslutet kan begränsa konkurrensen märkbart på denna marknad. En marknadsandel av denna omfattning kan nämligen inte rimligen anses vara obetydlig i den mening som avses i rättspraxis (se bland annat domstolens dom av den 9 juli 1969 i mål 5/69, Völk, REG 1969, s. 295, punkt 7, svensk specialutgåva, volym 1, s. 409, och av den 7 juni 1983 i de förenade målen

100—103/80, Musique diffusion française m.fl. mot kommissionen, REG 1983, s. 1825, punkt 86, svensk specialutgåva, volym 7, s. 133). Eftersom det i det ifrågasatta beslutet hänvisas uttryckligen till den marknadsandel som innehas av de rederier som är medlemmar i FEFC på den relevanta marknaden, skall det följaktligen anses att kommissionen därigenom i tillräcklig grad bedömde huruvida den ifrågasatt konkurrensbegränsningen var märkbar.

- 139 Det skall vidare understrykas att kommissionen i det ifrågasatta beslutet anförde att de landtransporttjänster som utförs av de rederier som är medlemmar i FEFC motsvarade ungefär 1 015 208 EVP-containerar (motsvarande 20 fot) år 1991, det vill säga cirka 9 276 653 ton. Omkring 89 procent av dessa transporter utfördes helt eller delvis i gemenskapen (punkt 33 i det ifrågasatta beslutet). Dessutom konstaterades i det ifrågasatta beslutet att på rutterna mellan Nordeuropa och Fjärran Östern motsvarade landtransporterna 18,6 procent av den sammanlagda kostnaden för kombinerade transporttjänster, vilket år 1992 motsvarade ett belopp på ungefär 477 200 000 ecu (punkterna 34 och 35 i det ifrågasatta beslutet). Det var mot bakgrund av dessa omständigheter som kommissionen i punkt 45 i det ifrågasatta beslutet drog den slutsatsen att "begränsningen av konkurrensen mellan medlemmarna i FEFC när det gäller de priser som tas ut för landdelen av kombinerade transporter är troligen betydande på grund av det mycket stora antalet berörda containerar och på grund av de kostnader som står på spel (punkterna 33—37)".
- 140 Mot denna bakgrund är det uppenbart att sökandena inte kan lägga kommissionen till last att den inte bedömde huruvida det ifrågasatt avtalet påverkade konkurrensen märkbart.
- 141 När det för det andra gäller sökandenas invändning att det i det ifrågasatta beslutet inte bedömdes korrekt huruvida avtalet i fråga hade ett märkbart resultat på konkurrensen, av det skälet att det ifrågasatt avtalets märkbara resultat skulle bedömas i förhållande till sjötransport som tillhandahålls vid kombinerad transport, kan inte heller denna invändning godtas eftersom den grundar sig på en felaktig definition av den relevanta marknaden. Det kan dessutom konstateras att om det antogs att den av sökandena hävdade definitionen av den relevanta

marknaden var relevant, skulle det ifrågavarande avtalet begränsa konkurrensen än mer märkbart. Det är nämligen ostridigt att på den på detta sätt definierade marknaden innehade medlemmarna i FEFC år 1992 en marknadsandel på 58 procent (punkt 33 i det ifrågasatta beslutet). Det kan inte bestridas att ett avtal om fastställande av priser — avseende tjänster som motsvarar en betydande del av den sammanlagda kostnaden för kombinerade transporttjänster — som ingåtts av företag som innehar nästan 60 procent av den relevanta marknaden märkbart begränsar konkurrensen i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget.

- 142 När det för det tredje gäller sökandenas ståndpunkt att ställningen för parterna i det ifrågavarande avtalet skall bedömas på marknaden för jämförbara landtransporter, kan inte heller denna invändning godtas eftersom den är grundad på en felaktig definition av den relevanta marknaden. Denna avser inte alla landtransporter utan endast landtransporttjänster som tillhandahålls vid kombinerad transport på rutterna mellan Nordeuropa och Fjärran Östern.
- 143 Det kan för övrigt noteras att resultatet på konkurrensen är märkbart inte endast om marknaden begränsas till enbart landtransporttjänster som tillhandahålls av rederier som är medlemmar i FEFC, utan även om den skall omfatta dem som tillhandahålls av oberoende rederier. Såsom framgår av punkt 33 i det ifrågasatta beslutet, vilken inte har bestridits av sökandena, skulle medlemmarna i FEFC i det första fallet inneha 70 procent av marknaden, medan de i det andra fallet skulle inneha 38,5 procent.
- 144 När det för det fjärde gäller sökandenas invändning att rätten till försvar åsidosatts eftersom kommissionen undersökte huruvida resultatet på konkurrensen av det ifrågavarande avtalet var märkbart för första gången i det ifrågasatta beslutet, kommer denna invändning att prövas särskilt inom ramen för den fjärde grunden, att felaktigheter begåtts i förfarandet, eftersom sökandena i samband med denna grund redogör för denna invändning inom en vidare ram.

Inverkan på handeln mellan medlemsstater

- 145 När det gäller inverkan på handeln mellan medlemsstater, skall det först erinras om att det framgår av fast rättspraxis att ett avtal mellan företag skall anses kunna påverka handeln mellan medlemsstater om det, på grundval av ett antal objektiva rättsliga och faktiska omständigheter, går att förutse med tillräcklig grad av sannolikhet att avtalet direkt eller indirekt, faktiskt eller potentiellt, kan påverka handeln mellan medlemsstater på ett sätt som skulle kunna hindra att målen för den inre marknaden förverkligas (domstolens dom av den 31 mars 1993 i de förenade målen C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 och C-125/85—C-129/85, *Ahlström Osakeyhtiö m.fl. mot kommissionen*, även kallat *Pâte de bois II*, REG 1993, s. I-1307, punkt 143; svensk specialutgåva, volym 14, s. 111). Framför allt krävs det inte att det rättsstridiga beteendet faktiskt har påverkat handeln mellan medlemsstater märkbart. Det räcker att visa att beteendet kan ha sådan verkan (se, i fråga om artikel 85 i fördraget, domen i det ovannämnda målet *SPO m.fl. mot kommissionen*, punkt 235).
- 146 Det kan därefter konstateras att det ifrågavarande avtalet är ett avtal — som slutits mellan rederier av vilka ett flertal är etablerade i olika medlemsstater — om villkor för försäljning av landtransporttjänster till avsändare som också är etablerade i olika medlemsstater i gemenskapen. Det är uppenbart att ett sådant avtal kan påverka handeln mellan medlemsstater i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget. Eftersom syftet med villkoret att handeln mellan medlemsstater skall påverkas för övrigt är att fastställa tillämpningsområdet för gemenskapsrätten i förhållande till den nationella rätten (domstolens dom av den 13 juli 1966 i målen 56/64 och 58/64, *Consten och Grundig mot kommissionen*, REG 1966, s. 429, svensk specialutgåva, volym 1, s. 277, och i det ovannämnda målet *SPO m.fl. mot kommissionen*, punkt 227), kan det inte bestridas att det ifrågavarande avtalet, i vilket föreskrivs villkor för försäljning av transporttjänster till en stor andel av avsändarna i gemenskapen, omfattas av gemenskapens konkurrensrätt. Det kan i detta avseende konstateras i synnerhet att fastställandet av försäljningspriset för landtransporttjänster bland annat kan inverka på avsändarnas beslut att anförtro landtransporten av sina containrar till och från hamnar åt medlemmar i FEFC eller åt en landtransportör, och därmed snedvrider den konkurrens som finns på marknaden för landtransporttjänster mellan de rederier som är medlemmar i FEFC och landtransportörer som är verksamma i olika medlemsstater.

- 147 Vidare konstaterade kommissionen också i punkterna 50 och 51 i det ifrågasatta beslutet med rätta att det gemensamma fastställandet av priset för landtransporttjänster också kan inverka på konkurrensen mellan hamnarna i olika medlemsstater. Själva syftet med att fastställa dessa priser på grundval av en fiktiv transport, inom ramen för ett "hamnutjämningsystem", mellan en plats i inlandet och den närmaste hamnen som trafikeras av någon av medlemmarna i FEFC är nämligen att neutralisera den ekonomiska fördel som ett kortare avstånd till en viss hamn kan utgöra. Det kan i detta avseende påpekas att sökandena inte har bestridit att frakten omdirigeras som resultat av att den ifrågavarande gemensamma tariffen för landtransporttjänster tillämpas, utan det enda är att de inte har tillmätt denna omdirigering någon större betydelse. Den omständigheten, vilken för övrigt inte har bevisats, att rederierna även om det inte fanns något avtal om fastställande av tariffer för landtransporttjänster inom FEFC skulle bära de extra kostnader som transporten till en hamn längre bort innebär, undanröjer inte den omständigheten att syftet eller åtminstone resultatet av det förfarande som benämns "hamnutjämnning" var att leda om varor till hamnar som annars inte skulle ha mottagit dem och att denna ändring av varuflödet är en följd av avtalet om fastställande av priser för landtransport. Det skall tilläggas att omledningen av trafiken till följd av den gemensamma tarifferingen dessutom skiljer sig från den som skulle ha funnits om varje rederi hade bestämt en individuell hamnutjämnning utifrån egna kriterier.
- 148 Slutligen kan det ifrågavarande avtalet, om än på ett mer indirekt sätt, åtminstone ha ett resultat på varuhandeln mellan medlemsstater, eftersom de priser för landtransporttjänster som fastställs i FEFC utgör en del av det slutliga försäljningspriset för de transporterade varorna (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 3 december 1987 i mål 136/86, BNIC, REG 1987, s. 4789, punkt 18). Det var således med rätta som kommissionen i punkt 54 i det ifrågasatta beslutet konstaterade att det ifrågavarande avtalet på grund av det resultat som det har på kostnaden för export till andra länder kunde få producenterna i gemenskapen att söka efter andra marknader mot vilka transportkostnaderna för deras varor är lägre, i synnerhet producentens egen nationella marknad eller marknaderna i andra medlemsstater.
- 149 Av detta följer att det saknas skäl att godta sökandenas invändningar att handeln inom gemenskapen inte påverkas märkbart.

Slutsats avseende sökandenas första grund

- 150 Mot bakgrund av det ovan anförda kan talan inte bifallas på sökandenas första grund, att artikel 85.1 i fördraget åsidosatts.

III — *Den andra grunden: åsidosättande av artikel 3 i förordning nr 4056/86*

A — *Parternas argument*

151
till
155 [...]

I det ifrågasatta beslutet beaktas inte den omständigheten att avsikten med förordningarna nr 1017/68 och nr 4056/86 var att fastställa regler som var tillämpliga på särskilda sektorer i ekonomin

156
till
159 [...]

I det ifrågasatta beslutet beaktas inte den riktiga definitionen av marknaderna i fråga på vilka avtalen har sina resultat

160
till
161 [...]

Det ifrågasatta beslutet är oförenligt med vad som anges i förordning nr 4056/86 om dess tillämpningsområde

162
till
209 [...]

Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med de allmänna gemenskapsrättsliga principer som är tillämpliga när gemenskapslagstiftningens räckvidd skall fastställas

210
till
215 [...]

Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med den tolkning som gjorts av samma uttryck i andra förordningar för enskilda sektorer på transportområdet

216
till
221 [...]

Det ifrågasatta beslutet är en källa till rättsosäkerhet och inkonsekvens i förfarandehänseende

222
till
224 [...]

Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med kommissionens resonemang i förordning nr 4056/86 beträffande beviljandet av ett gruppundantag för konferenser

225 [...]

I det ifrågasatta beslutet tas inte hänsyn till transportsektorns särdrag

226 [...]

Domstolens dom av den 5 oktober 1995 i mål C-96/94, Centro Servizi Spediporto (REG 1995, s. I-2883), vilken kommissionen hänvisat till, är inte relevant i förevarande mål

227
till
229 [...]

B — Förstainstansrättens bedömning

230 Sökandena har i huvudsak hävdad att det ifrågavarande avtalet omfattas av gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 och att det var fel av kommissionen att pröva det enligt förordning nr 1017/68.

- 231 Eftersom gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 kan tillämpas endast på avtal som omfattas av förordning nr 4056/86, skall det för det första undersökas om det avtal om fastställande av priser som ingåtts mellan medlemmarna i FEFC för landtransporttjänster som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport innefattas i denna förordnings tillämpningsområde.
- 232 Det skall erinras om att det i artikel 1.1 i förordning nr 4056/86, vilken artikel har rubriken "förordningens syfte och tillämpningsområde", föreskrivs att "i denna förordning fastställs bestämmelser för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjötransport". Följaktligen omfattas endast konkurrensbegränsande förfaranden och missbruk av en dominerande ställning i fråga om "sjötransport" av förordning nr 4056/86.
- 233 Det skall i detta avseende först erinras om att det vid prövningen av den första grunden fastslogs att de ifrågakvarande landtransporttjänsterna utgör en annan tjänst än sjötransporttjänster.
- 234 Det kan därefter konstateras att enligt gängse mening avses med uttrycket "sjötransport" just transport till havs. Tvärtemot vad sökandena har gjort gällande finns det inget som motiverar att uttrycket "sjötransport" tolkas så, att det innefattar även landtransport bestående i befordran till och från hamnar av containrar som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport.
- 235 Eftersom betydelsen av uttrycket "sjötransport" är klar måste det anses att om rådet hade velat i detta uttryck innefatta andra tjänster som utförs tillsammans

med sjötransport, såsom landtransport av varor till och från hamnar, skulle rådet ha nämnt detta uttryckligen, vilket för övrigt den amerikanska lagstiftaren har gjort.

- 236 Emellertid föreskrivs i artikel 1.2 i förordning nr 4056/86 inte alls en sådan utvidgning av denna förordnings tillämpningsområde till landtransport, utan tvärtom anges att denna förordning "avser endast internationella sjötransporter från eller till en eller flera hamnar i gemenskapen, dock inte trampfart".
- 237 Det framgår således av artikelns själva ordalydelse att landtransport av varor till eller från hamnar inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86, eftersom denna avser endast sjötransporttjänster från hamn till hamn.
- 238 Det är i detta avseende uppenbart att sökandenas tolkning, att denna artikel inte har något annat syfte än att klargöra att förordning nr 4056/86 tillämpas på de grupper av sjötransporter som är "internationella" och som följaktligen utförs mellan medlemsstater eller mellan gemenskapen och ett tredje land, saknar grund eftersom uttrycket "från eller till en eller flera hamnar" i denna artikel inte beaktas vid denna tolkning. Dessutom hänvisas i sjätte skälet i förordning nr 4056/86, på vilken denna tolkning stöds, åter uttryckligen, om än särskilt i fråga om villkoret att handeln mellan medlemsstater skall påverkas, till sjötransport "från eller till hamnar i gemenskapen". I denna punkt bekräftas således att förordning nr 4056/86 inte är tillämplig på landtransporttjänster bestående i landtransport av varor till och från hamnar.
- 239 Det skall för övrigt erinras om att domstolen i sin dom av den 5 oktober 1995 i det ovannämnda målet Centro Servizi Spediporto, ställd inför frågan huruvida rådets förordning nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av

principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 145) tillämpas på landdelarna vid kombinerad transport, fastställde att sjötransporttjänsten upphör vid ankomsten till hamnen eller offshore-anläggningen och alltså inte omfattar vägtransport av gods som har lossats från fartyget.

- 240 Det är felaktigt som sökandena har hävdad att den lösning som domstolen valde i denna dom inte kan överföras på förevarande fall. Eftersom förordning nr 4055/86 ingår i samma åtgärds paket och antogs samma dag som förordning nr 4056/86, är det inte tänkbart att rådet ville fastställa olika tillämpningsområden för de två ovannämnda förordningarna. Om rådet hade haft för avsikt att förordning nr 4056/86 skulle ha ett mycket vidare tillämpningsområde än förordning nr 4055/86, skulle den åtminstone ha angett detta uttryckligen och inte ha fastställt tillämpningsområdet för de två ovannämnda förordningarna genom att använda samma uttryck, "sjötransport". Den omständigheten att de tre förordningarna har olika syfte är inte relevant när betydelsen av uttrycket "sjötransport" skall klargöras. Dessutom utgör förordning nr 4056/86 inte, till skillnad från vad sökandena har hävdad, en åtgärd som syftar till att hindra tredje länder från att neka tillträde till internationell sjötransport, utan syftar, såsom framgår av dess rubrik, till att säkerställa frihet att tillhandahålla sjötransporttjänster mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land. Argumentet att rådet önskade att dess lagstiftning skulle täcka all verksamhet som bedrevs av linjekonferenser är därför tillämpligt på såväl förordning nr 4055/86 som förordning nr 4056/86. Slutligen saknar sökandenas argument, att den tolkning som domstolen har gjort av förordning nr 4055/86 är ett resultat av den särskilda omständigheten att sjötransporttjänster i artikel 1.4 a i sistnämnda förordning definieras som sjötransporttjänster "till havs mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn eller en offshoreanläggning i en annan medlemsstat", också relevans, eftersom de avsedda sjötransporterna också definieras i artikel 1.2 i förordning nr 4056/86, i nästan samma ordalag, såsom sjötransporter "från eller till en eller flera hamnar i gemenskapen".

- 241 Det framgår således att tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86 är begränsat till egentlig sjötransport, det vill säga sjötransport från hamn till hamn,

och inte täcker tjänster avseende landtransport av varor till och från hamnar som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport.

