URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)
28. Februar 2002 *

In der Rechtssache T-395/94

Atlantic Container Line AB mit Sitz in Göteborg (Schweden),

Cho Yang Shipping Co. Ltd mit Sitz in Seoul (Südkorea),

DSR-Senator Lines GmbH mit Sitz in Bremen (Deutschland),

Hapag Lloyd AG mit Sitz in Hamburg (Deutschland),

Mediterranean Shipping Company SA mit Sitz in Genf (Schweiz),

A.P. Møller-Mærsk Line mit Sitz in Kopenhagen (Dänemark),

Nedlloyd Lijnen BV mit Sitz in Rotterdam (Niederlande),

Neptune Orient Lines Ltd mit Sitz in Singapur (Singapur),

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) mit Sitz in Tokio (Japan),

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd mit Sitz in Levington (Vereinigtes Königreich),

P & O Containers Ltd mit Sitz in London (Vereinigtes Königreich),

Polish Ocean Lines (POL) mit Sitz in Gdingen (Polen),

* Verfahrenssprache: Englisch.

Sea-Land Service Inc. mit Sitz in Jersey City, New Jersey (Vereinigte Staaten von Amerika),

Tecomar SA de CV mit Sitz in Mexiko (Mexiko),

Transportación Marítima Mexicana SA de CV mit Sitz in Mexiko,

Prozessbevollmächtigte: J. Pheasant, N. Bromfield und zunächst S. Kim, dann M. Levitt, Solicitors, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerinnen,

unterstützt durch

The European Community Shipowners' Associations ASBL mit Sitz in Brüssel (Belgien), Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt D. Waelbroeck,

und

The Japanese Shipowners' Association mit Sitz in Tokio (Japan), Prozessbevollmächtigte: zunächst N. Forwood, QC, und P. Rutley, Solicitor, dann Rechtsanwalt F. Murphy, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferinnen,

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch B. Langeheine und R. Lyal als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

unterstützt durch

The Freight Transport Association Ltd mit Sitz in Tunbridge Wells (Vereinigtes Königreich), der der British Shipping Council angehört,

Association des utilisateurs de transport de fret mit Sitz in Paris (Frankreich), der der Conseil des chargeurs français angehört,

und

The European Council of Transport Users ASBL mit Sitz in Brüssel, der der European Shippers' Council angehört,

Prozessbevollmächtigter: M. Clough, Solicitor-advocate QC, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferinnen,

wegen Nichtigerklärung der Entscheidung 94/980/EG der Kommission vom 19. Oktober 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement) (ABl. L 376, S. 1)

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten K. Lenaerts sowie der Richter J. Azizi und M. Jaeger,

Kanzler: Y. Mottard, Referent

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 8. Juni 2000,

folgendes

Urteil [1]

Rechtlicher Rahmen

1 Die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204),

1 — Es sind nur die Randnummern der Gründe des vorliegenden Urteils wiedergegeben, deren Veröffentlichung das Gericht für angebracht hält.

galt ursprünglich für alle vom EWG-Vertrag erfassten Tätigkeiten. Da es jedoch im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Wirtschaftsbereichs erforderlich wurde, eine Wettbewerbsregelung zu erlassen, die sich von der für die anderen Wirtschaftsbereiche bereits erlassenen Regelung unterscheidet, erließ der Rat die Verordnung Nr. 141 vom 26. November 1962 über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rats auf den Verkehr (ABl. 1962, Nr. 124, S. 2751).

2 Die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 EG-Vertrag (jetzt Artikel 81 EG und 82 EG) auf den Bereich des Landverkehrs wurden in der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 175, S. 1) festgelegt.

3 Am 22. Dezember 1986 erließ der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr (ABl. L 378, S. 4).

4 Die Verordnung Nr. 4056/86 betrifft nach ihrem Artikel 1 Absatz 2 „nur den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft mit Ausnahme der Trampdienste [d. h. Massenguttransporte in nach Bedarf gecharterten Schiffen]".

