KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION
vom 14. November 2002
in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag und Artikel 53 EWR-Abkommen
(Sache COMP/37.396/D2 — TACA-Neufassung)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2002) 4349)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2003/68/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft;

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des EWG-Vertrages ([1]), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1216/1999 ([2]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

gestützt auf die Verordnung (EWG) des Rates Nr. 4056/86 vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 81 und 82 des Vertrags auf den Seeverkehr ([3]), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, insbesondere auf Artikel 12 Absatz 4 zweiter Unterabsatz,

gestützt auf den gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ([4]), geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, veröffentlichten wesentlichen Teil des Antrags ([5]),

gestützt auf die mit Schreiben vom 4. August 1999 den Parteien gemäß Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 zugeleitete Mitteilung der Kommission, dass erhebliche Zweifel hinsichtlich der Anwendbarkeit von Artikel 81 Absatz 3 auf die betreffende Vereinbarung bestehen,

gestützt auf den gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 veröffentlichten wesentlichen Inhalt der Vereinbarung ([6]),

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen und des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Seeverkehrs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

([1]) ABl. 13 vom 21.2.1962, S.204/62.
([2]) ABl. L 148 vom 15.6.1999, S. 5.
([3]) ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4.
([4]) ABl. C 125 vom 6.5.1999, S. 6.
([5]) ABl. L 175 vom 23.7.1968, S. 1.
([6]) ABl. C 335 vom 29.11.2001, S. 12.

1. EINFÜHRUNG

1.1. Sachverhalt

(1) Am 16. September 1998 nahm die Kommission die Entscheidung 1999/243/EG (die „TACA-Entscheidung“) an [7], der zufolge einige im Rahmen des „Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA)“ geschlossene Vereinbarungen gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstießen und nicht unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fielen. Auch kamen die Vereinbarungen, so die Kommissionsentscheidung, nicht für eine individuelle Freistellung vom Kartellverbot nach Artikel 85 Absatz 3 in Frage. Die Vereinbarungen, die Gegenstand der Entscheidung waren, umfassten die Festsetzung von Landfrachtraten im Gebiet der Gemeinschaft, die gemeinsame Festsetzung von Befrachtungsgebühren und Provisionen für Spediteure und die Festlegung der Bedingungen, unter denen Servicekontrakte mit Verladern geschlossen werden dürfen.

(2) Die Kommission stellte fest, dass die TACA-Mitglieder außerdem unter Verstoß gegen Artikel 86 EG-Vertrag ihre beherrschende Stellung missbraucht hatten, indem sie die Wettbewerbsstruktur des Marktes veränderten sowie die Verfügbarkeit und inhaltliche Gestaltung von Servicekontrakten Einschränkungen unterwarfen. Es wurden Geldbußen von insgesamt 273 Mio. ECU verhängt.

(3) Der Antrag der an TACA beteiligten Unternehmen auf Aufhebung dieser Entscheidung ist beim Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften anhängig [8].

1.2. Zeitlicher Ablauf

(4) Am 29. Januar 1999 meldeten die an TACA beteiligten Unternehmen („die Parteien“) die Vereinbarung an, die Gegenstand dieser Entscheidung ist. Die Vereinbarung wird nachstehend als „TACA-Neufassung“ oder „die Vereinbarung“ bezeichnet.

(5) Am 6. Mai 1999 veröffentlichte die Kommission gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 den wesentlichen Teil des Freistellungsantrags (nachstehend „Freistellungsantrag“) — mit der Aufforderung an alle betroffenen Dritten, ihr innerhalb einer Frist von 30 Tagen Bemerkungen mitzuteilen — im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*.

(6) Am 4. Juni 1999 meldete sich daraufhin der europäische Dachverband der Verlader (European Shippers' Council — ESC) bei der Kommission, der seine Einwände als förmliche Beschwerde gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 verstanden wissen wollte [9]. Weitere Stellungnahmen gingen vom Europäischen Verbindungskomitee des Speditions- und Lagereigewerbes im Gemeinsamen Markt (Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du Marché Commun — CLECAT), dem Verband französischer Transport- und Logistikunternehmen (Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France — „TLF“) [10] und dem Verband der schwedischen Industrie/Rat der schwedischen Verlader ein. Am 15. Juli 1999 übersandte die schwedische Wettbewerbsbehörde ein Schreiben, in dem sie sich einigen Auffassungen des Rates der schwedischen Verlader, insbesondere in Bezug auf die Vertraulichkeit individueller Servicekontrakte, anschloss. Die übrigen Mitgliedstaaten gaben keine Stellungnahme ab.

(7) Am 7. Juli 1999 übermittelte der Generaldirektor der GD Wettbewerb den Parteien ein Schreiben, in dem er sie aufforderte, ihre Vereinbarung hinsichtlich des Austausches statistischer Daten zu ändern. Außerdem wurden die Parteien in diesem Schreiben informiert, dass bestimmte Arten von Absprachen und Verhaltensweisen im Zusammenhang mit dem Aushandeln von Servicekontrakten, die geeignet wären, den Wettbewerb in erheblichem Maße einzuschränken, nicht unter den Freistellungsantrag fielen [11].

---

[7] Sache IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement (ABl. L 95 vom 9.4.1999, S. 1).
[8] Verbundene Rechtssachen T-191/98, T-212/98, T-213/98 und T-214/98, Atlantic Container Line u. a./Kommission.
[9] Sache COMP/37.527/D2 — ESC/TACA-Neufassung.
[10] Die Stellungnahme von TLF wurde auch von CLECAT im eigenen Namen mit Schreiben vom 5. Juni übermittelt.
[11] Dies betraf alle Vereinbarungen, Absprachen oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen der beteiligten Unternehmen, die bei Verhandlungen über individuelle Servicekontrakte die Übernahme des Musters, des Inhalts oder des Preises von Konferenzkontrakten bezweckten oder die die freiwilligen Anleitungen für die Gestaltung von Servicekontrakten in einer Weise verwendeten, die den Wettbewerb in erheblichem Maße einschränken würde.

(8) Zugleich teilte der Generaldirektor dem europäischen Dachverband der Verlader (ESC) mit, dass abgesehen von Bestimmungen der Vereinbarung über den Austausch statistischer Daten keine hinreichenden Gründe bestünden, die Anwendbarkeit von Artikel 81 Absatz 3 zu bezweifeln. Außerdem wies er den Verband darauf hin, dass in dem Widerspruchsverfahren, das die Kommission durch die Veröffentlichung der Mitteilung nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 eingeleitet hatte, kein Raum für eine Beschwerde nach Artikel 10 dieser Verordnung bestünde.

(9) Am 14. Juli 1999 erklärte der ESC in seiner Antwort auf das Kommissionsschreiben vom 7. Juli 1999 unter anderem, dass seine Stellungnahme gegen das Gebot der Kostendeckung (siehe Randnummer 27) ebenfalls als förmliche Beschwerde gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 zu betrachten sei.

(10) Am 13. und 23. Juli 1999 teilten die Parteien der Kommission mit, dass sie die im Schreiben der Kommission vom 7. Juli genannten Bestimmungen zu ändern beabsichtigten und die Kommission im halbjährlichen Abstand über ihre Abmachungen in Bezug auf Servicekontrakte informieren würden. Das Schreiben enthielt allerdings keine spezifischen Informationen darüber, wie oder wann die Vereinbarungen geändert würden, um die Wettbewerbsbedenken auszuräumen.

(11) Am 4. August 1999, d. h. innerhalb des in Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung (EWG) 4056/86 vorgesehenen Zeitraums von 90 Tagen ([12]), übermittelte die Kommission ein Schreiben, in dem sie ernsthafte Zweifel an der Anwendbarkeit von Artikel 85 Absatz 3 EG-Vertrag äußerte. Nach Artikel 12 Absatz 3 gestattete ihr dies, ihre Ermittlungen bezüglich der seeverkehrsrechtlichen Aspekte der TACA-Neufassung fortzusetzen. Die Tatsache, dass die Kommission keine erheblichen Zweifel hinsichtlich des Landtransport-Aspekts der TACA-Neufassung äußerte, führte dazu, dass dieser als für drei Jahre ab 6. Mai 1999 vom Kartellverbot freigestellt galt, da angenommen wurde, dass er von den anderen von der Kommission als bedenklich eingestuften Aspekten zu trennen sei.

(12) Mit Schreiben vom 6. August 1999 wurde der ESC darüber informiert, dass die Kommission keine erheblichen Zweifel in Bezug auf die Landtransportbestimmungen der TACA-Neufassung geäußert hatte. Mit Schreiben vom 27. September 1999 bat der ESC um die Darlegung der Gründe für diese Entscheidung.

(13) Die entsprechenden Begründung des Generaldirektors der GD Wettbewerb wurde am 12. Oktober 1999 übermittelt. Ferner legte der Generaldirektor erneut den Standpunkt der Kommission in Bezug auf den verfahrensrechtlichen Status von Einwänden im Rahmen des Widerspruchsverfahrens dar (siehe Randnummer 8).

(14) Daraufhin legte der European Council of Transport Users (ECTU), in dem der ESC und andere Verbände vertreten sind, beim Gericht erster Instanz Beschwerde ein und beantragte die Aufhebung des Rechtsakts, der als Entscheidung der Kommission in Form des Schreibens an den ESC vom 6. August 1999 bezeichnet wurde ([13]).

(15) Am 1. Dezember 2000 übermittelten die Parteien eine weitere Anmeldung; hierin wurde die Kommission davon in Kenntnis gesetzt, dass in die Neufassung der TACA-Vereinbarung eine Bestimmung aufgenommen worden sei, der zufolge vorübergehend und begrenzt auf den Zeitraum Weihnachten und Neujahr 2000/2001 die Kapazität auf koordinierte Weise reduziert werden kann ([14]).