- 242 För det andra framgår det tydligt av elfte skälet i förordning nr 4056/86 att rådet inte avsåg att utsträcka gruppundantaget i artikel 3 i denna förordning till avtal avseende landtransporttjänster bestående i befördran till och från hamnar som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport. I elfte skälet anges nämligen att "användarna [alltid skall] kunna ta del av de transportpriser och transportvillkor som tillämpas av medlemmarna i konferensen, varvid meningen är att landtransport som organiseras av sjötransportörer omfattas av förordning (EEG) nr 1017/68".
- 243 Tvärtemot vad sökandena har hävdats är den omständigheten att uttrycket "shippers" (avsändare) nämns i stället för "shipping lines" (sjötransportörer) i den engelska lydelsen av förordning nr 4056/86 inte relevant, eftersom det är uppenbart att den måste vara resultatet av ett översättningsfel. Det är inte endast så att "sjötransportörer" nämns i alla andra språkversioner, precis som i den franska versionen, utan dessutom har uttrycket, såsom det lyder i den engelska versionen, knappast någon mening och det finns ingen anledning till att den förekommer i en förordning avseende sjötransport.
- 244 Likaså är det uppenbart att sökandenas alternativa påstående, att för det fall elfte skälet faktiskt avser "sjötransportörer" och inte "avsändare" innebär detta endast att avtal som ingåtts mellan rederier och landtransportörer omfattas av förordning nr 1017/68, inte kan godtas. För det första skulle elfte skälet enligt sökandenas tolkning inte ha någon mening, eftersom den omständigheten att rederierna kommer överens om inköpspriset för landtransporttjänster inte har något samband med behovet för användarna av att alltid kunna "ta del av de transportpriser och transportvillkor som konferensmedlemmarna tillämpar".

Eftersom undantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 för ”fastställande av transportpriser och transportvillkor” endast kan avse fastställande av försäljningspriser för sjötransport och inte förhandling om inköpspriset för en annan sorts transport, skulle det för det andra vara onödigt att föreskriva att sjötransportörer inte får komma överens om inköpspriset för landtransport.

- 245 För det tredje kan det konstateras att det i definitionen av linjekonferens i artikel 1.3 b i förordning nr 4056/86 hänvisas till rederier som ”tillämpar enhetliga eller gemensamma fraktsatser och andra villkor som de kommit överens om för sin reguljära linjetrafik”. Likaså avser gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86, enligt denna artikels rubrik, ”konkurrensbegränsande åtgärder mellan transportörer avseende verksamhet med reguljära sjötransporttjänster”.
- 246 De ifrågavarande tjänsterna avseende landtransport av containrar som erbjuds vid en kombinerad transport utgör emellertid inte ”reguljära tjänster” i den mening som avses i de ovannämnda bestämmelserna. Till skillnad från sjötransporttjänster organiseras de nämligen inte enligt en reguljär och förutbestämd sträcka och tidtabell. Av detta följer att ett avtal om fastställande av priser för landtransporttjänster inte kan omfattas av gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86.
- 247 Det kan för det fjärde konstateras att det i artikel 3 i förordning nr 4056/86, i vilken anges de syften som de linjekonferensavtal som omfattas av gruppundantaget kan ha, inte bland dessa nämns avtal om verksamhet avseende landtransport bestående i befordran av varor till eller från hamnar som utförs i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport, utan tvärtom endast avses verksamhet som särskilt hänför sig till sjötransport, såsom

samordning av tidtabeller för fartyg eller av deras avgångs- och anlöpningstider, fastställande av avgångs- och anlöpningsfrekvens och samordning eller uppdelning av avgångar eller anlöpningar mellan konferensens medlemmar. Likaså syftar rubriken till artikel 3 på endast sjötransporttjänster.

- 248 Det skall för det femte erinras om att under det lagstiftningsförfarande som ledde fram till att förordning nr 4056/86 antogs föreslog såväl parlamentet som den ekonomiska och sociala kommittén ett tillägg, som innebar att undantaget skulle tillämpas även på landtransporttjänster bestående i befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport. Detta förslag påverkade emellertid inte rådet. Sökandenas argumentation att rådet ansåg det vara onödigt att följa detta förslag av det skälet att det ansåg att landdelen av kombinerad transport redan innefattades i sjötransport kan således inte godtas. För det första innebär denna argumentation att uttrycket "sjötransport" ges en mycket vidare betydelse än den enligt gängse mening har. Den omständigheten att såväl parlamentet som den ekonomiska och sociala kommittén, vilka yttrade sig över förslaget till förordning, ansåg det vara nödvändigt att det klagande tillägget skulle göras, att undantaget även avsåg avtal avseende landtransporttjänster bestående i befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport visar tveklöst att landdelarna inte kan anses avses med uttrycket "sjötransport". På grund av dessa förslag från parlamentet och den ekonomiska och sociala kommittén kräver för det andra rättssäkerheten att rådet, om den hade önskat utsträcka omfattningen av gruppundantaget till avtal avseende landdelen av kombinerad transport, skulle ha angett detta uttryckligen.
- 249 För det sjätte framgår det också av en deklARATION av rådet av den 17 december 1991, till vilken sökandena själva har hänvisat, att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 inte är tillämpligt på avtalet. I denna deklARATION angav rådet att det skulle undersöka frågan huruvida avtal om priser och villkor för landtransport vid kombinerad transport skulle omfattas av ett gruppundantag. Denna deklARATION, som avgavs 5 år efter antagandet av förordning nr 4056/86, bekräftar också att rådet, även om det var medvetet

om problematiken med kombinerad transport, för att inte säga benäget att eventuellt låta avtal avseende tjänster med befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport omfattas av gruppundantaget, ansåg att det var uppenbart att dessa avtal inte omfattades av gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86.

- 250 För det sjunde angav kommissionen uttryckligen på sidan 5 i sin förklarande promemoria till förslaget till förordning av år 1981 att bland annat den omständigheten att förordningen i fråga skulle tillämpas endast på ett transportmedel hade beaktats.
- 251 För det åttonde följer det även av allmänna tolkningsprinciper att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 inte är tillämpligt på avtal om fastställande av priser för landtransporttjänster som tillhandahålls vid kombinerade transporttjänster.
- 252 Det följer av fast rättspraxis att den allmänna principen i artikel 85.1 i fördraget om förbud mot konkurrensbegränsande överenskommelser innebär att bestämmelser om avvikelser från detta förbud i en förordning om undantag på grund av sin art måste tolkas restriktivt (förstainstansrättens dom av den 22 april 1993 i mål T-9/92, Peugeot mot kommissionen, REG 1993, s. II-493, punkt 37, svensk specialutgåva, volym 14, s. 53, samt generaladvokaten Van Gervens förslag till avgörande inför dom av den 28 februari 1991 i mål C-234/89, Delimitis, REG 1991, s. I-935, svensk specialutgåva, volym 11, s. 65). Detta bör även vara fallet med bestämmelserna i förordning nr 4056/86, genom vilka vissa avtal undantas från förbudet i artikel 85.1 i fördraget, eftersom artikel 3 i förordningen utgör ett gruppundantag i den mening som avses i artikel 85.3 i fördraget (förstainstansrättens dom av den 8 oktober 1996 i de förenade målen T-24/93—T-26/93 och T-28/93, Compagnie maritime belge de transports m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. II-1201, punkt 48).

- 253 Mot denna bakgrund kan parterna inte heller med framgång åberopa den omständigheten att själva ändamålet med linjekonferenser har erkänts vara fördelaktigt, vilket kommissionen inte på något sätt har bestridit. En sådan omständighet, om den är av sådant slag att den motiverar undantag beviljade med stöd av förordning nr 4056/86, kan inte innebära att all skadlig inverkan på konkurrensen som linjekonferenser orsakar skall undgå förbudsprincipen i artikel 85.1 i fördraget (domen i det ovannämnda målet *Compagnie maritime belge de transports m.fl. mot kommissionen*, punkt 50).
- 254 Mot bakgrund av att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 helt och hållet är av undantagskaraktär, eftersom det i detta för en obegränsad tid medges ett undantag för horisontella avtal om fastställande av priser för sjötransport, är det än mindre godtagbart att utsträcka detta gruppundantag till avtal om fastställande av priset för landtransport som ingåtts mellan medlemmar i en linjekonferens.
- 255 Sökandenas invändning att kommissionens tolkning strider mot gruppundantagets existensberättigande eftersom flertalet konferenser upprättar en tariff för kombinerad transport kan således inte godtas. Denna tolkning påverkar för övrigt inte den behörighet som medges linjekonferenserna i artikel 3 i förordning nr 4056/86 att fastställa taxorna för sjötransport.
- 256 Invändningen att särdragen för transportsektorn i allmänhet inte beaktades i det ifrågasatta beslutet kan således inte heller godtas. Det kan nämligen påpekas att sökandena själva har understrukit att de olika förordningarna avseende transportområdet antogs av rådet på grundval av särdragen för varje transportsätt — sjötransport, landtransport eller lufttransport. Eftersom avtalet i fråga avser landtransporttjänster bestående i befordran till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport och inte avser sjötrans-

porttjänster, finns det inget skäl att låta detta avtal omfattas av de särskilda undantag som beviljats avtal avseende sjötransport.

- 257 Det framgår således klart, av såväl lydelsen av de bestämmelser i vilka tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86 eller de avtal som omfattas av undantaget i artikel 3 i denna förordning fastställs, som förarbetena till förordning nr 4056/86 och rådets deklaration av december 1991 samt av allmänna tolkningsprinciper, att gruppundantaget i artikel 3 i denna förordning för vissa avtal mellan medlemmar i linjekonferenser inte kan tillämpas på ett avtal om fastställande av priser för landtransporttjänster, bestående i befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport som ingåtts mellan medlemmarna i en linjekonferens.
- 258 Det kan för övrigt konstateras att inget av de andra argument som sökandena har åberopat kan påverka ovannämnda slutsats.
- 259 För det första finns det ingen grund för sökandenas ståndpunkt att det ifrågavarande avtalet omfattas av förordning nr 4056/86 eftersom medlemmarna i FEFC är företag i sjötransportsektorn.
- 260 För att avgöra vilken förordning som är tillämplig på ett visst avtal skall avtalet undersökas mot bakgrund av de bestämmelser i vilka tillämpningsområdet för de olika förordningarna i fråga fastställs, och det skall inte endast tas hänsyn till vilken sektor som det företag som tillhandahåller den tjänst eller vara som är föremål för avtalet tillhör. I förevarande fall framgår det klart av artikel 1.2 i förordning nr 4056/86 att denna förordning inte avser alla avtal som ingåtts av rederier utan endast avtal avseende "internationell sjötransport från eller till eller till en eller flera hamnar i gemenskapen". Det är följaktligen uppenbart att ett

avtal i vilket fastställs priser för landtransport inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86, även om det vid kombinerade transporttjänster ingås och genomförs av rederier. Det skall i detta avseende erinras om att domstolen i sin dom av den 11 mars 1997 i mål C-264/95 P, kommissionen mot UIC (REG 1997, s. I-1287), punkt 42, festslog att tillämpligheten av förordning nr 1017/68 är beroende av vilket slag av avtal som det är fråga om och inte av att marknaden där verkningarna av dessa avtal visar sig först identifieras. Sökandenas argumentation att de olika förordningarna om tillämpning av konkurrensbestämmelserna på transportområdet tillämpas på särskilda sektorer i ekonomin skall således inte godtas, eftersom de tillämpliga förordningarna skall fastställas i förhållande till det ifrågavarande avtalet och inte i förhållande till det företag som tillhandahåller tjänsten eller varan. Ett sådant avtal kan nämligen inte omfattas av olika förordningar om tillämpning av konkurrensbestämmelserna på grund av vilket företag som ingår avtalet.

- 261 Under alla förhållanden skulle det ifrågavarande avtalet inte omfattas av förordning nr 4056/86, även om såsom sökandena har hävdad den tillämpliga förordningen berodde på definitionen av marknaden. Såsom följer av prövningen av den första grunden skall de ifrågavarande landtransporttjänsterna nämligen betraktas som andra tjänster än sjötransporttjänster och inte som en enda sammansatt produkt bestående i en kombinerad transporttjänst, på grund av, bland annat, att land- och sjötransporttjänsterna kan köpas och säljas åtskilda hos och genom olika ekonomiska aktörer. Det är i detta avseende uppenbart att den av sökandena gjorda jämförelsen med skosnören saknar relevans, för även om skosnören visserligen kan köpas skilda från skorna, kan skorna inte säljas eller användas utan skosnören, utan de två produkterna bildar en enda produkt. De landtransporttjänster som erbjuds av medlemmarna i FEFC är däremot endast en kompletterande tjänst till deras sjötransporttjänster för vilka kompletterande tjänster användarna ha möjlighet, vilken för övrigt säkerställs i förordning nr 4056/86, att vända sig till valfritt företag, eftersom avsändarna också har möjlighet att själva utföra landtransporten av varorna till eller från hamnen. Även om de säljs i kombination med en sjötransporttjänst vid en kombinerad transport förblir landtransporttjänsterna avseende befördran av varor till eller från hamnar ändå andra tjänster är sjötransporttjänster. Den relevanta marknaden i förevarande fall är således inte, tvärtemot vad sökandena har hävdad, marknaden för sjötransporttjänster, utan marknaden för landtransporttjänster som tillhandahålls av medlemmarna i FEFC vid en kombinerad transport.

- 262 Det skall vidare tilläggas att även om det antogs att kombinerad transport kunde anses som en enda sammansatt produkt som ingår i en egen marknad, innebär sökandenas alternativa ståndpunkt, att sidoordnad verksamhet som med nödvändighet tillhandahålls såsom en beståndsdel i en kombinerad transporttjänst skall behandlas som en del av denna enda tjänst, inte att avtalet i fråga under alla förhållanden skall täckas av gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86. Eftersom bestämmelser om ett gruppundantag skall tolkas restriktivt, skulle nämligen den omständigheten att kombinerad transport utgör en enda sammansatt tjänst tvärtom leda till att man ställde sig frågan huruvida gruppundantaget skulle kunna tillämpas avseende fastställande av priset för den kombinerade transporttjänsten, inklusive sjödelen.
- 263 Det skall vidare påpekas att sökandenas ståndpunkt skulle leda till diskriminering.
- 264 Landsvägstransportörerna eller järnvägsföretagen skulle till skillnad från rederierna inte kunna komma överens om priset för landtransporttjänster som de säljer till avsändarna. Det skulle för övrigt inte kunna uteslutas att möjligheten för linjekonferenserna att gemensamt fastställa priset för landtransporttjänster skulle innebära en risk för att de gavs en möjlighet att till nackdel för landtransportörerna utsträcka det inflytande som den har på marknaden för sjötransport till marknaden för landtransport. Därvid skulle de samtidigt som de lämnade tariffen för kombinerad transport oförändrad till exempel kunna höja priset för sjödelen av transporten och i motsvarande mån minska priset för landdelen av transporten, så att avsändarna i praktiken inte skulle ha något annat val än att köpa landtransporten från rederier.
- 265 Möjligheten för rederierna att gemensamt fastställa priserna för tjänster avseende sjötransport och för landtransporttjänster bestående i befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport

skulle också leda till en diskriminering av vissa speditörer som är riktiga kombinerade transportföretag utan att ha några fartyg ("non vessel operating multimodal transport operators") och som erbjuder samma tjänster som linjerederierna. Dessa speditörer erbjuder kombinerade transporttjänster men till skillnad från rederierna har de inte själva några fartyg utan befraktar ytor hos rederier. Såsom konstaterats i punkt 23 i det ifrågasatta beslutet, vilken inte bestritts av sökandena, ökade konkurrensen mellan dessa speditörer och de sjötransportörer som utför reguljära tjänster så kraftigt att den blev ett av de viktigare särdragen för den berörda sektorn.

- 266 För det andra skall argumenten avseende ordalydelsen i förordning nr 4056/86 inte godtas. Antingen är dessa argument grundade på den felaktiga, och redan avvisade (punkterna 120—129 ovan), förutsättningen att landtransporttjänster bestående i befordran av varor till eller från hamnar som tillhandahålls med andra tjänster vid en kombinerad transport utgör sjötransporttjänster, eller är de irrelevanta eller bygger på en felaktig tolkning av förordningens ordalydelse.
- 267 Därvid är argumenten avseende artikel 5 i förordning nr 4056/86 inte relevanta, eftersom det i denna artikel endast anges vilka förpliktelser som är knutna till undantaget i artikel 3 i denna förordning och denna artikel per definition inte kan utvidga räckvidden för detta undantags tillämpningsområde. Tvärtemot vad sökandena har hävdad är det dessutom inte genom artikel 5.3 och 5.4 i förordning nr 4056/86, även om det i dessa hänvisas till landtransport, möjligt att fastställa att sådan transport regleras av denna förordning. För det första syftar artikel 5.3 i förordning nr 4056/86 endast till att undvika att rederier som är medlemmar i en konferens drar nytta av sin betydelse på marknaden för sjötransport för att tvinga avsändarna att köpa andra tjänster från dem, såsom landtransporttjänster. Det skall för övrigt påpekas att den ovannämnda bestämmelsen, vars syfte följaktligen är att det skall undvikas att rederier knyter landstransporten till sina sjötransporttjänster, bekräftar att land- och sjötransport är två olika tjänster som ingår i olika marknader.

- 268 För det andra anges det inte i artikel 5.4 i förordning nr 4056/86 att denna förordning tillämpas på landtransport, utan i denna föreskrivs, i fråga om situationer där det finns ett enda pris för en transporttjänst som innefattar en landdel, att det i rederiernas tariffer skall anges vilka tjänster som omfattas av frakten uppdelade på sjödelen och landdelen av transporten. De tariffer som avses i denna artikel är inte konferensens utan avser de villkor som de olika rederierna erbjuder. I artikeln föreskrivs nämligen att man skall kunna ta del av dessa tariffer på konferensens kontor. Det är tydligt att rederierna kan erbjuda kombinerade transporttjänster och då skall avsändarna kunna känna till uppdelningen av priset mellan landtransport och sjötransport.
- 269 Tvärtemot vad sökandena har hävdats bevisas inte alls genom artikel 4 i förordning nr 4056/86 — enligt vilken ett avtal för att omfattas av undantaget inte kan innehålla olika priser och villkor beroende på ursprungs- eller destinationslandet eller på grund av lastnings- eller lossningshamnen — att förordning nr 4056/86 tillämpas på landtransport utan överförs endast principen om förbud mot diskriminering i artikel 79.1 i fördraget (nu artikel 75.1 EG i ändrad lydelse). Även om det inte fanns kombinerad transport skulle rederierna kunna tillämpa olika villkor på transport av varor från olika medlemsstater och därvid utföra transiteringen av varor genom en hamn i stället för genom en annan.
- 270 När det för det tredje gäller sökandenas påstående att vissa medlemsstater år 1984 i samband med en lagreform i ett tredje land yttrade att det var önskvärt att detta land tillät även de rederier som var medlemmar i en linjekonferens att gemensamt fastställa priserna för landtransporttjänster som tillhandahålls i kombination med sjötransporttjänster, kan av detta inte dras den slutsatsen att rådet med nödvändighet tre år senare beslutade att det på gemenskapsnivå skulle antas sådana bestämmelser. Dessutom skall det understrykas dels att det endast var fråga om en åsikt från en del av medlemsstaterna, dels att det inte kan

uteslutas att de medlemsstater som verkade vara för ett undantag inte har ändrat sin inställning, vilken kunde förklaras med att det vid den tiden inte fanns någon gemenskapsförordning med bestämmelser om tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjötransport. Den mening som vissa medlemsstater hade gett uttryck för tidigare kan under alla förhållanden inte gälla före ordalydelsen i förordning nr 4056/86 och särskilt i dess artikel 1, vars lydelse är fullständig klar, i vilken föreskrivs att denna förordning tillämpas endast på sjötransporter.