5 Eine Linienkonferenz ist nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 „eine Gruppe von zwei oder mehr Unternehmen der Seeschifffahrt, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladung in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb fester geo-

grafischer Grenzen zur Verfügung stellt und die eine Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art getroffen hat, in deren Rahmen sie auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeitet".

6 Die achte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 lautet:

„Es ist zweckmäßig, eine Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen festzulegen. Linienkonferenzen spielen eine stabilisierende Rolle, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten. Im Allgemeinen tragen sie dazu bei, ein Angebot regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste unter angemessener Berücksichtigung der Interessen aller Benutzer sicherzustellen. Ohne eine Zusammenarbeit der Reedereien in Linienkonferenzen hinsichtlich der Frachtraten und gegebenenfalls hinsichtlich der Transportkapazität oder der Aufteilung der Ladungsmengen und der Einnahmen können diese Ergebnisse nicht erreicht werden. Zumindest sind die Konferenzen einem wirksamen Wettbewerb durch Liniendienste, die den Konferenzen nicht angehören, und unter bestimmten Umständen durch Trampdienste und durch andere Verkehrsträger ausgesetzt. Ferner übt die Mobilität der Flotten, welche die Angebotsstruktur im Seeverkehr kennzeichnet, einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Konferenzen aus, die in der Regel nicht die Möglichkeit haben, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Seeverkehrsdienste auszuschalten."

7 Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 sieht eine Gruppenfreistellung vor zugunsten von „Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen..., durch die die Beförderungspreise und -bedingungen festgelegt und gegebenenfalls eines oder mehrere der nachstehenden Ziele verfolgt werden sollen:

a) Abstimmung der Fahrpläne für die Schiffe oder von deren Abfahrt- oder Anlaufzeiten,

b) Festsetzung der Häufigkeit der Abfahrten oder des Anlaufens,

c) Abstimmung oder Aufteilung der Fahrten oder des Anlaufens unter den Mitgliedern der Konferenz,

d) Regulierung der von den einzelnen Mitgliedern angebotenen Transportkapazität,

e) Aufteilung der Ladungsmenge oder der Einnahmen unter den Mitgliedern."

8 Um mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages nicht zu vereinbarenden Verhaltensweisen der Konferenzen, insbesondere Wettbewerbsbeschränkungen, die für die Erreichung der die Freistellung rechtfertigenden Ziele nicht unerlässlich sind, vorzubeugen, wird die Gruppenfreistellung in der Verordnung Nr. 4056/86 mit bestimmten Auflagen und Bedingungen verbunden. Zum einen wird die Freistellung nach Artikel 4 der Verordnung nur unter der Bedingung gewährt, dass die betreffende Vereinbarung bestimmte Häfen, Verkehrsnutzer oder Beförderungsunternehmen nicht dadurch benachteiligt, dass sie unterschiedliche Beförderungsbedingungen vorsieht; andernfalls ist die Vereinbarung oder der betreffende Teil der Vereinbarung nichtig. Zum anderen verbindet Artikel 5 der Verordnung Nr. 4056/86 die Freistellung mit der Einhaltung bestimmter Auflagen u. a. im Zusammenhang mit Treueabmachungen und von den Frachtraten nicht erfassten Dienstleistungen.

9 Ferner heißt es in der dreizehnten Begründungserwägung: „Eine Freistellung kann nicht stattfinden, wenn die in Artikel 85 Absatz 3 [des Vertrages] genannten

Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Die Kommission muss daher die Möglichkeit haben, die geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, wenn eine freigestellte Vereinbarung infolge bestimmter Umstände bestimmte mit Artikel 85 Absatz 3 nicht zu vereinbarende Wirkungen hat."