([12]) Nach der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 (der wichtigsten Verordnung für den Seeverkehr) muss die Kommission innerhalb von 90 Tagen ab dem Datum der Veröffentlichung des wesentlichen Teils des Antrags mitteilen, dass erhebliche Zweifel bestehen, damit sie die Ermittlungen fortsetzen kann. Die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 über den Binnenschiffsverkehr enthält eine nahezu identische Bestimmung. Falls die Kommission innerhalb eines Zeitraums von 90 Tagen nicht tätig wird, ist die Vereinbarung automatisch im Bereich des Seeverkehrs für sechs Jahre und im Bereich des Binnenschiffsverkehrs für drei Jahre vom Kartellverbot freigestellt.

([13]) Rechtssache T-224/99, ECTU u. a./Kommission.

([14]) Die ursprüngliche Fassung der angemeldeten Vereinbarung enthielt eine allgemeine Bestimmung, der zufolge die Parteien die Transportkapazität jeder einzelnen von ihnen regeln können — siehe Freistellungsantrag. Obgleich die Parteien der Auffassung waren, dass das Programm zur Kapazitätsregulierung in den Anwendungsbereich der Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fiel, meldeten sie es vorsichtshalber bei der Kommission an. Die allgemeine in der Vereinbarung enthaltene Kapazitätsregelungsvollmacht wurde anschließend auf Wunsch der Kommission geändert (vgl. nachstehend Randnummer 81 ff.).

(16) Am 29. November 2001 veröffentlichte die Kommission nach einem weiteren Briefwechsel mit den Parteien eine Mitteilung im Amtsblatt in dem Sinne, dass sie beabsichtige, die übrigen Aspekte der TACA-Neufassung gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 („Veröffentlichung nach Artikel 23 Absatz 3") und Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 freizustellen. Sie forderte die betroffenen Dritten auf, sich hierzu innerhalb von 30 Tagen nach der Veröffentlichung zu äußern.

(17) Am 12. Dezember 2001 bat der ESC die Kommission um weitere Auskünfte zu bestimmten Vorschriften der TACA-Neufassung und zu den Gründen, warum die Kommmission eine Freistellung gewähren wolle. Im Anschluss an einen weiteren Briefwechsel und verschiedene Unterredungen übermittelte der ESC seine Bemerkungen am 8. März 2002. Weitere Bemerkungen gingen am 24. April 2002 ein.

(18) Mit Schreiben vom 3. Mai 2002 beantragten die Parteien eine Verlängerung der Freistellung für sämtliche Aspekte der TACA-Neufassung, die unter die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fallen. Da dieser Antrag Gegenstand eines eigenen Verfahrens sein wird, werden die den Landtransport betreffenden Aspekte der TACA-Neufassung nachstehend nur insoweit beschrieben, als es für das Verständnis der Vereinbarung notwendig ist.

2. **DIE PARTEIEN**

(19) Seit Annahme der TACA-Entscheidung haben sich sechs Linienreedereien aus der TACA-Vereinbarung zurückgezogen, so dass noch acht Unternehmen an der TACA-Neufassung beteiligt waren. Seit dem Zeitpunkt der Anmeldung hat sich A.P. Møller Maersk mit Sea-Land Service zusammengeschlossen, so dass noch sieben Unternehmen übrig bleiben:

1. Atlantic Container Line AB mit Sitz in Göteborg, Schweden;
2. Hapag-Lloyd Container Line GmbH mit Sitz in Hamburg, Deutschland;
3. Mediterranean Shipping Company SA mit Sitz in Genf, Schweiz;
4. A.P. Moller — Maersk Sealand mit Sitz in Kopenhagen, Dänemark;
5. Nippon Yusen Kaisha mit Sitz in Tokyo, Japan;
6. Orient Overseas Container Line Ltd mit Sitz in Wanchai, Hongkong;
7. P & O Nedlloyd Limited mit Sitz in London, Vereinigtes Königreich.

3. **DIE VEREINBARUNG**

3.1. **Zweck und Anwendungsbereich**

(20) Die TACA-Neufassung ist eine Vereinbarung, die die Antragsteller eigenen Angaben zufolge geschlossen haben, um gemeinsam effiziente und dauerhafte Frachtdienste im internationalen Linienschiffsverkehr auf bestimmten, nachstehend genannten Strecken (dem „Fahrtgebiet") zu erbringen.

(21) Das Fahrtgebiet, für das die Vereinbarung gilt, umfasst Schifffahrtsrouten in östlicher und westlicher Richtung zwischen a) Häfen in den 48 zusammenhängenden Bundesstaaten der USA sowie den über diese Häfen erreichbaren Binnen- und Küstenorten des Landes einerseits und b) europäischen Häfen auf den zwischen Bayonne (Frankreich) und dem Nordkap (Norwegen) gelegenen Breitengraden (mit Ausnahme von russischen Häfen, die nicht an der Ostsee gelegen sind, Mittelmeerhäfen sowie spanischen und portugiesischen Häfen) sowie — abgesehen von den weiter unten beschriebenen Landfrachtdiensten im EWR, siehe Randnummer 26 — den über diese Häfen erreichbaren Orten in Europa (mit Ausnahme Spaniens und Portugals) andererseits.

3.2. **Tarifliche Frachtraten**

(22) Die Parteien können im Rahmen der TACA-Neufassung gemeinsam Frachtraten, einschließlich Gebühren und Zuschläge (außer für Landfrachtdienste im EWR), und Frachtbedingungen festlegen, ändern, aufrecht erhalten oder aufheben. Die im Rahmen der TACA-Neufassung vereinbarten Raten und Bedingungen werden als „der Konferenztarif" bezeichnet.

3.3. **Servicekontrakte**

(23) Laut der einschlägigen Entscheidung der Kommission haben die seinerzeit an TACA beteiligten Unternehmen gegen Artikel 85 EG-Vertrag verstoßen, „indem sie Vereinbarungen über die Bedingungen getroffen haben, unter denen Servicekontrakte mit Verladern geschlossen werden dürfen". Die TACA-Vereinbarung schränkte den Wettbewerb insbesondere ein, weil sie i) die angeschlossenen Reedereien davon abhielt, mit Verladern individuelle Kontrakte zu schließen, bzw. ihr Recht auf den Abschluss solcher Kontrakte einschränkte und ii) der Festlegung der Vertragsbedingungen in individuellen Kontrakten Beschränkungen auferlegte.

(24) Die TACA-Neufassung enthält keine solchen Beschränkungen. Die Möglichkeit, individuelle Kontrakte zu schließen, wird nicht mehr eingeschränkt. Die Bestimmungen der Vereinbarung über Servicekontrakte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Jeder Antragsteller kann unter dem Dach der Linienkonferenz mit einem oder mehreren Verladern Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen ([15]) zwischen Häfen im EWR und Häfen sowie Binnenorten außerhalb des EWR aushandeln und schließen. Solche Konferenzkontrakte („agreement service contract" bzw. ASC) können einen Preis für alle seeverkehrsnahen Leistungen enthalten, die auf dem Schiff und dem Hafengelände erbracht werden ([16]). Sie müssen eine Reihe wesentlicher Bedingungen enthalten wie Mindestmenge oder -frachtanteil, Linienfrachtrate, Dauer, Leistungen und gegebenenfalls Konventionalstrafen.

2. Das Recht der Parteien, mit Verladern individuelle Kontrakte („individual service contract" bzw. ISC) zu frei zu vereinbarenden Bedingungen auszuhandeln und zu schließen, wird nicht eingeschränkt.

3. Zwei oder mehr Parteien (jedoch nicht alle Parteien) können mit Verladern mehrseitige Kontrakte („multi-carrier service contract" bzw. MSC) für Dienste zwischen Häfen im EWR und Häfen sowie Binnenorten außerhalb des EWR aushandeln und schließen ([17]). Zu diesem Zweck dürfen u. a. Meinungen und Informationen über die Kontrakte ausgetauscht werden.

4. Wenn ein Verlader einen oder mehrere an einem mehrseitigen Kontrakt beteiligte Verfrachter um eine Leistung im Zusammenhang mit der Beförderung auf dem Landabschnitt im EWR ersucht, werden die Bedingungen dafür jeweils bilateral mit dem betreffenden Verfrachter ausgehandelt und in einem vertraulichen Anhang zu dem mehrseitigen Kontrakt festgehalten, in den die übrigen Beteiligten keine Einsicht erhalten. Ähnliches gilt für die Landtransportleistungen im EWR, die Verlader im Rahmen von Konferenzkontrakten in Anspruch nehmen möchten.

5. Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte werden ausschließlich mit den an der Vereinbarung beteiligten Unternehmen geschlossen und dürfen kein nach Verfrachter differenziertes Ratenschema vorsehen.

([15]) Entsprechend der Definition in Section 3(21) US Shipping Act von 1984 und ab 1. Mai 1999 Section 3(19) US Ocean Shipping Reform Act von 1998.

