URTEIL DES GERICHTS (Erste Kammer)

17. Dezember 2003 *

In der Rechtssache T-219/99

British Airways plc mit Sitz in Waterside (Vereinigtes Königreich), vertreten durch die Solicitor W. Allan und O. Black sowie die Barrister W. Wood und H. Davies, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Erhart als Bevollmächtigten im Beistand von Barrister A. Barav, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

* Verfahrenssprache: Englisch.

unterstützt durch

Virgin Atlantic Airways Ltd mit Sitz in Crawley (Vereinigtes Königreich), vertreten durch Solicitor P. Binetter sowie die Barrister N. Green und C. West,

Streithelferin,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 2000/74/EG der Kommission vom 14. Juli 1999 in einem Verfahren nach Artikel 82 EG-Vertrag (IV/D-2/34.780 — Virgin/British Airways) (ABl. 2000, L 30, S. 1) gemäß Artikel 230 EG

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten B. Vesterdorf sowie der Richter M. Jaeger und H. Legal,

Kanzler: J. Palacio González, Hauptverwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 26. Februar 2003

folgendes

Urteil

Vorgeschichte des Rechtsstreits

1 Nach Randnummer 2 der Entscheidung 2000/74/EG der Kommission vom 14. Juli 1999 in einem Verfahren nach Artikel 82 EG-Vertrag (IV/D-2/34.780 — Virgin/British Airways) (ABl. 2000, L 30, S. 1, im Folgenden: angefochtene Entscheidung) ist die British Airways plc (im Folgenden: BA) die größte Fluggesellschaft im Vereinigten Königreich. Sie betreibt ein sternförmiges, auf die Flughäfen im Raum London zentriertes Liniennetz. Während des erheblichen Zeitraums umfasste ihr Fluglinniennetz 15 Zielflughäfen innerhalb des Vereinigten Königreichs und 155 internationale Zielflughäfen in 72 Ländern. Im Jahre 1997 lag BA im Weltmaßstab bei den Passagierkilometern im internationalen Linienflugverkehr an erster und bei den Passagierkilometern im internationalen und im inländischen Linienflugverkehr zusammengenommen an neunter Stelle.

2 Per 31. März 1998 (Ende des Geschäftsjahres) belief sich der konsolidierte Umsatz von BA auf 8,642 Mrd. Pfund Sterling (GBP) bei einem Reingewinn von 460 Mio. GBP. Per 31. März 1998 (Ende des Geschäftsjahres) beschäftigte BA im Durchschnitt 60 675 Mitarbeiter.

3 Virgin Atlantic Airways Ltd (im Folgenden: Virgin) ist eine in Privateigentum befindliche Gesellschaft nach englischem Recht und betreibt die regelmäßige Fluggastbeförderung auf einer Reihe internationaler Strecken. 1997 lag sie bei

den Passagierkilometern im internationalen Linienflugverkehr weltweit an einundzwanzigster und bei den Passagierkilometern im internationalen und im inländischen Linienflugverkehr zusammengenommen an einunddreißigster Stelle. Per 30. April 1998 (Ende des Geschäftsjahres) erzielte Virgin einen Umsatz von etwa 942 Mio. GBP. Ende 1997 waren bei Virgin ungefähr 4 522 Mitarbeiter beschäftigt.

4 BA schloss mit den von der International Air Transport Association (IATA) anerkannten Reisevermittlern Vereinbarungen, die ihnen Anspruch auf eine Basis-Standardprovision für die von ihnen getätigten Umsätze von BA-Flugscheinen gaben. Diese Provision belief sich von 1976 bis 1997 auf 9 % für die internationalen Umsatzerlöse und auf 7,5 % für die Inlandsumsatzerlöse.

5 Zusätzlich zu diesem System von Basisprovisionen schloss BA mit den IATA-Reisevermittlern Vereinbarungen, die drei unterschiedliche Prämienregelungen umfassten: „Marketing Agreements" (Marketingvereinbarungen), „Global Agreements" (globale Vereinbarungen) und schließlich ein „Performance Reward Scheme" (Ergebniszuschlagsregelung).

Marketingvereinbarungen und globale Vereinbarungen

6 Die erste Prämienregelung, die BA einführte, bestand aus Marketingvereinbarungen, die bestimmten IATA-Reisevermittlern im Vereinigten Königreich die Möglichkeit gaben, zusätzlich zu ihrer Basisprovision Zahlungen zu erhalten, und zwar:

— einen Ergebniszuschlag, zu dem bestimmte Sonderprämien in Abhängigkeit vom Umfang der mit BA geflogenen Segmente hinzukamen;

— Bargeldbeträge aus einem Fonds, die die Reisevermittler für die Schulung ihres Personals verwenden mussten;

— Bargeldbeträge aus einem Unternehmensförderungsfonds, den BA eingerichtet hatte, um seine Einnahmen zu erhöhen, und dessen Mittel von den Reisevermittlern zur Finanzierung von Werbemaßnahmen für BA zu verwenden waren.

7 Die Marketingvereinbarungen verpflichteten die Reisevermittler im Vereinigten Königreich auch dazu, BA hinsichtlich u. a. der Bekanntgabe seiner Flugzeiten und seiner Preise sowie der Produkte und Broschüren nicht weniger günstig zu behandeln als jede andere Fluggesellschaft.

8 Die für die Dauer eines Jahres geschlossenen Marketingvereinbarungen waren grundsätzlich den IATA-Reisevermittlern im Vereinigten Königreich mit einem Jahresumsatz von BA-Flugscheinen (im Folgenden: Flugerlöse) von mehr als 500 000 GPB vorbehalten. Die Vermittler mit Flugerlösen über 500 000 GBP, jedoch unter 10 Mio. GBP pro Jahr konnten eine Standard-Marketingvereinbarung eingehen. Die Vermittler, deren jährliche Flugerlöse über 10 Mio. GBP hinausgingen, schlossen individuell ausgehandelte Marketingvereinbarungen mit BA.

9 Der Ergebniszuschlag wurde gleitend nach dem Umfang berechnet, in dem ein Reisevermittler die BA-Flugerlöse steigerte. Zusätzlich zum allgemeinen Ergebniszuschlag gaben bestimmte Flugstrecken Anspruch auf eine Ergebnissonderprämie.

10 Die Zahlung des Ergebniszuschlags oder der Sonderprämie war von der Steigerung der Umsätze von BA-Flugscheinen durch die Reisevermittler von einem Jahr zum darauf folgenden abhängig. Zwar wurde im Allgemeinen keine dieser beiden zusätzlichen Zahlungen für Segmente gezahlt, die auf BA-Inlandsstrecken innerhalb des Vereinigten Königreichs geflogen wurden; diese Segmente wurden jedoch für das Erreichen der Zielschwellen mitgerechnet, da Letztere als globale Flugerlöse berechnet wurden, wozu Langstrecken-, Kurzstrecken- und Inlandsflüge zählten.

11 Außer den Marketingvereinbarungen schloss BA mit drei IATA-Reisevermittlern Vereinbarungen eines zweiten Typs von Prämienregelungen (im Folgenden: globale Vereinbarungen). Für die Wintersaison 1992/93 vereinbarte BA mit drei Reisevermittlern globale Förderprogramme, die diese Vermittler zum Erhalt zusätzlicher Provisionen berechtigten, deren Höhe gemäß dem Wachstum des BA-Anteils an ihren weltweiten Verkäufen berechnet wurde.

12 Am 9. Juli 1993 befasste Virgin die Kommission mit einer Beschwerde insbesondere im Hinblick auf die Marketingvereinbarungen.

13 Die Kommission beschloss, ein Verfahren hinsichtlich der von BA mit den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich geschlossenen Marketingvereinbarungen einzuleiten, und richtete am 20. Dezember 1996 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an sie. BA erhielt bei einer Anhörung, die am 12. November 1997 stattfand, Gelegenheit, mündliche Ausführungen zu machen.

Neue Ergebniszuschlagsregelung

14 Am 17. November 1997 richtete BA an alle Reisevermittler im Vereinigten Königreich ein Schreiben, in dem es Einzelheiten in Bezug auf einen dritten Typ von

Prämienregelungen bestehend aus einer neuen, ab dem 1. Januar 1998 geltenden Ergebniszuschlagsregelung (Performance Reward Scheme; im Folgenden: neue Ergebniszuschlagsregelung) mitteilte.

15 Außer der neuen einheitlichen Provision von 7 % für alle im Vereinigten Königreich verkauften Flugscheine konnte jeder Reisevermittler eine Zusatzprovision von bis zu 3 % für die internationalen Flugscheine und von bis zu 1 % für die Inlandsflugscheine erhalten. Die Größe der variablen Elemente für Inlands- und Auslandsflugscheine hing vom Ergebnis der Reisevermittler beim Verkauf von BA-Flugscheinen ab. Die Höhe des Ergebnisses des Reisevermittlers wurde gemessen, indem die gesamten Flugerlöse aus BA-Flugscheinen, die der Reisevermittler in einem Kalendermonat ausgestellt hatte, denen des entsprechenden Vorjahresmonats gegenübergestellt wurden.

16 Im Rahmen der neuen Ergebniszuschlagsregelung verdiente der Reisevermittler mit jedem über den Ergebnisrichtwert von 95 % hinausgehenden Prozentpunkt zu seiner Standardprovision von 7 % für internationale Flugscheine ein variables Element in Höhe von 0,1 % hinzu. Bei Verkäufen von Inlandsflugscheinen belief sich das variable Element auf 0,1 % je Verkaufssteigerung von 3 % über den Richtwert von 95 % hinaus. Das höchste variable Element, das Reisevermittler im Rahmen der neuen Ergebniszuschlagsregelung erhalten konnten, betrug 3 % für internationale Flugscheine und 1 % für Inlandsflugscheine bei einer Ergebnishöhe von jeweils mindestens 125 %.

17 Erreichte beispielsweise ein Reisevermittler für einen bestimmten Monat ein Ergebnis in Höhe von 112 %, dann lag für diesen Monat das variable Element für Auslandsflugscheine bei 1,7 % ([112 – 95] × 0,1 %) der internationalen Vergütungserlöse. Das variable Element für Inlandsflugscheine hingegen belief sich bei dieser Ergebnishöhe auf 0,5 % ([112 – 95] ÷ 3 × 0,1 %) der Inlandsvergütungserlöse für diesen Kalendermonat. Die Zahlung der variablen Elemente der neuen Ergebniszuschlagsregelung erfolgte monatlich.

18 Die neue Ergebniszuschlagsregelung sollte bis zum 31. März 1999 gelten. Für den Monat Dezember 1997 sah BA eine Übergangsphase vor, in der die neue Ergebniszuschlagsregelung zusätzlich zu den bis dahin bestehenden Standardprovisionen von 9 % und 7,5 % für Auslands- und Inlandsflugscheine galt. Am 8. Februar 1999 gab BA bekannt, dass diese Regelung für 1999/2000 nicht erneuert werden würde.

19 Am 9. Januar 1998 reichte Virgin in Bezug auf die neue Ergebniszuschlagsregelung von BA eine ergänzende Beschwerde ein. Am 12. März 1998 verfasste die Kommission eine ergänzende Mitteilung der Beschwerdepunkte hinsichtlich dieser neuen Regelung.

Entscheidung der Kommission

20 Am 14. Juli 1999 erließ die Kommission auf der Grundlage der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962: Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln [81] und [82] des Vertrages (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204) die angefochtene Entscheidung, die zugrunde legt, dass jede der von BA betriebenen Flugstrecken mit Abflug- und Zielflughafen im Vereinigten Königreich potenziell ein gesonderter Markt für Luftverkehrsdienste sei (Randnr. 80) und dass der räumlich relevante Markt für den Luftverkehr der Markt des Vereinigten Königreichs sei (Randnr. 83).

21 Nach Randnummer 31 der angefochtenen Entscheidung erbringen die Reisevermittler für die Fluggesellschaften Leistungen, die darin bestehen, für die Luftverkehrsleistungen durch die Fluggesellschaften zu werben, den Reisenden bei der Auswahl der geeigneten Luftverkehrsleistungen zu helfen und die Verwaltungsaufgaben Ausstellen der Flugscheine, Einzug des Geldes vom Reisenden und dessen Abführung an die Fluggesellschaft zu übernehmen. Als Gegenleistung für diese Dienstleistungen zahlen die Fluggesellschaften den Vermittlern Provisionen gemäß dem über diese erzielten Flugscheinumsatz.

22 Die Kommission ist sodann der Auffassung, dass BA insbesondere wegen des Anteils, den die Verkäufe von BA-Flugscheinen im Gesamtabsatz von Flugscheinen im Vereinigten Königreich über das Verrechnungssystem der IATA für Reisevermittler ausmachten, auf dem Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich der beherrschende Käufer sei (Randnrn. 90 und 91).

23 In den Randnummern 29 und 30 der angefochtenen Entscheidung führt die Kommission zu den Einzelheiten der Marketingvereinbarungen und der neuen Ergebniszuschlagsregelung Folgendes aus:

„(29) Den vorstehend beschriebenen Provisionsregelungen ist ein hervorstechendes Merkmal gemeinsam. In jedem Fall führt das Erreichen der Vorgaben für Verkaufssteigerungen zu einer Erhöhung der gezahlten Provision für alle von dem Reisevermittler verkauften Flugscheine und nicht nur für die nach Erreichen der Vorgabe verkauften. So steigt bei den [Regelungen über Marketingvereinbarungen] die Barprämie, die dem Reisevermittler je verkauften Flugschein gezahlt wird, für alle verkauften Flugscheine. Bei der [neuen Ergebniszuschlagsregelung] steigt die gezahlte anteilige Provision für die insgesamt von dem Reisevermittler verkauften Flugscheine. Steht also ein Reisevermittler kurz vor dem Erreichen eines der Schwellenwerte für die Erhöhung des Provisionssatzes, so kann der Verkauf relativ weniger weiterer BA-Flugscheine eine entscheidende Wirkung auf seine Provisionseinnahmen haben. Im umgekehrten Fall muss ein Mitbewerber von BA, der dem Reisevermittler einen Anreiz gewähren möchte, um einige Buchungen von BA auf die konkurrierende Fluggesellschaft umzuleiten, für alle verkauften Flugscheine einen wesentlich höheren Provisionssatz als BA zahlen, um diese Wirkung aufzuheben.

(30) Dieser Effekt der BA-Provisionsregelungen soll anhand eines Beispiels veranschaulicht werden. Angenommen, ein Reisevermittler hat im Bezugsjahr internationale Flugscheine für insgesamt 100 000 GBP verkauft.

Verkauft der Reisevermittler monatlich internationale BA-Flugscheine im Wert von 100 000 GBP, so erhält er die Grundprovision von 7 % und eine ‚Ergebnisvergütung' von 0,5 % ([100 – 95] × 0,1 %), was Gesamteinnahmen aus Provisionen für verkaufte internationale Flugscheine von 7 500 GBP ergibt (100 000 × [7 % + 0,5 %]). Hat der Reisevermittler 1 % der internationalen Flugscheine für einen Mitbewerber von BA verkauft, so würde seine ‚Ergebnisvergütung' auf 0,4 % ([99 – 95] × 0,1 %) sinken, und dieser geringere Satz würde dann für alle Verkäufe von BA-Flugscheinen dieses Vermittlers gelten. Seine Provisionseinkünfte aus dem Verkauf von internationalen BA-Flugscheinen würden auf 7 326 GBP (99 000 × [7 % + 0,4 %]) zurückgehen. Eine Verminderung von 1 000 GBP bei den Verkäufen von internationalen BA-Flugscheinen hat einen Rückgang von 174 GBP bei den Provisionseinnahmen zur Folge. Der ‚Grenzprovisionssatz' kann mit 17,4 % angegeben werden. In der Praxis bedeutet dies, dass ein BA-Konkurrent, der in der Lage wäre, Flüge anzubieten, die 1 000 GBP der Verkäufe von BA-Flugscheinen des Reisevermittlers ersetzen könnten, eine Provision von 17,4 % auf diese Flugscheine anbieten müsste, um das Reisebüro für die entgangenen BA-Provisionseinkünfte zu entschädigen. Zwar muss auch BA diesen hohen Grenzprovisionssatz anbieten, um den Verkauf seiner Flugscheine zu erhöhen, doch befindet sich diese Gesellschaft gegenüber dem neuen Akteur im Vorteil, der diesen hohen Provisionssatz für alle seine Buchungen zahlen muss ...

Dieser Effekt steigert sich noch, wenn es sich bei der Zahl der betreffenden Flugscheine um einen kleineren Anteil an den Richtwertverkäufen von BA-Flugscheinen des Reisevermittlers handelt. Er wird außerdem verstärkt, wenn der betreffende Reisevermittler nicht nur Zusatzprovisionen im Rahmen der [neuen Ergebniszuschlagsregelung], sondern auch Prämien aus [einer Marketingvereinbarung] erhält."

24 Die Kommission stellt in der angefochtenen Entscheidung fest, dass BA die beherrschende Stellung, die es auf dem Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich innehabe, dadurch missbraucht habe, dass es die Marketingvereinbarungen und die neue Ergebniszuschlagsregelung auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich angewandt habe (Randnr. 96).

25 Dass BA seine Ergebniszuschlagsregelungen auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich anwende, stelle einen Missbrauch einer beherrschenden Stellung dar. Denn zum einen reize diese Anwendung die Reisevermittler dazu an, ihren Absatz von BA-Flugscheinen aufrechtzuerhalten oder zu steigern statt ihre Dienste den Wettbewerbern von BA zu verkaufen, weil diese finanziellen Anreize nicht vom Umfang des von den Reisevermittlern erzielten Absatzes von BA-Flugscheinen in absoluten Zahlen abhängig seien (Randnr. 102). Zum anderen bewirke sie, dass den fraglichen Reisevermittlern unterschiedliche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen auferlegt würden (Randnr. 109).

26 Schließlich ist die Kommission der Auffassung, dass das missbräuchliche Verhalten von BA auf dem Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste eine Verzerrung des Wettbewerbs auf den Luftverkehrsmärkten im Vereinigten Königreich zur Folge habe (Randnrn. 103 und 111).

27 Folglich hat die Entscheidungsformel der angefochtenen Entscheidung folgenden Wortlaut:

„Artikel 1

[BA] hat gegen Artikel 82 [EG] verstoßen, indem es bei den Reisevermittlern, von denen es Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich erwirbt, Provisionssysteme und andere Anreize angewandt hat, deren Ziel und Auswirkung durch die Vergütung der Treue von Seiten der Reisevermittler und die unterschiedliche Behandlung von Reisevermittlern darin besteht, dass Wettbewerber von [BA] aus den Luftverkehrsmärkten im Vereinigten Königreich ausgeschlossen werden.