- 271 Det skall för övrigt konstateras att den amerikanska lagstiftningen, vilken sökandena har åberopat, också visar på att uttrycket "sjötransport" inte kan tolkas som om det utsträcker sig till landtransport som tillhandahålls vid kombinerad transport. Såsom kommissionen med rätta har konstaterat var man i Shipping Act, som antogs år 1984 i Förenta staterna för att göra det möjligt för rederierna att "diskutera, fastställa och reglera transportsatserna, däribland kombinerade fraktsatser från avhämtningsplatsen till leveransplatsen", noga med att uttryckligen ange att avtal avseende landdelen av kombinerad transport också undantas från tillämpningen av antitrustlagarna. Detta exempel bekräftar således att ett undantag från konkurrensbestämmelserna som gör det möjligt för medlemmarna i en linjekonferens att fastställa priserna för sjötransport inte kan tolkas så, att de även underförstått medges ett undantag för avtal om fastställande av priser för landtransporttjänster som tillhandahålls vid kombinerad transport.
- 272 Tvärtemot vad sökandena har hävdats är, för det fjärde, den omständigheten att förordning nr 4056/86 tillämpas endast på sjötransport medan förordning nr 1017/68 tillämpas på landtransport inte en källa till någon rättsosäkerhet och till inkonsekvenser i förfarandehänseende.
- 273 Tvärtemot vad sökandena har gjort gällande har, för det femte, tolkningen att förordning nr 4056/86 inte tillämpas på landdelen av kombinerad transport inte

till följd att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 berövas sin ändamålsenliga verkan. För det första kan nämligen de rederier som är medlemmar i linjekonferenser enligt artikel 3 i förordning nr 4056/86 gemensamt fastställa priserna för sjötransporttjänster och i förekommande fall även ingå avtal med andra syften än dem som nämns i ovannämnda artikel 3. För det andra står det klart att varje rederi som är medlem i konferensen kan erbjuda och sälja kombinerade transporttjänster, dock med det enda förbehållet att även om priserna för sjödelen kan fastställas av konferensen skall priset för landdelen av transporten däremot fastställas individuellt av varje rederi. Kommissionens tolkning begränsar således inte alls vare sig omfattningen av tillämpningsområdet för det undantag som föreskrivs för egentlig sjötransport eller möjligheten för de rederier som är medlemmar i konferenser att tillhandahålla kombinerade transporttjänster. Det skall för övrigt i detta avseende påpekas att det är ostridigt att ett flertal oberoende rederier, samt speditörer, erbjuder kombinerade transporttjänster som är likvärdiga dem som tillhandahålls av medlemmarna i FEFC, dock utan att gemensamt med andra rederier eller andra speditörer fastställa priset för landtransport.

- 274 När det för det sjätte gäller sökandenas påstående att den tolkning som kommissionen gjort av förordning nr 4056/86 strider mot medlemsstaternas allmänna åsikt, är det tillräckligt att konstatera att detta inte kan godtas, eftersom sökandena inte har lagt fram någon bevisning till stöd för påståendet. Kommissionen har gjort gällande att den rådgivande kommittén, sammansatt av företrädare för medlemsstaternas transport- och konkurrensmyndigheter, i sitt yttrande över förslaget till det ifrågasatta beslutet, med eniga medlemmar, förklarade sig instämma i kommissionens slutsatser avseende definitionen av marknaden, tillämpningen av artikel 85.1 i fördraget och fastställandet av tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86. Eftersom kommissionen inte har lagt fram detta yttrande kan dess argument emellertid inte beaktas (första instansrättens dom av den 28 mars 2001 i mål T-144/99, Institut des mandataires agréés mot kommissionen, REG 2001, s. II-1087, punkt 133). Det skall dessutom påpekas att även om sökandena har hävdatt att kommissionens tolkning av förordning nr 4056/86 strider mot medlemsstaternas allmänna åsikt, har emellertid ingen medlemsstat intervenerat i förevarande förfarande för att försvara sökandenas ståndpunkt att landdelen av kombinerad transport omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 4056/86. Tvärtom framgår det av den dom som meddelats denna dag i mål T-18/97 att Republiken Frankrike

intervenerade i det målet bland annat till stöd för påståendet att ett avtal om fastställande av priset för landdelen av kombinerad transport, av samma slag som det i förevarande mål, omfattas av förordning nr 1017/68 och inte av förordning nr 4056/86.

- 275 För det sjunde skulle sökandenas ståndpunkt, att avtalet i fråga skall omfattas av gruppundantaget av det skälet att de tjänster som avtalet avser säljs i kombination med sjötransporttjänster som omfattas av undantaget, definitivt leda till att varje tjänst som tillhandahålls av rederier tillsammans med sjötransport skall omfattas av gruppundantaget. Sökandena har emellertid inte hävdats något sådant och har gjort gällande att de i själva verket anser att den sidoordnade verksamhet som med nödvändighet tillhandahålls såsom en naturlig del av en kombinerad transporttjänst skall behandlas som en del i denna enda tjänst. Det är inte nödvändigt att inom ramen för denna talan pröva huruvida den angivna ståndpunkten är välgrundad, utan det är tillräckligt att konstatera att den under alla förhållanden inte kan leda till att det ifrågavarande avtalet om landtransporttjänster omfattas av gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86, eftersom dessa tjänster, såsom konstaterats inom ramen för den första grunden, utgör en annan tjänst än sjötransport.

- 276 Det skall slutligen konstateras att det var med rätta som kommissionen undersökte det ifrågavarande avtalet mot bakgrund av bestämmelserna i förordning nr 1017/68. Det är nämligen ostridigt att det ifrågavarande avtalet är ett avtal om fastställande av priser som ingåtts mellan medlemmarna i FEFC för landtransporttjänster som de erbjuder avsändare vid kombinerad transport. Dessa landtransporttjänster som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport skall, såsom fastslagits (se punkterna 120—129 ovan), från konkurrensrättslig synpunkt anses som tjänster som förvisso är komplement till men ändå skiljer sig från sjötransporttjänster. Det ifrågavarande avtalet har således till syfte att fastställa transportpriser och transportvillkor på landtransportområdet i den mening som avses i artikel 1 i förordning nr 1017/68 och omfattas således av denna förordning.

277 Av det ovan anförda följer att talan inte kan bifallas till någon del på den andra grunden, att artikel 3 i förordning nr 4056/86 åsidosatts.

IV — Den tredje grunden: åsidosättande av artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68

A — Parternas argument

278 Innan sökandena analyserade vissa villkor för beviljande av ett individuellt undantag, gjorde de vissa generella påpekanden avseende kommissionens resonemang och avseende vissa frågor angående kombinerad transport.

Generella påpekanden

279
till
280 [...]]

— Praxis från andra myndigheter som är behöriga på konkurrensområdet och från andra lagstiftare

281
till
285 [...]]

— Inverkan på prisstabiliteten av den gemensamma tarifferingen för kombinerad transport inom ramen för en konferens

286
till
302 [...]

— Konferensernas roll som pionjärer för utvecklingen av kombinerade transporttjänster

303
till
304 [...]

Villkor i artikel 85.3 i fördraget

— Det första villkoret: avtalets ekonomiska fördelar

305
till
315 [...]

— Det andra villkoret: konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av fördelarna

316
till
319 [...]

— Det tredje villkoret: konkurrensbegränsningarna skall vara nödvändiga

320
till
338 [...]

B — Förstainstansrättens bedömning

Generella synpunkter

- 339 För det första skall det erinras om att enligt fast rättspraxis skall, vid talan om ogiltigförklaring som väckts enligt artikel 173 i fördraget, förstainstansrättens kontroll av de komplexa ekonomiska bedömningar som kommissionen gör inom sitt utrymme för skönsmässig bedömning enligt artikel 85.3 i fördraget — vad beträffar vart och ett av de fyra villkor som denna artikel innehåller — begränsas till en kontroll av huruvida förfarandereglerna följts och motiveringsskyldigheten uppfyllts, av riktigheten av de materiella omständigheterna, samt av att någon uppenbart felaktig bedömning inte gjorts och av att kommissionen inte gjort sig skyldig till maktmissbruk (förstainstansrättens dom av den 23 februari 1994 i de förenade målen T-39/92 och T-40/92, CB och Europay mot kommissionen, REG 1994, s. II-49, punkt 109, i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 288, och av den 22 oktober 1997 i de förenade målen T-213/95 och T-18/96, SCK och FNK mot kommissionen, REG 1997, s. II-1739, punkt 190).

Det ankommer inte på förstainstansrätten att ersätta kommissionens bedömning med sin egen och inte heller att pröva grunder, invändningar eller argument som även för det fall de vore välgrundade under alla förhållanden inte skulle kunna medföra att det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras.

- 340 Det skall i detta avseende klargöras att tvärtemot vad sökandena har hävdats kan den omständigheten att det ifrågavarande avtalet genomfördes öppet av medlemmarna i FEFC under lång tid inte ändra förstainstansrättens kontrollbehörighet och är inte heller i sig relevant för att fastställa huruvida avtalet uppfyller de villkor som krävs för att beviljas ett individuellt undantag. På sin höjd skulle denna omständighet i förekommande fall kunna beaktas vid prövningen av huruvida den ålagda sanktionen är motiverad och proportionerlig.
- 341 Vad för det andra gäller sökandenas argument att ett flertal lagstiftare och på konkurrensområdet behöriga myndigheter i tredje länder har godtagit att

linjekonferenser fastställer priser för landtransporttjänster vid kombinerad transport, framgår det av handlingarna i målet att detta godtagande, även om det förvisso inte är obefintligt, åtminstone inte förefaller ha den omfattning som sökandena och intervenienterna på dess sida tillskriver det. Den av JSA åberopade OECD-rapporten utgör inte alls ett enhälligt erkännande av denna tarifiering, utan i denna konstateras tvärtemot att USA, Kanada och Australien visserligen tillåter att linjekonferenser fastställer fraktsatser för landtransport, men att Japan och europeiska gemenskapen däremot inte gör det. Det skall under alla förhållanden erinras om att nationell praxis, även om den vore gemensam för alla medlemsstater, inte har någon betydelse vid tillämpningen av konkurrensbestämmelserna i fördraget (domstolens dom av den 17 januari 1984 i de förenade målen 43/82 och 63/82, VBVB och VBBB mot kommissionen, REG 1984, s. 19, punkt 40; svensk specialutgåva, volym 7, s. 437). Praxis i vissa tredje stater kan följaktligen *a fortiori* inte styra tillämpningen av gemenskapsrätten. Av detta följer att den av sökandena hävdade omständigheten att vissa tredje stater medger att medlemmarna i en linjekonferens gemensamt fastställer priser för landtransporttjänster inte ensam, *ipso facto*, kan medföra att det ifrågasatta beslutet ogiltigförklaras. På sin höjd skulle denna påstådda praxis i förekommande fall kunna beaktas vid bedömningen av huruvida de konstateranden som kommissionen gjorde vid prövningen av de olika villkoren i artikel 5 i förordning nr 1017/68 för beviljande av ett individuellt undantag är välgrundade.

- 342 För det tredje har sökandena hävdats att kommissionens angreppssätt var helt felaktigt eftersom den begränsade sig till att analysera var för sig de olika fördelarna av det ifrågasatta avtalet dels för landtransport, dels för sjötransport, och därvid vägrade att beakta fördelarna av avtalet för kombinerade transporttjänster medan den betydande nytta som dessa avtal medför för avsändarna erkänns generellt, i synnerhet av kommissionen själv.
- 343 För att pröva huruvida kommissionens konstateranden vid bedömningen av de olika villkoren i artikel 85.3 i fördraget och i artikel 5 i förordning nr 1017/68 är välgrundade, skall det tas hänsyn till de fördelar som följer av det berörda avtalet. Härvid skall det inte endast tas hänsyn till fördelarna för den relevanta

marknaden (nämligen marknaden för landtransporttjänster som tillhandahålls vid en kombinerad transport), utan även, i förekommande fall, för alla andra marknader på vilka avtalet skulle kunna ha gynnsamma verkningar eller till och med, mer generellt, för alla tjänster vars kvalitet eller effektivitet skulle kunna förbättras genom att detta avtal finns. Det framgår nämligen såväl av artikel 5 i förordning nr 1017/68 som av artikel 85.3 i fördraget att det är möjligt att göra undantag för bland annat avtal som bidrar till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande utan att det krävs ett särskilt samband med den relevanta marknaden.

344 Såsom kommissionen med rätta förklarade i punkt 94 i det ifrågasatta beslutet skall det i förevarande fall göras åtskillnad mellan fördelarna med kombinerad transport i allmänhet, nödvändigheten av att inom en konferens fastställa de priser som är tillämpliga på landdelen för tillhandahållande av kombinerade transporttjänster och nödvändigheten av att inom en konferens fastställa de priser som är tillämpliga på landdelen för att bibehålla konferenssystemet.

345 Det skall emellertid genast klargöras att som kommissionen med rätta konstaterade i punkt 95 i det ifrågasatta beslutet bestrids inte alls fördelarna med kombinerad transport i allmänhet. Dessutom är de argument som är grundade på dessa fördelar helt irrelevanta, eftersom det ifrågasatta beslutet inte rör frågan huruvida kombinerad transport i sig är rättsenlig mot bakgrund av konkurrensbestämmelserna, utan endast huruvida ett avtal om gemensamt fastställande av priser för landtransporttjänster vid kombinerad transport är rättsenligt med hänsyn till dessa bestämmelser. Det är således inte fråga om att pröva huruvida de kombinerade transporttjänsterna ger upphov till goda resultat, vilket inte bestrids, utan om att kontrollera huruvida ett av medlemmarna i FEFC gemensamt fastställande av priser för landtransporttjänster som tillhandahålls vid dessa kombinerade transporttjänster ger upphov till sådana goda resultat som krävs i artikel 85.3 i fördraget, genom att detta kollektiva fastställande bland annat förbättrar landtransporttjänsterna, sjötransporttjänsterna eller de kombinerade transporttjänsterna. Sökandenas argument i syfte att bevisa nyttan av kombinerad transport i sig saknar därför relevans.

- 346 Enligt sökandena medför det ifrågavarande avtalet sådana goda resultat som krävs för att beviljas ett individuellt undantag, eftersom det är nödvändigt för att säkerställa ett tillhandahållande av stabila kombinerade transporttjänster. Enligt deras åsikt skulle nämligen medlemmarna i FEFC, om priserna för landtransport inte fastställdes gemensamt, riskera att till avsändarna sälja landtransporttjänsterna till lägre priser än inköpskostnaden för desamma. Detta skulle innebära att det erbjöds rabatter på den tariff för sjötransport som fastställs av konferensen, vilken följaktligen skulle förlora sin stabiliserande verkan. Av detta skulle följa en instabilitet på sjömarknaden och en omöjlighet för rederierna att genomföra de investeringar som är nödvändiga för att utföra och utveckla tillförlitliga och effektiva kombinerade transporttjänster.
- 347 Det kan konstateras att denna argumentation i huvudsak avser endast problemet med en eventuell instabilitet på marknaden för sjötransporttjänster till följd av rabatter som ges på landtransporttariffen. Den skall följaktligen prövas i samband med undersökningen av hur det ifrågavarande avtalet påverkade marknaden för sjötransporttjänster.
- 348 Det är inom denna ram som det nu skall prövas om kommissionen gjorde en riktig bedömning av de goda resultaten av det ifrågavarande avtalet med hänsyn till de villkor för undantag som föreskrivs i artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68.
- 349 Därvid är enligt rättspraxis de fyra villkoren för att bevilja undantag enligt artikel 85.3 kumulativa (se bland annat domstolens dom av den 13 juli 1966 i de förenade målen 56/64 och 58/64, Consten och Grundig mot kommissionen, REG 1966, s. 429, svensk specialutgåva, volym 1, s. 277, och i de ovannämnda målen CB och Europay mot kommissionen, punkt 110), och det är följaktligen tillräckligt att ett av villkoren inte är uppfyllt för att en begäran om undantag skall avslås (domen i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 267, vilken bekräftades efter överklagande genom domstolens beslut av den 25 mars 1996 i mål C-137/95 P, SPO m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. 1611, punkterna 34—37).

- 350 I förevarande fall framgår det av punkt 140 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen inte undersökte det fjärde villkoret avseende frågan om konkurrensen sätts ur spel. Följaktligen skall endast de tre första villkoren undersökas.