([16]) Nach der TACA-Neufassung kann ein Konferenzkontrakt ein Entgelt vorsehen, das sich aus folgenden Elementen zusammensetzt: Seefrachtrate; Terminalumschlaggebühr (THC), Container-Gebühr (CSC) und Sammelcontainerzuschlag (LCLSC) im Abgangs-/Bestimmungshafen; Containerstandgeld („demurrage"); Gebühr für das Ausstellen von Frachtbriefen; Zuschläge oder Aufpreise in Nebenhäfen („outports"); Bunker- und Währungsausgleichsfaktor (CAF und BAF); Notfall-Zuschlag; IMO-Aufpreise; Zuschlag für den Einsatz von Spezialcontainern; Übermaßzuschlag; Aufpreis für Befestigungen; Gebühr für den Wechsel des Bestimmungshafens/-orts; Gebühr für optimale Stauung; Heizgebühr; zusätzliche Hafengebühren z. B. für die Zollkontrolle bei Verbringung über kanadische Terminals. Entgelte für andere Dienste innerhalb des EWR dürfen nicht angegeben werden; auch Hinweise auf etwaige Bedingungen für die Beförderung auf dem Landabschnitt oder sonstige zwischen Verladern und individuellen Verfrachtern vereinbarte Dienste im Inland sind unzulässig.

([17]) Diese oben genannten Grundsätze für Konferenzkontrakte gelten auch für mehrseitige Kontrakte.

6. Bei Konferenzkontrakten und mehrseitigen Kontrakten entscheidet der Verlader frei darüber, welcher der beteiligten Verfrachter seine Fracht befördert und in welchem Umfang dies geschieht, sofern er nicht in andere Regelungen einwilligt.

7. Die Parteien können einen Mustervertrag für Konferenzkontrakte abfassen, von dem bei jeder Form des Servicekontrakts abgewichen werden kann. Verlader und Verfrachter, die einen individuellen oder einen mehrseitigen Kontrakt schließen, können sowohl auf den Mustervertrag als auch auf veröffentlichte Konferenzkontraktrate und/oder Modalitäten des Konferenztarifs Bezug nehmen oder diese übernehmen.

8. Außer bei mehrseitigen Kontrakten oder in Fällen, in denen der Verlader eine entsprechende Einwilligung gibt, dürfen die Vertragsparteien keine Informationen über das Konferenzkontraktmuster, die Raten und/oder die Modalitäten des Konferenztarifs, die in individuellen oder mehrseitigen Kontrakten gegebenenfalls übernommen wurden, offen legen.

9. Die Parteien können freiwillige Anleitungen für die Gestaltung von Servicekontrakten befolgen, die sich ausschließlich auf technische, d. h. nicht kommerzielle Aspekte beziehen, und die Existenz — nicht aber die Bedingungen — individueller Kontrakte mit Verladern offen legen, die einen Konferenzkontrakt oder einen mehrseitigen Kontrakt schließen möchten.

10. In individuellen und mehrseitigen Kontrakten muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Vertragsbedingungen nach US-amerikanischem Recht vertraulich sind, es sei denn, der Verlader stimmt ihrer Offenlegung zu oder ein Verlader möchte einen Konferenzkontrakt schließen. In diesem Fall dürfen die Mitglieder der TACA-Neufassung und Vertragspartner des Verladers die Existenz — aber nicht die Bedingungen — des individuellen bzw. mehrseitigen Kontrakts offen legen.

3.4. **Bestimmungen über Durchfrachtraten im multimodalen Verkehr — Gebot der Kostendeckung**

(25) Die an TACA beteiligten Unternehmen haben laut der Entscheidung der Kommission gegen Artikel 85 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Absprachen über das Entgelt für Landtransportleistungen innerhalb der Gemeinschaft trafen, die im Rahmen des multimodalen Verkehrs erbracht werden.

(26) Die an der TACA-Neufassung beteiligten Unternehmen haben von der gemeinsamen Festsetzung von Landfrachtraten Abstand genommen. Statt dessen wollen sie sich an das Gebot der Kostendeckung halten (siehe Randnummer 27). Die Vereinbarung verbietet es den Parteien, die Entgelte für Landtransportleistungen, welche sie für Verlader zusammen mit anderen Diensten im multimodalen Verkehr zur Beförderung von Containerfracht im Fahrtgebiet vollständig oder teilweise im EWR erbringen, oder andere Tarifaspekte bzw. sonstige Einzelheiten der Beförderung auf dem Landabschnitt im EWR untereinander zu erörtern oder abzusprechen.

(27) Die Parteien können vereinbaren, dass kein Mitglied der TACA-Neufassung bei der Erbringung von Seetransportleistungen nach dem Konferenztarif ein Entgelt verlangt, das unter den direkten variablen Kosten liegt, die ihr bei der Erbringung von mit dem Seetransport zusammenhängenden Landtransportleistungen im EWR entstehen („Gebot der Kostendeckung"). Nicht zu den „Kosten" im Sinne dieser Regel zählen die Kosten für die Anlieferung und Rückführung von Leercontainern in Europa oder Gemeinkosten und/oder Verwaltungskosten. Es besteht die Möglichkeit, ein unabhängiges neutrales Gremium einzusetzen, das über die Einhaltung dieser Regel wacht.

(28) Die Antragsteller haben eine solche Regel nicht tatsächlich vereinbart.

3.5. **Bestimmungen über gemeinsame technische Regelungen**

(29) Die Parteien können im Rahmen der TACA-Neufassung auf freiwilliger Basis zusammenarbeiten, um Verbesserungen auf technischem Gebiet zu erzielen, und zwar durch ([18])

i) die Einführung und einheitliche Anwendung von Normen und Typen für Schiffe und sonstige Beförderungsmittel, Material, Betriebsmittel für den Verkehr oder feste Einrichtungen;

([18]) Die Formulierung unter den Ziffern i) bis vi) folgt dem Wortlaut des Artikels 2 Absatz 1 Buchstaben a) bis f) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.

ii) den Austausch oder die gemeinsame Verwendung von Schiffen, Schiffsraum oder Slots und sonstigen Beförderungsmitteln, Personal, Material oder festen Einrichtungen zur Durchführung von Beförderungen;

iii) die Organisation und Durchführung von Anschluss- oder Zusatzbeförderungen zur See sowie die Festlegung oder Anwendung von Gesamtpreisen und -bedingungen für diese Beförderung;

iv) die Abstimmung der Fahrpläne für aufeinander folgende Strecken,

v) die Zusammenfassung von Einzelladungen; und

vi) die Aufstellung oder Anwendung einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife und die Bedingungen für deren Anwendung.

(30) Die Parteien haben vereinbart, lediglich im Hinblick auf die unter ii) genannten Maßnahmen zusammenzuarbeiten. Eine Zusammenarbeit in den übrigen Bereichen kommt, soweit sie von den Parteien angestrebt wird, laut TACA-Neufassung erst dann zustande, wenn die entsprechende Vereinbarung — sofern sie unter das Kartellverbot des Artikels 81 Absatz 1 EG-Vertrag fällt — gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 oder einer sonstigen geltenden EG-Verordnung bei der Kommission angemeldet wurde.

3.6. **Bestimmungen über Linienseeverkehrsdienste**

(31) Die Parteien können im Rahmen der Vereinbarung ([19])

i) die Fahrpläne für ihre Schiffe oder deren Abfahrts- und Anlaufzeiten aufeinander abstimmen;

ii) die Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens der einzelnen Reedereien festsetzen;

iii) ihre Fahrten oder das Anlaufen ihrer Schiffe aufeinander abstimmen oder untereinander aufteilen;

iv) das Transportkapazitätsangebot der einzelnen Reedereien regeln ([20]) und

v) die Lademenge oder die Einnahmen untereinander aufteilen.

3.7. **Bestimmungen über die Konsultierung von Verladern**

(32) Die Parteien können Vereinbarungen zur Anhörung von Verkehrsnutzern in Bezug auf Raten, Gebühren, Bedingungen und die Qualität von Linienseeverkehrsdiensten schließen und anwenden sowie mit Verladern und Gruppen von Verladern über Raten, Gebühren, Einstufungen, Regeln und Vorschriften verhandeln.

3.8. **Bestimmungen über die Verwaltung der Vereinbarung**

(33) Die Parteien können in Bezug auf Aspekte, die unter Artikel 2 (Technische Vereinbarungen) oder 3 (Freistellung von zwischen Verkehrsunternehmen getroffenen Absprachen über die Linienschifffahrt) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fallen, Besprechungen — in persönlichen Zusammenkünften oder anderweitig — abhalten, Mitteilungen machen, Meinungen austauschen und Handlungen vornehmen. Sie können ferner verhandeln und Konferenzkontrakte abschließen. Zwei oder mehrere (aber nicht sämtliche) Parteien können verhandeln und mehrseitige Kontrakte abschließen. Die Parteien dürfen sich auf individuelle Kontrakte beziehende vertrauliche Informationen weder erörtern noch austauschen. Außerdem dürfen sie mit Ausnahme rein technischer, nicht kommerzieller Anleitungen keine Gestaltungshinweise für individuelle Kontrakte annehmen. Schließlich ist den Parteien jede Form gemeinsamer Preisfestsetzung für Landtransporte innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums untersagt.

(34) Zur Verwaltung der Vereinbarung wird ein Sekretariat eingerichtet.

([19]) Die Formulierungen unter den Ziffern i) bis v) folgen dem Wortlaut des Artikels 3 Absätze a) bis e) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.
([20]) Siehe nachstehend in Randnummer 81.

(35) Die Parteien können ein unabhängiges neutrales Gremium einberufen, das über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen aus der Vereinbarung — einschließlich der Verpflichtungen, die sich aus einer etwaigen Kostendeckungsabmachung ergeben — wacht. Nach Auskunft der Parteien wurde bislang noch kein derartiges Gremium geschaffen.