Artikel 2

Wegen der in Artikel 1 genannten Verstöße wird gegen [BA] eine Geldbuße in Höhe von 6,8 Mio. Euro festgesetzt ...

..."

Verfahren

28 Mit Klageschrift, die am 1. Oktober 1999 beim Gericht eingegangen ist, hat BA Klage auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung erhoben, die ihr am 27. Juli 1999 zugestellt worden war.

29 Mit am 10. April 2000 eingereichtem Schriftsatz hat Virgin beantragt, im vorliegenden Verfahren als Streithelferin zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen zu werden.

30 Mit am 25. April 2000 bei der Kanzlei des Gerichts eingereichtem Schriftsatz hat auch die Gesellschaft Air France beantragt, im vorliegenden Verfahren als Streithelferin zur Unterstützung des auf Nichtigerklärung gerichteten Antrags von BA zugelassen zu werden, und vorgetragen, dass der Ausgang dieses Rechtsstreits Bedeutung für die Position habe, die die Kommission im Rahmen eines Verfahrens gegen Prämienregelungen von Air France für Reisevermittler einzunehmen haben werde.

31 Mit Beschluss vom 9. Februar 2001 ist dem Streithilfeantrag von Virgin und dem Antrag von BA auf vertrauliche Behandlung bestimmter Dokumente gegenüber Virgin stattgegeben worden.

32 Dagegen ist der Streithilfeantrag von Air France mit der Begründung abgewiesen worden, ihm fehle ein Interesse am Ausgang dieses Rechtsstreits, da die eventuelle Auswirkung des zu erlassenden Urteils auf eine angefochtene Entscheidung, die die Kommission gegenüber Air France erlassen könnte, nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sei.

33 Mit Entscheidung des Gerichts ist der Berichterstatter der ersten Kammer zugewiesen worden; dieser ist demzufolge auch die Rechtssache zugewiesen worden.

34 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht (Erste Kammer) beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen. Im Rahmen der prozessleitenden Maßnahmen hat es BA und die Kommission aufgefordert, einige Fragen zu beantworten. BA und die Kommission sind diesen Aufforderungen innerhalb der ihnen gesetzten Fristen nachgekommen.

35 Die Beteiligten haben in der Sitzung vom 26. Februar 2003 mündlich verhandelt und die Fragen des Gerichts beantwortet.

Anträge der Parteien

36 Die Klägerin beantragt,

— die angefochtene Entscheidung insgesamt für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

37 Die Kommission, unterstützt durch Virgin, beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Klägerin die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Entscheidungsgründe

38 Zur Stützung seiner Klage bringt BA acht Klagegründe vor, mit denen es die Unzuständigkeit der Kommission, den Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot, die fehlerhafte Abgrenzung des zugrunde gelegten sektoriellen und räumlichen Marktes, das Fehlen eines hinreichend engen Zusammenhangs zwischen den angeblich beeinträchtigten sektoriellen Märkten, den Erlass der Entscheidung auf einer falschen Rechtsgrundlage, das Nichtvorliegen einer beherrschenden Stellung, das Nichtvorliegen eines Missbrauchs einer beherrschenden Stellung und schließlich die Überhöhung der Geldbuße geltend macht.

Zum ersten Klagegrund: Unzuständigkeit der Kommission

Vorbringen der Parteien

39 BA trägt vor, dass die Kommission ihre Kompetenz dadurch überschritten habe, dass sie am 14. Juli 1999 die angefochtene Entscheidung erlassen habe, obwohl

alle ihre Mitglieder, die am 16. März 1999 zurückgetreten seien, um einem Misstrauensantrag des Parlaments zuvorzukommen, lediglich ermächtigt gewesen seien, die laufenden Geschäfte im Sinne des analog anwendbaren Artikels 201 EG zu erledigen, bis die Mitglieder der neuen Kommission am 15. September 1999 ernannt worden seien.

40 Die Gründe für die in Artikel 201 EG vorgesehene Begrenzung der Tätigkeit der Kommission, deren wichtigster darin bestehe, dem Parlament die verfassungsrechtliche Befugnis zu geben, der Kommission ihr politisches Mandat zu entziehen, wögen bei einem freiwilligen Rücktritt der Kommission als Organ, wie er hier vorgelegen habe, zumindest ebenso schwer, wie wenn der Rücktritt auf einen Misstrauensantrag des Parlaments hin erfolge.

41 Im Unterschied zur Fortführung des Amtes durch die Mitglieder der Kommission bis zu ihrer Ersetzung, die Artikel 215 Absatz 4 EG mit Blick auf einen leer werdenden Sitz in einer Kommission vorsehe, für die die Amtszeit, für die sie ernannt worden sei, noch andauere, umfasse der Begriff „laufende Geschäfte", die die Mitglieder der Kommission nach Artikel 201 Absatz 2 EG weiterführten, nur die alltäglichen Tätigkeiten der Kommission. Davon ausgenommen seien neue politische Initiativen wie die angefochtene Entscheidung, der die Kommission eindeutig den Stellenwert eines Präzedenzfalls habe verleihen wollen, der auf Fluggesellschaften anwendbar sei, die auf dem Markt eine der Position von BA vergleichbare Stellung einnähmen.

42 Auch wenn man annehme, Artikel 215 EG sei anwendbar, habe er die Kommission nicht ermächtigt, die angefochtene Entscheidung zu erlassen. In ihrem ersten Absatz sehe diese Vorschrift vor, dass das Amt eines Mitglieds der Kommission mit seinem Rücktritt ende. Der Begriff „Amt" umfasse eine Entscheidung, wie in diesem Fall, über die Anwendung von Artikel 82 EG, wie dies der Wortlaut des Artikels 213 Absatz 2 EG unterstreiche, wonach die Mitglieder der Kommission ihre Tätigkeit in voller Unabhängigkeit ausübten.

43 Die Kommission trägt vor, dass Artikel 201 EG mangels eines Misstrauensantrags des Parlaments auf den freiwilligen, sogar gleichzeitigen Rücktritt aller Mitglieder der Kommission nicht einmal analog anwendbar sei, denn ein solcher Fall richte sich nach Artikel 215 EG.

44 Da diese Vorschrift den Aufgabenbereich ihrer Mitglieder in keiner Weise einschränke, seien diese rechtlich ermächtigt und verpflichtet, die Befugnisse, die ihnen durch den Vertrag verliehen seien, bis zur Ernennung ihrer Nachfolger auszuüben.

45 Jedenfalls stelle die angefochtene Entscheidung keine neue politische Initiative dar und gehöre zu ihren laufenden Geschäften.

Würdigung durch das Gericht

46 Artikel 201 EG lautet:

„Wird wegen der Tätigkeit der Kommission ein Misstrauensantrag eingebracht, so darf das Europäische Parlament nicht vor Ablauf von drei Tagen nach seiner Einbringung und nur in offener Abstimmung darüber entscheiden.

Wird der Misstrauensantrag mit der Mehrheit von zwei Dritteln der abgegebenen Stimmen und mit der Mehrheit der Mitglieder des Europäischen Parlaments angenommen, so müssen die Mitglieder der Kommission geschlossen ihr Amt

niederlegen. Sie führen die laufenden Geschäfte bis zur Ernennung ihrer Nachfolger gemäß Artikel 214 weiter. In diesem Fall endet die Amtszeit der als Nachfolger ernannten Mitglieder der Kommission zu dem Zeitpunkt, zu dem die Amtszeit der geschlossen zur Amtsniederlegung verpflichteten Mitglieder der Kommission geendet hätte."

47 Weiter bestimmt Artikel 215 EG:

„Abgesehen von den regelmäßigen Neubesetzungen und von Todesfällen endet das Amt eines Mitglieds der Kommission durch Rücktritt oder Amtsenthebung.

Für das ausscheidende Mitglied wird für die verbleibende Amtszeit von den Regierungen der Mitgliedstaaten im gegenseitigen Einvernehmen ein neues Mitglied ernannt. Der Rat kann einstimmig entscheiden, für diese Zeit einen Nachfolger nicht zu ernennen.

Bei Rücktritt, Amtsenthebung oder Tod des Präsidenten wird für die verbleibende Amtszeit ein Nachfolger ernannt. Für die Ersetzung findet das Verfahren des Artikels 214 Absatz 2 Anwendung.

Außer im Fall der Amtsenthebung nach Artikel 216 bleiben die Mitglieder der Kommission bis zur Neubesetzung ihres Sitzes im Amt."

48 Mit Schreiben vom 16. März 1999 informierte der Präsident der Kommission Jacques Santer den Präsidenten der Konferenz der Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten über die Entscheidung der Mitglieder der Kommission, geschlossen zurückzutreten und ihre Amtszeit zur Disposition der Regierungen der Mitgliedstaaten zu stellen. In diesem Schreiben erklärten der Präsident und die Mitglieder der Kommission, dass sie insbesondere nach Artikel 215 Absatz 4 EG ihr Amt ausüben würden, bis für ihre Ersetzung gemäß den in den Verträgen vorgesehenen Verfahren gesorgt sei.

49 Mit Erklärung vom 22. März 1999 sprach der Rat, obschon er es für erforderlich hielt, so rasch wie möglich eine neue Kommission zu ernennen, den Wunsch aus, dass die Mitglieder der Kommission bis dahin ihr Amt gemäß den Verträgen weiter ausüben mögen.

50 Aus Artikel 201 EG ergibt sich, dass nur dann angenommen werden kann, dass die Mitglieder der Kommission im Sinne von Artikel 201 Absatz 2 Satz 3 EG „geschlossen zur Amtsniederlegung verpflichtet" gewesen sind, wenn das Parlament zuvor unter den in dieser Vorschrift festgelegten Bedingungen einen Misstrauensantrag beschlossen hat.

51 Fehlt es wie im vorliegenden Fall an einem solchen Antrag, stellen die individuellen, wenn auch gleichzeitigen Rücktritte aller Mitglieder der Kommission einen Fall dar, der nicht unter Artikel 201 EG fällt.

52 Dass die Mitglieder der Kommission ihre politische Verantwortlichkeit anerkennen konnten, indem sie geschlossen zurücktraten, ist rechtlich insoweit völlig unerheblich. Im Rahmen des Zuständigkeitssystems der Gemeinschaft kann die Wahl der Rechtsgrundlage eines Rechtsakts nicht allein von der Überzeugung eines Organs abhängen, sondern muss sich auf objektive, gerichtlich nachprüfbare Umstände gründen (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 26. März 1987 in der Rechtssache 45/86, Kommission/Rat, Slg. 1987, 1493, Randnr. 11).

53 Es ist daher festzustellen, dass das Amt der ausscheidenden Mitglieder der Kommission mit ihrem individuellen freiwilligen Rücktritt im Sinne von Artikel 215 Absatz 1 EG endete und die Gleichzeitigkeit dieser individuellen Rücktritte die Freiwilligkeit jedes einzelnen Rücktritts nicht in Frage stellen kann.

54 Wie sich im Übrigen aus ihren Bezugvermerken ergibt, ist der Beschluss 1999/627/EG, EGKS, Euratom der Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften vom 15. September 1999 zur Ernennung des Präsidenten und der Mitglieder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 248, S. 30) u. a. auf Artikel 215 EG gestützt.

55 Indem die Verfasser des Vertrages in Artikel 215 Absatz 1 EG geregelt haben, dass das Amt eines Mitglieds der Kommission durch seinen Rücktritt endet, haben sie schlicht die rechtlichen Gründe der Beendigung des Amtes der Mitglieder der Kommission während ihrer Amtszeit festlegen wollen, ohne deswegen zurückgetretenen Mitgliedern untersagen zu wollen, ihre normalen Aufgaben so lange auszuüben, bis ihr freiwilliger Rücktritt zum Zeitpunkt ihrer tatsächlichen Ersetzung wirksam wird.

56 Daraus folgt, dass die ausscheidenden Mitglieder nach dem, was Artikel 215 Absatz 4 EG vorschreibt, „bis zur Neubesetzung ihres Sitzes [am 15. September 1999] im Amt" blieben. Sie behielten daher bis zu diesem Zeitpunkt alle ihre Befugnisse.

57 Die Kommission hat daher ohne Überschreitung ihrer Kompetenz am 14. Juli 1999 die angefochtene Entscheidung erlassen.

58 Somit ist der erste Klagegrund zurückzuweisen.

Zum zweiten Klagegrund: Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot

Vorbringen der Parteien

59 BA wirft der Kommission vor, sie habe gegen das Diskriminierungsverbot verstoßen und es in eine sehr unvorteilhafte Wettbewerbsposition gebracht, indem sie ihm in der angefochtenen Entscheidung verboten habe, seine Ergebniszuschlagsregelungen für die Reisevermittler im Vereinigten Königreich anzuwenden, ohne eine gleichartige Entscheidung gegenüber anderen Fluggesellschaften zu erlassen, die eine wenigstens ebenso starke Position hätten, wie sie die Kommission ihm zuschreibe, und die die gleichen Prämienregelungen anwendeten.

60 Dass Virgin früher Beschwerde erhoben habe, rechtfertige nicht den Erlass einer Entscheidung, das Verletzungsverfahren allein gegenüber BA einzuleiten. Das Ermessen, über das die Kommission hinsichtlich der Verwendung ihrer Mittel auf bei ihr anhängige Vorgänge verfüge, könne eine Diskriminierung nicht rechtfertigen, vor allem wenn diese selbst wettbewerbswidrige Wirkungen zum Nachteil des verfolgten Unternehmens entfalte.

61 Die Kommission hält den Erlass der angefochtenen Entscheidung sechs Jahre nach der Einreichung der Beschwerde durch Virgin keineswegs für diskriminierend. Sie ist der Auffassung, dass sie über ein Ermessen verfüge, um den Vorgängen, mit denen sie befasst werde, unterschiedliche Prioritäten je nach ihrem gemeinschaftlichen Interesse zuzuweisen (Urteil des Gerichts vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-24/90, Automec/Kommission, Slg. 1992, II-2223, Randnr. 77).

62 Nach der Pressemitteilung über die „Grundsätze für Reisevermittler-Provisionen", die an dem Tag veröffentlicht worden sei, an dem die angefochtene Entscheidung erlassen worden sei, stelle diese einen ersten Schritt der Behandlung

der Provisionen dar, die die Fluggesellschaften an die Reisevermittler zahlten. Die Grundsätze, die in dieser Mitteilung festgelegt seien, gäben auch klare Hinweise für alle anderen Fluggesellschaften, die sich in einer ähnlichen Position wie BA befänden, und sie müsse alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um für die Beachtung dieser Grundsätze durch die anderen in einer gleichartigen Stellung befindlichen Fluggesellschaften zu sorgen.

63 Die angefochtene Entscheidung erzeuge keine negative Wirkung zum Nachteil von BA auf anderen räumlichen Märkten als dem des Vereinigten Königreichs. Wenn BA auf diesen anderen Märkten keine beherrschende Stellung einnehme, könne es auf Prämienregelungen zurückgreifen, um den Regelungen eines konkurrierenden Unternehmens entgegenzutreten.

64 Außerdem wirke sich das Angebot anderer Fluggesellschaften, die im Vereinigten Königreich verschiedene Prämienregelungen für die Reisevermittler anwendeten, nicht auf die angefochtene Entscheidung aus. Die Entscheidung betreffe BA als beherrschendes Unternehmen auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich wegen der besonderen Verantwortung, die ihm in dieser Eigenschaft zukomme.

Würdigung durch das Gericht

65 Um der Kommission eine Diskriminierung vorwerfen zu können, muss sie gleiche Sachverhalte ungleich behandelt und dadurch bestimmte Betroffene gegenüber anderen benachteiligt haben, ohne dass diese Ungleichbehandlung durch das Vorliegen objektiver Unterschiede von einigem Gewicht gerechtfertigt wäre (Urteil des Gerichts vom 7. Juli 1999 in der Rechtssache T-106/96, Wirtschaftsvereinigung Stahl/Kommission, Slg. 1999, II-2155, Randnr. 103).

66 Wenn die Kommission gegenüber einem Wirtschaftsteilnehmer, der sich in einer ähnlichen Lage wie ein Kläger befand, keine Feststellung eines Verstoßes getroffen hat, so kann dieser Umstand es keinesfalls rechtfertigen, den zu Lasten dieses Klägers festgestellten Verstoß, sofern er ordnungsgemäß nachgewiesen worden ist, außer Betracht zu lassen (vgl. Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1993 in den Rechtssachen C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 und C-125/85 bis C-129/85, Ahlström u. a./Kommission, Slg. 1993, I-1307, Randnr. 146).

67 Außerdem ist der Klagegrund nur auf die schlichte, in keiner Weise belegte Behauptung gestützt, die Prämienregelungen, die die mit BA konkurrierenden Fluggesellschaften für Reisevermittler anwendeten, seien nach den Artikeln 81 EG und 82 EG rechtswidrig.

68 Weiterhin ist die Kommission, wenn man davon absieht, dass der angefochtenen Entscheidung eine von Virgin gegen BA schon 1993 erhobene Beschwerde zugrunde liegt, um der wirksamen Durchführung der gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln willen berechtigt, wie im vorliegenden Fall den Beschwerden, mit denen sie befasst ist, unterschiedliche Prioritäten zuzuweisen (Urteil des Gerichtshofes vom 4. März 1999 in der Rechtssache C-119/97 P, Ufex u. a./Kommission, Slg. 1999, I-1341, Randnr. 88), und zwar je nach ihrem gemeinschaftlichen Interesse, das sich nach den Umständen des konkreten Falles und den tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten bemisst, die ihr vorgetragen werden (Urteil Automec/Kommission, zitiert oben in Randnr. 61, Randnr. 86).

69 Insoweit hat sich die Kommission in jedem Fall ein Urteil über die Schwere der geltend gemachten Wettbewerbsbeschränkungen zu bilden (Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 1999 in den Rechtssachen T-189/95, T-39/96 und T-123/96, SGA/Kommission, Slg. 1999, II-3587, Randnr. 53) und, wie im vorliegenden Fall, auch über den früheren Zeitpunkt der Beschwerde, mit der sie befasst ist. Die Kommission ist nämlich verpflichtet, ihre Untersuchungsverfahren innerhalb eines angemessenen Zeitraums abzuschließen (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/97 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739, Randnrn. 55 und 56).

70 Wenn wie in diesem Fall zahlreiche Anhaltspunkte für die Annahme wettbewerbswidriger Verhaltensweisen mehrerer großer Unternehmen sprechen, die demselben Wirtschaftszweig angehören, ist die Kommission befugt, ihre Bemühungen auf eines der betroffenen Unternehmen zu konzentrieren und zugleich die Wirtschaftsteilnehmer, die durch die möglicherweise verbotene Verhaltensweise der anderen Unternehmen angeblich Schäden erlitten haben, dazu aufzufordern, sich an die nationalen Stellen zu wenden (vgl. in diesem Sinne Urteil SGA/Kommission, zitiert oben in Randnr. 69, Randnr. 59).