Det första villkoret: förbättring av kvaliteten på transporttjänster, främjande av kontinuitet och stabilitet på marknader med avsevärda tidsmässiga svängningar, ökning av företagens produktivitet eller främjande av tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande

- 351 Det kan konstateras att i det ifrågasatta beslutet gjorde kommissionen åtskillnad mellan å ena sidan fördelarna med kombinerad transport i allmänhet och å andra sidan den roll som det gemensamma fastställandet av priser av medlemmarna i FEFC spelar vid förbättringen av kvaliteten på transporttjänster. Kommissionen ansåg att bedömningen av huruvida artikel 5 i förordning nr 1017/68 är tillämplig avser den andra delen.
- 352 För det första drog kommissionen när det gäller förbättringen av kvaliteten på transporttjänster den slutsatsen att det inte bevisats att den omständigheten att det tillämpas ett pris som medlemmarna i konferensen fastställt gemensamt för tillhandahållande av landtransporttjänster bidrar till att förbättra vare sig kvaliteten på dessa tjänster (punkt 101 i det ifrågasatta beslutet) eller kvaliteten på de sjötransporttjänster som tillhandahålls av medlemmarna i konferensen (punkt 103 i det ifrågasatta beslutet).
- 353 För det andra ansåg kommissionen vad gällde frågan huruvida det ifrågavarande avtalet bidrar till att främja större kontinuitet och stabilitet på marknaden när det gäller att tillgodose transportbehoven att medlemmarna i FEFC inte hade bevisat att den marknad på vilken landtransporttjänster tillhandahålls av sjötransportörerna kännetecknas av avsevärda tidsmässiga svängningar i fråga om utbud och efterfrågan. Även om så hade varit fallet skulle det inte ha bevisats att

FEFC-medlemmarnas gemensamma tarifiering för landtransporttjänster bidrar till kontinuitet och stabilitet på den relevanta marknaden (punkt 105 i det ifrågasatta beslutet).

- 354 För det tredje drog kommissionen när det gäller produktivitetens ökning den slutsatsen att det inte hade bevisats att konferensens gemensamma fastställande av priser för landtransport medförde eller kunde medföra en ökning av de berörda företagens produktivitet (punkt 106 i det ifrågasatta beslutet), eftersom FEFC:s fastställande av priser inte har någon direkt verkan på de tillhandahållna tjänsterna eller sättet att genomföra dem (punkt 107 i det ifrågasatta beslutet). I punkt 108 i detta beslut anförde kommissionen för övrigt att det inte hade bevisats att det ifrågasatta avtalet bidrar till att höja FEFC-medlemmarnas produktivitet för de sjötransporttjänster som de utför.
- 355 För det fjärde drog kommissionen när det gäller främjandet av tekniskt framåtskridande i punkt 109 i det ifrågasatta beslutet den slutsatsen att medlemmarna i FEFC inte hade bevisat att fastställandet av priser för de landtransporttjänster som sjötransportörerna tillhandahåller uppfyllde detta villkor. Kommissionen anförde i detta avseende att sökandenas argument att det ifrågasatta avtalet möjliggör investeringar i segmenten för hela transporttjänsten kan åberopas för vilket avtal som helst om fastställande av priser (punkterna 110 och 111 i det ifrågasatta beslutet). Enligt kommissionen kan det i det ifrågasatta avtalet föreskrivna gemensamma fastställandet av priser i stället för att stimulera införandet av ny teknologi avskräcka från nya investeringar genom att minska de konkurrensfördelar som normalt tillkommer företag som har genomfört sina investeringar på ett bättre sätt (punkt 111 i det ifrågasatta beslutet).
- 356 Sökandena har lagt kommissionen till last att den för att motivera sin slutsats att det inte förelåg någon förbättring av kvaliteten på tjänsterna grundade sig på omständigheten att flertalet rederier som erbjuder kombinerade transporttjänster köper landtransporttjänster från landtransportföretag till marknadspriser.

- 357 Det kan i detta avseende konstateras att i det ifrågasatta beslutet konstaterade kommissionen att "medlemmarna i FEFC i allmänhet inte utför transporten på landdelen själva, utan köper den från landtransportörer" (punkt 101). För övrigt påpekade kommissionen i punkt 102 i det ifrågasatta beslutet att "även om priset för [landtransport] fastställs inom FEFC förhandlar varje medlem individuellt med landtransportörerna", varför "de förbättringar som görs av tjänstens kvalitet för att möta avsändarnas efterfrågan inte är resultatet av konferensens praxis att fastställa priser utan av förhandlingar som förs individuellt mellan landtransportörerna och rederierna".
- 358 Det kan konstateras att det i detta resonemang från kommissionens sida inte gjorts något uppenbart felaktigt bedömning. Det framgår nämligen inte att möjligheten att fastställa ett gemensamt pris för en tjänst som rederierna köper genom en underentreprenad till ett annat pris kan bidra till att rationalisera landdelen av deras verksamhet genom en effektivare kontroll av containrarna.
- 359 Denna slutsats påverkas inte av argumentet att kommissionen inte tog hänsyn till den omständigheten att de direkta kostnaderna för landtransporten endast utgör en liten del av de sammanlagda kostnaderna för landtransporttjänsterna. Sökandena har nämligen inte bevisat att konferensens fastställande av priser bidrar till att förbättra kvaliteten på landtransporttjänsterna, även om den större delen av kostnaden för landtransporten avser rederiernas egen verksamhet och inte tjänster som dessa köper. Oavsett vilken andel som de direkta kostnaderna för landtransporten utgör är det tillräckligt att konstatera att sökandena under alla förhållanden inte har bevisat hur det gemensamma fastställandet av fraktsatser skulle kunna göra de kombinerade transporttjänsterna, och i synnerhet administrationen av tomma containrar, effektivare.
- 360 När det gäller frågan huruvida det ifrågavarande avtalet bidrar till att främja större kontinuitet och stabilitet när det gäller att tillgodose transportbehoven på marknader som är underkastade avsevärda tidsmässiga svängningar, noterade

kommissionen i punkt 105 i det ifrågasatta beslutet att ”medlemmarna i FEFC inte har bevisat att den marknad på vilken [landtransport]tjänsterna tillhandahålls kännetecknas av avsevärda tidsmässiga svängningar i fråga om tillgång och efterfrågan”. Kommissionen konstaterade i detta avseende med rätta att de skäl som sökandena hade åberopat för att bevisa prisinstabilitet i fråga om kombinerade transporttjänster och nödvändigheten att gemensamt fastställa priser för landdelen av kombinerad transport är desamma som de skäl som åberopades för att förklara prisinstabiliteten för sjötransport och är utmärkande för denna transportsort.

- 361 Såsom kommissionen påpekade i punkt 30 i det ifrågasatta beslutet är däremot de villkor under vilka landtransporten utförs mycket olika villkoren för sjötransporten. Priserna för landtransport är nämligen i allmänhet desamma för alla varor oavsett sort eller värde och fastställs på grundval av kostnaden för tjänsten. Dessa kostnader fastställs för övrigt för varje container. Såsom kommissionen har understrukit i sina inlagor till förstainstansrätten, med hänvisning till den rapport av Gilman och Graham som sökandena har gett in, finns det följaktligen inget incitament att sälja tillgänglig yta till vilket pris som helst.
- 362 Mot bakgrund av dessa omständigheter kan det inte läggas kommissionen till last att den gjort en uppenbart felaktig bedömning på denna punkt. Medlemmarna i FEFC har för övrigt inte lagt fram något bevis som kan styrka att landtransportmarknaden kännetecknas av att tillgång och efterfrågan är underkastade avsevärda tidsmässiga svängningar. Även om marknaden kunde kännetecknas på detta sätt har sökandena slutligen under alla förhållanden inte bevisat hur den gemensamma tarifferingen för landtransporttjänster skulle bidra till kontinuitet och stabilitet på den relevanta marknaden.
- 363 När det gäller ökningen av företagets produktivitet konstaterade kommissionen i punkt 107 i det ifrågasatta beslutet på nytt att medlemmarna i FEFC i allmänhet inte själva tillhandahåller landtransporttjänsten. Kommissionen angav i detta avseende att ”FEFC:s fastställande av priser inte har någon dirket verkan på de

tillhandahållna tjänsterna eller sättet att utföra dem, eftersom de säljs till medlemmar i FEFC till det pris som gäller på marknaden och inte till det pris som konferensen fastställer”. Kommissionen drog följaktligen den slutsatsen att avtalet om fastställande av priser för landtransporten ”inte har någon direkt inverkan på den tjänst som rederierna i själva verket tillhandahåller”.

- 364 Det har redan fastställts ovan vid undersökningen av resultatet av det ifrågavarande avtalet på tjänsternas kvalitet att denna bedömning inte är uppenbart felaktig. Denna slutsats gäller också vid prövningen av resultatet av detta avtal på de berörda företagens produktivitet, eftersom det har påpekats att sökandena under alla förhållanden inte har bevisat att avtalet om fastställande av priser för landtransport bidrar till att öka deras produktivitet.
- 365 När det gäller frågan huruvida det ifrågavarande avtalet bidrar till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, konstaterade kommissionen i punkt 109 i det ifrågasatta beslutet att medlemmarna i FEFC inte hade bevisat att fastställandet av priser för landtransporttjänsterna bidrar till att uppfylla detta syfte. Såsom kommissionen med rätta betonade i punkt 110 i sitt beslut kan sökandenas argument att det ifrågavarande avtalet gör det möjligt att investera i segmenten för hela transporttjänsten åberopas till stöd för vilket avtal om fastställande av priser som helst. I själva verket framstår det som troligare, såsom kommissionen underströk i punkt 111 i det ifrågasatta beslutet, att de konkurrensbegränsningar som följde av avtalet om fastställande av priser i stället för att stimulera till införande av en ny teknologi avskräckte från nya investeringar genom att minska de konkurrensfördelar som normalt tillkommer de företag som bäst har genomfört sina investeringar.
- 366 Vid dessa förhållanden har sökandena inte bevisat att avtalet om fastställande av priser för landtransporttjänster bidrar till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande.

367 När det slutligen gäller frågan huruvida avtalet bidrog till att främja stabiliteten på marknaden för sjötransporttjänster, framgår det att kommissionen i punkt 104 i det ifrågasatta beslutet endast hänvisade till den granskning som gjordes i punkterna 123—137 i detta beslut avseende frågan huruvida begränsningarna var nödvändiga. Kommissionen ansåg därvid att även om det första villkoret var uppfyllt skulle ett undantag inte kunna beviljas, eftersom konkurrensbegränsningarna under alla förhållanden inte är nödvändiga för att uppnå det mål som eftersträvas med avtalet. Mot bakgrund av att de fyra villkoren i artikel 85.3 är kumulativa (domen i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 227), kan denna omständighet inte påverka det ifrågasatta beslutets lagenlighet såvitt det i detta, i tillräcklig grad, bevisas att de begränsningar som följer av avtalet inte är nödvändiga eller att ett annat villkor i artikel 85.3 inte är uppfyllt.

Det andra villkoret: konsumenterna skall tillförsäkras en skälig andel av fördelarna

368 I det ifrågasatta beslutet drog kommissionen i punkt 115 den slutsatsen att avsändarnas och andra användares intressen inte beaktas i tillräcklig grad i det ifrågasatta avtalet, eftersom detta avtal endast tjänar till att säkerställa att priserna hålls på en högre nivå än de annars skulle ligga på. Kommissionen konstaterade i detta avseende att konferensens fastställande av priser för landtransporttjänster hindrar de mest effektiva rederierna från att föra kostnadsminskningarna vidare (punkt 116 i det ifrågasatta beslutet). Kommissionen hävdade vidare att den beaktade de klagomål som den mottog från de organ som företrädde intressena för användarna av landtransporttjänsterna, vilka gett uttryck för sin oro beträffande konkurrensstörningarna i denna sektor (punkt 117 i det ifrågasatta beslutet). Kommissionen påpekade slutligen att det i praktiken skulle vara lätt att tillförsäkra användarna en skälig andel av den vinst som följer av transporten från dörr till dörr om det inte fanns något avtal om fastställande av priser som det som ingåtts av medlemmarna i FEFC (punkt 118 i det ifrågasatta beslutet).

- 369 Sökandena har för det första hävdade att kommissionen i strid med vad som åligger den inte bildade sig en egen uppfattning i frågan när den förklarade att den beaktade olika klagomål från användarna.
- 370 Detta argument kan inte godtas. Förutom att det är kommissionens fulla rätt att beakta klagomål från användarna för att bedöma om deras intressen beaktas i det ifrågavarande avtalet, framgår det att det ifrågasatta beslutet, närmare bestämt av lydelsen av punkterna 115 och 116 om vilka erinrats ovan, att kommissionen visst gjorde en egen bedömning av frågan. Kommissionen konstaterade därvid i punkt 115 i det ifrågasatta beslutet att "avtalet om gemensamt fastställande av priser tjänar endast till att säkerställa att priserna hålls på en högre nivå än den som de annars skulle ligga på". För övrigt ansåg kommissionen i punkt 116 i det ifrågasatta beslutet att "eftersom de enskilda transportörerna kan minska sina kostnader genom att organisera sina containerflottor mer effektivt än andra, hindrar konferensens fastställande av priser för 'carrier haulage-tjänster' de mest effektiva rederierna att föra sina kostnadsminskningar vidare".
- 371 Under alla förhållanden var det med rätta som kommissionen kunde lägga förekomsten av ett stort antal klagomål från användare till grund för slutsatsen att det inte togs rimlig hänsyn till de senares intressen i det ifrågavarande avtalet.
- 372 Sökandena har för det andra klandrat kommissionen för att den i punkt 118 i det ifrågasatta beslutet drog den slutsatsen att "om man vill tillförsäkra användarna en skälig andel av vinsten måste man bibehålla en hög konkurrensnivå för tillhandahållandet av landtransporttjänster åt avsändarna". Eftersom FEFC:s verksamhet med kombinerad transport endast utgör 38 procent av den sammanlagda sjötrafiken mellan Fjärran Östern och Europa, har de dragit slutsatsen att det finns tillräcklig konkurrens, på hög nivå.
- 373 Det skall i detta avseende erinras om att ett avtal om fastställande av priser utgör ett mycket allvarligt ingrepp i konkurrensen. Genom denna sorts avtal kan

sökandena nämligen bibehålla priserna på en högre nivå än de annars skulle kunna. Det kan för övrigt konstateras att detta argument från sökandenas sida i själva verket endast syftar till att bagatellisera inverkan på konkurrensen av det ifrågavarande avtalet, men att det genom detta argument inte alls bevisas att användarnas intressen beaktas i avtalet. Det är således inte godtagbart i förevarande sammanhang.

- 374 Av detta följer att kommissionen inte gjorde sig skyldig till någon uppenbart felaktig bedömning när den ansåg att det ifrågavarande avtalet inte innebär att användarna tillförsäkras en skälig andel av vinsten.

Det tredje villkoret: de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna skall vara nödvändiga

- 375 När det gäller prövningen av frågan om de ifrågavarande begränsningarna är nödvändiga kan det konstateras att kommissionen i punkterna 119—139 i det ifrågasatta beslutet undersökte om de konkurrensbegränsningar som följde av det ifrågavarande avtalet är nödvändiga, dels för tillhandahållandet av kombinerade transporttjänster, dels för bibehållandet av systemet med konferensernas fastställande av priserna för sjötransporter.
- 376 När det gäller den första delen drog kommissionen i punkt 121 i det ifrågasatta beslutet den slutsatsen att det gemensamma fastställandet av priser för landtransporttjänster inte är viktigt för tillhandahållandet av dessa tjänster. Kommissionen konstaterade i detta avseende särskilt att "flertalet medlemmar i FEFC tillhandahåller inte själva landtransporttjänsterna" och att "FEFC inte heller bedriver någon annan landtransportverksamhet än att enbart erbjuda ett forum där priserna för [landtransport]tjänster fastställs gemensamt" (punkt 120 i det ifrågasatta beslutet). Kommissionen gjorde för övrigt gällande att "åtskilliga oberoende transportörer och speditörer erbjuder jämförbara eller liknande tjänster utanför FEFC eller någon annan konferens utan att gemensamt med ett annat rederi fastställa priserna för [landtransport]tjänster" (punkt 121 i det ifrågasatta beslutet).

- 377 När det gäller den andra delen drog kommissionen i huvudsak den slutsatsen att "det inte bevisats att fastställandet av priser [för landtransport] är nödvändigt för att bibehålla den stabiliserande roll som konferenserna har" (punkt 131). Kommissionen konstaterade i detta avseende särskilt att det fanns sådana alternativa åtgärder som angavs i artikel 3 i förordning nr 4056/86 som kan vidtas för att säkerställa stabila tariffer för sjötransport för en konferens, nämligen uppdelning, mellan medlemmarna i en konferens, av transporterat tonnage eller intäkter. Kommissionen underströk för övrigt i punkt 135 i det ifrågasatta beslutet att "viss verksamhet bedrivs inte utifrån ett pris som överenskommit inom en konferens utan utifrån ett avtal i vilket föreskrivs att man inte kan ta mindre betalt för tjänsterna än kostnaden för dem, vilket är mycket mindre begränsande".
- 378 Mot denna bakgrund godtog kommissionen inte det av sökandena, som delvis stödde sig på Gillman- och Grahamrapporten, åberopade argumentet att linjekonferensernas stabiliserande roll skulle äventyras om linjekonferenserna inte fastställde priserna för landtransport, eftersom dess medlemmar skulle frestas att frånga det pris för sjötransport som fastställts av konferensen genom att anpassa de priser som var tillämpliga på landtransportdelen. Kommissionen ansåg i detta avseende att "den omständigheten att ingåendet av en kartell för en del av rederiernas verksamhet anses förenligt med konkurrensbestämmelserna inte i sig kan motivera ett undantag för all verksamhet som dessa företag bedriver".
- 379 Sökandena har i sina inlagor endast upprepat att den prisstabilitet som följer av en kontroll av tarifferna inom en konferens hjälper och stimulerar rederierna till att göra större investeringar.
- 380 Det skall konstateras att denna invändning avser den andra delen av kommissionens analys avseende frågan om de ifrågavarande begränsningarna är nödvändiga för bibehållandet av stabilitet för de av konferensen fastställda priserna för sjötransporttjänster. Av detta följer att sökandena inte bestrider kommissionens analys avseende frågan huruvida begränsningarna genom det

ifrågavarande avtalet är nödvändiga för tillhandahållandet av kombinerade transporttjänster. Det skall i detta avseende anses att det var med rätta som kommissionen av de omständigheterna att flertalet medlemmar i FEFC inte själva tillhandahåller landtransporttjänster, att FEFC inte bedriver någon annan landtransportverksamhet än att erbjuda ett forum för gemensamt fastställande av priser och att åtskilliga speditörer och oberoende transportörer erbjuder liknande tjänster utan att priserna bestäms gemensamt, kunde dra den slutsatsen att gemensamt fastställande av priserna för landtransport inte är nödvändigt för tillhandahållandet av dessa tjänster.