4. **DER MARKT**

(36) Die TACA-Neufassung bezieht sich unter anderem auf die folgenden relevanten Dienstleistungsmärkte ([21]):

a) In Bezug auf Seetransportleistungen: den containerisierten Linienseeverkehr zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten von Amerika auf den Schifffahrtsrouten zwischen Häfen in Nordeuropa und Häfen in den USA und Kanada ([22]). Für diese Dienste ist der räumliche Markt das Gebiet, in dem die Dienste angeboten werden. Wie die Kommission in der TAA-Entscheidung ([23]) feststellte und später in der TACA-Entscheidung ([24]) bestätigte, besteht dieses Gebiet aus den Einzugsgebieten der nordeuropäischen Häfen.

b) In Bezug auf Landtransportleistungen: die Beförderungsleistungen, welche Verlader zusammen mit anderen Diensten im multimodalen Verkehr zur Beförderung von Containerfracht zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten von Amerika auf dem Landabschnitt in der Gemeinschaft erwerben ([25]).

(37) Diese Entscheidung wird sich ausschließlich mit dem Seeverkehr befassen, da der Landtransportaspekt der TACA-Neufassung in einem anderen Verfahren behandelt wird.

(38) Die oben genannte (siehe Randnummer 36 a)) Definition des Marktes für den Seeverkehr wurde vom Gericht erster Instanz in seiner TAA-Entscheidung bestätigt ([26]). Insbesondere stellte das Gericht fest, dass vorhandenen Beweisen zufolge Luftverkehr eindeutig nicht durch Seeverkehr substituierbar ist, da die Luftverkehr-Nachfrage, anders als diejenige für den Seeverkehr, sich auf begrenzte Mengen hochwertiger Waren bezieht. Das Gericht bestätigte ferner die Auffassung der Kommission, dass es sich beim containerisierten Linienseeverkehr um einen eigenen Markt handelt, der vom Markt für andere Seetransportleistungen zu trennen ist.

(39) Im Hinblick auf die räumliche Dimension des relevanten Seeverkehr-Marktes stellte das Gericht fest, dass der Linienschiffsverkehr von Mittelmeerhäfen nur in geringem Maße durch den Linienschiffsverkehr von nordeuropäischen Häfen substituierbar ist. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in ihrer Entscheidung in der Sache Hutchison/RCPM/ECT ([27]) zu dem Schluss kam, es lägen Beweise dafür vor, dass noch immer nur in geringem Maße ein Wettbewerb zwischen den nordeuropäischen und den Mittelmeerhäfen bestehe ([28]). In der vorliegenden Sache weist nichts darauf hin, dass sich dies geändert hat.

(40) Die TACA-Neufassung gestattet ihren Mitgliedern, Raten und Gebühren für die zwischen dem Schiff und dem Hafentor erbrachten Dienste zu vereinbaren (vgl. oben Randnummer 24 Ziffer 1). Daher muss unterschieden werden zwischen den in der TACA-Neufassung vorgesehenen Diensten, für die ein spezifisches Angebot und eine spezifische Nachfrage bestehen, die sich von Angebot und Nachfrage des See- oder Landtransports sowie von den Diensten unterscheiden, für die kein spezifisches Angebot und keine spezifische Nachfrage bestehen. Erstere bilden im Gegensatz zu letzteren einen getrennten Markt ([29]).

([21]) TACA-Neufassung Artikel 2 (Gegenstand der Vereinbarung), 4 (Räumlicher Geltungsbereich) und 5 (Zulässige Verhaltensweisen).
([22]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummer 84.
([23]) Entscheidung 94/980/EG der Kommission in der Sache IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement (ABl. L 376 vom 31.12.1994), Randnummern 67 f.
([24]) Randnummern 76-83.
([25]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummer 91.
([26]) Urteil in der Rechtssache T-395/94, Atlantic Container Line u. a./Kommission, Slg. 2002 II-875, Randnummern 269-298.
([27]) Entscheidung der Kommission vom 3. Juli 2001 in der Sache COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT, siehe http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf, Randnummern 37 ff.
([28]) Randnummern 41 und 46.
([29]) Vgl. Urteil in der Rechtssache T-86/95 Compagnie Générale Maritime u. a./Kommission (FEFC), Slg. 2002, II-1011, Randnummern 128 f.

(41) Die unter die TACA-Neufassung fallenden Dienste ohne spezifisches Angebot und spezifische Nachfrage sind die vom See- oder Landtransport untrennbaren Dienste, die unabhängig von einem See- oder Landtransportanbieter direkt für einen Verkehrsnutzer zu erbringen ein Drittanbieter (z. B. ein Container-Terminal-Betreiber) physisch oder wirtschaftlich nicht in der Lage wäre.

(42) Die übrigen unter die TACA-Neufassung fallenden Dienste — diejenigen, für die eine spezifische Nachfrage und ein spezifisches Angebot bestehen — umfassen Umschlagleistungen innerhalb des Hafens, bei denen die Mitglieder der TACA-Neufassung in tatsächlichem oder potenziellem Wettbewerb nicht nur zueinander und mit anderen nicht an TACA beteiligten Unternehmen, sondern auch mit Drittanbietern stehen.

(43) Im vorliegenden Fall ist der relevante Markt für Umschlagleistungen folglich der Markt für die Erbringung dieser Dienste in nordeuropäischen Häfen für die Seerouten, die unter die TACA-Neufassung fallen.

5. **MARKTSTRUKTUR**

(44) Die Wettbewerbsbedingungen im Transatlantikverkehr haben sich gegenüber dem Zeitraum, über den sich die in der TACA-Entscheidung festgestellten Verstöße gegen Artikel 86 EG-Vertrag erstreckten, d. h. den Jahren 1994 (teilweise), 1995 und 1996, wesentlich verändert. Die Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Marktanteile im Zeitraum 1994-2001:

Tabelle 1

Marktanteile der Container-Verfrachter im Transatlantikverkehr, direkt und über kanadische Häfen, in den Jahren 1994-2001 (1. Quartal) [30]

(in %)

Verfrachter	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	(1. Quartal) 2001
An TACA/TACA-Neufassung beteiligte Unternehmen (ab 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Übrige	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) Das obige Erscheinungsbild einer ständigen Abnahme der Marktanteile der TACA-Unternehmen wird durch die Erkenntnisse der US Federal Maritime Commission (FMC) im abschließenden Bericht über die Auswirkungen des Ocean Shipping Reform Act (OSRA) von 1998 bestätigt [31]. Nach den Schätzungen der FMC ist der Marktanteil der TACA-Unternehmen von 80 % im Jahr 1992 (dem Gründungsjahr von TACA) auf rund 50 % im Jahr 2001 zurückgegangen. Die Mitglieder der TACA-Neufassung sind also erheblich größerem Wettbewerbsdruck von außen ausgesetzt, als dies im Zeitraum der Fall war, auf den sich die TACA-Entscheidung bezieht.

(46) Die Möglichkeit, mit Verladern auf vertraulicher Basis individuelle Kontrakte zu schließen, bringt auch mehr Wettbewerb zwischen den an der Vereinbarung beteiligten Unternehmen mit sich als dies im Zeitraum der Fall war, auf den sich die TACA-Entscheidung bezieht. Die TACA-Parteien haben der FMC mitgeteilt, dass nur rund 10 % der von den Mitgliedern transportierten Fracht nach dem Konferenztarif abgewickelt werden. Ende 1999 wurden sogar 80 % der von den TACA-Parteien transportierten Fracht im Rahmen von nicht von der Konferenz erfassten Servicekontrakten abgewickelt. Die Zahl der unter dem Dach der Linienkonferenz geschlossenen Verträge (ASC) ging von 30 im Jahr 1999 auf nur drei im Jahr 2000 zurück [32].

[30] *Quelle:* TACA-Entscheidung; An TACA-Neufassung beteiligte Unternehmen (nach PIERS Global Container Reports).
[31] The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Federal Maritime Commission, September 2001.
[32] Siehe dazu a.a.O, S. 12.

(47) Die Erkenntnisse der FMC stimmen mit den Informationen der halbjährlichen Berichte überein, die der Kommission von den einzelnen Unternehmen übermittelt werden ([33]). Auch die von den Parteien übermittelten Berichte bestätigen, dass sie den überwiegenden Anteil der Fracht im Rahmen individueller Kontrakte transportierten. Daraus geht hervor, dass individuelle Kontrakte in dem unter die TACA-Neufassung fallenden Verkehr zur Norm geworden sind und dass jedes Konferenzmitglied folglich in erheblichem Wettbewerb zu den übrigen TACA-Mitgliedern steht.

(48) Die obigen den Seeverkehr betreffenden Schlussfolgerungen gelten ebenfalls für den Markt der Umschlagleistungen. Auch in diesem Bereich sind die Mitglieder der TACA-Neufassung externem Wettbewerbsdruck vonseiten unabhängiger im Transatlantikverkehr tätiger Verfrachter ausgesetzt. Ebenso stehen sie in potenziellem Wettbewerb mit unabhängigen, Umschlagleistungen erbringenden Unternehmen. Intern sind die Parteien untereinander starkem Wettbewerb in Bezug auf die Bedingungen (einschließlich des Preises) von individuellen und mehrseitigen Kontrakten für Hafen-zu-Hafen- und Tür-zu-Tür-Leistungen ausgesetzt.

(49) Es liegen also Hinweise darauf vor, dass die TACA-Mitglieder in zuvor nicht gekanntem Maße in sowohl externem als auch internem Wettbewerb stehen.