71 Schließlich hat die Kommission in der mündlichen Verhandlung, ohne dass ihr insoweit durch BA widersprochen worden wäre, vorgetragen, dass sie aufgrund der von BA im Juni und im September 1998 eingereichten Beschwerden Untersuchungsverfahren gegen acht Fluggesellschaften eingeleitet und BA mit Schreiben vom 6. Februar 2003 ihre Absicht mitgeteilt habe, diese Verfahren einzustellen.

72 Es ist daher Sache von BA, seine insoweit gegenüber der Kommission vorgebrachten Erklärungen darzulegen und eine eventuelle Entscheidung der Kommission, seinen Beschwerden nicht weiter nachzugehen, anzufechten, wenn es dafür gute Gründe zu haben glaubt.

73 Dem zweiten Klagegrund kann daher nicht gefolgt werden.

Zum dritten Klagegrund: fehlerhafte Abgrenzung des sektoriellen und räumlich relevanten Marktes

74 Wie sich aus der angefochtenen Entscheidung ergibt (vgl. oben Randnr. 22), ist die Kommission der Auffassung, dass der relevante Markt für die Feststellung der beherrschenden Stellung von BA der Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich sei.

Vorbringen der Parteien

75 BA bestreitet diese Analyse der Kommission mit dem Vorbringen, dass der Markt der von den Reisevermittlern für die Fluggesellschaften erbrachten Dienstleistungen, selbst wenn man annehme, dass es ihn gebe, unter den Umständen des vorliegenden Falles nicht den sektoriell relevanten Markt darstellen könne.

76 Die Kommission habe die in den streitigen Ergebniszuschlagsregelungen festgestellten Wettbewerbsbeschränkungen der Stellung zugeschrieben, die BA als Käufer der von den im Vereinigten Königreich niedergelassenen Reisevermittlern erbrachten Dienstleistungen innehabe. Damit habe sich die Kommission nicht nur von ihrer üblichen Methode der Abgrenzung des relevanten Marktes entfernt und so die Feststellung einer beherrschenden Stellung und schließlich eines Missbrauchs vorweggenommen, sondern auch von ihrer Bekanntmachung über die Definition des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft (ABl. 1997, C 372, S. 5).

77 Die Reisevermittler stellten einen Vertriebsweg dar, der es den Fluggesellschaften ermögliche, Plätze bei ihren Flügen zu verkaufen, und der eine Einzelhändlerfunktion gewährleiste. Auf den Märkten für Markenprodukte werde die Natur des Wettbewerbs beurteilt, indem die betrachteten Produktmärkte als relevant zugrunde gelegt würden und nicht die Märkte des Erwerbs von Einzelhandelsdienstleistungen der Verkaufsstellen, die die Hersteller nutzten, um ihre Produkte zu vertreiben.

78 Die Stellung von BA im Verhältnis zu den Reisevermittlern liefere keinen guten Ansatz, um seine Marktmacht zu beurteilen. Um den sektoriell relevanten Markt für die Beurteilung der Auswirkungen der den Reisevermittlern gewährten finanziellen Vorteile auf den Wettbewerb abzugrenzen, müsse festgestellt werden, ob ein einzelner Erbringer von Luftverkehrsleistungen auf einer bestimmten Flugstrecke seine Preise erfolgreich erhöhen könne.

79 Wie die Kommission in den Randnummern 80 und 81 der angefochtenen Entscheidung einräume, hänge die Antwort davon ab, inwieweit die Reisenden, die eine bestimmte Flugstrecke zu benutzen wünschten, andere Flugstrecken als geeigneten Ersatz ansähen. Die Kommission wende zwar diesen Ansatz an, wenn sie die Fluggastbeförderung von und nach dem Vereinigten Königreich untersuche, bleibe aber zu Unrecht dabei, dass es einen gesonderten Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste gebe.

80 BA trägt vor, dass der Markt des durch die Reisevermittler gewährleisteten Vertriebs der Flugscheine in der Sichtweise der Kommission selbst dann der relevante Markt bleibe, wenn er bis zur Bedeutungslosigkeit schrumpfen sollte. Die anderen Formen des Vertriebs schlössen es aus, anzunehmen, dass eine Fluggesellschaft auf diesem Markt eine Machtstellung innehabe, auch wenn sie einen überwiegenden Anteil am Flugscheinvertrieb im Wege der Reisebürovermittlung habe.

81 Wenn es außerdem vier Kategorien von Zielflughäfen (Vereinigte Staaten, Europa, Afrika und Ferner Osten) und jeweils einen einzigen Erbringer von Luftverkehrsleistungen für jede davon gebe, sei jede Fluggesellschaft in der Lage, eine erhebliche Macht auf ihren eigenen Flugstrecken auszuüben, ohne dem Druck der anderen Gesellschaften ausgesetzt zu sein. Nach der Untersuchung der Kommission sei keine der Gesellschaften notwendigerweise in einer beherrschenden Stellung in Bezug auf den Erwerb von Reisevermittlerdiensten, da jede der Gesellschaften nur 25 % vom Erwerb dieser Dienstleistungen ausmache.

82 Schließlich könne eine Fluggesellschaft, die keine beherrschende Stellung auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste innehabe, aber ganz allein sicherstelle, dass eine bestimmte Strecke oder ein kleines Streckennetz beflogen werde, völlig unabhängig von ihren Wettbewerbern und Vermittlern auf eben diesen Strecken handeln. Gleichwohl falle diese Situation nach der Untersuchung der Kommission nicht unter Artikel 82 EG.

83 BA fügt hinzu, selbst wenn die Luftverkehrsvermittlerdienste den sektoriell relevanten Markt darstellten, sei der räumlich relevante Markt weiter als das Gebiet des Vereinigten Königreichs. Eine große Anzahl bedeutender Reisevermittler sei in mehreren Ländern tätig. Außerdem finde der Geschäftsverkehr der Reisevermittler mit den Fluggesellschaften immer mehr auf internationaler Ebene statt, wie dies die globalen Vereinbarungen zeigten, die BA mit bestimmten Vermittlern geschlossen habe.

84 Die Kommission weist darauf hin, dass die Reisevermittler nach Randnummer 31 der angefochtenen Entscheidung als Vertreter der Fluggesellschaften handelten, und zwar als unabhängige Zwischenpersonen, die eine selbständige Dienstleistungstätigkeit ausübten (Urteil des Gerichtshofes vom 1. Oktober 1987 in der Rechtssache 311/85, VVR, Slg. 1987, 3801, Randnr. 20).

85 Die Luftverkehrsvermittlerdienste, die von den Fluggesellschaften in Form einer nach dem Absatz ihrer Flugscheine bemessenen Provision vergütet würden, bestünden darin, Werbung für die mit ihnen kontrahierenden Fluggesellschaften zu machen, den Reisenden bei der Auswahl der geeigneten Flüge zu helfen, Flugscheine auszustellen, das Geld von den Reisenden einzuziehen und es an die Fluggesellschaften abzuführen.

86 Nichts hindere die Feststellung eines Missbrauchs einer beherrschenden Stellung, den ein beherrschender Käufer begangen habe; ein solcher sei vom gemeinschaftlichen Wettbewerbsrecht keineswegs ausgenommen.

87 Die Kommission erinnert daran, dass sie die Luftverkehrsvermittlerdienste (Entscheidung 91/480/EWG der Kommission vom 30. Juli 1991 in einem Verfahren nach Artikel [81 EG] in der Sache IV/32.659 — IATA Passenger Agency Programme [ABl. L 258, S. 18]) und andere Märkte im Zusammenhang mit Flugreisen, wie die EDV-gestützten Buchungssysteme für Flugreisen (Entscheidung 88/589/EWG der Kommission vom 4. November 1988 betreffend ein Verfahren nach Artikel [82 EG] [IV/32.318, London European — SABENA] [ABl. L 317, S. 47]), als gesonderten Markt qualifiziert habe.

88 Schließlich sei die Beschränkung des räumlich relevanten Marktes auf das Vereinigte Königreich durch die verschiedenen Elemente der Lokalisierung der betreffenden Tätigkeit im Gebiet des Vereinigten Königreichs gerechtfertigt. Insbesondere buchten die Kunden normalerweise ihre Flugscheine in dem Land, in dem sie wohnten, und die Beziehungen zwischen den Reisevermittlern und den Fluggesellschaften entstünden Land für Land.

Würdigung durch das Gericht

89 Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung angenommen, dass der zur Feststellung der beherrschenden Stellung von BA zu berücksichtigende sektorielle Markt die Dienste umfasse, die die Fluggesellschaften von den Reisevermittlern zum Verkauf und Vertrieb ihrer Flugscheine kauften (Randnr. 72). Diese Praxis der Fluggesellschaften habe zur Folge, dass ein Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste entstehe, der von den Luftverkehrsmärkten zu unterscheiden sei.

90 Die Kommission war im Übrigen der Auffassung, dass der räumlich relevante Markt im vorliegenden Fall wegen der nationalen Abmessung, die die Tätigkeit der Reisevermittler habe, das Gebiet des Vereinigten Königreichs sei.

91 Es ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung (Urteil des Gerichtshofes vom 9. November 1983 in der Rechtssache 322/81, Michelin/Kommission, Slg. 1983, 3461, Randnr. 37; Urteil des Gerichts vom 30. März 2000 in der Rechtssache T-65/96, Kish Glass/Kommission, Slg. 2000, II-1885, Randnr. 62, im Rechtsmittelverfahren bestätigt durch Beschluss des Gerichtshofes vom 18. Oktober 2001 in der Rechtssache C-241/00 P, Kish Glass/Kommission, Slg. 2001, I-7759) bei der Prüfung der Frage, ob ein Unternehmen auf einem bestimmten sektoriellen Markt eine beherrschende Stellung einnimmt, die Wettbewerbsmöglichkeiten im Rahmen eines Marktes zu beurteilen sind, in dem sämtliche Erzeugnisse oder Dienstleistungen zusammengefasst sind, die sich aufgrund ihrer Merkmale zur Befriedigung eines gleichbleibenden Bedarfs be-

sonders eignen und die mit anderen Erzeugnissen oder Dienstleistungen nur wenig austauschbar sind. Da durch die Abgrenzung des relevanten Marktes ermittelt werden soll, ob das betreffende Unternehmen in der Lage ist, die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs zu verhindern und sich gegenüber seinen Wettbewerbern und, im vorliegenden Fall, gegenüber seinen Dienstleistenden in nennenswertem Umfang unabhängig zu verhalten, kann sich die Prüfung dabei ferner nicht auf die objektiven Merkmale der in Rede stehenden Dienstleistungen beschränken, sondern es müssen auch die Wettbewerbsbedingungen sowie die Struktur der Nachfrage und des Angebots auf dem Markt in Betracht gezogen werden.

92 Aus den schriftlichen Äußerungen von BA ist abzuleiten, dass es selbst das Bestehen eines selbständigen Marktes für Luftverkehrsvermittlerdienste einräumt. Denn in Punkt 11.34 seiner Klageschrift führt BA aus, dass die Reisevermittler selbst auf einem dem Wettbewerb unterliegenden Markt tätig seien, indem sie miteinander konkurrierten, um ihren Kunden den bestmöglichen Dienst zu erbringen.

93 Insoweit handeln die Reisevermittler zwar als Vertreter der Fluggesellschaften, die sämtliche Risiken und Vergütungen für die Bereitstellung von Luftverkehrsleistungen übernehmen und mit den Reisenden direkt vertragliche Beziehungen eingehen; doch sind sie gleichwohl unabhängige Zwischenpersonen, die eine selbständige Dienstleistungstätigkeit ausüben (vgl. in diesem Sinne Urteil VVR, zitiert in Randnr. 84, Randnr. 20).

94 Wie die Kommission in Randnummer 31 der angefochtenen Entscheidung feststellt, besteht diese spezifische Tätigkeit der Reisevermittler zum einen darin, die potenziellen Reisenden zu beraten, die Flugscheine zu reservieren und auszustellen, den Beförderungspreis einzuziehen und ihn an die Fluggesellschaften abzuführen, und zum anderen darin, Werbe- und handelsfördernde Leistungen für diese Gesellschaften zu erbringen.

95 Dazu trägt BA selbst vor, dass die Reisevermittler zumindest kurzfristig für die Fluggesellschaften ein existenziell wichtiger Vertriebsweg seien und bleiben würden, der einen effektiven Verkauf der Plätze bei den Flügen, die sie anböten, ermögliche, und dass eine gegenseitige Abhängigkeit zwischen den Reisevermittlern und den Fluggesellschaften bestehe, die allein nicht in der Lage seien, ihre Luftverkehrsleistungen erfolgreich zu vertreiben.

96 Wie BA weiter ausgeführt hat, bieten die Reisevermittler eine größere Bandbreite an Flugverbindungen sowie Ankunfts- und Abflugszeiten an, als sie eine Fluggesellschaft anbieten kann. Die Reisevermittler filtern die Informationen über die verschiedenen Flüge für die Reisenden, die sich einem wachsenden Ausmaß verschiedener Tarifstrukturen im Luftverkehr gegenübersehen, die sich aus den Echtzeit-Tarifierungssystemen der Fluggesellschaften ergeben.

97 BA hat ferner anerkannt, dass die Rolle, die die Reisevermittler beim Vertrieb der Flugscheine spielen, erklärt, dass die Fluggesellschaften ihnen Vorteile dafür anbieten wollen, dass sie Plätze bei ihren Flügen verkaufen. Die Unersetzlichkeit der Dienstleistungen, die die Reisevermittler den Fluggesellschaften erbringen, wird so durch die Gesamtheit der Vergünstigungen, die diese jenen einräumen, bestätigt.

98 BA hat schließlich selbst hervorgehoben, dass die großen Reisevermittler Vereinbarungen über den Flugscheinvertrieb individuell aushandelten und dass sie daher in der Lage seien, einen Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften herbeizuführen.

99 Diese Besonderheit der Dienstleistungen, die die Reisevermittler für die Fluggesellschaften erbringen, ohne dass die Fluggesellschaften es ernsthaft in Erwägung ziehen könnten, die Vermittler zu ersetzen, um selbst diese Dienste durchzuführen, wird dadurch erhärtet, dass im Zeitraum der beanstandeten Ereignisse die im Vereinigten Königreich verkauften Flugscheine zu 85 % über Reisevermittler vertrieben wurden.

100 Es ist daher festzustellen, dass die Luftverkehrsvermittlerdienste eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen, die die Fluggesellschaften in dem Zeitraum, auf den sich die angefochtene Entscheidung bezieht, nicht durch eine andere Form des Vertriebs ihrer Flugscheine ersetzen konnten, und dass sie somit einen Markt darstellen, der sich vom Luftverkehrsmarkt unterscheidet.

101 Der Umstand, dass sich die Wettbewerbsbeschränkungen, die die Kommission den Ergebniszuschlagsregelungen von BA zuschreibt, aus der Stellung von BA nicht als Lieferant, sondern als Erwerber von Luftverkehrsvermittlerdiensten ergeben, ist im Hinblick auf die in Rede stehende Marktabgrenzung nicht maßgeblich. Artikel 82 EG ist nämlich sowohl auf die Unternehmen anwendbar, deren möglicherweise beherrschende Stellung wie im vorliegenden Fall im Verhältnis zu ihren Lieferanten festgestellt wird, als auch auf die Unternehmen, die sich im Verhältnis zu ihren Kunden in einer solchen Position befinden können.

102 BA hat in der mündlichen Verhandlung im Übrigen selbst eingeräumt, dass es sowohl für einen Verkäufer als auch für einen Käufer möglich ist, eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 82 EG einzunehmen.

103 Daraus folgt, dass BA nicht wirksam geltend machen kann, dass es für die Bestimmung des sektoriell relevanten Marktes im Hinblick auf die Beurteilung der Auswirkungen der den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich gewährten finanziellen Vorteile auf den Wettbewerb einer Klärung der Frage bedürfe, ob ein einzelner Erbringer von Luftverkehrsleistungen auf einer bestimmten Flugstrecke seine Preise erfolgreich erhöhen könne.

104 Ein solcher Parameter, der möglicherweise im Hinblick auf jede einzelne Flugstrecke relevant ist, ermöglicht es nicht, die wirtschaftliche Macht zu messen, über die BA nicht als Erbringer von Luftverkehrsleistungen, sondern als Käufer von Vermittlungsleistungen auf allen Flugstrecken von und zu Flughäfen im Vereinigten Königreich gegenüber allen anderen Fluggesellschaften in eben dieser Eigenschaft als Käufer von Luftverkehrsvermittlerdiensten und wie auch gegenüber den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich verfügt.

105 Die Einwände, die BA gegenüber der Relevanz des sektoriellen Marktes, den die Kommission zugrunde gelegt hat, formuliert und die sich auf eine eventuelle Marginalisierung des Vertriebs von Flugscheinen durch die Reisevermittler, die ausschließliche Spezialisierung der Fluggesellschaften nach geografischen Zielen

und die Unabhängigkeit des Verhaltens einer eventuell in einer Monopolstellung für bestimmte Flugstrecken befindlichen Fluggesellschaft beziehen, sind daher nicht von Belang.

106 Die betreffenden Darlegungen beziehen sich auf hypothetische Situationen oder auf solche, die nicht die Bedingungen auf dem sektoriell relevanten Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste berühren, unter denen sowohl die dienstleistenden Vermittler als auch die die fraglichen Dienstleistungen in Anspruch nehmenden Fluggesellschaften miteinander konkurrieren.

107 Daher hat die Kommission den sektoriellen Markt der Dienstleistungen, die die Reisevermittler für die Fluggesellschaften erbringen, ohne Beurteilungsfehler als relevanten Markt qualifiziert, um feststellen zu können, ob BA als Nachfrager nach diesen Leistungen dort eine beherrschende Stellung innehat.

108 Zum zu berücksichtigenden räumlichen Markt ergibt sich aus ständiger Rechtsprechung, dass er als das Gebiet definiert werden kann, in dem für alle Wirtschaftsteilnehmer in Bezug auf die betreffenden Produkte oder Dienstleistungen Wettbewerbsbedingungen gelten, die einander gleichen oder hinreichend homogen sind, ohne dass es erforderlich ist, dass diese Bedingungen vollkommen homogen sind (Urteil des Gerichts vom 6. Oktober 1994 in der Rechtssache T-83/91, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1994, II-755, Randnr. 91, im Rechtsmittelverfahren bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 14. November 1996 in der Rechtssache C-333/94 P, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1996, I-5951).