- 381 När det gäller sökandenas invändningar avseende den andra delen av kommissionens analys skall det erinras om att det enligt artikel 85.3 i fördraget ankommer på sökandena att bevisa att de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna uppfyller de syften som avses i denna bestämmelse och att dessa syften inte kan nås utan dessa begränsningar.
- 382 I förevarande fall har sökandena i huvudsak hävdade att om det inte fanns en tariff för kombinerad transport som fastställts inom en konferens skulle det uppkomma en allvarlig destabilisering av priserna för sjötransporttjänster vilken skulle kunna lamslå konferensernas verksamhet. Sökandena anser bland annat att utan en sådan tariff skulle rederierna lätt kunna ta ut lägre priser än sjötransporttarifferna genom att bära en del av eller hela kostnaden för landtransporten.
- 383 Det kan konstateras att kommissionen i punkt 136 i det ifrågasatta beslutet medgav att om priserna inte fastställs gemensamt kan medlemmarna i FEFC ta ut lägre priser för landtransporttjänster än inköpskostnaden för dessa, vilket skulle innebära att de erbjöd en rabatt i förhållande till den av konferensen fastställda tariffen för sjötransport. Kommissionen tillade att det i själva verket finns risk för att detta förfarande innebär större skada för den stabilitet som FEFC medfört än den skada som kan orsakas av andra sorters rabatter som getts på grundval av FEFC:s tariffer för sjötransport och konkurrensen från andra rederier som inte är medlemmar i denna konferens.

- 384 I nästa punkt i det ifrågasatta beslutet fastslog kommissionen emellertid att det inte hade bevisats att mindre konkurrensbegränsande åtgärder inte var tillräckliga för att uppnå målet med allmän stabilitet. Sökandena kan inte invända att kommissionen inte har bevisat konkret att det finns mindre begränsande åtgärder. Det framgår nämligen av fast rättspraxis att det ankommer på de företag som begär ett undantag enligt artikel 85.3 i fördraget att utifrån bevishandlingar styrka att ett undantag är motiverat. Vid dessa förhållanden kan det inte läggas kommissionen till last att den vare sig föreslog andra lösningar eller angav vad den skulle kunna anse motivera ett undantag (domen i de ovannämnda målen VBVB och VBBB mot kommissionen, punkt 52).
- 385 Det kan under alla förhållanden konstateras att kommissionen har angett två sorters alternativa åtgärder.
- 386 För det första konstaterade kommissionen i punkt 137 i det ifrågasatta beslutet, för vilken redan redogjorts ovan, att det i artikel 3 i förordning nr 4056/86 har angetts åtgärder som kan vidtas för att säkerställa stabilitet när det gäller en konferens sjötransporttariffer och att dessa innefattar bland annat uppdelning, mellan medlemmarna i en konferens, av det transporterade tonnaget eller intäkterna.
- 387 För det andra framgår det av det ifrågasatta beslutet att kommissionen redan i punkt 135 underströk att viss verksamhet kunde utövas på grundval av ett avtal med föreskrift om att man inte kan ta mindre betalt för landtransporttjänster än kostnaden för desamma. Kommissionen utvecklade sitt resonemang i detta avseende i fotnoten i punkt 139 i det ifrågasatta beslutet. I denna fotnot erinrade kommissionen om att den i en rapport som den lagt fram för rådet avseende sjötransport hade förklarat sig benägen att överväga att bevilja ett individuellt undantag för ett konferensavtal med en bestämmelse om att landtransporttarifferna inte kan vara lägre än kostnaderna, för att i stor utsträckning undvika den risk för linjekonferenserna som är knuten till en eventuell korssubvention mellan transportens land- och sjödelar.

- 388 Det kan konstateras att sökandena inte har lagt fram någon bevisning som kan vederlägga kommissionens slutsatser på denna punkt. Sökandena har i synnerhet inte bevisat på vilket sätt de av kommissionen föreslagna alternativa åtgärderna inte var mindre begränsande än det ifrågavarande avtalet om fastställande av priser eller angett några skäl till att dessa åtgärder inte var genomförbara.
- 389 Det skall för det första påpekas att sökandena inte kan åberopa den omständigheten att de skulle kunna åsidosätta sina skyldigheter enligt avtalet om fastställande av priser för sjötransporttjänster för att motivera att det beviljas ett annat undantag för ett avtal om fastställande av priser för landtransporttjänster. Enbart den omständigheten att iakttagandet av avtalet om fastställande av priser för sjötransport gör att ett avtal om fastställande av landtariffer helt förlorar sitt ändamål räcker för att bevisa att det senare avtalet inte är nödvändigt.
- 390 Av detta följer att inte något av sökandenas argument för att motivera att de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna är nödvändiga på grund av den instabilitet som kan bli resultatet av att de själva bryter mot ett avtal om fastställande av priser för sjötransport kan godtas.
- 391 Detta gäller bland annat argumentet att kombinerad transport för närvarande är den av avsändarna mest önskade tjänsten och att det därför skulle finnas en risk för att konkurrensen avseende detta transportsätt skulle påverka tariffen för sjötransport negativt. Det skall för övrigt påpekas att denna omständighet endast bidrar till att visa på allvaret i de konkurrensbegränsningar som följer av det ifrågavarande avtalet.
- 392 För det andra skall allvaret i de konkurrensbegränsningar som det ifrågavarande avtalet ger upphov till understrykas.

- 393 Dels utgör ett avtal om fastställande av priser en mycket allvarlig begränsning av konkurrensen. Det ifrågavarande avtalet hade emellertid till resultat att till marknaden för landtransporttjänster utsträcka en begränsning av denna sort, som tillåts undantagsvis på marknaden för sjötransporttjänster.
- 394 Dels finns det en risk för att ett gemensamt fastställande av priser för landtransport ger medlemmarna i konferensen möjlighet att utsträcka den viktiga ställning som de innehar på marknaden för sjötransporttjänster till marknaden för landtransporttjänster. I synnerhet kan de rederier som är medlemmar i FEFC på grund av det ifrågavarande avtalet skada konkurrensen på marknaden för landtransporttjänster genom att kompensera kostnaden för de rabatter som de beviljar på denna marknad genom sina tariffer för sjötransport.
- 395 Mot denna bakgrund är sökandenas argument att det inte finns någon mindre begränsande åtgärd som alternativ till det ifrågavarande avtalet föga övertygande, eftersom sistnämnda avtal är starkt begränsande.
- 396 Av dessa överväganden framgår att det ifrågavarande avtalet medför konkurrensbegränsningar som inte endast är mycket allvarliga utan som framför allt inte är nödvändiga för att uppnå det av sökandena hävdade stabilitetsmålet.
- 397 Det framgår också av sökandenas argumentation att dessa begränsningar inte är nödvändiga. Det följer nämligen av denna argumentation att det grundläggande skäl som sökandena har gjort gällande till stöd för påståendet att det ifrågavarande avtalet är nödvändigt endast är att prisstabilitet bibehålls på sjötransportmarknaden. Såsom kommissionen påpekade i punkt 137 i det ifrågasatta beslutet föreskrivs emellertid i förordning nr 4056/86 åtgärder som täcks av gruppundantaget och som kan vidtas för att säkerställa prisstabilitet på sjötransportmarknaden. Det ankommer följaktligen på sökandena att i första

hand använda sig av de möjligheter som erbjuds i gemenskapsbestämmelserna, i synnerhet den möjlighet som föreskrivs i artikel 3 e i förordning nr 4056/86. Sökandenas argument för att bevisa att dessa åtgärder är mer restriktiva än det ifrågavarande avtalet kan således inte godtas. När en åtgärd har beviljats undantag genom en rådsförordning är det nämligen mindre viktigt att undersöka huruvida åtgärden är mer eller mindre restriktiv i förhållande till artikel 85.3 i fördraget. Det var således med rätta som kommissionen ansåg att de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna inte var nödvändiga mot bakgrund av att det förelåg åtgärder som föreskrivs i artikel 3 i förordning nr 4056/86.

- 398 Kommissionen angav för övrigt i punkt 135 och i fotnoten till punkt 139 i det ifrågasatta beslutet en annan mindre restriktiv åtgärd än det ifrågavarande avtalet för att uppnå det hävdade stabilitetsmålet, nämligen en avtalsbestämmelse om att man inte kan ta mindre betalt för landtransporttjänsterna än kostnaden för desamma.
- 399 Det kan nämligen konstateras att en sådan bestämmelse utgör en åtgärd som obestriddligen är mindre begränsande än avtalet i fråga. Sökandena har för övrigt inte bestridit detta, utan har gjort gällande att kommissionen inte har bevisat att denna åtgärd är genomförbar. Förutom att det inte ankommer på kommissionen att föreslå andra lösningar eller att ange vad den skulle kunna anse motivera ett undantag (domen i de ovannämnda målen VBVB och VBBB mot kommissionen, punkt 52), är det tillräckligt att konstatera att regeln om förbud mot försäljning av landtransporttjänster med förlust föreslogs interimrapporten från Carsbergsgruppen i vilken rederierna var representerade. Det kan för övrigt påpekas att några rederier har anmält ett avtal med ett sådant förbud till kommissionen.
- 400 Det kan för det första noteras att denna klausul om förbud mot försäljning med förlust stimulerar rederierna till att minska sina landtransportkostnader så att de blir konkurrenskraftiga på hela den kombinerade transporten. Ett sådant system gör det möjligt för sjötransportföretagen att konkurrera på grundval av en särskild kvalitet på landtransporttjänsten vid en kombinerad transport. Dessutom

undandröjs genom klausulen möjligheten att underförstått bevilja rabatter i förhållande till konferensens sjötransporttariff, genom att en del av kostnaderna för landtransporten bärs av sjötransportföretaget, och denna klausul bidrar följaktligen till sjötransportens stabilitet.

- 401 Av det ovan anförda framgår att det var med rätta som kommissionen fastställde att avtalet innehöll konkurrensbegränsningar som inte var nödvändiga. Under alla förhållanden har sökandena inte bevisat att kommissionen därigenom gjorde sig skyldig till en uppenbart felaktig bedömning.
- 402 Av detta följer att talan inte skall bifallas på grunden att artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68 åsidosatts.

V — Den fjärde grunden: felaktigheter i förfarandehänseende under det administrativa förfarandet

A — Invändningen att det förlikningsförfarande som föreskrivs i uppförandekoden åsidosatts

Parternas argument

403
till
404 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

- 405 Eftersom detta mål, såsom konstaterats ovan vid prövningen av den andra grunden, inte avser ett förfarande om tillämpning av förordning nr 4056/86, var kommissionen, som den med rätta har understrukit, inte skyldig att använda de samråds- och förlikningsförfaranden som föreskrivs i förordning nr 4056/86. Talan kan således inte vinna bifalla på denna invändning från sökandenas sida.

B — Invändningen att avtalet om europeiska ekonomiska samarbetsavtalet åsidosatts

Parternas argument

406
till
407 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

- 408 Det är tillräckligt att konstatera att de relevanta bestämmelserna i EES-avtalet samt de i protokoll 23 och 24 och bilaga 14 till detta avtal inte var tillämpliga på det administrativa förfarande som utmynnade i det ifrågasatta beslutet. Dessa bestämmelser trädde nämligen i kraft den 1 januari 1994. Då hade de delar av förfarandet under vilka det krävdes att kommissionen skulle samarbeta med EFTA:s övervakningsmyndighet, det vill säga under förhöret med företagen och samrådet med den rådgivande kommittén, redan ägt rum (förstainstansrättens dom av den 20 april 1999 i målen T-305/94—T-307/94, T-313/94—T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 och T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mot kommissionen, REG 1999, s. II-931, punkt 259).

C — Invändningen att sökandena gått miste om processuella garantier på grund av ett felaktigt val av tillämplig förfarandeförordning

Parternas argument

409
till
411 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

- 412 Eftersom det vid prövningen av den andra grunden har konstaterats att den förordning som var tillämplig i förevarande fall var förordning nr 1017/68, skall den invändningen att kommissionen inte samrådde med den rådgivande kommitté som föreskrivs i förordning nr 4056/86 inte godtas. Det kan dessutom konstateras att kommissionen, utan att motsägas på denna punkt av sökandena, har gjort gällande att medlemsstaternas regeringar i praktiken skickar representanter efter eget val, beroende på vilka frågor som uppkommer i det ärende som är i fråga, och att, i förevarande fall, de representanter för medlemsstaterna som utgjorde den ifrågavarande rådgivande kommittén hade perfekt kännedom om sjötransportsektorn, varför det inte finns något skäl att anta att resultatet skulle ha blivit ett annat om kommittén hade varit den som sökandena åsyftar.
- 413 Det kan för övrigt påpekas att när det gäller processuella garantier var det i förevarande fall till sökandenas fördel att förordning nr 1017/68 tillämpades. För det första var kommissionen nämligen enligt artikel 5 i förordning nr 1017/68 tvungen att tillämpa artikel 85.3 i fördraget, fastän avtalet inte anmälts. För det andra medförde tillämpningen av förordning nr 1017/68 att det förfarande som föreskrivs i artikel 17 i denna förordning blev tillämpligt, medan den rätt att

intervenera som i denna tillerkänns medlemsstaterna inte förskrivs i förordning nr 4056/86. Av detta följer att sökandena inte gick miste om någon av de processuella garantier som föreskrivs i den förfarandeförordning som är tillämplig i förevarande fall och att denna invändning följaktligen inte skall godtas.

D — *Invändningen att motiveringsskyldigheten åsidosatts*

Parternas argument

414
till
422 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

- 423 Enligt fast rättspraxis har skyldigheten att motivera ett individuellt beslut till syfte att ge den berörde de upplysningar som är nödvändiga för att denne skall kunna bedöma om beslutet är välgrundat eller om det eventuellt är behäftat med ett sådant fel att det är möjligt att ifrågasätta dess giltighet och att göra det möjligt för gemenskapsdomstolarna att pröva beslutets lagenlighet, med det tillägget att omfattningen av denna skyldighet beror på rättsaktens art och det sammanhang i vilket den har antagits (se bland annat förstainstansrättens dom av den 11 december 1996 i mål T-49/95, Van Megen Sports mot kommissionen, REG 1996, s. II-1799, punkt 51).
- 424 När det för det första gäller påståendet att det finns brister i motiveringen när det gäller definitionen av den relevanta marknaden och avtalets märkbara inverkan

på konkurrensen, är det tillräckligt att konstatera att kommissionen i punkterna 7—37 i det ifrågasatta beslutet i tillräcklig omfattning beskrev den relevanta marknadens viktigaste särdrag och, på samma sätt (bland annat i punkterna 20 och 42 i det ifrågasatta beslutet), definierade den relevanta marknaden. Kommissionen redogjorde också i tillräcklig omfattning i beslutet (särskilt i punkterna 34—37) för de omständigheter som utgjorde grunden för dess bedömning avseende avtalets märkbara inverkan på konkurrensen. Följaktligen saknas det skäl att godta sökandenas invändningar avseende bristande motivering när det gäller dessa frågor.

425 När det för det andra gäller sökandenas invändning att det i punkterna 51 och 54 i det ifrågasatta beslutet saknas en motivering av påverkan på handeln mellan medlemsstater, framgår det av prövningen av den första grunden att kommissionen i punkterna 46—55 i det ifrågasatta beslutet i tillräcklig grad beskrev i vilken mån det ifrågavarande avtalet kan påverka handeln mellan medlemsstater. Vad gäller påståendet att kommissionens ståndpunkt saknar grund eftersom resultatet av tariffen för landtransporttjänster på handeln av varor mellan medlemsstater är helt hypotetiskt och inte grundas på en kvalitativ och kvantitativ analys, är det tillräckligt att konstatera att detta påstående i huvudsak syftar till att bestrida att kommissionens bedömning i denna fråga är välgrundad och att detta påstående således inte är relevant vid en prövning av frågan om motiveringsskyldigheten uppfyllts (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda målen *Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mot kommissionen*, punkt 389). Under alla förhållanden framgår det i tillräcklig grad av konstaterandena i punkterna 47—50 samt 52 och 53 i det ifrågavarande beslutet att kommissionens slutsatser avseende påverkan på handeln mellan medlemsstater är välgrundad, vilket bekräftades vid prövningen av den första grunden.

426 När det för det tredje gäller bristande motivering på grund av att sökandenas påståenden avseende praxis hos andra på konkurrensområdet behöriga myndigheter och andra lagstiftare inte behandlades i det ifrågasatta beslutet, skall det erinras om att det är fast rättspraxis att kommissionen visserligen enligt artikel 190 i fördraget är skyldig att ange de faktiska och rättsliga omständigheter som utgör den rättsliga grunden för beslutet samt de överväganden som fått kommissionen att fatta sitt beslut. Däremot behöver inte kommissionen behandla samtliga sak- och rättsfrågor som behandlats under det administrativa förfarandet (se bland annat domstolens dom av den 11 juli 1985 i mål 42/84, *Remia m.fl. mot kommissionen*, REG 1985, s. 2545, punkterna 26 och 44; svensk

specialutgåva, volym 8, s. 277). Vidare är kommissionen enligt artikel 190 i fördraget skyldig att särskilt bemöta endast de huvudsakliga påståenden som sökandena gjort under det administrativa förfarandet.