6. **STELLUNGNAHMEN DRITTER**

6.1. **Auf die Mitteilung nach Artikel 12 Absatz 2 Bezug nehmende Stellungnahmen**

(50) Es gingen Stellungnahmen der in Randnummer 6 genannten betroffenen Unternehmen ein. Einige dieser Bemerkungen betrafen den Landtransportaspekt der TACA-Neufassung; auf sie muss hier nicht weiter eingegangen werden. Andere Stellungnahmen, die größtenteils eine Freistellung ablehnten, scheinen nicht mehr der Ansicht der betroffenen Unternehmen zu entsprechen ([34]). Einige der auf die Mitteilung nach Artikel 12 Absatz 2 Bezug nehmenden Stellungnahmen sind allerdings noch immer relevant für die Beurteilung, ob die Bestimmungen der Vereinbarung für eine Einzel- oder Gruppenfreistellung in Frage kommen und werden daher in den nachstehenden Abschnitten 9 und 10 behandelt.

6.2. **Auf die Mitteilung nach Artikel 23 Absatz 3 Bezug nehmende Stellungnahmen**

(51) CLECAT und ESC haben Stellungnahmen abgegeben. CLECAT lehnt die Freistellung der TACA-Neufassung nicht grundsätzlich ab. Allerdings fordert das Verbindungskomitee die Kommission auf, einen geeigneten strengen Kontrollmechanismus einzuführen, der gewährleistet, dass sich die Parteien an ihre Verpflichtung halten, keine Tariferhöhung in Verbindung mit einer Kapazitätsregelung vorzunehmen oder eine künstliche Hochsaison zu schaffen.

(52) Nach Auffassung der Kommission reichen die vorgesehenen Maßnahmen aus um sicherzustellen, dass sich die Parteien an die Kapazitätsregelung halten. Diese Maßnahmen werden in Randnummer 81 eingehender erläutert.

(53) Die Stellungnahme von ESC zur Mitteilung nach Artikel 23 Absatz 3 kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Die Kommission muss die TACA-Neufassung in einem rechtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang prüfen, zu dem insbesondere der OECD-Abschlussbericht über die Wettbewerbspolitik im Bereich des Linienseeverkehrs ([35]), die Urteile des Gerichts erster Instanz in den Rechtssachen TAA und FEFC sowie die Absicht der Kommission gehören, die Gruppenfreistellung von Linienkonferenzen im Licht des OECD-Berichts und sonstiger Entwicklungen zu prüfen;

([33]) Jeder halbjährliche Bericht enthält Angaben über die Zahl der Verträge, an denen ein Unternehmen beteiligt ist, aufgeschlüsselt nach individuellen, mehrseitigen Konferenzkontrakten und Tarif, Angaben zur Zahl der TEU (Standardabkürzung für „20-foot equivalent unit", bezieht sich auf die Größe der Container) sowie zum Anteil der TEU, die von jedem Unternehmen im Rahmen dieser Verträge verfrachtet werden.

([34]) CLECAT lehnt die Freistellung nicht mehr ab; weder TLF noch der Verband der schwedischen Industrie haben Stellungnahmen zur Mitteilung vom 29. November 2001 übermittelt.

([35]) Siehe Website der OECD: http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2. Die Kommission braucht keine Entscheidung über eine Einzelfreistellung zu treffen, da die Anmeldung nur vorsorglich erfolgte und die Parteien der Auffassung sind, dass sämtliche Bestimmungen der TACA-Neufassung unter die Gruppenfreistellung für Vereinbarungen von Linienkonferenzen fallen. Die Kommission sollte daher ihre knappen Ressourcen nicht mit dem Antrag der Parteien verschwenden.

3. Sie sollte prüfen, ob das TAA-Urteil für die Beurteilung der Kapazitätsregelungsbestimmungen der Vereinbarung von Belang ist.

4. Die Bestimmungen der TACA-Neufassung über den Informationsaustausch geben der ganzen Konferenz Einblick in die vertraulichen zwischen den Konferenzmitgliedern und einzelnen Verladern geschlossenen Servicekontrakte.

(54) Weder der OECD-Bericht noch die Tatsche, dass die Kommission mit einer Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 begonnen hat, sind für die vorliegende Sache unmittelbar von Bedeutung. Beide betreffen eine mögliche Reform bestehender Wettbewerbsvorschriften, während es in der vorliegenden Entscheidung um die Anwendung der Vorschriften auf den spezifischen Fall geht. Auch bedarf es in der Entscheidung keiner besonderen Bestimmungen für den Fall, dass die geltenden Vorschriften vor Ablauf einer Einzelfreistellung der TACA-Neufassung erheblich geändert werden, da eine solche Änderung geeignete Übergangsmaßnahmen vorsehen würde.

(55) Bezüglich der Behauptung, die Kommission brauche keine Entscheidung über eine Einzelfreistellung zu treffen, ist darauf hinzuweisen, dass die Parteien die Kommission ausdrücklich darum ersucht haben, eine Entscheidung zu treffen ([36]); folglich muss die Kommission eine förmliche Entscheidung erlassen ([37]).

(56) Die etwaige Relevanz des TAA-Urteils für die Bewertung der Kapazitätsregelungsvorschriften der Vereinbarung wird in den Randnummern 85 und 86 behandelt. Auf die Stellungnahme von ESC über den Informationsaustausch wird in den Randnummern 70 f. eingegangen.

7. **RECHTSGRUNDLAGEN**

(57) Da sektorspezifische Verordnungen über die Anwendung der Artikel 81 und 82 auf Verkehrsdienstleistungen vorliegen, können die Tätigkeiten der an der TACA-Neufassung beteiligten Unternehmen in den Anwendungsbereich dreier verschiedener Verordnungen fallen: Verordnung (EWG) Nr. 4056/86, Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 und Verordnung Nr. 17.

(58) Die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 findet auf den internationalen Seeverkehr Anwendung ([38]). In seinem FEFC-Urteil stellte das Gericht erster Instanz fest, dass sich der Geltungsbereich der Verordnung beschränkt auf:

> „den Seeverkehr im eigentlichen Sinne, d. h. die Beförderung auf dem Seeweg von einem Hafen zum anderen, und erfasst nicht den Hafenvor- und -nachlauf von Frachtgütern, der in Verbindung mit anderen Diensten im Rahmen einer multimodalen Beförderung erbracht wird“ (Randnummer 241).

(59) Die folgenden Bestimmungen der Vereinbarung fallen folglich eindeutig in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86:

1. die Bestimmungen über den Betrieb von Linienseeverkehrsdiensten und

2. die relevanten Teile der Bestimmungen über den Tarif und die Servicekontrakte, d. h. die den Seeverkehr betreffenden Teile.

(60) Es ist ebenso klar, dass die den Landtransport betreffenden Aspekte der Vereinbarung nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fallen ([39]). Insbesondere fallen die Bestimmungen der Vereinbarung über das Gebot der Kostendeckung in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68.

([36]) Vgl. Schreiben vom 20. März 2002.
([37]) Artikel 12 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86.
([38]) Artikel 1.
([39]) Siehe beispielsweise Randnummer 261 des FEFC-Urteils.

(61) Die Bestimmungen der angemeldeten Vereinbarung, die weder unter die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 noch unter die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fallen, werden von der Verordnung Nr. 17 erfasst. Die Bestimmungen über Lade- und Löschvorgänge im Hafen (Umschlagleistungen) fallen zumindest teilweise unter die Verordnung Nr. 17 ([40]). Dies gilt insbesondere für die Umschlagleistungen, für die ein Angebot und eine Nachfrage spezifischer Art bestehen, die sich von Angebot und Nachfrage im See- oder Landverkehr unterscheiden (siehe oben Randnummer 42).

8. **ARTIKEL 81 ABSATZ 1 EG-VERTRAG (BZW. ARTIKEL 53 ABSATZ 1 EWR- ABKOMMEN)**

8.1. **Vereinbarungen zwischen Unternehmen**

(62) Die Geschäftstätigkeit der Parteien besteht in der Erbringung von Seeverkehrs- und damit verbundenen Leistungen. Es handelt sich daher um Unternehmen im Sinne von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 53 Absatz 1 EWR-Abkommen. Die TACA-Neufassung ist eine förmliche, zwischen diesen Unternehmen geschlossene Vereinbarung.

8.2. **Einschränkung des Wettbewerbs**

(63) Die folgenden Bestimmungen der Vereinbarung schränken den Wettbewerb im Sinne von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag ein oder drohen ihn einzuschränken:

1. die Vereinbarung über die Preise und Bedingungen, die den Tarif ausmachen;
2. die Bestimmungen über Linienseeverkehrsdienste;
3. die Bestimmungen über Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte ([41]).

8.2.1. *Individuelle Kontrakte*

(64) Die TACA-Neufassung enthält keine Bestimmungen, durch die die Bedingungen, unter denen die beteiligten Unternehmen individuelle Kontrakte mit Verladern schließen können, eingeschränkt werden. Der europäische Verladerverband ESC und der Verband der schwedischen Industrie haben jedoch eingewandt, dass die freie Verfügbarkeit individueller Kontrakte in der Praxis vor allem durch drei Aspekte der Vereinbarung beeinträchtigt wird:

8.2.1.1. Wirkung von Konferenzkontrakten

(65) Erstens durch die Möglichkeit des Abschlusses von Konferenzkontrakten: Lässt man den Abschluss von Konferenzkontrakten und mehrseitigen Kontrakten zu, so besteht nach Aussage der beiden Verbände die Gefahr, dass die Freiheit der Reeder, individuelle Kontrakte auszuhandeln und zu schließen, eingeschränkt wird.