109 Es ist kaum zu bestreiten, dass die ganz überwiegende Mehrheit der Reisenden ihre Flugscheine in dem Land, in dem sie wohnen, buchen. Zwar hat BA vorgetragen, dass nicht notwendigerweise sämtliche von den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich verkauften Flugscheine an in diesem Land Wohnende verkauft worden seien, doch hat es anerkannt, dass die außerhalb des Vereinigten Königreichs getätigten Geschäfte nicht mengenmäßig erfasst werden könnten.

110 Wie die Kommission in Randnummer 83 der angefochtenen Entscheidung, ohne dass dies von BA bestritten wurde, angegeben hat, verhindern die IATA-Vorschriften über die Reihenfolge der Nutzung von Coupons der Flugscheine, dass außerhalb des Vereinigten Königreichs verkaufte Flugscheine für Flüge von einem Flughafen im Vereinigten Königreich aus verwendet werden.

111 Da der Vertrieb der Flugscheine auf nationaler Ebene erfolgt, kaufen folglich die Fluggesellschaften üblicherweise die Vertriebsleistungen für diese Scheine auf nationaler Ebene ein, wie dies die zu diesem Zweck von BA mit den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich geschlossenen Vereinbarungen belegen.

112 Es ist auch nicht in Zweifel gezogen worden, dass die Fluggesellschaften ihre kommerziellen Leistungen auf nationaler Ebene strukturieren und dass die Behandlung der Flugscheine durch die Reisevermittler im Rahmen des Ab- und Verrechnungsplans der IATA für das Vereinigte Königreich (Billing and Settlement Plan for the United Kingdom, im Folgenden: BSPUK) erfolgt.

113 Des Weiteren hat BA dem Vorbringen der Kommission, BA wende seine Ergebniszuschlagsregelungen auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich einheitlich im gesamten Gebiet dieses Mitgliedstaats an, nicht widersprochen.

114 BA hat auch nicht bestritten, dass die streitigen finanziellen Prämien nur auf den BA-Flugscheinumsatz, der im Vereinigten Königreich erzielt wurde, anwendbar sind, auch wenn diese Prämien in Vereinbarungen mit Reisevermittlern vorgesehen sind, deren Tätigkeit sich über mehr als einen Mitgliedstaat erstreckt.

115 Entgegen dem Vorbringen von BA ist der Abschluss von globalen Vereinbarungen durch BA mit bestimmten Reisevermittlern nicht geeignet, nachzuweisen, dass deren Geschäftsverkehr mit den Fluggesellschaften in immer stärkerem Maße auf internationaler Ebene stattfindet. Wie sich aus Randnummer 20 der angefochtenen Entscheidung ergibt, wurden diese globalen Vereinbarungen nur mit drei Reisevermittlern und nur für die Wintersaison 1992/93 geschlossen. Darüber hinaus kamen diese Vereinbarungen lediglich zu den lokalen Vereinbarungen hinzu, die in den betreffenden Ländern geschlossen worden waren.

116 Daher hat die Kommission nicht zu Unrecht das Vereinigte Königreich als räumlich relevanten Markt zugrunde gelegt, um für diesen nachzuweisen, dass BA als Käufer der Luftverkehrsvermittlerdienste der Vermittler im Vereinigten Königreich eine beherrschende Stellung einnimmt.

117 Der Klagegrund der fehlerhaften Abgrenzung des sektoriell und räumlich relevanten Marktes greift nach alledem nicht durch.

Zum vierten Klagegrund: Fehlen des erforderlichen Zusammenhangs zwischen den beeinträchtigten sektoriellen Märkten

118 In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission Auswirkungen der streitigen Verhaltensweisen auf mehrere Märkte festgestellt. Wie sich insbesondere aus den Randnummern 111 und 112 der angefochtenen Entscheidung ergibt, war die Kommission der Auffassung, dass die von BA angewandten Ergebniszuschlagsregelungen auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich eine Diskriminierung zwischen dort ansässigen Reisevermittlern bewirkten sowie zum einen die Menge der Luftverkehrsvermittlerleistungen für andere Fluggesellschaften tendenziell verringerten und zum anderen die Erbringung der betreffenden Dienstleistungen tendenziell ungünstigeren Bedingungen unterwürfen. Dieses missbräuchliche Verhalten von BA auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste habe außerdem auf den Luftverkehrsmärkten im Vereinigten Königreich schwere wettbewerbswidrige Wirkungen zum Nachteil der mit BA konkurrierenden Fluggesellschaften (Randnrn. 103 und 113).

Vorbringen der Beteiligten

119 BA trägt vor, dass es zwischen dem Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste im Vereinigten Königreich, den es angeblich beherrsche, und den britischen Luftverkehrsmärkten, auf denen BA keine beherrschende Stellung habe, nicht den nach Artikel 82 EG erforderlichen hinreichend engen Zusammenhang gebe.

120 Die Untersuchung der Kommission sei „zirkelschlüssig", soweit darin angenommen werde, dass der Erfolg von BA auf den britischen Luftverkehrsmärkten auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste zu einer beherrschenden Stellung von BA führe, deren missbräuchliche Ausnutzung schädliche Auswirkungen auf den ersteren Märkten habe.

121 Außerdem seien die Anteile von BA an den britischen Luftverkehrsmärkten zu gering, um Beunruhigung aufkommen zu lassen, und seine Eigenschaft als Käufer von Vermittlerdiensten im Vereinigten Königreich ermögliche ihm nicht, die Erbringung dieser Dienste zu kontrollieren.

122 Die Kommission ist der Auffassung, dass sie den Markt der Dienste der Luftverkehrsvermittler im Vereinigten Königreich identifiziert habe, auf dem BA eine beherrschende Stellung einnehme und diese aufgrund der rechtswidrigen Diskriminierung zwischen diesen Wirtschaftsteilnehmern und aufgrund der Ausschlusswirkung, die sein Verhalten auf diesem Markt erzeugt habe, missbraucht habe. Es seien auch die Ausschlusswirkungen berücksichtigt worden, die dieser Missbrauch gegenüber den konkurrierenden Fluggesellschaften auf den sektoriellen Märkten des Luftverkehrs von und nach dem Vereinigten Königreich erzeugt habe.

123 Das Gericht habe hervorgehoben, dass Artikel 82 EG keinen ausdrücklichen Hinweis hinsichtlich der Erfordernisse im Zusammenhang mit der Lokalisierung des Missbrauchs auf den Produkt- oder Dienstleistungsmärkten enthalte (Urteil

vom 6. Oktober 1994, Tetra Pak/Kommission, zitiert oben in Randnr. 108, Randnr. 113), und der Gerichtshof sei der Auffassung gewesen, dass die Beurteilung des Gerichts in diesem Punkt nicht zu beanstanden sei (Urteil vom 14. November 1996, Tetra Pak/Kommission, zitiert oben in Randnr. 108, Randnr. 24).

124 Auch wenn der vorliegende Fall sich von der Rechtssache unterscheide, die zum Urteil Tetra Pak/Kommission vom 6. Oktober 1994, zitiert oben in Randnummer 108, geführt habe, da der Missbrauch der beherrschenden Stellung durch BA sowohl Auswirkungen auf den beherrschten Markt als auch auf andere Märkte gehabt habe, sei nicht zu bestreiten, dass der britische Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste enge Beziehungen zu den Märkten des Luftverkehrs von, im und nach dem Vereinigten Königreich aufweise.

125 Die Streithelferin Virgin weist darauf hin, dass BA die Autonomie des Marktes der Luftverkehrsvermittlerdienste im Verhältnis zu den Luftverkehrsmärkten bestritten habe. BA könne also nicht mehr vortragen, dass diese beiden Märkte völlig voneinander abgegrenzt seien und keinerlei Beziehung zueinander aufwiesen.

126 Virgin fügt hinzu, dass die Fähigkeit der Reisevermittler, einen maßgeblichen Einfluss auf die Wahl einer Fluggesellschaft durch den Reisenden auszuüben, nicht ernsthaft bestritten werden könne. Auch die Prämien, die ihnen die Fluggesellschaften zahlten, beeinflussten erheblich die Art und Weise der Reservierung für die Reisenden, die ihnen die Auswahl der Fluggesellschaft überließen.

Würdigung durch das Gericht

127 Ein Missbrauch einer beherrschenden Stellung auf dem beherrschten sektoriellen Markt, dessen Wirkungen jedoch auf einem gesonderten Markt spürbar sind, auf dem das betreffende Unternehmen keine beherrschende Stellung innehat, kann unter Artikel 82 EG fallen, wenn dieser gesonderte Markt hinreichend mit dem

ersten Markt zusammenhängt (vgl. in diesem Sinne Urteile des Gerichtshofes vom 6. März 1974 in den Rechtssachen 6/73 und 7/73, Commercial Solvents/Kommission, Slg. 1974, 223, Randnr. 22, und vom 3. Oktober 1985 in der Rechtssache 311/84, CBEM, Slg. 1985, 3261, Randnr. 26).

128 Im vorliegenden Fall sind die streitigen Ergebniszuschlagsregelungen Teil einer Gesamtheit von Vereinbarungen, die BA mit den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich für die Erbringung von Luftverkehrsvermittlerleistungen geschlossen hat, wozu das Ausstellen ihrer Flugscheine für die Reisenden und die Leistung der dazugehörigen Dienste der Werbung und der Absatzförderung gehören.

129 Wie bereits oben festgestellt worden ist, wird eingeräumt, dass die Luftverkehrsvermittler eine Einzelhändlerfunktion gewährleisten und dass sie diese Rolle und damit auch eine existenziell wichtige Bedeutung für die Fluggesellschaften zumindest kurzfristig behalten werden.

130 Die Leistungen, die die Fluggesellschaften so an die Reisenden über die Reisevermittler im Vereinigten Königreich verkaufen, bestehen aus den Luftverkehrsleistungen auf den Linienflügen, die diese Fluggesellschaften von und zu den britischen Flughäfen durchführen.

131 Das Gericht erinnert insoweit daran, dass im Zeitraum der streitigen Verhaltensweisen von BA 85 % der im Vereinigten Königreich verkauften Flugscheine durch Luftverkehrsvermittler abgesetzt wurden.

132 Es besteht also ein unbestreitbarer Zusammenhang zwischen den Luftverkehrsvermittlerdiensten, die die Reisevermittler im Vereinigten Königreich für die Fluggesellschaften erbringen, einerseits und den Luftverkehrsleistungen andererseits, die diese Gesellschaften auf den britischen Luftverkehrsmärkten erbringen, die aus Flugstrecken von und zu den Flughäfen im Vereinigten Königreich bestehen.

133 Im Übrigen beruht die Argumentation von BA auf der Prämisse, dass ein solcher Zusammenhang zwischen den betroffenen Märkten besteht. BA bemerkt nämlich in Punkt 10.28 seiner Klageschrift, dass die Weigerung eines Reisevermittlers, für die Flüge von BA zu werben, für sie zu einem absoluten Absatzverlust führen könnte. Eine solche Gewinneinbuße kann sich nur in einer Verringerung der Anzahl der für BA ausgestellten Flugscheine äußern.

134 Umgekehrt weist BA in Punkt 4.39 seiner Klageschrift darauf hin, dass die Vorteile, die die Fluggesellschaften den Reisevermittlern gewähren, zu bedeutenden Kostenersparnissen führen, da sie zu einem Anstieg der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen führen können.

135 Die Kommission hat also zu Recht das Vorliegen des nach Artikel 82 EG erforderlichen Zusammenhangs zwischen dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste, die die Fluggesellschaften von den Reisevermittlern erwerben, und den britischen Luftverkehrsmärkten zugrunde gelegt.

136 Unter diesen Umständen kann der vierte Klagegrund nicht durchgreifen.

Zum fünften Klagegrund: Irrtum über die Rechtsgrundlage

137 Die Verordnung Nr. 17, auf deren Grundlage die angefochtene Entscheidung erlassen wurde, stellt die erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 81 EG und 82 EG dar und enthält den allgemeinen rechtlichen Rahmen für deren Durchführung.

138 Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 des Rates vom 26. November 1962 über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rates auf den Verkehr (ABl. 1962, Nr. 124, S. 2751) lautet: „Die Verordnung Nr. 17 findet keine Anwendung auf Vereinbarungen, Beschlüsse und abgestimmte Verhaltensweisen im Verkehr, die die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder die Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen oder die Aufteilung der Verkehrsmärkte bezwecken oder bewirken, sowie auf beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt im Sinne des Artikels [82 EG]."

139 Nach der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 rechtfertigen die Besonderheiten des Verkehrs die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 jedoch nur auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen betreffen.

140 Schließlich erließ der Rat am 14. Dezember 1987 die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (ABl. L 374, S. 1).

Vorbringen der Parteien

141 BA trägt vor, auch wenn man annehme, dass der in Rede stehende sektorielle Markt derjenige der Luftverkehrsvermittlerdienste sei, fielen die ihr vorgeworfenen Verhaltensweisen nicht unter die von der Kommission als Rechtsgrundlage der angefochtenen Entscheidung zugrunde gelegte Verordnung Nr. 17, sondern unter die Verordnung Nr. 3975/87.

142 In dem Fall, der zum Urteil des Gerichtshofes vom 11. März 1997 in der Rechtssache C-264/95 P (Kommission/UIC, Slg. 1997, I-1287, Randnr. 28) geführt habe und mit dem das Urteil des Gerichts vom 6. Juni 1995 in der Rechtssache T-14/93 (Union internationale des chemins de fer/Kommission, Slg.

1995, II-1503) bestätigt worden sei, habe der Gerichtshof das in jenem Fall von der Kommission vertretene Vorbringen zurückgewiesen, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 175, S. 1) nur auf die Vereinbarungen und abgestimmten Verhaltensweisen anwendbar sei, die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen beträfen, da die einschlägige Passage des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 genau und detailliert sei und das Wort „unmittelbar" nicht enthalte.

143 Die Kommission versuche, den Fall, der zum Urteil Kommission/UIC, zitiert oben in Randnummer 142, geführt habe, von diesem Rechtsstreit zu unterscheiden, indem sie behaupte, dass der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 weiter gefasst sei als der der Verordnung Nr. 3975/87, denn Erstere beziehe sich auf „Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Verkehr, welche die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder die Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen [oder] die Aufteilung der Verkehrsmärkte ... bezwecken oder bewirken". Wie der Gerichtshof jedoch im Urteil Kommission/UIC, zitiert oben in Randnummer 142, festgestellt habe, sei dies gerade der Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung Nr. 141, die den gesamten Verkehrssektor dem Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 entziehe.

144 Außerdem zeige der Wortlaut der Verordnung Nr. 3975/87 selbst, dass diese Verordnung nicht ausschließlich den von der Kommission vorgeschlagenen engen Anwendungsbereich haben solle. Ihr Artikel 2 sehe vor, dass das durch Artikel 81 Absatz 1 EG aufgestellte Verbot nicht für die im Anhang aufgezählten Absprachen gelte. Dieser Anhang verzeichne unter Buchstabe k Absprachen, die „die Abrechnung und [den] Ausgleich zwischen Luftfahrtunternehmen und ihren Vertretern durch ein zentralisiertes und automatisiertes Ausgleichsverfahren oder -system, mit den dafür notwendigen oder zusammenhängenden Leistungen", beträfen. Wenn das Vorbringen der Kommission zuträfe, fielen diese Absprachen keinesfalls unter die Verordnung Nr. 3975/87.

145 Nach der eigenen Untersuchung der Kommission entfalteten die BA vorgeworfenen Verhaltensweisen ihre Wirkungen oder zumindest ihre hauptsächlichen Wirkungen im Luftverkehrssektor (Randnrn. 118 und 120 der angefochtenen Entscheidung). Außerdem gehörten die streitigen Ergeb-

niszuschlagsregelungen zu den unmittelbaren Kosten für den Verkauf eines Flugscheins und hätten Einfluss auf den von der Fluggesellschaft als Entgelt für die erbrachte Luftverkehrsleistung erhaltenen Nettopreis; auf diese Weise würden mittelbar auch die „Beförderungsentgelte" im Sinne der Verordnung Nr. 141 festgesetzt.

146 Der Irrtum der Kommission über die Rechtsgrundlage habe angesichts der Unterschiede der Regelungen, die insoweit zwischen der Verordnung Nr. 17 und der Verordnung Nr. 3975/87 bestünden, zur Folge, dass BA seine Verfahrensgarantien entzogen würden.

147 Darüber hinaus sei die Kommission nicht befugt gewesen, die angefochtene Entscheidung zu erlassen, soweit sie Flugstrecken zwischen der Europäischen Union und Drittländern betreffe. Diese fielen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87, der sich auf den Luftverkehr zwischen gemeinschaftlichen Flughäfen beschränke.

148 Nach Auffassung der Kommission besteht kein Zweifel, dass die Luftverkehrsvermittlerdienste als Tätigkeiten, die zum Luftverkehrsmarkt im eigentlichen Sinne dazugehören oder mit ihm mittelbar verbunden sind, nicht in den durch Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 vorgesehenen Bereich des Anwendungsausschlusses der Verordnung Nr. 17 fallen und im Gegenteil vielmehr weiter der Verordnung Nr. 17 unterliegen.

149 Die Verordnung Nr. 3975/87, deren dritte Begründungserwägung die Besonderheiten, die für den Bereich des Luftverkehrs kennzeichnend seien, unterstreiche, sei nicht auf die Vereinbarungen anwendbar, die unmittelbar mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen zusammenhingen.

150 Die angefochtene Entscheidung beziehe sich nur auf die Dienstleistungen, die BA von den Reisevermittlern erwerbe. Sowohl der vorgeworfene Missbrauch als auch

seine ersten Folgen hätten sich auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste gezeigt (Randnrn. 85 und 112 der angefochtenen Entscheidung). Die wettbewerbswidrigen Abreden zwischen BA und den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich bezögen sich nicht auf „Luftverkehrsleistungen" und seien nicht unmittelbar mit der Erbringung solcher Leistungen verbunden.

151 Unabhängig von ihrem Anwendungsbereich sei die Verordnung Nr. 1017/68 im vorliegenden Fall nicht einschlägig, und die beiden Urteile betreffend die Union internationale des chemins de fer, zitiert oben in Randnummer 142, bezögen sich auf diese Verordnung und nicht auf die Verordnung Nr. 3975/87.

152 Obwohl in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 eine weite Definition von deren Anwendungsbereich gegeben werde, beziehe sich die Verordnung Nr. 3975/87 in der Fassung der Änderung durch die Verordnung (EWG) Nr. 2410/92 des Rates vom 23. Juli 1992 (ABl. L 240, S. 18) in ihrem Artikel 1 Absatz 2 nur auf „den Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft".