10 Zu diesem Zweck sieht Artikel 7 der Verordnung Nr. 4056/86 einen Mechanismus zur Kontrolle der freigestellten Absprachen vor. Wenn die Beteiligten einer in Artikel 5 der Verordnung genannten Auflage nicht nachkommen oder wenn aufgrund besonderer Umstände freigestellte Vereinbarungen Auswirkungen haben, die mit den in Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages festgelegten Bedingungen unvereinbar sind, kann die Kommission bestimmte Maßnahmen treffen. Zu den besonderen Umständen zählen ausdrücklich auch solche, die durch „Verhaltensweisen von Konferenzen oder eine Änderung der Marktbedingungen in einem Verkehr [entstehen], die dazu führen, dass faktisch oder potenziell jeder Wettbewerb fehlt bzw. ausgeschaltet ist". In diesem Fall kann die Kommission die Gruppenfreistellung nach Artikel 7 der Verordnung Nr. 4056/86 entziehen.

11 Für die Zwecke der Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages können gemäß Artikel 12 der Verordnung Nr. 4056/86 Unternehmen, die für Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen der in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages bezeichneten Art, an denen sie beteiligt sind, Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages in Anspruch nehmen wollen, bei der Kommission einen Antrag stellen. Teilt die Kommission ihnen nicht innerhalb einer Frist von 90 Tagen ab Veröffentlichung des wesentlichen Teils des Antrags im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* mit, dass hinsichtlich der Anwendbarkeit des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erhebliche Zweifel bestehen, so gilt die Vereinbarung, der Beschluss oder die abgestimmte Verhaltensweise in den Grenzen der im Antrag enthaltenen Angaben für längstens sechs Jahre nach dem Tag der Veröffentlichung (Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Verordnung Nr. 4056/86) als freigestellt. Stellt die Kommission nach Ablauf der Frist von 90 Tagen, jedoch vor Ablauf der Sechsjahresfrist fest, dass die Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages nicht gegeben sind, so erklärt sie das Verbot des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages durch Entscheidung für anwendbar (Artikel 12 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86). Stellt schließlich die Kommission fest, dass die Voraussetzungen des Artikels 85 Absätze 1 und 3 des Vertrages gegeben sind, so erlässt sie die Entscheidung zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages (Artikel 12 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86).

Sachverhalt

12 Die vorliegende Nichtigkeitsklage richtet sich gegen die Entscheidung 94/980/EG der Kommission vom 19. Oktober 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement) (ABl. L 376, S. 1, im Folgenden: TAA-Entscheidung oder angefochtene Entscheidung). In dieser Entscheidung vertrat die Kommission die Auffassung, dass gewisse Bestimmungen des Trans-Atlantic Agreement (im Folgenden: das TAA) — eine Vereinbarung über den regelmäßigen Transport (im Folgenden: Linien-Seetransport) von Containern im Transatlantikverkehr zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten und über den Landtransport im Rahmen des Hafenvor- und -nachlaufs der Container, an der die fünfzehn klagenden Linienreedereien beteiligt waren —, gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstießen. Die Kommission lehnte es ab, für diese Bestimmungen eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages zu gewähren. Sie setzte keine Geldbußen wegen der festgestellten Zuwiderhandlungen fest.

13 Der unstreitige Sachverhalt, wie er aus der TAA-Entscheidung und den Schriftsätzen der Beteiligten hervorgeht, lässt sich wie folgt zusammenfassen:

14 Der Transatlantikverkehr bildet nach dem Transpazifikverkehr und dem Europa-Fernost-Verkehr den drittgrößten Weltverkehr. 1984 machten die neun Linienkonferenzen, die bis dahin auf der Transatlantikroute tätig waren, zwei Konferenzen Platz, dem North Europe-USA Rate Agreement (Neusara) für den Verkehr in Richtung Vereinigte Staaten und dem USA-North Europe Rate Agreement (Usanera) für den Verkehr nach Europa. 1992 hatten die sieben Reedereien, die beiden Konferenzen angehörten (Atlantic Container Line, Compagnie générale maritime, Hapag Lloyd, Maersk, Nedlloyd, P & O und Sea-Land) gemeinsam einen Anteil von — im westgehenden Verkehr — 52,9 % und — im ostgehenden Verkehr — 55,7 % am Markt für containerisierte Linien-Seetransportdienste. Ihre Hauptkonkurrenten waren damals die Orient Overseas Container Line (im Folgenden: OOCL), Cho Yang, DSR-Senator Lines,