(66) Tatsache ist, dass an TACA beteiligte Unternehmen individuelle Kontrakte mit Verladern schließen. Uns liegt kein Beweis dafür vor, dass die Verfügbarkeit solcher Kontrakte eingeschränkt wird, wenn Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte zugelassen werden. Das Gegenteil schein der Fall zu sein: Nach den neuesten von den einzelnen Parteien übermittelten Berichten wird die weit überwiegende Mehrheit der Fracht weiter im Rahmen von individuellen Kontrakten transportiert; nur ein sehr geringer Teil entfällt auf Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte. Der Status des individuellen Kontrakts als bevorzugte Form der Vereinbarung zwischen Verfrachtern und Verladern ist daher ungefährdet.

(67) Die Bestimmung, der zufolge Reedereien beim Abschluss eines individuellen oder mehrseitigen Kontrakts auf den Mustervertrag für Konferenzkontrakte Bezug nehmen können, spiegelt lediglich wider, was in der Praxis ein auf der Hand liegender Ausgangspunkt für entsprechende Vertragsverhandlungen sein dürfte. Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen der beteiligten Unternehmen hingegen, die eine vollständige oder teilweise Übernahme des Musters, des Inhalts oder des Preises von Konferenzkontrakten bezwecken, können auf keiner Rechtsgrundlage vom Kartellverbot freigestellt werden. Eine solche Vereinbarung könnte darüber hinaus die Kommission dazu bewegen, die Freistellung gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 zu widerrufen.

([40]) Entscheidung der Kommission 2000/627/EG in der Sache IV/34.018, Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) (ABl. L 268 vom 20.10.2000, S. 1), Randnummer 128.
([41]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummern 454-462.

8.2.1.2. Unverbindliche Anleitungen für die Gestaltung von Servicekontrakten

(68) Nach Aussage des Verbands ESC sind die im Zusammenhang mit der Vereinbarung Transpacific Stabilization Agreement (TSA) veröffentlichten unverbindlichen Gestaltungshinweise und die Argumente, die die beteiligten Unternehmen in den USA vorgebracht haben, ein Beleg dafür, dass Anleitungen auf freiwilliger Basis sich entgegen Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag vermutlich auch auf kommerzielle Aspekte und damit auch auf die Preise in vertraulichen individuellen Kontrakten beziehen dürften.

(69) Die Art der Gestaltungshinweise und Diskussionsvereinbarungen, die nach US-amerikanischem Recht zulässig (aber nicht vorgeschrieben) sind, ist für eine Freistellung vom Kartellverbot nach den Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft irrelevant. Die beteiligten Unternehmen haben eine Vereinbarung angemeldet, in deren Rahmen sie sich — wenngleich sie dies bisher nicht getan haben — auf unverbindliche Gestaltungshinweise einigen können, welche sich ausschließlich auf „technische" bzw. „nicht kommerzielle" Aspekte beziehen. Hinweise in Bezug auf solche Aspekte können als wettbewerbsrechtlich unbedenklich angesehen werden. Detaillierte Preisempfehlungen, wie sie in der TSA-Anleitung enthalten sind, können dagegen nicht legitim als „technisch" oder „nicht kommerziell" eingestuft werden. Eine Abmachung der beteiligten Unternehmen in Bezug auf die freiwilligen Anleitungen für die Gestaltung von Servicekontrakten, die geeignet wäre, den Wettbewerb in erheblichem Maße einzuschränken (z. B. infolge einer Übernahme der TSA-Anleitung), sprengt den Rahmen der in der Anmeldung beschriebenen Tätigkeiten. Eine solche Abmachung könnte ein Grund für die Kommission sein, die Freistellung zu widerrufen.

8.2.1.3. Informationsaustausch

(70) Der Verladerverband ESC hat zu bedenken gegeben, dass die beteiligten Unternehmen Informationen in dem Maße austauschen werden, das nach US-amerikanischem Recht zulässig ist, was Diskussionen über die Vertragsbedingungen in individuellen Kontrakte einschließe. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Praktiken der im Transpazifikverkehr tätigen Reedereien hin, die sich unter dem Dach von TSA auf Empfehlungen für allgemeine Preiserhöhungen bei individuellen Kontrakten verständigt hätten. Dieses Szenario stützt sich auf das, was Reedereien nach US-Recht tun dürfen und im Transpazifikverkehr auch getan haben. Es trifft jedoch nicht auf die Vereinbarung zu, die die beteiligten Unternehmen angemeldet haben. Absprachen über Preiserhöhungsempfehlungen kämen nicht in den Genuss des Rechtsvorteils einer Freistellung.

(71) Entgegen den Behauptungen des Verladerverbands ESC ist es zweckmäßig, dass der Konferenztarif unter Berücksichtigung der marktüblichen Preise, und zwar einschließlich der Entgelte für Servicekontrakte, festgesetzt wird. Es muss nur sichergestellt werden, dass die Daten in einer Weise zusammengefasst werden, damit die Vertraulichkeit von Angaben über individuelle und mehrseitige Kontrakte gewahrt bleibt. Die beteiligten Unternehmen haben ihre angemeldeten Abmachungen über den Informationsaustausch dahin gehend geändert ([42]), dass weder das zur Verwaltung der Vereinbarung eingerichtete Sekretariat noch andere beteiligte Unternehmen Zugang haben zu den Daten einzelner Reeder in Bezug auf die im Rahmen individueller oder mehrseitiger Kontrakte beförderte Fracht. Die beteiligten Unternehmen werden somit nur Informationen über kumulierte Daten austauschen, die die Konferenz insgesamt betreffen.

(72) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bestimmungen der TACA-Neufassung, die sich auf individuelle Kontrakte beziehen, nicht zu einer nennenswerten Einschränkung des Wettbewerbs führen.

8.3. **Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten**

(73) In seinem TAA-Urteil bestätigte das Gericht erster Instanz, dass der innergemeinschaftliche Handel in nennenswerter Weise durch eine Wettbewerbsbeschränkung zwischen den Mitgliedern einer internationalen Linienkonferenz beeinträchtigt werden kann ([43]). Diese die Vorläufervereinbarung von TACA betreffende Feststellung ist von unmittelbarer Bedeutung für den vorliegenden Fall.

([42]) Die beteiligten Unternehmen haben u. a. eine unabhängige dritte Partei ernannt, die für den Handel sensible Daten sammeln, zusammenstellen und verbreiten soll; außerdem nahmen sie ein Papier an, in dem dargelegt ist, welche Kategorien von Information ausgetauscht werden dürfen.

([43]) Randnummern 71-74. Vgl. außerdem Urteil des Gerichts erster Instanz vom 8. Oktober 1996 in den verbundenen Rechtssachen T-24/93, T-25/93, T-26/93 und T-28/93, Compagnie Maritime Belge u. a./Kommission Slg. 1996 II-1201, Randnummern 202 f.

(74) Ebenso wie TAA betrifft die TACA-Neufassung Linienreedereien, die in mehreren Mitgliedstaaten Niederlassungen haben und unter anderem Linienseeverkehrsdienste zwischen nordeuropäischen und US-amerikanischen sowie kanadischen Häfen anbieten. Die Aufhebung oder Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den Parteien in Bezug auf Preise oder Dienste kann folglich dazu führen, dass die Handelsströme über die oder zwischen den nordeuropäischen Häfen und ihren jeweiligen Einzugsgebieten verfälscht werden. Da die Seeverkehrsdienste gewöhnlich nur ein Glied in einer Transportkette bilden, die u. a. Umschlag- und Landtransportleistungen umfasst, würden außerdem Wettbewerbsbeschränkungen bei den Seeverkehrsdiensten unweigerlich Auswirkungen auf diese anderen Leistungen und auf den Handel außerhalb des unmittelbaren Hafenhinterlands haben. Dies gilt um so mehr, wenn die Vereinbarung, wie im vorliegenden Fall, die Festlegung eines gemeinsamen Preises für Umschlagleistungen vorsieht.

(75) Eine Vereinbarung, in der Preise festgelegt oder das Angebot begrenzt werden, stellt eine erhebliche Wettbewerbsbeschränkung dar. In Anbetracht des Marktanteils der Parteien der TACA-Neufassung kann sich diese Beschränkung in nennenswerter Weise auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auswirken.

9. **FREISTELLUNG VOM KARTELLVERBOT NACH ARTIKEL 3 DER (GRUPPENFREISTELLUNGS-)VERORDNUNG (EWG) Nr. 4056/86**

9.1. **Umfang der Gruppenfreistellung**

(76) Die Freistellung vom Kartellverbot des jetzigen Artikels 81 Absatz 1 EG-Vertrag nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gilt für Vereinbarungen, in denen die Mitglieder einer Linienkonferenz einheitliche oder gemeinsame Frachtraten und etwaige sonstige Bedingungen für die Erbringung von Linienseeverkehrsdiensten festlegen. Sie gilt ferner für Absprachen, mit denen die Mitglieder einer Linienkonferenz über die gemeinsame Festlegung der Preise und Bedingungen für die Beförderung von Fracht im Seeverkehr hinaus eines oder mehrere von genau definierten Zielen verfolgen. Die Gründe für diese generelle Freistellung werden in den Erwägungsgründen der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 ([44]) dargelegt und heben insbesondere auf die stabilisierende Rolle von Linienkonferenzen ab, die den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten.

(77) Im TAA-Urteil erinnert das Gericht erster Instanz daran, dass Vorschriften, die eine Ausnahme von Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag gestatten, ihrem Wesen nach eng ausgelegt werden müssen und dass dies erst recht für die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gelten muss,

> „da diese zeitlich unbegrenzt gilt und die zugelassenen Wettbewerbsbeschränkungen (horizontale Preisabsprache) Ausnahmecharakter haben. Die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 darf daher nicht weit und evolutiv in der Weise ausgelegt werden, dass sie sämtliche Vereinbarungen erfasst, die Reedereien zur Anpassung an die Marktbedingungen für zweckmäßig oder sogar erforderlich halten." ([45])

(78) Folglich muss die Gruppenfreistellung so ausgelegt werden, dass sie nur für die Bestimmungen der Konferenz gilt, die sich auf den Betrieb von Linienseeverkehrsdiensten und den zugehörigen Tarif beziehen.