- 427 I förevarande fall kan det konstateras att sökandena endast, i allmänna ordalag, inom ramen för sina yttranden avseende punkt 11 i meddelandet om anmärkningar i fråga om beskrivningen av marknaden för tjänsterna i fråga redogjorde för linjekonferensernas rättsliga situation, däribland deras kombinerade landtransporttjänster, i vissa medlemsstater och tredje stater, i synnerhet Förenade kungariket, Australien och USA, i det senare fallet genom att i huvudsak återge de relevanta avsnitten i Gilmans och Grahams rapport (s. 78—85). Det framgår av en granskning av svaret på meddelandet om anmärkningar att sökandena inte anförde något argument i sak eller i rättsligt hänseende utifrån dessa allmänna konstateranden, med undantag för på sin höjd vissa punktvisa och begränsade hänvisningar till rätten i USA i samband med sina yttranden avseende kommissionens analys i fråga om villkoren för att bevilja ett individuellt undantag. Det kan konstateras att kommissionen vid dessa förhållanden inte var skyldig att i det ifrågasatta beslutet bemöta de konstateranden som sökandena gjorde i sitt svar på meddelandet om anmärkningar avseende praxis i vissa nationella rättsordningar. Det är i detta avseende signifikativt att sökandena inte ansåg det vara nödvändigt att i sin ansökan åberopa en grund för ogiltigförklaring bestående i bristande motivering i det ifrågasatta beslutet på denna punkt.

- 428 Vid dessa förhållanden är sökandenas hänvisning i repliken till domstolens dom av den 17 januari 1995 i mål C-360/92 P, Publishers Association mot kommissionen (REG 1995, s. I-23), inte relevant. I denna dom hade enligt vad som framgick av själva domen den ifrågasatta nationella domstolens beslut lagts fram av sökanden "såsom viktig bevisning till styrkande av förekomsten av de gynnsamma effekter som gjorts gällande" (punkt 40), varför domstolen under dessa omständigheter drog den slutsatsen att kommissionen hade bort pröva vad sökanden anfört med hänvisning till denna domstols beslut (punkt 41). För övrigt kan det konstateras att — tvärt emot domen i det ovannämnda målet Publishers Association mot kommissionen, i vilken den nationella domstolen i fråga hade uttalat sig avseende samma avtal som det som kommissionen undersökte och avseende samma geografiska marknad — de nationella rättsfall som sökandena åberopade i förevarande mål inte rör vare sig det avtal eller den marknad som är i

fråga i det ifrågasatta beslutet, eftersom detta beslut enligt artikel 1 endast avser den enda gemensamma tariffen för landtransporttjänster från medlemmarna i FEFC som tillhandahållits (vid kombinerad transport) i europeiska gemenskapen.

- 429 Följaktligen kan ingen bristande motivering av beaktandet av nationella myndigheters och domstolars praxis läggas kommissionen till last.
- 430 När det för det fjärde gäller en bristande motivering avseende beslutet att inte tillämpa samråds- och förlikningsförfarandena i uppförandekoden, kan det noteras att kommissionen i punkterna 56—59 i det ifrågasatta beslutet tydligt redogjorde för skälen till att förordning nr 4056/86 inte är tillämplig på avtalet i fråga. Av detta följer, såsom förklarades vid prövningen av den andra grunden och den första invändningen under den fjärde grunden, att de förfaranden som inrättades genom den uppförandekod till vilken hänvisas i förordning nr 4056/86 inte heller är tillämpliga. Det finns följaktligen ingen bristande motivering på denna punkt i det ifrågasatta beslutet.
- 431 När det för det femte gäller ECSA:s argument att kommissionen inte i tillräcklig grad motiverade att de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna inte var nödvändiga, skall det erinras om att det, enligt rättspraxis, inte kan invändas mot kommissionen att den inte föreslagit andra lösningar eller angett vad den skulle anse motivera ett beviljande av undantag (se domen i de ovannämnda målen VBVB och VBBB mot kommissionen, punkt 52, och i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 262). Dessutom framgår det av punkterna 135 och 137 och av fotnoten till punkt nr 139 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen redogjorde för mindre konkurrensbegränsande åtgärder som stod till buds för parterna. Det skall i detta avseende erinras om att det enligt kommissionens motiveringsskyldighet endast ankommer på densamma att ange vilka faktiska och rättsliga omständigheter och vilka överväganden som föranledde den att fatta ett beslut att inte bifalla en begäran om undantag, utan att sökandena kan kräva att kommissionen skall behandla samtliga sak- och rättsfrågor som har åberopats under det administrativa förfarandet (se bland

annat domen i det ovannämnda målet Remia m.fl mot kommissionen, punkterna 26 och 44). I förevarande fall framgår det emellertid av punkterna 135 och 137 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen i tillräcklig grad motiverade slutsatsen att det gemensamma fastställandet av tariffen för landtransporttjänster inte var nödvändigt för att säkerställa stabilitet när det gällde tariffen för sjötransporttjänster. När det slutligen gäller sökandenas invändning att kommissionens slutsats i detta avseende inte är välgrundad, är denna under alla förhållanden inte relevant i förevarande sammanhang avseende prövningen av ett påstått åsidosättande från kommissionens sida av motiverings-skyldigheten.

- 432 När det slutligen för det sjätte gäller JSA:s argument att avsaknaden av en hänvisning till EES-avtalet är likvärdigt med en bristande motivering, är det tillräckligt att erinra om att det vid prövningen av den andra invändningen under den fjärde grunden fastställdes att kommissionen inte alls var skyldig att i förevarande fall samråda med de institutioner som föreskrivs i EES-avtalet innan det ifrågasatta beslutet antogs. Följaktligen är det ifrågasatta beslutet inte bristfälligt motiverat.
- 433 Av det ovan anförda följer att det inte finns grund för någon av sökandenas invändningar angående bristande motivering.

E — Invändningen att rätten till försvar åsidosatts i fråga om innehållet i det ifrågasatta beslutet och meddelandet om anmärkningar

Parternas argument

434
till
441 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

442 Vid prövningen av invändningen att rätten till försvar åsidosatts skall det inledningsvis erinras om att meddelandet om anmärkningar enligt fast rättspraxis skall innehålla en redogörelse för anmärkningarna som, även om den är kortfattad, är så klar att de som berörs av meddelandet verkligen kan få kännedom om vilka beteenden kommissionen klandrar dem för. Det är nämligen endast under denna förutsättning som meddelandet om anmärkningar kan fylla den funktion som avses i gemenskapsförordningarna, och som består i att tillhandahålla samtliga uppgifter som företagen och företagssammanslutningarna behöver för att på ett ändamålsenligt sätt kunna försvara sig innan kommissionen fattar ett slutligt beslut (se bland annat förstainstansrättens dom av den 14 maj 1998 i mål T-352/94, *Mo och Domsjö mot kommissionen*, REG 1998, s. II-1989, punkt 63, av den 14 maj 1998 i mål T-348/94, *Enso Española mot kommissionen*, REG 1998, s. II-1875, punkt 83, och av den 14 maj 1998 i mål T-308/94, *Cascades mot kommissionen*, REG 1998, s. II-925, punkt 42). Det är för övrigt fast rättspraxis att detta krav är uppfyllt om de berörda parterna inte anklagas för andra överträdelser i beslutet än dem som nämns i redogörelsen för anmärkningarna, och om det i beslutet endast tas hänsyn till faktiska omständigheter som parterna haft tillfälle att yttra sig över (se bland annat domstolens dom av den 15 juli 1970 i mål 41/69, *ACF Chemiefarma mot kommissionen*, REG 1970, s. 661, punkterna 26 och 94; svensk specialutgåva, volym 1, s. 457). Kommissionens slutliga beslut behöver dock inte nödvändigtvis vara en kopia av redogörelsen för anmärkningarna (se domen i de ovannämnda målen *Compagnie Maritime belge de transports m.fl. mot kommissionen*, punkt 113, i de ovannämnda målen *Musique diffusion française m.fl. mot kommissionen*, punkt 14, och i det ovannämnda målet *ACF Chemiefarma mot kommissionen*, punkt 91).

443 Vad för det första gäller argumentet att kommissionen inte lade fram den bevisning på vilken punkt 72 i meddelandet om invändningar grundades, i vilket vid prövningen av det första villkoret för undantaget avseende tekniskt och ekonomiskt framåtskridande underströks att den instabilitet som var följden av individuella tariffer för landtransport inte föreföll högre än den som orsakades av hemliga nedsättningar som tillämpades inom FEFC, skall det påpekas att denna

punkt i meddelandet om anmärkningar inte upprepades i det ifrågasatta beslutet, vare sig vid prövningen av just detta villkor för undantag eller i något annat avsnitt av det ifrågasatta beslutet. Vid dessa förhållanden kan det förhållandet att kommissionen inte översände den bevisning på vilken punkt 72 i meddelandet om anmärkningar grundades inte anses utgöra ett åsidosättande av sökandenas rätt till försvar. I detta avseende framgår det på sin höjd av punkterna 132—134 i det ifrågasatta beslutet att kommissionen, vid prövningen av det tredje villkoret för undantag att den ifrågavarande konkurrensbegränsningen skall vara nödvändig, hänförde sig till den oundvikliga instabilitet inom linjekonferenser som följer av det förhållandet att medlemmarna, precis som vid all konkurrensbegränsande samverkan, kan "fuska" eller medge rabatter i hemlighet. Det är emellertid ostridigt att denna omständighet förekom redan i punkt 71 i meddelandet om anmärkningar, varför sökandenas rätt till försvar inte alls åsidosattes.

- 444 Dessutom har sökandena i huvudsak hävdad att deras rätt till försvar åsidosattes på grund av att det i det ifrågasatta beslutet fanns nya påståenden som inte framgick av meddelandet om anmärkningar avseende frågan om konkurrensbegränsningarna var märkbara, påverkan på handeln mellan medlemsstater och villkoren för att bevilja individuellt undantag enligt artikel 5 i förordning nr 1017/68, i synnerhet det andra villkoret att rimlig hänsyn skall tas till användarnas intressen och det tredje villkoret att den ifrågavarande konkurrensbegränsningen skall vara nödvändig.
- 445 Denna argumentation kan inte godtas.
- 446 När det för det första gäller sökandenas påståenden avseende det märkbara resultatet på konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstater, kan det konstateras att det framgår av en granskning av meddelandet om anmärk-

ningar att kommissionen i detta, i enlighet med kraven i ovannämnda rättspraxis, klart angav de huvudsakliga förhållanden som den stödde sig på.

447 Vad först och främst gäller frågan huruvida konkurrensbegränsningen i det ifrågavarande avtalet är märkbar, är det tillräckligt att konstatera att tvärtemot vad sökandena har påstått redogjorde kommissionen i punkterna 18—20 och 23 i meddelandet om anmärkningar för de förhållanden på vilka den stödde sig på detta stadium av det administrativa förfarandet för att understryka den ekonomiska betydelsen av de landtransporttjänster som anordnas vid kombinerad transport. För övrigt är det visserligen riktigt att när det gäller just frågan om landtransportverksamhetens ekonomiska betydelse i förhållande till den egentliga sjötransportverksamhetens, återges inte meddelandet om anmärkningar exakt i det ifrågasatta beslutet. Det är emellertid tillräckligt att konstatera att det var just för att beakta den kritik som sökandena hade riktat i sitt svar av den 31 mars 1993 på meddelandet om anmärkningar (s. 114—119), som kommissionen föranleddes att den 20 juli 1993 begära information i frågan från de viktigare medlemmarna i FEFC och att på grundval av de lämnade uppgifterna ändra den analys i det ifrågasatta beslutet som bestrids. Vid dessa förhållanden kan det inte bestridas att sökandena på ett ändamålsenligt sätt kunde redogöra för sin ståndpunkt avseende den analys av det märkbara resultatet av den ifrågavarande konkurrensbegränsningen som kommissionen gjorde under det administrativa förfarandet. Att ett argument som sökandena fört fram under det administrativa förfarandet beaktas utan att sökandena beretts tillfälle att yttra sig i frågan innan det slutliga beslutet fattas kan inte i sig utgöra ett åsidosättande av deras rätt till försvar, när ett beaktande av detta argument inte ändrar karaktären på de anmärkningar som riktats mot dem (se, för ett liknande resonemang, första instansrättens dom av den 7 oktober 1999 i mål T-228/97, Irish Sugar mot kommissionen, REG 1999, s. II-2969, punkterna 34 och 36, och domen i de ovannämnda målen CB och Europay mot kommissionen, punkterna 49—52). Sökandena hade nämligen möjlighet att yttra sig över den bedömning som gjordes i meddelandet om anmärkningar beträffande frågan huruvida den ifrågavarande konkurrensbegränsningen var märkbar, och de kunde således förvänta sig att deras egna förklaringar skulle föranleda kommissionen att ändra sin bedömning (domen i det ovannämnda målet Irish Sugar mot kommissionen, punkt 34, och domstolens dom av den 16 december 1975 i de förenade målen 40/73—48/73, 50/73, 54/73—56/73, 111/73, 113/73 och 114/73, Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, REG 1975, s. 1663, punkterna 437 och 438). Det kan under alla förhållanden konstateras att de ekonomiska uppgifterna i punkt 33 i det ifrågasatta beslutet är tillräckliga i sig för att bevisa att den ifrågavarande konkurrensbegränsningen är märkbar. Dessa uppgifter återfanns emellertid i sin

helhet redan i punkt 23 i meddelandet om anmärkningar. Sökandenas invändning att de inte gavs tillfälle att kommentera riktigheten i de uppgifter som dess medlemmar tillhandahöll och som användes i det ifrågasatta beslutet skall således inte godtas.

- 448 När det vidare gäller påverkan på handeln mellan medlemsstater kan det inledningsvis noteras att, tvärtemot vad sökandena har påstått, kommissionen uttryckligen, i punkterna 40—42 i meddelandet om anmärkningar, beskrev resultatet av det ifrågavarande avtalet på konkurrensen mellan hamnarna i medlemsstaterna och inverkan, i det sammanhanget, av det så kallade ”hamnutfjämningsystemet”. Dessa punkter i meddelandet om anmärkningar utvecklades och upprepades i det ifrågasatta beslutet i punkterna 50 och 51. Sökandenas invändning på denna punkt kan följaktligen inte godtas. När det däremot gäller inverkan på konkurrensen mellan rederier som är verksamma i flera medlemsstater, på handeln av varor och tjänster mellan medlemsstater och på sidoordnade tjänster, kan det konstateras att sökandena med rätta har påpekat att dessa förhållanden, vilka återfinns i punkterna 49 och 52—55 i det ifrågasatta beslutet, inte förekom i meddelandet om anmärkningar. Tvärtemot vad sökandena har hävdats kan emellertid denna enda omständighet inte alls medföra att deras rätt till försvar åsidosatts. Kommissionen är nämligen mot bakgrund av vad som framkommit vid det administrativa förfarandet i full rätt att såväl i faktiskt som i rättsligt hänseende anpassa och komplettera sin argumentation till stöd för anmärkningarna (domen i det ovannämnda målet ACF Chemiefarma mot kommissionen, punkt 92). Detta är just syftet med punkterna 49 och 52—55 i det ifrågasatta beslutet. Det skall under alla förhållanden anses att punkterna 40—42 i meddelandet om anmärkningar innehåller en klar redogörelse för de huvudsakliga omständigheter på vilka kommissionen stödde sig på detta stadium av det administrativa förfarandet när det gäller resultatet av det ifrågavarande avtalet på handeln inom gemenskapen. Det framgår för övrigt av sökandenas svar på meddelandet om anmärkningar (s. 142—151) att dessa kunde göra gällande sin ståndpunkt avseende kommissionens analys på denna punkt. Vid dessa förhållanden är det fel av sökandena att hävda att deras rätt till försvar åsidosattes av kommissionen vad gäller analysen av villkoret att handeln mellan medlemsstater skall påverkas.

- 449 När det för det andra gäller sökandenas påstående avseende analysen i meddelandet om anmärkningar av det andra och tredje villkoret för beviljande av ett individuellt undantag, skall det inledningsvis erinras om att kommissionens

skyldighet, att meddela vilka anmärkningar den gör gällande mot ett företag och att i sitt beslut stödja sig endast på dessa anmärkningar, i huvudsak avser angivandet av skälen till att den tillämpar artikel 85.1 i fördraget, oavsett om den förpliktar företaget att upphöra med en överträdelse eller ålägger företagen böter, eller genom att vägra dem ett icke-ingripandebesked eller förmånen enligt punkt 3 i samma bestämmelse (domstolens dom av den 23 oktober 1974 i mål 17/74, Transocean Marine Paint mot kommissionen, REG 1974, s. 1063, punkt 13; svensk specialutgåva, volym 2, s. 357). I förevarande fall framgår det av en granskning av meddelandet om anmärkningar att kommissionen i detta klart redogjorde för de anmärkningar som den gjorde mot sökandena på detta stadium av det administrativa förfarandet (se särskilt punkterna 27—32, 36 och 42).

- 450 När det gäller villkoret för beviljande av individuellt undantag att hänsyn skall tas till användarnas intressen, kan det konstateras att kommissionen i sitt meddelande om anmärkningar klart angav skälen till att den på detta stadium av förfarandet ansåg att det ifrågavarande avtalet inte uppfyllde detta villkor. Kommissionen nämnde särskilt i meddelandet om anmärkningar de klagomål från organ som företrädde intressena för användare av landtransporttjänster som tillhandahölls av medlemmarna i FEFC (punkterna 74 och 75) och nödvändigheten att bevara konkurrensen mellan de olika företag som tillhandahåller avsändarna landtransporttjänster (punkterna 76 och 78). I det ifrågasatta beslutet utvecklades dessa olika skäl i punkt 117 respektive punkt 118. Det är således fel att, som sökandena gör, hävda att klagomålen från organ som företrädde konsumenternas intressen inte nämndes i meddelandet om anmärkningar till stöd för avslaget på begäran om ett individuellt undantag. Det kan för övrigt konstateras att sökandena under det administrativa förfarandet hade möjlighet att i sitt kompletterande svar av den 12 maj 1993 på meddelandet om anmärkningar särskilt bemöta klagomålen från Tyska sjötransportanvändarrådet och Franska sjötransportanvändarrådet. Slutligen gjordes under alla förhållanden, tvärtemot vad sökandena har hävdad, genom hänvisningen i punkt 117 i det ifrågasatta beslutet till avsändarnas och speditörernas klagomål inte alls några nya anmärkningar i förhållande till dem i meddelandet om anmärkningar. Syftet med punkt 117 i det ifrågasatta beslutet är nämligen endast att motivera kommissionens slutsatser, avseende det andra villkoret för beviljande av undantag, att rimlig hänsyn skall tas till konsumenternas intressen. Det var för övrigt med rätta som kommissionen, genom förekomsten av ett stort antal klagomål från användarna, bland andra omständigheter, kunde dra den slutsatsen att det i det ifrågavarande avtalet inte togs rimlig hänsyn till användarnas intressen.