153 Außerdem drehe sich der vorliegende Rechtsstreit weder um das Angebot von Verkehrsleistungen noch um die Festsetzung von Beförderungsentgelten, die ausdrücklich in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 genannt würden.

154 Wenn die Luftverkehrsvermittlerdienste, wovon BA ausgeht, nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87 fielen, obwohl sie nach der Verordnung Nr. 141 aus dem Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen seien, würden sie von keiner Gemeinschaftsregelung erfasst, was unmöglich sei.

Würdigung durch das Gericht

155 Die von BA angewandten Ergebniszuschlagsregelungen sind Teil der Vereinbarungen, die BA und die Reisevermittler im Vereinigten Königreich für die Erbringung von Luftverkehrsvermittlerdiensten an BA und insbesondere für den Vertrieb der BA-Flugscheine geschlossen haben, somit unter Ausschluss der Luftverkehrsleistungen im eigentlichen Sinne, die BA an die Reisenden erbringt.

156 Diese Luftverkehrsleistungen sind Gegenstand individueller Verträge zwischen BA und den Reisenden und gehören somit nicht zum Gegenstand der angefochtenen Entscheidung.

157 Es ist daher nicht anzunehmen, dass sich die Ergebniszuschlagsregelungen, deren Anwendung auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich von der Kommission kritisiert wird, unmittelbar auf die zwischen dem Reisenden und dem Luftverkehrsunternehmen vereinbarte Dienstleistung der Flugbeförderung im eigentlichen Sinne beziehen.

158 Wie sich aus der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 ergibt, rechtfertigen die Besonderheiten des Verkehrs die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 nur für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, „die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen" (Urteil des Gerichtshofes vom 24. Oktober 2002 in der Rechtssache C-82/01 P, Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2002, I-9297, Randnr. 18).

159 So schließt Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 die Anwendung der Verordnung Nr. 17 nur für die Absprachen aus, die „die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder die Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen oder die Aufteilung der Verkehrsmärkte bezwecken oder bewirken" (Urteil Aéroports de Paris/Kommission, zitiert oben in Randnr. 158, Randnr. 18), und für „beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt im Sinne des Artikels [82 EG]".

160 BA beruft sich zur Begründung seiner Ansicht, dass die Verordnung Nr. 3975/87 im vorliegenden Fall anwendbar sei, vergeblich unter Bezugnahme auf das Urteil Kommission/UIC, zitiert oben in Randnummer 142, darauf, dass Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 und Artikel 1 der Verordnung Nr. 141, der den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 im Hinblick auf die auf den Verkehr insgesamt anwendbaren Verordnungen einschränkt, in ihrem Wortlaut übereinstimmten.

161 Erstens folgt aus der zweiten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 3975/87, dass die Verordnung Nr. 1017/68 nur auf den Binnenverkehr Anwendung findet (Eisenbahn, Binnenschifffahrt). BA kann also nicht mit Erfolg die Einschlägigkeit der Verordnung Nr. 3975/87 geltend machen, indem es sich auf die Verordnung Nr. 1017/68 beruft, die einen anderen sachlichen Anwendungsbereich hat.

162 Aus der zweiten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 3975/87 ergibt sich nämlich, dass der Kommission vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung keine Mittel zur Verfügung standen, um unmittelbar solche Fälle zu untersuchen, in denen im Bereich des Luftverkehrs ein Verstoß gegen die Artikel 81 EG und 82 EG vermutet wurde.

163 Zweitens haben die Verfasser der Verordnung Nr. 3975/87, wobei sie nach der fünften Begründungserwägung dieser Verordnung bestimmten, für das Verkehrswesen insgesamt typischen Merkmalen Rechnung trugen, außerdem festgestellt, dass der Bereich des Luftverkehrs, wie sich aus der dritten Begründungserwägung dieser Verordnung ergibt, Besonderheiten aufweist, die für ihn kennzeichnend sind.

164 Drittens ergibt sich aus der Systematik der Verordnungsbestimmungen, die auf den Luftverkehr anwendbar sind, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber anders als in der Verordnung Nr. 1017/68 den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 3975/87 gerade wegen der Eigentümlichkeit dieses Bereichs auf allein die Tätigkeiten beschränken wollte, die unmittelbar die Erbringung von Luftverkehrsleistungen betreffen.

165 So ergibt sich aus dem Titel der Verordnung Nr. 3975/87, dass diese im Gegensatz zur Verordnung Nr. 1017/68, die die „Anwendung der Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs" betrifft, die „Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen" festlegt. Dieser Unterschied im Wortlaut bestätigt, dass eine Tätigkeit nur dann unter die Verordnung Nr. 3975/87 fällt, wenn sie mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen unmittelbar zusammenhängt (vgl. in diesem Sinne Urteil Aéroports de Paris/Kommission, zitiert oben in Randnr. 158, Randnr. 22).

166 Im Übrigen erinnert die erste Begründungserwägung der Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 zur Anwendung von Artikel [81] Absatz 3 [EG] auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr (ABl. L 374, S. 9), die am selben Tag wie die Verordnung Nr. 3975/87 erlassen wurde, daran, dass die Verordnung Nr. 17 die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen regelt, „die sich nicht direkt auf Flugdienste beziehen" (Urteil Aéroports de Paris/Kommission, zitiert oben in Randnr. 158, Randnr. 24).

167 Außerdem bestimmt Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 3975/87 in der durch die Verordnung Nr. 2410/92 geänderten Fassung: „[Diese Verordnung] gilt nur für den Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft."

168 Ebenso bezieht sich der durch die Verordnung (EWG) Nr. 1284/91 des Rates vom 14. Mai 1991 (ABl. L 122, S. 2) eingefügte Artikel 4a Absatz 1 der Verordnung Nr. 3975/87 nur auf Verhaltensweisen, die darauf abzielen oder hinauslaufen, „den Fortbestand eines Flugdienstes unmittelbar zu bedrohen", was einen unmittelbaren Zusammenhang mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen voraussetzt (Urteil Aéroports de Paris/Kommission, zitiert oben in Randnr. 158, Randnr. 23).

169 Somit ist das Wortlautargument, das BA aus der in Artikel 2 der Verordnung Nr. 3975/87 in Verbindung mit dem Buchstaben k des Anhangs dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahme zugunsten der Absprachen über die Abrechnung und den Kontenausgleich zwischen Luftfahrtunternehmen und ihren Vertretern herleitet, in keiner Weise entscheidend.

170 Diese Absprachen von rein technischer Bedeutung sind in dem oben beschriebenen normativen Zusammenhang als abtrennbar von Vereinbarungen wie denen anzusehen, die zwischen BA und den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich für die Erbringung der eigentlichen Luftverkehrsvermittlerdienste getroffen wurden.

171 Schließlich ist die Behauptung von BA in keiner Weise begründet, dass die ihm vorgeworfenen Verhaltensweisen ihre hauptsächlichen Wirkungen auf dem Markt des Luftverkehrs entfalteten. Die Wahl der anwendbaren Verordnung ist nämlich von der Einordnung der fraglichen Verhaltensweisen abhängig und nicht von der vorherigen Bestimmung des Marktes, auf dem diese Verhaltensweisen ihre Wirkungen entfalten (vgl. in diesem Sinne Urteil Kommission/UIC, zitiert oben in Randnr. 142, Randnr. 42).

172 Jedenfalls ergibt sich aus den Randnummern 85 und 112 der angefochtenen Entscheidung, dass die Kommission sowohl den Missbrauch der beherrschenden Stellung, den sie gegenüber BA festgestellt hat, als auch einige seiner Folgen dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste zugerechnet hat, was ausreicht, um die Anwendung der Verordnung Nr. 17 auf den vorliegenden Fall zu rechtfertigen.

173 Die Kommission hat sich daher beim Erlass der angefochtenen Entscheidung ohne rechtlichen Irrtum auf die Verordnung Nr. 17 gestützt.

174 Der Klagegrund ist daher als nicht stichhaltig zurückzuweisen.

Zum sechsten Klagegrund: Nichtvorliegen einer beherrschenden Stellung

Vorbringen der Parteien

175 Erstens wirft BA der Kommission vor, BA als ein Unternehmen in beherrschender Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste angesehen zu haben, ohne den starken Wettbewerb angemessen berücksichtigt zu haben, dem es auf den britischen Luftverkehrsmärkten ausgesetzt sei.

176 Unabhängig von der Gesamtzahl der von ihm beflogenen Linien handele BA weder gegenüber seinen Wettbewerbern auf der jeweiligen Fluglinie noch gegenüber den Reisenden, die die Möglichkeit hätten, für jede Fluglinie ihre Fluggesellschaft zu wählen, mit einem erheblichen Grad an Unabhängigkeit.

177 BA wirft der Kommission zweitens vor, nicht erklärt zu haben, wie sich seine angeblich beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste daraus „ergibt", dass es auf den britischen Luftverkehrsmärkten „überaus erfolgreich" sei.

178 Drittens weist BA darauf hin, dass die Anteile am britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste, die es nach Auffassung der Kommission als Kunde der Vermittler halte, nicht zeigten, dass es auf diesem Markt eine beherrschende Stellung einnehme. Die Kommission habe sich darauf beschränkt, die Gesamtverkäufe der BA-Flugscheine, die auf allen Fluglinien von und zu den Flughäfen des Vereinigten Königreichs abgesetzt würden, zusammenzurechnen, obwohl diese Linien gesonderte Märkte darstellten.

179 Ferner habe die Kommission die Marktanteile von BA nicht ordnungsgemäß berechnet. Die von der Kommission zugrunde gelegten Prozentsätze umfassten auch die Verkäufe außerhalb des Vereinigten Königreichs und überbewerteten daher die Marktanteile von BA. Die Kommission habe ihre Berechnungen auf die Verkäufe von Flugscheinen gestützt, die den BSPUK durchlaufen hätten, an dem nur ein Teil der Reisevermittler im Vereinigten Königreich teilnehme. Ohne die von den anderen Vermittlern getätigten Geschäfte zu untersuchen, habe sich die Kommission damit begnügt, anzunehmen, dass die Geschäfte über den BSPUK 80 % bis 85 % aller von den Vermittlern verkauften Flugscheine ausmachten. Ferner umfassten die Verkäufe, die BA zugeschrieben worden und im Rahmen des BSPUK erfolgt seien, die von anderen Gesellschaften getätigten Geschäfte, die BA als Vermittler nutzen und nicht an den Vereinbarungen zwischen BA und den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich beteiligt seien.

180 Die Kommission habe die Auswirkung der Absätze nicht berücksichtigt, die über andere Kanäle als die Reisevermittler getätigt würden, so etwa die Direktverkäufe per Telefon oder per Internet. Wie die Kommission dies ausdrücklich in Randnummer 72 der angefochtenen Entscheidung anerkannt habe, beeinträchtigten diese Absätze die Macht der Fluggesellschaften auf dem Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste.

181 Indem die Kommission die besonders starke Position von BA im Hinblick auf die größten Reisevermittler hervorhebe, ignoriere sie das deutliche Absinken des Prozentsatzes von deren Gesamtverkäufen, der auf BA-Flugscheine entfalle, und den relativ geringen Anteil der Dienstleistungen für BA an der Geschäftstätigkeit einiger der größten Reisevermittler.

182 Wenn man das Kriterium der Stabilität der Marktanteile oder das Kriterium der Spürbarkeit des Wettbewerbs anwende (Urteil des Gerichtshofes vom 13. Februar 1979 in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche/Kommission, Slg. 1979, 461), ließen die Anteile von BA am britischen „Markt" für Luftverkehrsvermittlerdienste nicht den Schluss zu, dass BA dort eine jederzeit herausragende beherrschende Stellung innehabe.

183 Eine ordnungsgemäße Untersuchung der Daten für die Marktanteile von BA entkräfte vielmehr die Feststellung einer beherrschenden Stellung. Der Marktanteil von BA sei nämlich von 47,7 % zu Beginn der 90er Jahre auf 39,7 % zurückgegangen. Dagegen hätten die Marktanteile anderer Luftfahrtunternehmen, insbesondere die von Virgin und von British Midland, rasch zugenommen.

184 Entgegen dem Vorbringen der Kommission in Randnummer 92 der angefochtenen Entscheidung mache der Anteil am Flugscheinabsatz eines Reisevermittlers die betreffende Fluggesellschaft für diesen nicht „als Geschäftspartner ... unumgänglich". In der Praxis müsse jeder Reisevermittler Flugscheine einer Vielzahl von Luftverkehrsunternehmen anbieten. Tatsächlich verfügten die Vermittler über eine beträchtliche Verhandlungsmacht, und die endgültige Wahl eines Vermittlers sei Sache des Kunden.

185 Im Gegensatz zu den Händlern auf den Märkten in der Rechtssache, die zum Urteil Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnummer 182, und in der Rechtssache, die zu dem Urteil Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnummer 91, geführt habe, unterhielten Reisevermittler normalerweise keinen Vorrat und brauchten BA-Flugscheine auch nicht wirklich zu verkaufen. Da die von BA beflogenen Linien auch von anderen Gesellschaften beflogen würden, könnten die Vermittler ebenso lange der Wahl der Reisenden nachkommen, wie sie BA-Flugscheine verkaufen könnten.

186 Wenn BA schließlich tatsächlich eine beherrschende Stellung einnähme, so hätte es keinerlei Interesse daran gehabt, beträchtliche Summen aufzuwenden, um seine Dienstleistungen zu verbessern und so wirksamer mit den anderen Gesellschaften in Wettbewerb treten zu können.

187 Die Kommission trägt vor, dass sie sich, um die beherrschende Stellung, die BA auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste innehabe, festzustellen, auf die Prozentsätze der Verkäufe von BA-Flugscheinen durch von der IATA anerkannte Reisevermittler und eine Reihe damit zusammenhängender Faktoren bezogen habe, wie die Größe von BA, die Bandbreite seiner Luftverkehrsdienste und die Größe seines Netzes.

188 BA sei offensichtlich in der Lage gewesen, sich unabhängig von den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich zu verhalten und insbesondere einseitig die Provision von 7,5 % für Inlandsflüge und von 9 % für internationale Flüge durch die Standardprovision von 7 % zu ersetzen.

Würdigung durch das Gericht

189 Eine beherrschende Stellung im Sinne von Artikel 82 EG ist eine wirtschaftliche Machtstellung eines Unternehmens, die es in die Lage versetzt, die Aufrechterhaltung eines wirksamen Wettbewerbs auf dem relevanten Markt zu verhindern, indem sie ihm die Möglichkeit verschafft, sich seinen Konkurrenten, seinen Kunden und letztlich den Verbrauchern gegenüber in nennenswertem Umfang unabhängig zu verhalten (Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-128/98, Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, Randnr. 147).

190 Wie sich aus der Prüfung des dritten Klagegrundes ergibt, hat die Kommission beschlossen, den Schluss zu ziehen, dass auf dem britischen Markt der insbesondere im Vertrieb von Flugscheinen bestehenden Luftverkehrsvermittlerdienste, die die Reisevermittler im Vereinigten Königreich für die Fluggesellschaften erbringen, eine beherrschende Stellung von BA besteht.

191 Wie oben in Randnummer 101 festgestellt, ist es unerheblich, dass BA in seiner Eigenschaft als Käufer von Dienstleistungen und nicht als Erbringer von Dienstleistungen als Unternehmen in beherrschender Stellung anzusehen ist.

192 Daraus folgt, dass die Anzahl der Plätze, die auf allen von BA beflogenen Flugstrecken von und zu den britischen Flughäfen angeboten werden und für die die Reisevermittler im Vereinigten Königreich BA-Flugscheine verkaufen können, das geeignete Kriterium für das Messen der wirtschaftlichen Macht sind, die BA gegenüber diesen Vermittlern und anderen Gesellschaften, die die fraglichen Vertriebsdienste erwerben, auszuüben vermag.

193 BA hat selbst darauf hingewiesen, dass die Nutzung seines sternförmigen Netzes auf dem Gebiet des Vereinigten Königreichs es ihm ermögliche, viel mehr Flüge von und zu seinen Umsteigeflughäfen anzubieten und folglich mehr Passagiere zu befördern als die anderen Fluggesellschaften, die direkte Flugstrecken befliegen.

194 Zur Berechnung der Anteile von BA am britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste hat die Kommission daher zu Recht alle BA-Flugscheine zusammengerechnet, die die Reisevermittler im Vereinigten Königreich auf allen Flugstrecken von und zu Flughäfen im Vereinigten Königreich verkauft haben.

195 Unter diesen Umständen kann BA nicht mit Erfolg die Gesamtzahl der Flugstrecken außer Acht lassen, auf denen es tätig ist, um zu bestreiten, dass es im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern auf jeder dieser Flugstrecken, zu den Reisevermittlern und zu den Reisenden, die die Möglichkeit hätten, ihre Fluggesellschaft zu wählen, mit einem erheblichen Maß an Unabhängigkeit zu handeln vermag.

196 Der Vorwurf von BA an die Kommission, nicht erklärt zu haben, wie sich seine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste aus seinen Erfolgen im Luftverkehr ergeben soll, ist ebenso wenig begründet.

197 Bei der Prüfung der Frage, ob BA eine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste innehat, ist die wirtschaftliche Macht von BA nämlich nicht nach dem Wettbewerb zu beurteilen, der zwischen den Gesellschaften herrscht, die auf der jeweiligen von BA und seinen Wettbewerbern beflogenen Flugstrecke von und zu den britischen Flughäfen Luftverkehrsleistungen erbringen.

198 Wie sich aus der Prüfung des dritten Klagegrundes ergibt, sind diese unterschiedlichen britischen Luftverkehrsmärkte von den Luftverkehrsvermittlerdiensten, darunter insbesondere dem Vertrieb von Flugscheinen, zu unterscheiden.

199 Was die behaupteten tatsächlichen Irrtümer angeht, kann BA angesichts der Eigentümlichkeit der von den Reisevermittlern erbrachten Dienstleistungen im Hinblick auf die Vertriebsmodalitäten der Kommission nicht vorwerfen, die Auswirkung des Absatzes von Flugscheinen per Telefon oder per Internet nicht berücksichtigt zu haben.

200 Diese Eigentümlichkeit hat BA übrigens dazu veranlasst, vorzutragen, dass die Reisevermittler als Zwischenpersonen eine existenziell wichtige Bedeutung für die Fluggesellschaften hätten. Diese Eigentümlichkeit wird ferner dadurch belegt, dass der Flugscheinabsatz über Reisevermittler im Vereinigten Königreich 85 % des Gesamtabsatzes von Flugscheinen in diesem Mitgliedstaat ausmacht.

201 Außerdem kann BA der Kommission nicht mit Erfolg vorwerfen, die Verkäufe von BA-Flugscheinen außerhalb des Vereinigten Königreichs für die Bestimmung seiner Anteile am britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste berücksichtigt zu haben.