9.2. **Anwendung der Gruppenfreistellung auf die TACA-Neufassung**

(79) Nach Auffassung des ESC kann die Kommission Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 nicht anwenden und eine Einzelfreistellung gewähren, da nach Auskunft der Linienreedereien selbst die vertraulichen Kontrakte der Hauptgrund für die Stabilität des TACA-Verkehrs sind.

([44]) „Es ist zweckmäßig, eine Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen festzulegen. Linienkonferenzen spielen eine stabilisierende Rolle, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten. Im Allgemeinen tragen sie dazu bei, ein Angebot regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste … sicherzustellen" (achter Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86).

([45]) Randnummer 146 — eigene Hervorhebung.

(80) Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gewährt eine Freistellung für bestimmte Absprachen von Verkehrsunternehmen unter der Bedingung, dass die Kommission Maßnahmen nach Artikel 7 ergreifen kann. Die Freistellung des Tarifs einer Linienkonferenz nach Artikel 3 wird nicht nur deshalb aufgehoben, weil die Konferenzmitglieder darüber hinaus auch Servicekontrakte abschließen.

9.3. **Kapazitätsregelung**

(81) Artikel 5 Nummer 3 Ziffer iv) der ursprünglich angemeldeten TACA-Neufassung gestattete den Parteien, zum Zwecke der Regelung der von jeder Partei angebotenen Transportkapazität zusammenzuarbeiten. Der Wortlaut dieser Bestimmung war Artikel 3 Absatz d) der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 entlehnt. Nachdem die Kommission diesbezüglich Zweifel geäußert hatte, wurde der Wortlaut wie folgt geändert:

„Regelung der von jeder Partei angebotenen Transportkapazität (Einzelheiten der Genehmigung siehe Anhang B)" … unter der Bedingung, dass die Europäische Kommission und FMC die zwischen den Parteien und der Europäischen Kommission beziehungsweise zwischen den Parteien und FMC vereinbarten Berichte und Prognosen erhalten und sofern die Parteien keine Tariferhöhungen auf den unter das Programm fallenden Strecken in Verbindung mit einem Kapazitätsregelungsprogramm vornehmen oder eine künstliche Hochsaison schaffen.

(82) Wie zwischen der Kommission und den Parteien vereinbart wurde, sind ihr folgende Berichte und Prognosen zu übermitteln ([46]):

1. ein Ex-ante-Bericht, der vor der Durchführung von Kapazitätsprogrammen vorzulegen ist und Aufschluss gibt über das geplante wöchentliche Frachtvolumen der Parteien und die gesamten verfügbaren wöchentlichen Kapazitäten für das Programm insgesamt;

2. ein Wochenbericht für jede Woche während der Laufzeit des geplanten Programms mit denselben Informationen wie im Ex-ante-Bericht und einer neuen revidierten Planung für die entsprechende Woche;

3. ein Wochenbericht für jede Woche während der Laufzeit des geplanten Programms mit Angaben zu den ungenutzten Slots jedes Schiffes sowie zurückgelassene und/oder auf ein anderes Schiff verladene Fracht während der Vorwoche; und

4. ein Ex-post-Bericht nach Ablauf des Programms, dem das gesamte tatsächliche wöchentliche Frachtvolumen und die gesamte tatsächliche wöchentliche Kapazität zu entnehmen ist.

(83) Darüber hinaus legen die Parteien als Bezugszeitraum für die Bewertung der Kapazitätsregelung einen Bericht über die dem Programm vorangehenden 18 Monate vor.

(84) Sofern die Parteien weiterhin die Voraussetzungen nach Artikel 5 Nummer 3 Ziffer iv) erfüllen, fallen die Bestimmungen über die Kapazitätsregelung in der TACA-Neufassung in den Anwendungsbereich der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen. Dies entspricht dem Standpunkt der Kommission in ihren Entscheidungen zu TAA ([47]) und EATA ([48]).

([46]) Zu dem Kapazitätsregelungsprogramm Weihnachten/Neujahr 2001/2002 entsprechend der TACA-Neufassung sind bereits Berichte eingegangen.
([47]) Randnummern 359-370.
([48]) Entscheidung 1999/485/EG der Kommission in der Sache IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement (ABl. L 193 vom 26.7.1999, S. 23), Randnummern 177 ff.

(85) Zur von ESC geäußerten Aufforderung, die Kommission solle in diesem Zusammenhang das TAA-Urteil stärker berücksichtigen, ist darauf hinzuweisen, dass das Urteil keine Aussagen darüber enthält, ob das Kapazitätsregelungsprogramm von TAA in den Anwendungsbereich der Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen gefallen wäre, wenn es sich bei TAA um eine Linienkonferenz gehandelt hätte. Das Gericht unterstützte hingegen die Feststellung der Kommission, dass TAA — auch die Bestimmungen über die Kapazitätsregelung — seine Mitglieder in die Lage versetzte, den Wettbewerb hinsichtlich eines erheblichen Teils der betroffenen Dienste aufzuheben und folglich nicht für eine Einzelfreistellung nach Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag in Frage kam.

(86) Unabhängig davon, ob die TACA-Neufassung als unter die Gruppenfreistellung fallend zu betrachten ist, kann die obige Feststellung nicht auf deren Kapazitätsregelungsbestimmungen übertragen werden. Die an TAA beteiligten Unternehmen hatten einen Marktanteil von rund 75 %, während die Parteien der TACA-Neufassung zusammen genommen einen Marktanteil von höchstens 50 % haben. Darüber hinaus sah das TAA-Programm keine Kapazitätsreduzierung vor; folglich kam es nicht zu einer erheblichen Kostensenkung, die an die Verkehrsnutzer hätte weitergegeben werden können. Dagegen hat die Kapazitätsregelung der TACA-Neufassung, die in der Nebensaison 2000/2001 und 2001/2002 zur Anwendung kam, zur Reduzierung der Anzahl von Schiffen und daher zu erheblichen Kostensenkungen geführt. Anders als die TAA-Bestimmungen enthalten diejenigen der TACA-Neufassung auch Sicherheitsklauseln gegen den Missbrauch.

9.4. **Bestimmungen, die nicht unter die Gruppenfreistellung fallen**

(87) Nicht in den Genuss des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung gelangen die Bestimmungen über Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte, da sie als wettbewerbsbeschränkend angesehen werden können ([49]).

(88) Auch für folgende weitere Bestimmungen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fallen, gilt die Gruppenfreistellung nicht:

1. die Bestimmungen der TACA-Neufassung, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fallen (und daher nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind); und

2. die Bestimmungen, die es den Parteien gestatten, Preise und Bedingungen für Umschlagleistungen im Hafen zu vereinbaren, die nicht vom Seetransport untrennbar sind.

10. **EINZELFREISTELLUNG: ARTIKEL 81 ABSATZ 3 EG-VERTRAG UND ARTIKEL 53 ABSATZ 3 EWR-ABKOMMEN**

10.1. **Servicekontrakte**

(89) Laut der einschlägigen Entscheidung der Kommission haben die an TACA beteiligten Unternehmen gegen Artikel 85 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Vereinbarungen über die Bedingungen getroffen haben, unter denen Servicekontrakte mit Verladern geschlossen werden dürfen ([50]). Die Kommission stellte ferner fest, dass die TACA-Parteien gegen Artikel 82 EG-Vertrag verstießen, indem sie Verfügbarkeit und Inhalt dieser Kontrakte begrenzten ([51]). Diese beiden Verhaltensweisen wurden untersagt ([52]). Die TACA-Entscheidung untersagte es den Parteien nicht, gemeinsame Kontrakte (Konferenzkontrakte oder mehrseitige Kontrakte) anzubieten ([53]).

([49]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummern 454-462.
([50]) Artikel 3.
([51]) Artikel 6.
([52]) Artikel 4 und 7.
([53]) Artikel 3 der Entscheidung enthält kein derartiges Verbot. Dagegen schränkte die TACA-Vereinbarung den Wettbewerb insbesondere ein, weil sie i) die angeschlossenen Reedereien davon abhielt, mit Verladern individuelle Kontrakte zu schließen, bzw. ihr Recht auf den Abschluss solcher Kontrakte einschränkte und ii) der Festlegung der Vertragsbedingungen in individuellen Kontrakten Beschränkungen auferlegte. Die TACA-Neufassung enthält keine solchen Beschränkungen. Die Möglichkeit, individuelle Kontrakte zu schließen, wird nicht mehr eingeschränkt.