- 451 Vad gäller den omständigheten att kommissionen i punkt 115 i det ifrågasatta beslutet konstaterade att avtalet endast tjänar till att säkerställa att priserna bibehålls på en högre nivå än de annars skulle ha legat på, kan det som kommissionen med rätta underströk i sitt svaromål konstateras att det är sökandena själva som har hävdat att deras avtal är nödvändigt för att undvika konkurrens som skulle få priserna att sjunka och som därmed skulle ha en destabiliserande verkan på linjekonferenserna. Sökandena kan således inte med allvar hävda att punkt 115 i det ifrågasatta beslutet innehåller ett nytt påstående från kommissionens sida avseende vilket de inte på ett ändamålsenligt sätt kunde göra gällande sin ståndpunkt.
- 452 När det vidare gäller punkt 116 i det ifrågasatta beslutet, i vilken kommissionen angav att det ifrågavarande avtalet hindrar de rederier som är medlemmar i FEFC att föra vidare de kostnadsminskningar som följer av en effektivare organisation av deras containerflotta, är det med rätta som kommissionen har påpekat att det är fråga om en reviderad version, i vilken sökandenas yttranden beaktats, av punkt 59 i meddelandet om anmärkningar, i vilken angavs att medlemmarna i FEFC inte stimuleras till att förbättra de landtransporttjänster som tillhandahålls avsändarna. I sitt svar på meddelandet om invändningar (s. 176, punkt 2) underströk nämligen sökandena själva att de effektivaste transportörerna kan öka sin lönsamhet på grund av det ifrågavarande avtalet. Det skall i detta avseende erinras om att kommissionen är i sin fulla rätt att mot bakgrund av de omständigheter som framkommit vid det administrativa förfarandet tillrättalägga och komplettera sin argumentation till stöd för anmärkningarna, såväl i faktiskt som i rättsligt hänseende (domen i det ovannämnda målet Irish Sugar mot kommissionen, punkt 34, i det ovannämnda målet ACF Chemiefarma mot kommissionen, punkt 92, och i de ovannämnda målen Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, punkterna 437 och 438). Slutligen kan det under alla förhållanden konstateras att punkt 116 i det ifrågasatta beslutet inte har någon avgörande betydelse för kommissionens resonemang, eftersom kommissionen grundar sig på andra skäl för att dra den slutsatsen att det inte tas rimlig hänsyn till användarnas intressen (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet ACF Chemiefarma mot kommissionen, punkt 86). Det skall för övrigt i detta sammanhang erinras om att kommissionen, mot bakgrund av att villkoren är kumulativa hela tiden fram till dess att det slutliga beslutet antas, kan fastställa att ett av villkoren, oavsett vilket, inte är uppfyllt (domen i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 267, och i de ovannämnda målen CB och Europay mot kommissionen, punkt 110). Mot bakgrund av dessa förhållanden framgår det följaktligen att kommissionen inte

har åsidosatt sökandenas rätt till försvar när det gäller det andra villkoret för att bevilja ett individuellt undantag.

- 453 När det gäller frågan om den ifrågavarande konkurrensbegränsningen är nödvändig har sökandena i huvudsak hävdad att punkt 137 i det ifrågasatta beslutet innehåller ett nytt argument, eftersom kommissionen i denna anför att det inte bevisats att mindre konkurrensbegränsande åtgärder inte skulle vara tillräckliga för att säkerställa allmän stabilitet för linjekonferenser, såsom i synnerhet de åtgärder som anges i artikel 3 i förordning nr 4056/86, bland annat uppdelning mellan medlemmarna av transporterat tonnage eller av intäkterna. Denna argumentation kan inte godtas. I punkt 86 i meddelandet om anmärkningar angav kommissionen nämligen uttryckligen att medlemmarna i FEFC för att begränsa den inre konkurrensen avseende sjötariffer skulle kunna vidta sådana åtgärder som är tillåtna enligt artikel 3 e i förordning nr 4056/86 för linjekonferenser. Enligt denna bestämmelse är avtal mellan medlemmar i en linjekonferens med syfte att dela upp transporterat tonnage eller intäkter undantagna från förbudet i artikel 85.1 i fördraget. Det är således fel av sökandena att hävda att punkt 137 i det ifrågasatta beslutet innehåller ett helt nytt argument i förhållande till meddelandet om anmärkningar. Det kan dessutom understrykas att tvärtemot vad sökandena har hävdad ankommer det inte på kommissionen att i meddelandet om anmärkningar i större omfattning ange innehållet i sådana mindre begränsande åtgärder som medlemmarna i FEFC skulle kunna överväga, eftersom det i detta meddelande uttryckligen hänvisas till en bestämmelse i en förordning om undantag, nämligen artikel 3 e i förordning nr 4056/86, i vilken artikel innehållet i sådana åtgärder preciseras. När det gäller sökandenas påstående att meddelandet om anmärkningar inte innehåller någon hänvisning till möjligheten att använda sig av en regel om förbud mot att ta mindre betalt än självkostnadspriset, kan det konstateras att förutom att detta påstående framfördes för sent, eftersom det åberopades för första gången i repliken, saknas det också grund för påståendet, eftersom möjligheten att använda sig av den ifrågavarande bestämmelsen såsom en mindre konkurrensbegränsande åtgärd har diskuterats under kommissionens ledning inom expertgruppen Carsberg, som bestod av företrädare för avsändare och linjekonferenser, bland annat vissa av sökandena. Av dessa skäl skall sökandenas invändning att deras rätt till försvar åsidosatts, såvitt invändningen avser det tredje villkoret för att bevilja ett individuellt undantag, också anses sakna grund.

- 454 Av samtliga ovan angivna skäl skall följaktligen invändningen att rätten till försvar åsidosatts anses helt sakna grund.

F — *Invändningen att felaktigheter påverkade förhöret*

Parternas argument

455
till
462 [...]]

Förstainstansrättens bedömning

- 463 När det för det första gäller sökandenas påstående avseende den frist som de medgavs av kommissionen för att förbereda sig inför förhöret i förevarande ärende, skall det inledningsvis erinras om att enligt artikel 7.1 i förordning nr 1630/69, vilken var i kraft vid tiden för de faktiska omständigheterna, skall kommissionen lämna personer, som i sina skriftliga yttranden begärt att få lämna sina synpunkter muntligen, tillfälle att göra detta, om de kan påvisa ett tillräckligt intresse i saken eller om kommissionen avser att ålägga dem böter eller viten. Enligt artikel 8.1 i denna förordning skall kommissionen kalla de personer som skall höras att infinna sig vid den tidpunkt som den bestämmer.
- 464 I förevarande fall är det ostridigt att sökandena lämnades tillfälle att göra gällande sina synpunkter muntligen avseende de anmärkningar som gjordes mot

dem i meddelandet om anmärkningar av den 18 december 1992 under de förhör som hölls den 6, 7, 12 och 13 juli 1993, det vill säga något mer än sex månader senare. Sökandena kallades formellt till dessa förhör genom kommissionens skrivelse av den 16 juni 1993, det vill säga tre veckor före dagen för det första förhöret. Det kan konstateras att en sådan frist, vilken gick ut ungefär tre månader efter det att det första svaret på meddelandet om invändningar gavs in, den 31 mars 1993, och ungefär en månad efter det kompletterande svaret på meddelandet om anmärkningar, den 12 maj 1993, inte kan innebära att sökandenas rätt till försvar åsidosatts. Det kan nämligen erinras om att enligt artikel 7.1 i förordning nr 1630/69, vilken var i kraft vid tiden för de faktiska omständigheterna, är syftet med förhöret huvudsakligen att göra det möjligt för parter som är föremål för ett förfarande om överträdelse enligt förordning nr 1017/68 att muntligen redogöra för de argument som de skriftligen har anfört i sitt svar på meddelandet om anmärkningar. Även om det är riktigt att de frågor som uppkommit i förevarande mål är ganska komplicerade, är det för övrigt ändå så att sökandena hade gott om tid att fördjupa sig i dem, eftersom kommissionen inledde det administrativa förfarandet redan i juni 1989, till följd av det klagomål som inlämnades av tyska avsändare, och handläggningen pågick kontinuerligt under nästan sex år, under vilken tid sökandena hade möjlighet att vid upprepade tillfällen redogöra för alla omständigheter som kunde beaktas.

- 465 Vid bedömningen av om den frist som medgavs sökandena var tillräcklig för att förbereda sig inför förhöret, kan det dessutom konstateras att kommissionen, utan att motsägas av sökandena, har hävdats att sökandenas ombud underrättades av kommissionen redan den 26 mars 1993, om att åtgärder skulle vidtas för att fastställa dagen för förhöret, och av förhørsombudet redan den 7 april 1993 om att förhöret preliminärt avsågs hållas den 21 juni 1993, vilket gjorde det möjligt för sökandenas ombud att den 15 april 1993 sända en förteckning till kommissionen över troliga deltagare vid förhöret. Av detta följer att sökandena redan i april 1993 underrättades om att det skulle hållas förhör i förevarande ärende, det vill säga mer än två månader före det datum som inledningsvis föreskrevs för detta förhör. Eftersom förhöret till slut inte ägde rum den 21 juni 1993, som inledningsvis föreskrivits, utan inleddes den 6 juli 1993, fick sökandena en extra frist på två veckor för att förbereda sig inför förhöret. Sökandena underrättades av kommissionen om det nya datumet för förhöret redan den 2 juni 1993. Det framgår mot denna bakgrund att sökandena

förfogade över den tid som var nödvändig för att på ett ändamålsenligt sätt förbereda sitt muntliga försvar vid det förhör som anordnades av kommissionen. De kan följaktligen på intet sätt göra gällande något som helst åsidosättande av deras rätt till försvar i detta avseende.

- 466 När det för det andra gäller den av sökandena hävdade omständigheten att vissa personer inte kunde närvara vid förhören, bland annat Hapag-Lloyds ombud och professor Yarrow, i egenskap av ekonomisk expert, konstaterar förstainstansrätten att det står klart att kommissionen inte kan förbjuda ett företag att biträdas av en advokat eller ett annat valfritt utomstående ombud. Det kan emellertid inte riktas kritik mot kommissionen för att den — när det är fråga om ett överträdelseförfarande i vilket fjorton olika företag är inblandade — vid anordnandet av förhöret inte beaktade de praktiska kraven från vart och ett av dessa företag. Det ankommer nämligen först och främst på dessa företag att vidta lämpliga åtgärder för att på bästa sätt försvara sina intressen. Endast det förhållandet att bolaget Hapag-Lloyds ombud eller professor Yarrow inte kunde närvara vid något av de förhör som kommissionen anordnade i förevarande ärende kan således inte anses utgöra ett åsidosättande av de berörda sökandebolagens rätt till försvar, och än mindre av samtliga sökandebolags rätt till försvar. Under alla förhållanden är det ostridigt att bolaget Hapag-Lloyd företrädde av sex personer vid det ifrågavarande förhöret, medan professor Yarrow närvarade vid tre av de fyra förhörsdagar som anordnades av kommissionen. Sökandena har för övrigt inte lagt fram någon bevisning som gör det möjligt att anse att kommissionen genom att inte höra de berörda personerna vid dessa förhållanden på ett otillbörligt sätt skulle ha inskränkt handläggningen av detta ärende och därigenom ha begränsat möjligheten för sökandena att förklara olika delar av de frågor som väckts genom kommissionens anmärkningar (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda målen VBVB och VBBB mot kommissionen, punkt 18).
- 467 Vid dessa förhållanden kan sökandenas invändning att rätten till försvar åsidosattes vid förhöret inte godtas.
- 468 När det för det tredje gäller invändningen att kommissionen tillät utomstående att närvara vid förhöret trots att dessa inte var klagande, skall det understrykas

att i artikel 7.2 i förordning nr 1630/69, vilken var i kraft vid de faktiska omständigheterna, gavs kommissionen behörighet att lämna varje person tillfälle att muntligen framföra sina synpunkter, även om de inte på grundval av artikel 10 i förordning nr 1017/68 hade ingett något klagomål för inledande av ett överträdelseförfarande eller något skriftligt yttranden enligt artikel 5 i förordning nr 1630/69 angående de anmärkningar som gjorts mot de företag som är föremål för överträdelseförfarandet. Dessutom kan kommissionen enligt artikel 9.3 i förordning nr 1630/69 höra personerna i fråga enskilt eller i närvaro av andra personer som kallats. Det framgår klart av dessa bestämmelser att kommissionen förfogar över ett skäligt utrymme för skönsmässig bedömning för att avgöra vilket intresse det finns av att hålla förhör med personer vars vittnesmål kan vara av betydelse för handläggningen av ärendet. Kommissionen hade därför i förevarande fall rätt att vid förhöret höra utomstående som inte tidigare hade ingett något klagomål eller skriftligt yttrande under det administrativa förfarandet (se analogt domen i de ovannämnda målen VBVB och VBBB mot kommissionen, punkt 18).

- 469 För övrigt är, tvärtemot vad sökandena har hävdad, utomståendes deltagande i ett förhör enligt artikel 7.2 i förordning nr 1630/69 inte alls villkorat av att de har ingett skriftliga yttranden inför förhöret, avseende vilka sökandena vidare skulle haft rätt att inge nya skriftliga yttranden. Enligt rättspraxis (se bland annat domen i det ovannämnda målet Mo och Domsjö mot kommissionen, punkt 63) iaktogs nämligen sökandenas rätt till försvar, eftersom de kunde göra gällande sin ståndpunkt avseende det beteende som de klandrats för i meddelandet om anmärkningar. Det framgår för övrigt av rättspraxis att detta krav iaktas när det i det slutliga beslutet inte görs några nya anmärkningar mot de berörda företagen i förhållande till de anmärkningar som anfördes i meddelandet om anmärkningar och det i detta beslut endast tas hänsyn till faktiska omständigheter som de berörda har haft tillfälle att yttra sig över (se bland annat domen i det ovannämnda målet ACF Chemiefarma mot kommissionen, punkt 94). I förevarande fall har sökandena emellertid inte hävdad att det ifrågasatta beslutet bygger på uppgifter som lämnats av utomstående och som de inte fick möjlighet att yttra sig över. Det skall slutligen i detta avseende klargöras att hänvisningen till artikel 9 i förordning nr 4260/88 om de meddelanden, klagomål, ansökningar

och förhör som avses i förordning nr 4056/86, förutom den omständigheten att denna artikel inte har den räckvidd som sökandena tillskriver den, är helt irrelevant eftersom, såsom följer av prövningen av den andra grunden, förordning nr 4056/86 inte är tillämplig i förevarande fall. Det finns således ingen grund för sökandenas invändning på denna punkt.

- 470 Vidare kan sökandena inte klandra kommissionen för att den inte underrättade dem om vissa yttranden från en av klagandena avseende den information som sökandena sände till kommissionen. Det har nämligen inte bevisats att det ifrågasatta beslutet är grundat på sådana yttranden avseende vilka sökandena inte hade möjlighet att göra gällande sin ståndpunkt. Även om det förelåg ett sådant åsidosättande av rätten till försvar, skulle det dessutom under alla förhållanden för att grunden skulle kunna godtas vara nödvändigt att förfarandet skulle ha lett till ett annat resultat utan denna påstådda oriktighet (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 29 oktober 1980 i de förenade målen 209/78—215/78 och 218/78, Van Landewyck m.fl. mot kommissionen, REG 1980, s. 3125, punkt 47, svensk specialutgåva, volym 5, s. 345, och av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, Belgien mot kommissionen, REG 1990, s. I-959, punkt 48, svensk specialutgåva, volym 10, s. 369). Det kan emellertid konstateras att sökandena inte alls har bevisat detta förhållande. När det gäller omständigheten att avsändarnas yttranden avseende sökandenas svar på kommissionens påståenden i fråga om rabatter inte skulle ha översänts till sökandena, är det för övrigt tillräckligt att, såsom redan betonats vid prövningen av sökandenas invändningar under förevarande grund avseende innehållet i det ifrågasatta beslutet i förhållande till innehållet i meddelandet om anmärkningar, erinra om att detta beslut från kommissionens sida inte är grundat på dessa påståenden. Det förhållandet att avsändarnas yttranden i denna fråga inte översändes kan därför inte påverka sökandenas rätt till försvar.

- 471 Av det ovan anförda följer att sökandenas invändning att deras rätt till försvar åsidosatts i fråga om förhöret inte kan godtas till någon del.