202 BA hat nämlich in einer Antwort auf eine Frage des Gerichts eingeräumt, dass es unmöglich ist, die außerhalb des Vereinigten Königreichs getätigten Geschäfte mengenmäßig zu erfassen. Die Kommission war daher nicht in der Lage, eine Unterscheidung danach vorzunehmen, ob die Flugscheine innerhalb oder außerhalb des Vereinigten Königreichs verkauft worden waren. Wie sich aus der Prüfung des dritten Klagegrundes ergibt, buchen die Reisenden die Flugscheine normalerweise in dem Land, in dem sie wohnen. Folglich hat die Klägerin nicht dargetan, dass sich die von der Kommission vorgenommene Beurteilung auf eine Anzahl von Flugscheinen bezog, die ihre Beurteilung der Marktanteile von BA am britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste verfälschte.

203 Dem Argument von BA, es fehle dem BSPUK an Repräsentativität, kann nicht zugestimmt werden. Auch wenn der BSPUK nur 4 634 der 7 000 Reisevermittler im Vereinigten Königreich erfasst, ist unstreitig, dass die größten unter ihnen zu den Mitgliedern dieses nationalen Abrechnungsplans zählen.

204 Berücksichtigt man, dass die den BSPUK durchlaufenden Verkäufe von Flugscheinen den überwiegenden Teil der insgesamt durch die Reisevermittler im Vereinigten Königreich verkauften Flugscheine ausmachen, ist offensichtlich, dass die Kommission zu Recht angenommen hat, dass sich die Anteile der sechs größten Fluggesellschaften an diesem Gesamtabsatz von Flugscheinen nicht sehr von den über den BSPUK verbuchten Anteilen unterscheiden konnten.

205 Wie sich im Übrigen aus Randnummer 34 der angefochtenen Entscheidung ergibt, hat BA selbst im Verlauf des Verwaltungsverfahrens angegeben, zwischen Januar und November 1998 85 % seiner im Vereinigten Königreich ausgestellten Flugscheine durch IATA-Reisevermittler und über den BSPUK verkauft zu haben. Aus Randnummer 33 der angefochtenen Entscheidung, die insoweit von der Klägerin nicht beanstandet wird, ergibt sich, dass 4 108 der 4 634 Vermittler, die am BSPUK teilnehmen, also etwa 89 %, von der IATA anerkannt sind.

206 Es wird auch nicht bestritten, dass die Verkäufe von BA-Flugscheinen durch IATA-Reisevermittler im Vereinigten Königreich 66 % des Absatzes der zehn größten Fluggesellschaften ausmachten, der im selben Geschäftsjahr über den BSPUK abgewickelt wurde.

207 Unter diesen Bedingungen ist der Umstand, dass 2 366 Reisevermittler nicht am BSPUK teilnehmen, nicht geeignet, den Anteil von BA an den Flugscheinverkäufen, die im Vereinigten Königreich über Reisevermittler getätigt werden, nennenswert zu verringern.

208 Ebenso verhält es sich hinsichtlich der Verkäufe von Flugscheinen durch andere Fluggesellschaften, die BA als Vermittler nutzen und nicht an den beanstandeten Ergebniszuschlagsregelungen teilnehmen. Wie die Kommission hervorgehoben hat, ohne dass ihr durch BA widersprochen wurde, hat sich BA auf die Erklärung beschränkt, dass der Betrag dieser Verkäufe einen Prozentsatz von bis zu 5 % ausmachen könne.

209 Es ist noch zu prüfen, ob die Begründung der Kommission für ihre Feststellung der beherrschenden Stellung von BA auf der Grundlage der materiellen Gesichtspunkte, von denen sie somit rechtmäßig ausgegangen ist, nicht mit Beurteilungsfehlern behaftet ist.

210 Insoweit ist das sehr bedeutsame Indiz der sehr großen Marktanteile des fraglichen Unternehmens und des Verhältnisses zwischen diesen Marktanteilen und denen seiner Wettbewerber zu berücksichtigen (Urteil Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnr. 182, Randnrn. 39 und 48), und zwar um so mehr, als die unmittelbaren Wettbewerber nur geringfügige Marktanteile halten (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 14. Februar 1978 in der Rechtssache 27/76, United Brands/Kommission, Slg. 1978, 207, Randnr. 111).

211 Wie sich aus der nachfolgenden Tabelle ergibt, die Randnummer 41 der angefochtenen Entscheidung entnommen ist und deren sachliche Unrichtigkeit BA nicht hat nachweisen können (vgl. oben, Randnrn. 199 bis 208), sind nicht nur die von BA an den gesamten über den BSPUK abgewickelten Flugscheinverkäufen gehaltenen Anteile von großem Umfang, sondern sie stellen auch stets ein Mehrfaches der Marktanteile jedes einzelnen seiner fünf Hauptwettbewerber auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste dar.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
British Airways	46,3	45,6	43,5	42,7	40,3	42,0	39,7
American Airlines	—	5,4	7,3	7,7	7,6	3,6	3,8
Virgin	2,8	3,0	3,7	4,0	4,0	5,8	5,5
British Midland	3,6	3,4	3,2	3,0	2,7	—	—
Quantas	3,0	2,7	3,0	2,6	6,4	3,0	3,3
KLM	2,5	—	—	—	—	3,8	5,3

212 Die wirtschaftliche Macht, die BA aus seinen Marktanteilen zieht, wird noch durch den Weltrang, den es aufgrund der Passagierkilometerzahl auf den internationalen Linienflügen einnimmt, sowie durch die Bandbreite seiner Beförderungsleistungen und sein sternförmiges Netz verstärkt.

213 Nach den eigenen Ausführungen von BA ermöglichen es ihm seine vernetzten Tätigkeiten im Verhältnis zu seinen fünf anderen Konkurrenten, eine größere Auswahl an Flugverbindungen und eine höhere Flughäufigkeit anzubieten.

214 Wie sich weiter aus der von BA nicht bestrittenen Randnummer 38 der angefochtenen Entscheidung ergibt, beflog BA 1995 92 der 151 internationalen Flugverbindungen ab dem Flughafen Heathrow und 43 der 92 Verbindungen ab Gatwick, also ein Mehrfaches der Zahl der Linien, die jeder einzelne seiner drei oder vier unmittelbaren Konkurrenten ab diesen beiden Flughäfen befliegt.

215 Die Gesamtheit der von BA auf den Verbindungen von und zu den Flughäfen im Vereinigten Königreich bereitgestellten Flüge hat die kumulative Wirkung, dass die überwiegende Zahl von BA-Flugscheinen durch die Reisenden über die Reisevermittler im Vereinigten Königreich gekauft wird und dass dementsprechend zumindest ebenso viele Geschäfte zwischen BA und diesen Vermittlern zustande kommen, um die Luftverkehrsvermittlerdienste, insbesondere den Vertrieb von BA-Flugscheinen, zu erbringen.

216 Daraus folgt notwendigerweise, dass diese Vermittler zu einem wesentlichen Teil von den Einnahmen abhängig sind, die sie von BA als Entgelt für ihre Luftverkehrsvermittlerdienste erhalten.

217 BA bestreitet daher zu Unrecht seine Eigenschaft als unumgänglicher Geschäftspartner der Reisevermittler im Vereinigten Königreich und trägt zu Unrecht vor, dass diese den Verkauf von BA-Flugscheinen nicht wirklich benötigten. Die Argumente von BA können die in Randnummer 93 der angefochtenen Entscheidung wiedergegebene Feststellung nicht entkräften, dass BA eine besonders starke Position im Verhältnis zu seinen unmittelbaren Konkurrenten und zu den wichtigsten Reisevermittlern innehat.

218 So ergibt sich aus dem Sachverhalt des Rechtsstreits, dass BA in der Lage war, durch Rundschreiben vom 17. November 1997 einseitig die Herabsetzung seiner bisher geltenden Provisionssätze mit Wirkung vom 1. Januar 1998 festzulegen und seine neue Ergebniszuschlagsregelung auf alle Reisevermittler im Vereinigten Königreich zu erstrecken.

219 Unter diesen Umständen können weder die — im Übrigen nur behauptete — eventuelle Geringfügigkeit des Anteils des Absatzes von BA-Flugscheinen an der Geschäftstätigkeit einiger der wichtigsten Vermittler noch die angeblichen Schwankungen des Anteils am Gesamtumsatz der Flugscheinverkäufe durch Reisevermittler im Vereinigten Königreich, denen BA unterlegen haben will, die Feststellung der Kommission in Frage stellen, dass BA eine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste innehabe.

220 Die große Abhängigkeit der Reisevermittler im Vereinigten Königreich im Verhältnis zu BA und deren entsprechende Verhaltensfreiheit gegenüber den anderen Gesellschaften, die Luftverkehrsvermittlerdienste in Anspruch nehmen, können auch nicht durch den Umstand in Frage gestellt werden, dass diese Vermittler normalerweise keinen Vorrat an Flugscheinen unterhalten.

221 Ein solcher rein logistischer Umstand kann nämlich nicht die beherrschende Position beeinflussen, die sich für BA aus seinem Übergewicht auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste ergibt.

222 Das Argument, dass BA als beherrschendes Unternehmen keinerlei Interesse daran habe, beträchtliche Summen aufzuwenden, um seine Dienstleistungen zu verbessern und so wirksamer mit den konkurrierenden Gesellschaften in Wettbewerb treten zu können, ist unerheblich, da es sich auf die britischen Luftverkehrsmärkte bezieht und nicht auf den britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste, der der Feststellung der beherrschenden Stellung von BA zugrunde gelegt worden ist.

223 Aus dem selben Grunde schließlich sind weder die Abnahme des Prozentsatzes der Verkäufe von BA-Flugscheinen noch der Anstieg der Marktanteile einiger der

konkurrierenden Gesellschaften hinreichend groß, um das Vorliegen einer beherrschenden Stellung von BA auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste in Frage zu stellen.

224 Im vorliegenden Fall kann die Verringerung der von BA gehaltenen Marktanteile für sich allein keinen Nachweis für das Fehlen einer beherrschenden Stellung darstellen. Die Stellung, die BA noch auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste einnimmt, bleibt nämlich weitaus vorherrschend. Wie die oben in Randnummer 211 wiedergegebene Tabelle belegt, blieb im gesamten von der Kommission zugrunde gelegten Verstoßzeitraum ein wesentlicher Abstand zwischen zum einen den Marktanteilen von BA und zum anderen den Marktanteilen seines unmittelbaren Konkurrenten wie auch der Summe der Anteile seiner fünf Hauptkonkurrenten auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste bestehen.

225 Somit hat die Kommission zu Recht angenommen, dass BA eine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste innehat.

226 Der sechste Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

Zum siebenten Klagegrund: fehlender Missbrauch einer beherrschenden Stellung

227 BA bestreitet die Ansicht der Kommission, dass seine Ergebniszuschlagsregelungen eine Diskriminierung zwischen den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich hervorgerufen oder eine Ausschlusswirkung gegenüber den konkurrierenden Fluggesellschaften erzeugt hätten.

Zum diskriminierenden Charakter der Ergebniszuschlagsregelungen von BA gegenüber den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich

— Vorbringen der Parteien

228 BA wirft der Kommission vor, das Vorliegen einer Diskriminierung zwischen den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich, die sich aus der Anwendung ungleicher Kriterien ergebe oder die nicht durch legitime kommerzielle Erwägungen gerechtfertigt sei, nicht dargetan zu haben.

229 Dass zwei Reisevermittler, die eine unterschiedliche Menge an BA-Flugscheinen abgesetzt hätten, die gleichen Vorteile erhalten könnten, und zwei Reisevermittler, die die gleiche Anzahl von BA-Flugscheinen verkauft hätten, unterschiedliche Vorteile erhalten könnten, belege in keiner Weise das Bestehen einer Diskriminierung im Sinne von Artikel 82 Absatz 2 Buchstabe c EG.

230 Reisevermittler unterschiedlicher Größe könnten im Gegenteil dem Verkauf der BA-Flugscheine gleich viel Anstrengungen und Mittel widmen. Die Berechnung der Ergebniszuschläge auf der Grundlage der von dem Reisevermittler im vorangehenden Referenzzeitraum erzielten Absätze habe den Vorteil, der Größe des betreffenden Reisevermittlers Rechnung zu tragen.

231 Nach Auffassung der Kommission bewirkten die Ergebniszuschlagsregelungen von BA eine rechtswidrige Diskriminierung zwischen den Reisevermittlern, soweit sie sich auf das Ausmaß gründeten, in dem diese das Niveau der im vergangenen Referenzzeitraum erzielten Absätze von BA-Flugscheinen erreichten oder verbesserten, und nicht auf eine unterschiedliche Menge der verkauften Flugscheine oder auf das Niveau des BA angebotenen Dienstes.

232 Diese Praxis habe einige der Reisevermittler im Vereinigten Königreich im Verhältnis zu anderen in dem scharfen Wettbewerb benachteiligt, den sie sich lieferten. Indem sie das Niveau der an die Reisevermittler gezahlten Provisionen verfälschten, hätten die von BA angewandten Prämienregelungen deren Möglichkeit, miteinander zu konkurrieren, beeinträchtigt.

— Würdigung durch das Gericht

233 Nach Artikel 82 Absatz 2 Buchstabe c EG kann der Missbrauch einer beherrschenden Stellung darin bestehen, dass unterschiedliche Bedingungen bei gleichwertigen Leistungen gegenüber Handelspartnern angewandt werden, wodurch diese im Wettbewerb benachteiligt werden.

234 Wie die Kommission in Randnummer 29 der angefochtenen Entscheidung feststellt, führte der Umstand, dass Reisevermittler im Vereinigten Königreich die für sie geltende Vorgabe der Verkaufssteigerung von BA-Flugscheinen erreichten, unstreitig zu einer Erhöhung der Provisionssätze, die BA ihnen zahlte, und zwar nicht nur für die BA-Flugscheine, die nach Erreichen der Verkaufsvorgabe verkauft wurden, sondern auch für alle BA-Flugscheine, die die Reisevermittler in dem zugrunde gelegten Referenzzeitraum verkauft hatten.

235 Insofern konnten die fraglichen Ergebniszuschlagsregelungen zur Anwendung verschiedener Provisionssätze auf einen gleich hohen Einnahmenbetrag führen, der für den Verkauf von BA-Flugscheinen von zwei Reisevermittlern erzielt worden war, wenn ihre jeweiligen Umsätze und folglich ihre jeweiligen Steigerungsraten im vorangehenden Referenzzeitraum unterschiedlich gewesen waren.

236 Indem im selben Referenzzeitraum erbrachte identische Dienste trotzdem mit unterschiedlichen Sätzen vergütet wurden, verfälschten diese Ergebniszuschlagsregelungen die Höhe der Vergütung, die die Betroffenen als von BA gezahlte Provisionen erhielten.

237 Wie BA jedoch selbst festgestellt hat, liefern sich die Reisevermittler im Vereinigten Königreich einen intensiven Wettbewerb, und ihre Möglichkeit, miteinander in Wettbewerb zu treten, hängt von ihrer Fähigkeit ab, den Wünschen der Reisenden entsprechende Plätze auf den Flügen zu liefern, und zwar zu einem angemessenen Preis.

238 Als von den finanziellen Mitteln des einzelnen Reisevermittlers abhängig war diese Fähigkeit der Reisevermittler, bei der Erbringung von Luftverkehrsvermittlerdiensten an die Reisenden miteinander in Wettbewerb zu treten und die Nachfrage der Fluggesellschaften nach solchen Diensten zu wecken, natürlich durch die diskriminierenden Vergütungsbedingungen beeinträchtigt, die den Ergebniszuschlagsregelungen von BA eigen waren.

239 Die Argumente von BA hinsichtlich der Bedeutung der Größe der Reisevermittler im Vereinigten Königreich sind nicht erheblich. Die beanstandeten Ergebniszuschlagsregelungen beruhten in sich selbst auf einem Parameter, der mit dem Kriterium der Größe der Unternehmen nicht zu tun hat, denn sie waren auf den Umfang der Steigerung der Verkäufe von BA-Flugscheinen durch die Reisevermittler im Verhältnis zu der Schwelle gegründet, die die Zahl der im vorangegangenen Referenzzeitraum verkauften BA-Flugscheine bildete.

240 Unter diesen Bedingungen war die Kommission berechtigt, festzustellen, dass BA durch seine Ergebniszuschlagsregelungen seine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste missbräuchlich ausnutzte, da diese Regelungen diskriminierende Wirkungen innerhalb des Netzes der Reisevermittler im Vereinigten Königreich erzeugten und damit einige unter ihnen im Sinne von Artikel 82 Absatz 2 Buchstabe c EG im Wettbewerb benachteiligten.

Zur Ausschlusswirkung gegenüber den mit BA konkurrierenden Fluggesellschaften, die sich aus der „Treueförderung" durch die Ergebniszuschlagsregelungen von BA ergibt

241 Das Gericht weist zunächst darauf hin, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff der missbräuchlichen Ausnutzung einer beherrschenden Stellung ein objektiver Begriff ist, der solche Verhaltensweisen eines Unternehmens in beherrschender Stellung betrifft, die die Struktur eines Marktes beeinflussen können, auf dem der Wettbewerb gerade wegen der Präsenz des fraglichen Unternehmens bereits geschwächt ist, und die zur Folge haben, dass die Aufrechterhaltung des auf dem Markt noch bestehenden Wettbewerbs oder dessen Entwicklung durch die Verwendung von Mitteln behindert wird, die sich von den Mitteln eines normalen Produkt- oder Dienstleistungswettbewerbs auf der Grundlage der Leistung der Marktbürger unterscheiden (Urteile Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnr. 182, Randnr. 91, und Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 70, Urteil des Gerichtshofes vom 3. Juli 1991 in der Rechtssache C-62/86, AKZO/Kommission, Slg. 1991, I-3359, Randnr. 69, Urteil des Gerichts vom 7. Oktober 1999 in der Rechtssache T-228/97, Irish Sugar/Kommission, Slg. 1999, II-2969, Randnr. 111).

242 Folglich trägt, auch wenn die Feststellung einer beherrschenden Stellung für sich allein keinen Vorwurf gegenüber dem betreffenden Unternehmen enthält, dieses Unternehmen unabhängig von den Ursachen dieser Stellung eine besondere Verantwortung dafür, dass es durch sein Verhalten einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf dem Gemeinsamen Markt nicht beeinträchtigt (Urteile Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 57, und Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 112).