10.1.1. *Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte*

(90) Laut Vereinbarung können die angeschlossenen Reedereien mit Verladern Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen zwischen Häfen im EWR und Häfen sowie Binnenorten außerhalb des EWR in Form von Konferenzkontrakten oder mehrseitigen Kontrakten schließen und einen Mustervertrag für Konferenzkontrakte abfassen. Wie in Randnummer 40 dargelegt, können die genannten Kontraktarten ein Entgelt für alle seeverkehrsnahen Leistungen enthalten, die auf dem Schiff und dem Hafengelände erbracht werden ([54]). Wenngleich diese Bestimmungen als wettbewerbsbeschränkend angesehen werden können und folglich nicht unter die in der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen fallen ([55]), kommen sie für eine Einzelfreistellung nach Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag in Frage. In der TACA-Entscheidung wurden Servicekontrakten zwei wesentliche Vorteile beigemessen ([56]): Verbesserung der Qualität der Transportkette durch die Erbringung von Spezialdiensten und Beitrag zur Preisstabilität. Außerdem können Servicekontrakte helfen, die Kosten und den Aufwand für die Suche nach verfügbarem Frachtraum zu verringern. Die Möglichkeit für die an der TACA-Neufassung beteiligten Unternehmen, interessierten Verladern Konferenzkontrakte und mehrseitige Kontrakte anzubieten, wirkt stabilisierend, ist gegebenenfalls mit der Erbringung von Sonderleistungen verbunden und trägt zur Senkung der Kosten für die Frachtraumsuche, die Aushandlung der Verträge und die Auftragsverwaltung bei ([57]).

(91) Da die Möglichkeit zum Abschluss individueller Kontrakte jetzt nicht mehr beschränkt ist — und diese nunmehr die wichtigste Form der gemäß der TACA-Neufassung geschlossenen Vereinbarungen darstellen — genügt es, wenn mindestens in einigen Fällen gemeinsame Servicekontrakte den Verladern zusätzliche Vorteile gegenüber individuellen Kontrakten bringen. Wie den regelmäßigen Berichten der Parteien zu entnehmen ist, schließen manche Verlader nach wie vor hauptsächlich gemeinsame Servicekontrakte, obgleich individuelle Kontrakte weit verbreitet sind und unbegrenzt gewählt werden können. Dies allein beweist, dass gemeinsame Kontrakte Verladern unter bestimmten Umständen Nutzen bringen. Die Festlegung eines gemeinsamen Kontraktpreises ist ein wesentliches und untrennbares Element eines gemeinsamen Servicekontrakts und daher unerlässlich zum Erlangen dieser Vorteile.

(92) Eine Ausschaltung des Wettbewerbs im Sinne des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag ist unwahrscheinlich. Vielmehr wird der generelle Wettbewerbsdruck, der von Konferenzaußenseitern ausgeht, noch dadurch verstärkt, dass Konferenzmitglieder intern individuelle Kontrakte schließen können (siehe Randnummer 46).

10.2. **Bestimmungen über Umschlagleistungen**

(93) Die Tarife von Linienkonferenzen (einschließlich des TACA-Tarifs) bestehen üblicherweise aus den Entgelten für die folgenden fünf Einzelleistungen: Landtransport zum Verladehafen; Laden der Fracht im Hafen (Umladen der Fracht vom Landtransportmittel auf das Schiff); Seetransport; Löschen der Fracht im Bestimmungshafen (Umladen der Fracht vom Schiff auf das Landtransportmittel) und Landtransport zum endgültigen Bestimmungsort ([58]). Die beteiligten Unternehmen haben von der gemeinsamen Festlegung der Preise für den Landtransport im EWR Abstand genommen. Im EWR enthält der Tarif daher nur Preise für Umschlagleistungen im Verlade- und Bestimmungshafen.

(94) Wenngleich das Gericht erster Instanz nicht genau festgelegt hat, wo die Trennungslinie zwischen Umschlagleistungen und Seetransportleistungen verläuft, hat es deutlich gemacht, dass die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 so zu verstehen ist, dass sie sich nur auf den Seetransport von Hafen zu Hafen bezieht und dass die Seetransportleistung bei Ankunft im Hafen beendet ist ([59]). Daraus folgt, dass die Tarifgebühren für Umschlagleistungen im Hafen nur insofern unter die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen dieser Verordnung fallen, als sie vom Seetransport untrennbar sind (vgl. Randnummer 41).

(95) Im vorliegenden Fall erübrigt sich aber eine genaue Festlegung dieser Trennlinie, weil der Tarif der TACA-Neufassung, soweit sie Umschlagleistungen umfasst, die nicht in den Genuss des

([54]) Siehe Fußnote 16 zu den entsprechenden Tätigkeiten.
([55]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummern 454-462, außerdem TAA-Urteil, Randnummer 164.
([56]) Vgl. Randnummern 472-476.
([57]) Die Kommission hat den Abschluss gemeinsamer Servicekontrakte auch bereits in einem anderen Fall — der Linienkonferenz Polfin — zugelassen, als sie beschloss, keine erheblichen Zweifel in Bezug auf entsprechende Abmachungen zu äußern (ABl. C 396 vom 19.12.1998, S. 10, IP/99/193).
([58]) Vgl. TACA-Entscheidung: Randnummer 96.
([59]) FEFC-Urteil, Randnummern 239-241.

Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 gelangen, unter die Verordnung Nr. 17 fällt und somit für eine Freistellung in Betracht kommt ([60]).

(96) Diese im Hafen erbrachten Umschlagleistungen sind wirtschaftlich und räumlich eng mit dem Seeverkehr als solchem verbunden. Sie wurden bisher — zumindest seit Einführung der Containerisierung — gewöhnlich von den Verfrachtern in Auftrag gegeben und diesen direkt von den Frachtunternehmen (den Terminalbetreibern oder Stauereiunternehmen) in Rechnung gestellt. Für die Transportnutzer, insbesondere solche mit einem geringen Frachtvolumen, kann dieser Umstand günstig sein, da die Verfrachter für die Terminalbetreiber zumeist ein stärkerer Verhandlungspartner sind und daher Preise aushandeln können, die deutlich unter denen liegen, die die Verlader hätten erreichen können ([61]). Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der ganz besonderen Umstände dieses Falles erhebt die Kommission keine Einwände gegen die Festlegung von Gebühren für diese Leistungen durch die Parteien der TACA-Neufassung. Zu den ganz besonderen Umständen dieses Falles gehört die Tatsache, dass nur ein Bruchteil der Fracht nach dem Konferenztarif transportiert wird, während der weitaus größere Teil der Fracht im Rahmen individueller Servicekontrakte abgewickelt wird. Außerdem hat die Kommission berücksichtigt, dass die Parteien der TACA-Neufassung zusammen nur über einen Marktanteil von höchstens 50 % verfügen. Sie sind daher in beispiellosem Maße internem und externem Wettbewerb ausgesetzt, und die Verlader haben eine Vielzahl von Alternativen zur Beförderung im Rahmen des Konferenztarifs.

10.3. **Schlussfolgerung**

(97) Aus den genannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in den Randnummern 89 bis 96 genannten Aspekte der angemeldeten Vereinbarung, die zwar nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 aber in den Anwendungsbereich dieser Verordnung oder der Verordnung Nr. 17 fallen, möglicherweise gegen Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, jedoch die Kriterien für eine Freistellung nach Artikel 81 Absatz 3 erfüllen.

11. **DAUER DER FREISTELLUNG, BEDINGUNGEN UND AUFLAGEN**

(98) Nach Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und Artikel 8 der Verordnung Nr. 17 ist in einer Entscheidung zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag anzugeben, für welchen Zeitraum sie gilt; dieser Zeitraum beträgt in der Regel mindestens sechs Jahre. Die Freistellung wird in diesem Fall für die Aspekte der TACA-Neufassung, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 fallen, am Tag der Durchführung der Vereinbarung (31. Dezember 1998) und für die Aspekte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 fallen, am Tag der Anmeldung (29. Januar 1999) wirksam und gilt für sechs Jahre ab dem Datum der Veröffentlichung der Kommissionsmitteilung nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* —

([60]) Soweit die Umschlagleistungen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 fallen, sind sie nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

([61]) Siehe beispielsweise Lloyd's Liste vom 12. Juni 2002, S. 5: Während derselben Konferenz bat der „Ports' chief operating officer" von P & O, Alistair Baillie, die Terminal-Betreiber dringend darum, ihre Preispolitik vollständig zu überdenken. Die unter starkem Druck stehenden Verfrachter sorgen dafür, dass die Terminalumschlaggebühren gesenkt werden und zwingen damit diesem ganzen Industriezweig unwirtschaftliche Preise auf. Außerdem seien die Verfrachter niemals in der Lage, Einsparungen für sich zu behalten, sondern gäben sie direkt an die Kunden weiter, anstatt ihre eigene Gewinnspanne zu verbessern, so Herr Baillie. Aus diesem Grund ist er der Meinung, dass Terminal-Betreiber ihre Gebühren zwischen den Linienreedereien und den Verladern aufteilen sollten, wobei die Linienreedereien für Umschlagleistungen „ship to shore" zahlen sollten und die Verlader für die Umschlagleistungen „yard to gate". Die Aufteilung der Dienste zwischen Umschlagleistungen und Verfrachtern sollte die Grundlage für die künftige Preispolitik bilden, damit die Terminal-Betreiber weniger den geringen Frachtraten ausgesetzt sind, schlug Herr Baillie vor.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag wird Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag für nicht anwendbar erklärt auf die Aspekte des überarbeiteten „Trans-Atlantic Conference Agreement" (TACA-Neufassung), die gemeinsame Kontrakte und Umschlagleistungen innerhalb des Hafens betreffen und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und der Verordnung Nr. 17 fallen; dies gilt ab 31. Dezember 1998 im Fall der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und ab 29. Januar 1999 im Fall der Verordnung Nr. 17 und für einen weiteren Zeitraum von sechs Jahren ab 6. Mai 1999.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

A.P. Møller-Maersk Line
50 Esplanaden
DK-1098 Copenhagen K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Göteborg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Mediterranean Shipping Co. SA
40 Avenue Eugene Pittard
CH-1206 Genf

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Japan

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hongkong

P & O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
United Kingdom

Brüssel, den 14. November 2002

Für die Kommission
Mario MONTI
Mitglied der Kommission