VI — *Den femte grunden: åsidosättande av bestämmelserna om böter*A — *Parternas argument*

- 472 Sökandena har erinrat om att med undantag för företaget Wilh. Wilhelmsen Ltd ålades de alla böter i det ifrågasatta beslutet (punkt 143 och följande punkter) enligt artikel 22.2 i förordning nr 1017/68.
- 473 De har i huvudsak hävdats att kommissionen, som skulle ha undersökt den kombinerade transport som tillhandahålls av de rederier som är medlemmar i FEFC mot bakgrund av förordning nr 4056/86, inte har någon rätt att ålägga böter enligt en felaktigt tillämpad förordning.
- 474 De anser i andra hand, för det fall förstainstansrätten anser att förordning nr 1017/68 är tillämplig i förevarande fall, att det är fel att böter ålades med tillämpning av artikel 22.2 i denna förordning. De har anfört att i denna bestämmelse uppställs det villkoret att överträdelsen skall ha skett " uppsåtligen eller av oaktsamhet " för att böter skall kunna åläggas, vilket sökandena bestrider. För det första var FEFC under hela förfarandet öppet och uppriktigt gentemot kommissionen och samarbetade vid dess undersökning. Vidare kunde sökandena inte tro att det ankom på dem att anmäla det ifrågavarande avtalet enligt förordning nr 4056/86, eftersom de åtgärder som de vidtagit enligt deras mening omfattades av gruppundantaget för konferenser i artikel 3 i denna förordning. Slutligen är, även om förordning nr 1017/68 skall anses vara till-

lämplig i förevarande fall, de ålagda böterna inte berättigade, eftersom kommissionen, samtidigt som den var medveten om att det fanns kombinerad transport sedan 1968, under mer än två årtionden inte undersökte landdelen av dessa tjänster.

- 475 De anser att kommissionen åtminstone skulle ha varit mer smidig när det gäller det första beslutet i en viss sektor och har i detta avseende hänvisat till kommissionens beslut 87/1/EEG av den 2 december 1986 om ett förfarande enligt artikel 85 i EEG-fördraget (IV/31.128 — Fatty Acids) (EGT L 3, 1987, s. 17) och till kommissionens beslut 92/212/EEG av den 25 mars 1992 om ett förfarande enligt artikel 85 i EEG-fördraget (IV/30.717 —A — Eurochèque: Helsingfors-avtalet) (EGT L 95, s. 50).
- 476 Sökandena har sammanfattningsvis begärt att förstainstansrätten skall ogiltigförklara kommissionens beslut att ålägga dem böter, trots att dessa böter är symboliska, eller sätta ned dessa böter.
- 477 Kommissionen har påpekat att med ”den avsikt” som föreskrivs i artikel 22.2 i förordning nr 1017/68 (jämförbar med artikel 15.2 i förordning nr 17) avses endast en avsikt att begränsa konkurrensen och inte en avsikt att åsidosätta lagen (se exempelvis domstolens dom av den 8 februari 1990 i mål C-279/87, Tipp-Ex mot kommissionen, REG 1990, s. I-261). Det uttryckliga syftet med det ifrågasvarande avtalet om fastställande av priser för landtransporttjänster är verkligen att begränsa konkurrensen. Kommissionen beaktade förmildrande omständigheter såsom den omständigheten att det är fråga om det första beslutet där förordning nr 1017/68 tillämpas på en linjekonferens, och den beslutade därför att ålägga böter med ett symboliskt belopp (punkt 158 i det ifrågasatta beslutet). Det finns således inte anledning att ogiltigförklara de artiklar i det ifrågasatta beslutet som avser de böter som ålades sökandena.

B — *Förstainstansrättens bedömning*

- 478 När det gäller sökandenas första invändning att kommissionen inte hade rätt att ålägga böter enligt artikel 22.2 i förordning nr 1017/68 av det skälet att den kombinerade transport som medlemmarna i FEFC tillhandahåller omfattas av förordning nr 4056/86, är det tillräckligt att erinra om att det framgår av prövningen av den andra grunden att det ifrågasvarande avtalet omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68 och inte av det för förordning nr 4056/86.
- 479 Argumentet att föreskrifterna om böter i det ifrågasatta beslutet skall ogiltigförklaras av det skälet att överträdelsen inte begicks uppsåtligen eller av oaktsamhet kan inte heller godtas. Det framgår nämligen av rättspraxis att för att en överträdelse av konkurrensbestämmelserna i fördraget skall kunna anses ha begåtts uppsåtligen är det inte nödvändigt att företaget var medvetet om att det överträdde ett förbud enligt dessa bestämmelser, utan det är tillräckligt att det inte kunde vara omedvetet om att det ifrågasatta beteendet hade till syfte att begränsa konkurrensen (domstolens dom av den 11 juli 1989 i mål 246/86, *Belasco m.fl. mot kommissionen*, REG 1989, s. 2117). Det kan emellertid inte bestridas att syftet med det ifrågasvarande avtalet, ett horisontellt avtal om fastställande av priser för landtransport, uppenbarligen är att begränsa konkurrensen.
- 480 Enligt punkterna 158 och 159 i det ifrågasatta beslutet ansåg kommissionen att mot bakgrund av att det fanns förmildrande omständigheter skulle bötesnivån fastställas till en symbolisk nivå för att understryka att det förelåg en överträdelse och att det var nödvändigt för de ifrågasvarande företagen och andra företag som kunde vara inblandade i motsvarande förfaranden att i framtiden iaktta konkurrensbestämmelserna.
- 481 Det kan för det första konstateras att eftersom FEFC:s tariff var offentlig, och således fullständigt känd av de i första hand berörda, nämligen avsändarna, kan det ifrågasvarande avtalet, trots att det utgör ett horisontellt prisavtal, inte på

något sätt jämföras med vilken hemlig kartell som helst. Det ifrågasatta avtalet var även helt känt hos kommissionen och olika myndigheter i medlemsstaterna, som åberopade detta bland annat i samband med att förordning nr 4056/86 antogs samt inom ramen för en reform av Shipping Act år 1984.

- 482 Det skall för det andra understrykas, såsom framgår av punkt 41 i det ifrågasatta beslutet, att FEFC utsträckte sin behörighet i fråga om fastställande av priser i sjötransportsektorn till sektorn för landtransporttjänster när containrar började användas, det vill säga omkring år 1971. Konferensmedlemmarnas fastställande av priser för landtransporttjänster, såsom sådant fastställande som föreskrivs i det ifrågasatta avtalet, förekommer således sedan kombinerade transporttjänster introducerades. Denna sorts transport, av vilken fördelarna för övrigt är samstämmigt erkända, har dessutom i huvudsak skapats och utvecklats av linjekonferenserna.
- 483 Såsom kommissionen medgav i punkt 158 i det ifrågasatta beslutet, behövde för det tredje kommissionen en viss tid för att fastställa sin inställning i frågan och denna var inte allmänt känd förrän kommissionen för rådet lade fram en rapport om tillämpningen av gemenskapens konkurrensbestämmelser på sjötransport i juni 1994, vilken nämndes i punkt 156 i det ifrågasatta beslutet. Av detta följer bland annat att anmärkningarna i punkterna 153 och 149 i det ifrågasatta beslutet, att "överträdelsen pågår generellt sedan år 1971 och obestriddligen sedan DVSK ingav ett klagomål till kommissionen i april 1989", och att den omständigheten att "parterna, trots upprepade underrättelser från kommissionen (bland annat en skrivelse till FEFC:s ordförande från den kommissionsledamot som då ansvarade för konkurrenspolitiken) med påpekanden om att de ifrågasatta förfarandena föll under artikel 85.1 och inte omfattades av något undantag enligt artikel 85.3, aldrig upphörde med att genomföra dem", kan inte godtas.
- 484 Det kan för det fjärde inte bestridas att, även om det var fråga om en mycket allvarlig och mycket klassisk form av överträdelse av konkurrensbestämmelserna,

nämligen ett horisontellt avtal om fastställande av priser, är den behandling i rättsligt hänseende som ett sådant sorts avtal skall förbehållas, i synnerhet på grund av dess nära band till sjötransport som är föremål för en reglering som är speciell och som utgör ett undantagsfall i konkurrensrätten, inte uppenbar och ger bland annat upphov till komplicerade frågor av såväl ekonomisk som rättslig karaktär.

485 För det femte fanns det åtskilliga omständigheter som kunde få sökandena att anse att det ifrågavarande avtalet var rättsenligt. Förutom att det var gammalt och offentligt skall det i synnerhet understrykas att i en förklaring som bifogades protokollet från rådets sammanträde då förordning nr 4056/86 antogs, påpekade kommissionen själv följande: "Land- och sjödelarna av kombinerad transport omfattas av konkurrensbestämmelser avseende landtransport respektive sådana bestämmelser avseende sjötransport. I praktiken skall samma tillämpning av artikel 85.1 i EEG-fördraget vara regeln när det gäller såväl organisationen och genomförandet av successiv eller kompletterande kombinerad transport som fastställande och tillämpning av priser för hela transporten, eftersom förbudet i artikel 85.1 i EEG-fördraget enligt artikel 2 i förordning nr 4056/86 och artikel 3 i förordning nr 1017/68 inte tillämpas på sådana förfaranden." Det är inte nödvändigt att i fråga om förevarande grundpröva betydelsen och den exakta omfattningen av denna förklaring, utan det är tillräckligt att konstatera att den åtminstone kunde ge upphov till tvekan hos sökandena och få dem att anse att deras avtal inte kunde ifrågasättas.

486 Det skall vidare understrykas att år 1983 sände sex medlemsstater i samband med reformen av Shipping Act en promemoria till USA för att stödja förslaget att tillåta linjekonferenser att fastställa priser för kombinerad transport innefattande landtransport, genom att ange att de inte reglerade linjekonferensernas frihet att gemensamt bestämma priserna för kombinerad transport till Europa och att detta förfarande inte föranledde vare sig något problem eller något missbruk, utan tvärtom främjade utvecklingen av användning av containrar och av kombinerad transport vid europeisk utrikeshandel till förmån för exportörerna.

487 Det skall för det sjätte påpekas att kommissionen i sitt beslut 94/980 inte ålade de företag som var parter i detta avtal böter, trots att även det avtalet inte endast innehöll bestämmelser om fastställande av priser för landdelen av kombinerad transport, utan dessutom andra allvarliga överträdelser av konkurrensbestämmelserna. Enbart den omständigheten att kommissionen har underlåtit att ålägga ett företag som har överträtt konkurrensbestämmelserna böter kan inte förhindra att ett företag som gjort sig skyldigt till en liknande överträdelse åläggs böter. Den som har agerat rättsstridigt kan nämligen inte åberopa likabehandlingsprincipen. Det är emellertid ändå så att det ovannämnda beslutet, som meddelades mycket kort tid före det ifrågasatta beslutet, visar att kommissionen själv ansåg att den ifrågavarande konkurrensbegränsande samverkan inte med nödvändighet mot bakgrund av samtliga omständigheter krävde att de företag som var parter i denna samverkan ålades böter. Det skall dessutom tilläggas att fram till det ifrågasatta beslutet hade kommissionen inte ålagt något rederi eller någon linjekonferens böter för fastställande av priset för landdelen av kombinerad transport, medan, enligt uppgifter från sökandena som inte bestridits av kommissionen, nästan samtliga konferenser ingår avtal om fastställande av ett sådant pris.

488 Mot bakgrund av samtliga omständigheter anser förstainstansrätten med stöd av sin fulla prövningsrätt, att det är berättigat att inte ålägga böter i förevarande fall. Artikel 5 i det ifrågasatta beslutet, såvitt var och en av sökandena åläggs böter om 10 000 ecu, skall följaktligen ogiltigförklaras.

Rättegångskostnader

489 Förstainstansrätten kan, enligt artikel 87.3 i dess rättegångsregler, om parterna ömsom tappar målet på en eller flera punkter, besluta att kostnaderna skall delas eller att vardera parten skall bära sin kostnad. Eftersom talan endast har bifallits i mycket liten utsträckning anser förstainstansrätten att det är skäligt med hänsyn

till omständigheterna i fråga att besluta att sökandena skall bära sina rättegångskostnader samt ersätta fyra femtedelar av kommissionens rättegångskostnad och att kommissionen skall bära en femtedel av sin egen kostnad.

- 490 När det gäller intervenienterna ECSA och JSA, anser förstainstansrätten att, vid en skälig tillämpning av artikel 87.4 i dess rättegångsregler, dessa skall förpliktas att bära sina egna rättegångskostnader samt ersätta kommissionens rättegångskostnader avseende deras interventioner. När det gäller intervenienten ECTU, anser förstainstansrätten att, vid en skälig tillämpning av artikel 87.4 i dess rättegångsregler, denna skall förpliktas att bära en femtedel av sina rättegångskostnader och sökandena förpliktas att ersätta fyra femtedelar av denna kostnad.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (tredje avdelningen)

följande dom:

- 1) Artikel 5 i kommissionens beslut 94/985/EG av den 21 december 1994 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) ogiltigförklaras till den del sökandena häri åläggs böter.

- 2) Talan ogillas i övrigt.

- 3) Sökandena skall bära sina rättegångskostnader samt ersätta fyra femtedelar av dem som kommissionen åsamkats och fyra femtedelar av dem som ECTU åsamkats, inklusive dem avseende det interimistiska förfarandet.

- 4) Kommissionen skall bära en femtedel av sina rättegångskostnader, inklusive dem avseende det interimistiska förfarandet.

- 5) ECSCA och JSA skall bära sina rättegångskostnader samt ersätta kommissionens kostnader avseende deras interventioner.

- 6) ECTU skall bära en femtedel av sina rättegångskostnader, inklusive dem avseende det interimistiska förfarandet.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 28 februari 2002.

H. Jung

M. Jaeger

Justitiesekreterare

Ordförande

II - 1121

Innehåll

Tillämpliga bestämmelser	II-1025
Bakgrund till tvisten	II-1030
Förfarandet	II-1036
Parternas yrkanden	II-1038
Rättslig prövning	II-1039
I — Inledande anmärkningar	II-1039
II — Den första grunden: åsidosättande av artikel 85.1 i fördraget	II-1040
A — Parternas argument	II-1040
Den relevanta marknaden	II-1040
En märkbar begränsning av konkurrensen	II-1040
Inverkan på handeln mellan medlemsstater	II-1040
B — Förstainstansrättens bedömning	II-1041
Definitionen av den ifrågasattade marknaden	II-1041
Huruvida konkurrensbegränsningen är märkbar	II-1050
Inverkan på handeln mellan medlemsstater	II-1053
Slutsats avseende sökandenas första grund	II-1055
III — Den andra grunden: åsidosättande av artikel 3 i förordning nr 4056/86	II-1055
A — Parternas argument	II-1055
I det ifrågasatta beslutet beaktas inte den omständigheten att avsikten med förordningarna nr 1017/68 och nr 4056/86 var att fastställa regler som var tillämpliga på särskilda sektorer i ekonomin	II-1055
I det ifrågasatta beslutet beaktas inte den riktiga definitionen av marknaderna i fråga på vilka avtalen har sina resultat	II-1055
Det ifrågasatta beslutet är oförenligt med vad som anges i förordning nr 4056/86 om dess tillämpningsområde	II-1056
Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med de allmänna gemenskapsrättsliga principer som är tillämpliga när gemenskapslagstiftningens räckvidd skall fastställas	II-1056
Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med den tolkning som gjorts av samma uttryck i andra förordningar för enskilda sektorer på transportområdet	II-1056

Det ifrågasatta beslutet är en källa till rättsosäkerhet och inkonsekvens i förfarandehänseende	II-1056
Det ifrågasatta beslutet är inte förenligt med kommissionens resonemang i förordning nr 4056/86 beträffande beviljandet av ett gruppundantag för konferenser	II-1057
I det ifrågasatta beslutet tas inte hänsyn till transportsektorns särdrag ...	II-1057
Domstolens dom av den 5 oktober 1995 i mål C-96/94, Centro Servizi Spediporto (REG 1995, s. I-2883), vilken kommissionen hänvisat till, är inte relevant i förevarande mål	II-1057
B — Förstainstansrättens bedömning	II-1057
IV — Den tredje grunden: åsidosättande av artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68	II-1074
A — Parternas argument	II-1074
Generella påpekanden	II-1074
— Praxis från andra myndigheter som är behöriga på konkurrensområdet och från andra lagstiftare	II-1074
— Inverkan på prisstabiliteten av den gemensamma tarifferingen för kombinerad transport inom ramen för en konferens	II-1075
— Konferensernas roll som pionjärer för utvecklingen av kombinerade transporttjänster	II-1075
Villkor i artikel 85.3 i fördraget	II-1075
— Det första villkoret: avtalets ekonomiska fördelar	II-1075
— Det andra villkoret: konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av fördelarna	II-1075
— Det tredje villkoret: konkurrensbegränsningarna skall vara nödvändiga	II-1075
B — Förstainstansrättens bedömning	II-1076
Generella synpunkter	II-1076
Det första villkoret: förbättring av kvaliteten på transporttjänster, främjande av kontinuitet och stabilitet på marknader med avsevärda tidsmässiga svängningar, ökning av företagens produktivitet eller främjande av tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande	II-1080
Det andra villkoret: konsumenterna skall tillförsäkras en skälig andel av fördelarna	II-1085

Det tredje villkoret: de ifrågavarande konkurrensbegränsningarna skall vara nödvändiga	II - 1087
V — Den fjärde grunden: felaktigheter i förfarandehänseende under det administrativa förfarandet	II - 1094
A — Invändningen att det förlikningsförfarande som föreskrivs i uppförandekoden åsidosatts	II - 1094
Parternas argument	II - 1094
Förstainstansrättens bedömning	II - 1095
B — Invändningen att avtalet om europeiska ekonomiska samarbetsavtalet åsidosatts	II - 1095
Parternas argument	II - 1095
Förstainstansrättens bedömning	II - 1095
C — Invändningen att sökandena gått miste om processuella garantier på grund av ett felaktigt val av tillämplig förfarandeförordning	II - 1096
Parternas argument	II - 1096
Förstainstansrättens bedömning	II - 1096
D — Invändningen att motiveringsskyldigheten åsidosatts	II - 1097
Parternas argument	II - 1097
Förstainstansrättens bedömning	II - 1097
E — Invändningen att rätten till försvar åsidosatts i fråga om innehållet i det ifrågasatta beslutet och meddelandet om anmärkningar	II - 1101
Parternas argument	II - 1101
Förstainstansrättens bedömning	II - 1102
F — Invändningen att felaktigheter påverkade förhöret	II - 1109
Parternas argument	II - 1109
Förstainstansrättens bedömning	II - 1109
VI — Den femte grunden: åsidosättande av bestämmelserna om böter	II - 1114
A — Parternas argument	II - 1114
B — Förstainstansrättens bedömning	II - 1116
Rättegångskostnader	II - 1119