243 Zwar nimmt der Umstand, dass ein Unternehmen eine beherrschende Stellung innehat, diesem nicht das Recht, seine eigenen geschäftlichen Interessen zu wahren, wenn sie bedroht sind, und es darf auch in angemessenem Umfang so vorgehen, wie es dies zum Schutz seiner Interessen für richtig hält; doch ist ein solches Verhalten nicht zulässig, wenn es auf eine Verstärkung dieser beherrschenden Stellung und ihren Missbrauch abzielt (Urteil United Brands/Kommission, zitiert oben in Randnr. 210, Randnr. 189, Urteile des Gerichts vom 1. April 1993 in der Rechtssache T-65/89, BPB Industries und British Gypsum/Kommission, Slg. 1993, II-389, Randnr. 69, vom 8. Oktober 1996 in den Rechtssachen T-24/93 bis T-26/93 und T-28/93, Compagnie maritime belge u. a./Kommission, Slg. 1996, II-1201, Randnr. 107, und Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 112).

244 Was insbesondere die Rabattgewährung durch ein Unternehmen in beherrschender Stellung angeht, ergibt sich aus ständiger Rechtsprechung, dass der Treuerabatt, der als Entgelt für die Verpflichtung des Kunden, ausschließlich oder quasi ausschließlich bei dem beherrschenden Unternehmen zu beziehen, gewährt wird, gegen Artikel 82 EG verstößt. Ein solcher Rabatt kann nämlich die Kunden durch die Gewährung finanzieller Vorteile vom Bezug bei konkurrierenden Herstellern abhalten (Urteile des Gerichtshofes vom 16. Dezember 1975 in den Rechtssachen 40/73 bis 48/73, 50/73, 54/73 bis 56/73, 111/73, 113/73 und 114/73, Suiker Unie u. a./Kommission, Slg. 1975, 1663, Randnr. 518, Hoffmann-La Roche, zitiert oben in Randnr. 182, Randnrn. 89 und 90, Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 71, und BPB Industries und British Gypsum/Kommission, zitiert oben in Randnr. 243, Randnr. 120).

245 Allgemeiner gesprochen wird in einer Rabattregelung, die zur Folge hat, dass der Bezug der Kunden bei Wettbewerbern auf dem Markt behindert wird, ein Verstoß gegen Artikel 82 EG gesehen, wenn sie von einem Unternehmen in beherrschender Stellung angewandt wird. Aus diesem Grund hat der Gerichtshof entschieden, dass ein Rabatt, der an die Verwirklichung eines Abnahmeziels anknüpft, ebenfalls gegen Artikel 82 EG verstößt (Urteil Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 86).

246 Bei Mengenrabattregelungen, die ausschließlich an den Umfang der bei einem beherrschenden Hersteller getätigten Käufe anknüpfen, wird im Allgemeinen davon ausgegangen, dass sie keine gegen Artikel 82 EG verstoßende Behinderung des Bezugs der Kunden bei Konkurrenten bewirken (Urteile des Gerichtshofes Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 71, und vom 29. März 2001 in der Rechtssache C-163/99, Portugal/Kommission, Slg. 2001, I-2613, Randnr. 50). Wenn die Erhöhung der Liefermenge zu geringeren Kosten für den Lieferanten führt, darf dieser die Kostensenkung nämlich durch einen günstigeren Preis an seinen Kunden weitergeben (Schlussanträge von Generalanwalt Mischo zum Urteil Portugal/Kommission, Slg. 2001, I-2618, Nr. 106). Die Mengenrabatte werden also als Widerspiegelung des Zugewinns an Effizienz und der Größenkostenersparnisse (Economies of scale) angesehen, die vom Unternehmen in beherrschender Stellung erzielt werden.

247 Folglich verstößt eine Rabattregelung, bei der sich die Höhe des Nachlasses gemäß der Abgabemenge erhöht, nicht gegen Artikel 82 EG, es sei denn, die Kriterien und Modalitäten, nach denen der Rabatt gewährt wird, lassen erkennen, dass das System nicht auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Gegenleistung beruht, sondern wie ein Treue- und Zielrabatt die Kunden vom Bezug bei konkurrierenden Herstellern abhalten soll (Urteile Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnr. 182, Randnr. 90, Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 73, und Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 114).

248 Allgemein lässt sich aus dieser Rechtsprechung ableiten, dass jede „Treue fördernde" Rabattregelung, die von einem Unternehmen in beherrschender Stellung angewandt wird, darauf abzielt, den Bezug der Kunden bei Konkurrenten unter Verstoß gegen Artikel 82 EG zu behindern, und zwar unabhängig davon, ob die Rabattregelung diskriminierend ist oder nicht. Dies gilt ebenso für eine „Treue fördernde" Ergebniszuschlagsregelung, die ein Käufer in beherrschender Stellung gegenüber seinen Dienstleistenden anwendet (vgl. oben Randnr. 101).

249 In der Rechtssache, die zu dem Urteil Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnummer 91, geführt hat, hat der Gerichtshof, obwohl er nicht dem Vorwurf der Kommission zustimmte, dass die von Michelin angewandte Rabattregelung diskriminierend sei, gleichwohl entschieden, dass eine solche Regelung gegen Artikel 82 EG verstieß, weil sie für die Wiederverkäufer ein Abhängigkeitsverhältnis zu Michelin schuf.

— Vorbringen der Beteiligten

250 BA trägt vor, dass sich die Kommission im Gegensatz zu dem, was das Urteil Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnummer 182, verlange, auf die Annahme beschränkt habe, dass seine Verhaltensweisen eine Ausschlusswirkung hätten. Die angefochtene Entscheidung enthalte keinerlei Untersuchung der Luftverkehrsmärkte und keinen empirischen Nachweis des Schadens, der den Wettbewerbern, den Kunden oder den Verbrauchern durch seine Ergebniszuschlagsregelungen entstanden sein solle.

251 Die Kommission habe anscheinend ohne jeden unterstützenden Nachweis angenommen, dass die Reisevermittler einen erheblichen Teil der Verkäufe von Flugscheinen zum Nachteil der Verbraucher kontrollieren könnten, obwohl sie nur einen schwachen Einfluss auf die Wahl der Fluggesellschaften durch die Reisenden hätten.

252 Die Ergebniszuschlagsregelungen von BA hätten dessen Wettbewerber nicht davon abgehalten, ähnliche Vereinbarungen mit den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich zu schließen. Da BA weniger als 50 % der insgesamt auf dem von der Kommission bestimmten Markt getätigten Flugscheinabsätze repräsentiere, gebe es keinen Grund für die Schlussfolgerung, dass andere Gesellschaften in ihrer Gesamtheit betrachtet es nicht für rentabel hielten, Vorteile anzubieten, die denen von BA gleichwertig seien. Die großen Reisevermittler, die etwas weniger als 50 % der gesamten Verkäufe von BA-Flugscheinen durchführten, hätten individuell Vereinbarungen ausgehandelt und seien daher in der Lage gewesen, einen Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften herbeizuführen.

253 Jedenfalls habe die Struktur seiner Ergebniszuschläge den Reisevermittlern keinen Anreiz geboten, BA im Verhältnis zu anderen Fluggesellschaften zu bevorzugen. Die den Reisevermittlern gewährten Vorteile seien von zahlreichen Faktoren abhängig gewesen, u. a. vom Niveau der zu erreichenden Schwellen und den Erfolgsquoten der Betroffenen im Verhältnis zu diesen Schwellen.

254 Die BA-Prämien seien nach der Anzahl der verkauften Flugscheine gewährt worden und nicht auf der Grundlage des Prozentsatzes der für BA getätigten Geschäfte des Reisevermittlers. Selbst wenn ein Reisevermittler seinen Absatz von BA-Flugscheinen gesteigert habe, habe sich der Anteil von BA an seinen Tätigkeiten verringern und der anderer Gesellschaften entsprechend vergrößern können.

255 Die Treuevereinbarungen seien ein Mittel, um den Wettbewerb zu betreiben, dessen Funktionieren sie in keiner Weise verfälschten. Der Umfang der Zunahme der Marktanteile anderer Fluggesellschaften zeige, dass die Treuevereinbarungen nicht die von der Kommission behauptete Ausschlusswirkung hätten entfalten können.

256 Die den Reisevermittlern gewährten Prämien hätten zugunsten der Verbraucher zu beträchtlichen Kostenersparnissen geführt, da BA mehr Raum gegeben worden sei, um seine Preise herabzusetzen, und/oder ihm ermöglicht worden sei, auf bestimmten Flugstrecken mehr Flüge anzubieten.

257 BA bestreitet die Kritik der Kommission an der Struktur seiner Treuevereinbarungen. Erstens wäre die Diskontinuität der Erhöhung der Preisvorteile für die Reisevermittler nur dann erheblich gewesen, wenn sie, was nicht der Fall sei, eine Ausschlusswirkung erzeugt hätte. Jedenfalls könne man nicht annehmen, dass sich diese Diskontinuität zugunsten von BA ausgewirkt habe. Auf der Ebene des gesamten Luftverkehrssektors sei es in der Praxis unmöglich gewesen, vorherzusagen, ob die gewährten Prämien BA oder andere Fluggesellschaften systematisch begünstigen würden.

258 Zweitens sei die Berechnung des Zielabsatzes unter Bezugnahme auf die Leistungen im vergangenen Geschäftsjahr, die die Kommission in den Randnummern 48 und 109 der angefochtenen Entscheidung kritisiert habe, für die Parteien vernünftig und zugleich im Hinblick auf die Wirkungen vorteilhaft gewesen. Jedenfalls sei die Stimulationswirkung der fraglichen Vereinbarungen erst im Laufe der Zeit messbar gewesen.

259 BA bemerkt, dass die beiden ersten Beanstandungen der Kommission im Hinblick auf die Ergebniszuschlagsregelung, die sie zwischen Dezember 1997 und März 1999 umgesetzt habe, unerheblich seien. Diese Regelung habe sowohl eine kontinuierliche Erhöhung als auch eine monatliche — und keine jährliche — Berechnung der den Reisevermittlern gewährten Prämien vorgesehen.

260 Drittens bestreitet BA die Begründung der Beanstandung, die die Kommission in den Randnummern 48 und 102 der angefochtenen Entscheidung am Fehlen jeder Beziehung zwischen den gewährten Prämien und den bei den Kosten erzielten Ersparnissen festmache. Eine angemessene Wirtschaftspolitik ermutige ein Unternehmen unabhängig davon, ob eventuell Ersparnisse erzielt würden, dazu, eine

Rabattregelung anzuwenden. Die Treuevereinbarungen seien ein praktisches Mittel, an den Ertrag anknüpfende Vorteile zu gewähren, ohne die schwierige, wenn nicht unmögliche Berechnung des exakten, sehr variablen Verhältnisses des Preises eines Flugscheins mit seinen Kosten vornehmen zu müssen. Wegen der Höhe der Fixkosten im Luftverkehrssektor verringere eine Verbesserung der Kapazitätsauslastung die durchschnittlichen Kosten pro Einheit und habe BA daher eine Kostenersparnis gebracht, die es mit den Reisevermittlern und den Kunden teilen dürfe.

261 BA weist viertens darauf hin, dass die Kommission, indem sie die Treue fördernden Wirkungen der streitigen Ergebniszuschlagsregelungen dem Umstand zuschreibe, dass BA eine breitere Spanne von Flugstrecken befliege als die anderen Fluggesellschaften (Randnr. 91 der angefochtenen Entscheidung), die Tatsache außer Acht lasse, dass der von BA angebotene Globalrabatt der Zahlung differenzierter Rabattsätze auf unterschiedlichen Flugstrecken gleichkomme. Auch wenn kleinere Fluggesellschaften höhere durchschnittliche Verkaufskosten haben könnten, seien sie deswegen nicht aus den unterschiedlichen in Rede stehenden Märkten ausgeschlossen und auch nicht an einem wirksamen Konkurrieren gehindert gewesen.

262 Nach Auffassung der Kommission und von Virgin stellen die Urteile Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnummer 182, und Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnummer 91, den Grundsatz auf, dass ein Lieferant in beherrschender Stellung Rabatte als Gegenleistung für Effizienzsteigerungen gewähren kann, unter Ausschluss von Nachlässen oder Prämien, die ihm die Treue der Kundschaft sichern sollen (Randnr. 101 der angefochtenen Entscheidung).

263 Eine Rabattgewährung seitens eines Unternehmens in beherrschender Stellung bei Erhöhung der Umsätze innerhalb eines bestimmten Zeitraums, ohne dass der betreffende Rabatt als normaler Mengenrabatt bewertet werden könne, stelle eine missbräuchliche Ausnutzung einer beherrschenden Stellung dar, weil ein solches Gebaren nur den Zweck haben könne, die Kunden, denen dieser Rabatt eingeräumt werde, an sich zu binden und die Konkurrenten in eine abträgliche Wettbewerbsposition zu bringen (Urteil Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 214, Randnr. 213).

264 Artikel 82 EG verpflichte nicht zur Darlegung irgendeiner realen oder unmittelbaren Wirkung des beanstandeten Verhaltens auf die Verbraucher. Das Wettbewerbsrecht bezwecke den Schutz der Marktstruktur gegen künstliche Verzerrungen und schütze so am besten die mittel- und langfristigen Verbraucherinteressen.

265 Wenn, wie im vorliegenden Fall, alle Merkmale vorlägen, die der Gerichtshof im Urteil Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnummer 91, als dafür bestimmend angesehen habe, ob eine Nachlassregelung einen Missbrauch darstelle, sei es nicht erforderlich, auch das Vorliegen der Merkmale und Wirkungen einer Regelung wie derjenigen darzulegen, die der Gerichtshof im Urteil Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnummer 182, missbilligt habe.

266 Aufgrund der Struktur der von BA angewandten Prämienregelungen sei der Grenzprovisionssatz, den der Reisevermittler für jedes zusätzliche für BA verkaufte Segment erhalte, bei Annäherung an die Schwelle der Zusatzprovision sprunghaft angestiegen. Den kleineren konkurrierenden Fluggesellschaften sei es unmöglich gewesen, Provisionssätze dieser Größenordnung anzubieten. Außerdem habe BA unter Berücksichtigung der Höhe der sich aus der fraglichen Regelung ergebenden Grenzprovision eine große Anzahl von Flugscheinen mit Verlust verkauft.

267 Der Missbrauch liege darin, dass die Zusatzprovisionen nicht an Kostenersparnisse oder Effizienzsteigerungen angeknüpft hätten, die BA in seinen Geschäften mit den Reisevermittlern erzielt habe, sondern vielmehr an das Ausmaß, in dem diese das im vorangehenden Geschäftsjahr erzielte Niveau des Absatzes von BA-Flugscheinen erreicht oder überschritten hätten, unabhängig von ihrer Größe, ihrer Effizienz oder den BA geleisteten Diensten.

268 Da die Reisevermittler der bei weitem wichtigste Vertriebsweg blieben, den die Fluggesellschaften für den Verkauf von Luftverkehrsleistungen im Vereinigten Königreich nutzten, habe das missbräuchliche Verhalten von BA auf dem britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste auch eine schwerwiegende Ausschlusswirkung gegenüber konkurrierenden Fluggesellschaften auf den britischen Luftverkehrsmärkten gehabt.

269 Dass die Konkurrenten von BA ihm aufgrund der Liberalisierung dieser Märkte Marktanteile hätten abnehmen können, zeige nicht, dass seine Prämienregelungen keine wettbewerbswidrigen Wirkungen gehabt hätten.

— Würdigung durch das Gericht

270 Um festzustellen, ob BA seine beherrschende Stellung missbräuchlich ausgenutzt hat, indem es auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich seine Ergebniszuschlagsregelungen angewandt hat, sind die Kriterien und Modalitäten der Gewährung zu beurteilen und ist zu prüfen, ob die betreffenden Prämien darauf abzielten, durch einen Vorteil, der nicht auf einer ihn rechtfertigenden wirtschaftlichen Leistung beruhe, es den Reisevermittlern unmöglich zu machen oder zu erschweren, ihre Dienste den Fluggesellschaften ihrer Wahl zu verkaufen, und so den mit BA konkurrierenden Fluggesellschaften den Zugang zum britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste zu verwehren (vgl. in diesem Sinne Urteile Hoffmann-La Roche/Kommission, zitiert oben in Randnr. 182, Randnr. 90, Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 89, und Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnrn. 114 und 197).

271 Im vorliegenden Fall ist festzustellen, ob die Marketingvereinbarungen und die neue Ergebniszuschlagsregelung eine Treue fördernde Wirkung gegenüber den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich hatten und ob sie gegebenenfalls auf einer wirtschaftlich gerechtfertigen Gegenleistung beruhten (vgl. in diesem Sinne Urteile Michelin/Kommission, zitiert oben in Randnr. 91, Randnr. 73, Portugal/Kommission, zitiert oben in Randnr. 246, Randnr. 52, und Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 114).

272 Erstens ist zur Treueförderung durch die fraglichen Regelungen festzustellen, dass die erhöhten Provisionssätze aufgrund ihrer Progression, die eine sehr spürbare Wirkung im Randbereich entfaltete, von einem Referenzzeitraum zum nächsten sprunghaft ansteigen konnten, in dem Maße, wie die Anzahl der von den Reisevermittlern in den aufeinander folgenden Referenzzeiträumen abgesetzten BA-Flugscheine angestiegen war.

273 Umgekehrt war die Bestrafung in Form einer unverhältnismäßigen Verringerung der Ergebniszuschlagssätze für die Betroffenen um so einschneidender, je höher die Einnahmen aus den Umsätzen von BA-Flugscheinen gewesen waren, und zwar selbst im Fall eines nur leichten Rückgangs des Absatzes von BA-Flugscheinen im Verhältnis zum vorangegangenen Referenzzeitraum. BA kann daher die Treueförderung durch die streitigen Regelungen nicht bestreiten.

274 Um diese von seiner Ergebniszuschlagsregelungen erzeugte Wirkung für die Reisevermittler zu bestreiten, kann BA sodann nicht mit Erfolg einwenden, dass die Reisevermittler nur einen geringfügigen Einfluss auf die Wahl der Fluggesellschaften durch die Reisenden hätten. BA hat nämlich selbst vorgetragen, dass die Reisevermittler einen nützlichen Dienst zur Filterung der Informationen lieferten, die den mit der Zunahme der verschiedenen Preisstrukturen im Flugverkehr konfrontierten Reisenden mitgeteilt würden.

275 Darüber hinaus hingen die den Reisevermittlern gewährten Vorteile, wie BA vorträgt, zwar vom Niveau der zu erreichenden Schwellen und von den Erfolgsquoten ab, die im Verhältnis zu diesen Schwellen erzielt wurden; die sich aus den Ergebniszuschlägen ergebende Treuebindungswirkung für die Reisevermittler ist jedoch als gegeben anzusehen.

276 Außerdem ist dem Einwand von BA, dass seine „Treuevereinbarungen" seine Wettbewerber nicht daran gehindert hätten, ähnliche Vereinbarungen mit den Reisevermittlern im Vereinigten Königreich zu treffen, nicht beizupflichten. Bei den fünf Hauptwettbewerbern von BA auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste kann nicht angenommen werden, dass sie in der Lage waren, den Reisevermittlern die gleichen Vorteile einzuräumen.

277 Es ist hierzu darauf hinzuweisen, dass die Anzahl der BA-Flugscheine, die die Reisevermittler im Vereinigten Königreich in dem Gesamtbereich verkauften, der aus den Flugstrecken von und zu den Flughäfen des Vereinigten Königreichs besteht, im Zeitraum der Anwendung der streitigen Ergebniszuschlagsregelungen stets ein Vielfaches des Flugscheinabsatzes sowohl jedes einzelnen dieser fünf Hauptwettbewerber als auch der kumulierten Summe dieser Absätze ausmachte.

278 Unter diesen Bedingungen ist rechtlich hinreichend dargelegt, dass die konkurrierenden Unternehmen nicht in der Lage waren, im Vereinigten Königreich einen Einnahmenbetrag zu erzielen, der eine ausreichend breite finanzielle Grundlage dafür hätte darstellen können, dass sie eine der von BA vergleichbare Prämienregelung hätten einführen können, um die Ausschlusswirkung auszuschalten, die sich für sie auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste ergab.

279 Zweitens ist zu der Frage, ob die von BA angewandten Ergebniszuschlagsregelungen auf einer gerechtfertigten wirtschaftlichen Gegenleistung beruhten, darauf hinzuweisen, dass der Umstand, dass ein Unternehmen eine beherrschende Stellung innehat, diesem zwar nicht die Möglichkeit nimmt, in angemessenem

Umfang so vorzugehen, wie es dies für richtig hält, um seine eigenen geschäftlichen Interessen zu wahren, wenn sie bedroht sind (Urteil Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 112).

280 Doch kann der Schutz der Wettbewerbsstellung eines Unternehmens, das wie BA eine beherrschende Stellung innehat, nur dann rechtmäßig sein, wenn er auf Kriterien wirtschaftlicher Effizienz beruht (Urteil Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 214, Randnr. 189).

281 Im vorliegenden Fall hat BA offensichtlich nicht dargetan, dass die Treueförderung durch seine Ergebniszuschlagsregelungen auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Gegenleistung beruhte.

282 Die Verwirklichung der Zielvorgaben der Steigerung der Verkäufe von BA-Flugscheinen durch die Reisevermittler im Vereinigten Königreich führte nämlich zur Anwendung einer höheren Provision nicht nur in Bezug auf die BA-Flugscheine, die nach Erreichung der Absatzvorgaben verkauft wurden, sondern hinsichtlich aller im zugrunde gelegten Referenzzeitraum verkauften BA-Flugscheine.

283 Die zusätzliche Vergütung für die Reisevermittler hat somit offenbar keinerlei objektiven Zusammenhang mit der sich für BA aus dem Verkauf zusätzlicher Flugscheine ergebenden Gegenleistung.

284 Daher können die Ergebniszuschlagsregelungen von BA nicht als die Gegenleistung für Effenzienzsteigerungen und Kostenersparnisse betrachtet werden, die durch den Verkauf von nach der Erfüllung der genannten Zielvorgaben abgesetzten BA-Flugscheinen bewirkt wurden. Ganz im Gegenteil ist diese nach-

trägliche Anwendung erhöhter Provisionssätze auf alle von einem Reisevermittler im zugrunde gelegten Referenzzeitraum verkauften BA-Flugscheine sogar als ein Vorgang anzusehen, der zu einem Verkauf bestimmter BA-Flugscheine zu einem Preis geführt hat, der dem von BA durch den Verkauf dieser zusätzlichen Flugscheine erzielten Produktivitätsgewinn nicht angemessen war.

285 Auch wenn, wie BA dies vorträgt, jede Fluggesellschaft ein Interesse daran hat, eher zusätzliche Plätze auf ihren Flügen zu verkaufen als diese unbesetzt zu lassen, muss der Vorteil, den eine bessere Kapazitätsauslastung der Maschinen darstellt, normalerweise in einem Fall wie diesem wegen der Zusatzkosten erheblich geringer sein, die für BA durch die sich aus dieser nachträglichen Anwendung der erhöhten Provision ergebende Erhöhung der Vergütung des Reisevermittlers entstehen.

286 Da für sie somit keine wirtschaftlich gerechtfertigte Gegenleistung bestand, ist anzunehmen, dass die streitigen Ergebniszuschlagsregelungen im Wesentlichen die Steigerung des Absatzes von BA-Flugscheinen von einem Referenzzeitraum zum nächsten vergüten und mithin die Treuebindung der Reisevermittler im Vereinigten Königreich an BA verstärken sollten.

287 Die Reisevermittler wurden so davon abgehalten, den mit BA konkurrierenden Gesellschaften ihre Vermittlungsdienste anzubieten, und deren Etablierung oder Entwicklung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste wurde dadurch notwendigerweise erschwert.

288 BA konnte kein anderes Interesse daran haben, diese Prämienregelungen anzuwenden, als das, die konkurrierenden Fluggesellschaften zu verdrängen und so die Aufrechterhaltung des bestehenden Grades an Wettbewerb oder die Entwicklung dieses Wettbewerbs auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste zu behindern.

289 BA kann insbesondere nicht mit Erfolg geltend machen, dass der Absatz zusätzlicher Flugscheine ab Erreichung einer bestimmten Kapazitätsauslastung eines Flugzeugs zwangsläufig Gewinne hervorbringe. Wie gerade gesagt, stellte die Gegenleistung für den Flugscheinabsatz, den ein Reisevermittler nach Erreichung der Zielvorgabe der Verkaufssteigerung erzielte, einen Zusatzkostenfaktor — in Form der nachträglichen Anwendung der erhöhten Provision auf alle in dem fraglichen Referenzzeitraum verkauften BA-Flugscheine — dar, der höher oder gleich hoch wie dieser Gewinn war.

290 Im Übrigen hat BA in der mündlichen Verhandlung selbst eingeräumt, dass es keinen genauen Zusammenhang zwischen zum einen den eventuellen Größenkostenersparnissen wegen der zusätzlich verkauften BA-Flugscheine nach der Erreichung der Absatzziele und zum anderen den Erhöhungen der Vergütungssätze gab, die als Gegenleistung an die Reisevermittler im Vereinigten Königreich gezahlt wurden.

291 Entgegen dem Vorbringen von BA konnten die Ergebniszuschlagsregelungen daher keine Modalität der Ausübung des normalen freien Wettbewerbs darstellen und auch nicht die Verminderung der Kosten von BA ermöglichen. Die insoweit von BA eingewandten Argumente sind nicht geeignet, nachzuweisen, dass seine Ergebniszuschlagsregelungen eine objektive wirtschaftliche Rechtfertigung hatten.

292 Die Kommission hat also zu Recht festgestellt, dass BA seine beherrschende Stellung auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste dadurch missbraucht hat, dass es durch die Anwendung von Ergebniszuschlagsregelungen, die nicht auf einer wirtschaftlich gerechtfertigten Gegenleistung beruhten, die Freiheit der Vermittler, ihre Dienste den Fluggesellschaften ihrer Wahl zu erbringen, und folglich den Zugang dieser Gesellschaften zum britischen Markt für Luftverkehrsvermittlerdienste beschränkt hat.

293 Schließlich kann BA der Kommission nicht vorwerfen, sie habe nicht nachgewiesen, dass seine Verhaltensweisen eine Ausschlusswirkung erzeugten. Zum einen ist es nämlich für die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 82 EG nicht erforderlich, nachzuweisen, dass der fragliche Missbrauch eine konkrete Wirkung

auf den betroffenen Märkten gehabt hat. Es genügt insoweit der Nachweis, dass das missbräuchliche Verhalten des Unternehmens in beherrschender Stellung seiner Tendenz nach den Wettbewerb beschränkt, oder anders ausgedrückt, dass es aufgrund seiner Art oder Eignung eine solche Wirkung haben kann.

294 Zum anderen waren die streitigen Verhaltensweisen offenbar nicht nur geeignet, eine beschränkende Wirkung auf den britischen Märkten der Luftverkehrsvermittlerdienste und des Luftverkehrs zu haben, sondern eine solche Wirkung wurde von der Kommission auch konkret nachgewiesen.

295 Da nämlich die Reisevermittler im Vereinigten Königreich zum Zeitpunkt der beanstandeten Ereignisse den Absatz von 85 % aller im Gebiet des Vereinigten Königreichs verkauften Flugscheine durchführten, konnte das missbräuchliche Verhalten von BA auf dem britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste eine Ausschlusswirkung auf den britischen Luftverkehrsmärkten zum Nachteil der konkurrierenden Fluggesellschaften wegen des Zusammenhangs zwischen den in Rede stehenden Märkten, wie er im Rahmen der Prüfung des vierten Klagegrundes festgestellt worden ist, gar nicht verfehlen.

296 Aufgrund dieser Wirkung, die die von BA auf den britischen Luftverkehrsmärkten angewandten Ergebniszuschlagsregelungen erzeugten, kann dem Vorbringen von BA nicht gefolgt werden, dass die angefochtene Entscheidung keinerlei Untersuchung der Luftverkehrsmärkte und keinen empirischen Nachweis des Schadens enthalte, den seine Prämienregelungen den konkurrierenden Fluggesellschaften oder den Reisenden angeblich verursacht hätten.

297 Darüber hinaus reicht es dann, wenn ein Unternehmen in beherrschender Stellung tatsächlich ein Verhalten praktiziert, das eine Verdrängungswirkung gegenüber seinen Konkurrenten hat, für die Verneinung des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung im Sinne von Artikel 82 EG nicht aus, dass das erhoffte Ergebnis nicht erreicht worden ist.

298 Im Übrigen bedeutet die auf ihren absoluten Wert zurückgeführte Zunahme der Marktanteile bestimmter mit BA konkurrierender Fluggesellschaften in Anbetracht der Bescheidenheit von deren ursprünglichen Marktanteilen nicht, dass die Verhaltensweisen von BA wirkungslos gewesen wären. Man darf annehmen, dass ohne diese Verhaltensweisen die Marktanteile dieser Konkurrenten erheblich mehr hätten zunehmen können (vgl. in diesem Sinne Urteil Compagnie maritime belge transports u. a./Kommission, zitiert oben in Randnr. 243, Randnr. 149).

299 Die Kommission hat daher ohne Beurteilungsfehler festgestellt, dass BA gegen die Vorschriften des Artikels 82 EG verstoßen hat, indem es auf die Reisevermittler im Vereinigten Königreich Ergebniszuschlagsregelungen angewandt hat, die einige ihrer Nutzer gegenüber anderen diskriminierten sowie zugleich bezweckten und bewirkten, die Treue dieser Vermittler gegenüber BA ohne wirtschaftlich gerechtfertigte Gegenleistung zu belohnen und somit die konkurrierenden Fluggesellschaften sowohl vom britischen Markt der Luftverkehrsvermittlerdienste als auch — als notwendige Folge hiervon — von den britischen Luftverkehrsmärkten zu verdrängen.

300 Der siebente Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

Zum achten Klagegrund: Überhöhung der Geldbuße

Vorbringen der Parteien

301 BA ist der Auffassung, dass die Geldbuße von 6 800 000 Euro, die ihm auferlegt wurde, im Hinblick auf die Mitteilung der Kommission über die Leitlinien für das Verfahren der Festsetzung von Geldbußen, die gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 und gemäß Artikel 65 Absatz 5 EGKS-Vertrag festgesetzt werden (ABl. 1998, C 9, S. 3) (im Folgenden: Leitlinien), überhöht sei.

302 Zunächst sei der Grundbetrag der Geldbuße, d. h. 4 000 000 Euro, der die Schwere, den Umfang und die Auswirkung des begangenen Verstoßes widerspiegeln solle, im Hinblick auf Punkt 1 A der Leitlinien zu hoch. Nach dieser Bestimmung sei für die Ermittlung der Schwere des Verstoßes die tatsächliche wirtschaftliche Fähigkeit der Urheber der Verstöße, die Wettbewerber, insbesondere die Verbraucher wirtschaftlich in erheblichem Umfang zu schädigen, zu berücksichtigen. Es sei aber nicht dargetan worden, dass die Ergebniszuschlagsregelungen von BA die Verbraucher geschädigt hätten.

303 Sodann unterlägen nach Punkt 1 B dritter Gedankenstrich der Leitlinien Verstöße von langer Dauer einem zusätzlichen Betrag von 10 % des für die Schwere des Verstoßes ermittelten Betrages. Die Erhöhung des Betrages der Geldbuße um 70 %, d. h. um 10 % pro Jahr seit 1992, sei unverhältnismäßig. Die Dauer des Verhaltens von BA spiegele die Langsamkeit wider, mit der die Kommission ihre Untersuchung geführt habe. Während des gesamten Verlaufs des Verfahrens sei BA guten Glaubens gewesen, dass seine Prämienregelungen mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar seien.

304 Schließlich stellten der vernünftige Zweifel, den BA im Hinblick auf einen Verstoß durch seine Prämienregelungen gehabt habe, und seine umfassende Zusammenarbeit während des gesamten Verwaltungsverfahrens mildernde Umstände dar, die eine Ermäßigung der Geldbuße nach Punkt 3 der Leitlinien erforderten.

305 Die Kommission trägt vor, dass der im vorliegenden Fall festgestellte Missbrauch einer beherrschenden Stellung als ein schwerer Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft anzusehen sei. Ausschließungs-Rabattregelungen seien bereits in der Vergangenheit missbilligt worden. Die Höhe der Kosten der Reisen in der britischen Wirtschaft sei hervorgehoben worden und es sei darauf hingewiesen worden, dass BA trotz der Liberalisierung des Luftverkehrs seine durchschnittlichen Marktanteile an den britischen Luftverkehrsmärkten gehalten habe.

306 Artikel 82 EG betreffe nicht nur Verhaltensweisen, durch die den Verbrauchern ein unmittelbarer Schaden entstehen könnte, sondern auch solche, die diesen dadurch Schaden zufügten, dass sie eine tatsächliche Wettbewerbsstruktur beeinträchtigten.

307 Außerdem würden Missbräuche beherrschender Stellungen, die u. a. in der Diskriminierung, in ausschließenden Verhaltensweisen, Treuerabatten von einer beherrschenden Firma in der Absicht, ihre Wettbewerber vom Markt auszuschließen, bestünden, durch die Leitlinien als „schwere Verstöße" qualifiziert.

308 Die streitigen missbräuchlichen Verhaltensweisen hätten 1992 gegenüber bestimmten Reisevermittler begonnen. Von Januar 1998 bis März 1999 habe die Ergebniszuschlagsregelung das missbräuchliche Verhalten auf alle Reisevermittler im Vereinigten Königreich erstreckt und seine Wirkungen auf die Vermittler, die eine Marketingvereinbarung geschlossen hätten, verstärkt. Die Dauer dieser Verhaltensweisen habe eine Erhöhung des nach der Schwere des Verstoßes auferlegten Betrages der Geldbuße um 70 % gerechtfertigt.

309 Die Dauer des Verwaltungsverfahrens, deren Angemessenheit nach den Umständen jedes einzelnen Falles gewürdigt werde (Urteil Irish Sugar/Kommission, zitiert oben in Randnr. 241, Randnr. 278), sei nicht übermäßig gewesen und erkläre die Dauer der festgestellten Verstöße nicht.

310 Die Beendigung der Verstöße nach dem ersten Eingreifen der Kommission stellten nach den Leitlinien einen mildernden Umstand dar. Nach Erhalt der ersten Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 20. Dezember 1996 habe BA jedoch die Ergebniszuschlagsregelungen, die bis dahin auf die Reisevermittler angewandt worden seien, die ein bestimmtes jährliches Absatzvolumen von BA-Flugscheinen erzielt hätten, auf alle Reisevermittler im Vereinigten Königreich erstreckt.

Würdigung durch das Gericht

311 Da Artikel 82 EG schon die objektive Beeinträchtigung der Struktur des Wettbewerbs selbst verbietet (Urteil des Gerichtshofes vom 21. Februar 1973 in der Rechtssache 6/72, Europemballage und Continental Can/Kommission, Slg. 1973, 215, Randnr. 26), kann der Argumentation von BA mit dem Fehlen eines Nachweises des Schadens, der den Verbrauchern durch seine Prämienregelungen entstanden sei, nicht gefolgt werden.

312 BA kann auch nicht die Erhöhung des Grundbetrages der ihm auferlegten Geldbuße beanstanden, indem es die schleppende Untersuchung durch die Kommission einwendet, deren Dauer unzweifelhaft dadurch verlängert wurde, dass BA bei seinem vorschriftswidrigen Verhalten blieb und es noch schwerwiegender machte.

313 Ab dem Monat, der auf die sich an die erste Beschwerdemitteilung anschließende Anhörung, die am 12. November 1997 stattfand, folgte, verstärkte BA nämlich die wettbewerbswidrigen Wirkungen seiner ursprünglichen Ergebniszuschlagsregelung, indem es seine neue Prämienregelung auf alle britischen Reisevermittler erstreckte.

314 Da BA über die Einwände der Kommission gegen seine erste Ergebniszuschlagsregelung hinwegging, kann natürlich nicht angenommen werden, dass es seine Prämienregelungen während des gesamten Verlaufs des Verwaltungsverfahrens gutgläubig für mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar hielt.

315 Da BA seine wettbewerbsbeschränkenden Verhaltensweisen im Verlauf des Verwaltungsverfahrens intensivierte, kann es sich schließlich auch nicht auf seine umfassende Zusammenarbeit mit der Kommission während dieses Verfahrens berufen. Die Kommission hat BA also zu Recht keine mildernden Umstände zugebilligt.

316 Somit ist die Höhe der von der Kommission festgesetzten Geldbuße zu bestätigen, da sie so bemessen wurde, dass sie den Leitlinien und zugleich, unter Berücksichtigung aller Umstände des Falles, einer angemessenen Sanktion entspricht.

317 Daraus folgt, dass die Argumentation von BA mit der Überhöhung der Geldbuße, die ihm auferlegt wurde, zurückzuweisen ist.

318 Aus all dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Klage insgesamt abzuweisen ist.

Kosten

319 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

320 Da BA mit seinem gesamten Vorbringen unterlegen ist, hat es neben seinen eigenen Kosten entsprechend dem Antrag der Kommission und der Streithelferin Virgin deren Kosten zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Erste Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Klägerin trägt ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Kommission und der Streithelferin.

Vesterdorf Jaeger Legal

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 17. Dezember 2003.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

B. Vesterdorf