Mediterranean Shipping Company (im Folgenden: MSC), Polish Ocean Line (POL), Atlantic Cargo Shipping, Evergreen, Independent Container, Lykes und Star Shipping. Alle übrigen von den Linienkonferenzen unabhängigen Reedereien hatten Marktanteile von weniger als 1 %.

15 Die Konferenzen Neusara und Usanera funktionierten nach denselben Grundsätzen. Die Preise für die angebotenen Transportdienste wurden auf der Grundlage eines veröffentlichten Tarifs festgesetzt, der für alle Konferenzmitglieder verbindlich war. Der im Tarif vorgesehene Transportpreis für eine bestimmte Fahrt hing von der Art der beförderten Ware ab. Der Preis konnte somit für dieselbe Strecke je nach beförderter Ware Unterschiede bis zum Fünffachen aufweisen. Die Verlader konnten ihre Waren durch jedes Konferenzmitglied gegen Zahlung des im Konferenztarif angegebenen Preises befördern lassen.

16 Die Verlader hatten zwei Möglichkeiten, in den Genuss einer Preissenkung gegenüber dem Konferenztarif zu kommen. Zum einen konnten sie von einem der Konferenzmitglieder aufgrund einer „independent rate action" (unabhängige Frachtratenfestsetzung, im Folgenden: unabhängiges Vorgehen) eine Tarifsenkung erhalten. Dieser Ausdruck bezieht sich auf den Mechanismus, der in bestimmten Vorschriften des einschlägigen Rechts der Vereinigten Staaten, des US Shipping Act 1984, vorgesehen ist, um sämtlichen Mitgliedern einer die Häfen dieses Landes bedienenden Konferenz die Möglichkeit zu geben, einseitig eine Preissenkung gegenüber dem Konferenztarif zu gewähren. Im Rahmen der Konferenzen Usanera und Neusara war eine Reederei, die eine unabhängige Preisfestsetzung beschloss, zur Unterrichtung der übrigen Mitglieder verpflichtet.

17 Zum anderen konnten die Verlader einen „Servicekontrakt" mit der Konferenz schließen. In einem solchen Vertrag verpflichtete sich der Verlader, während eines bestimmten Zeitraums eine Mindestwarenmenge durch die Konferenz befördern zu lassen. Im Gegenzug gewährte die Konferenz den Verladern einen Rabatt gegenüber ihrem Tarif. Keine Konferenz erlaubte ihren Mitgliedern, individuelle Servicekontrakte zu schließen.

18 Die Märkte für containerisierte Linien-Seetransportdienste unterliegen im Allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen, die von der Verkehrsrichtung abhängen. So herrscht auf der Transatlantikroute ein erhebliches Ungleichgewicht zwischen der Nachfrage nach Beförderungen in Richtung Europa und der Nachfrage nach Beförderungen in Richtung Vereinigte Staaten. 1987 und 1988 lag das Volumen des Verkehrs in Richtung Vereinigte Staaten erheblich über dem des Verkehrs nach Europa. Von 1991 an kehrte sich die Lage jedoch um; das Volumen des Verkehrs nach Europa überschritt geringfügig das des Verkehrs in Richtung Vereinigte Staaten. Die Schiffsauslastungssätze — das Verhältnis zwischen Nachfragevolumen und verfügbarer Gesamttransportkapazität — wurden 1992 auf 72,4 % für den Verkehr nach Europa und auf 62,6 % für den Verkehr in Richtung Vereinigte Staaten geschätzt. Schließlich nahm im Laufe des Jahres 1993 der Verkehr in Richtung Vereinigte Staaten deutlich zu, während der Verkehr nach Europa erheblich zurückging.

19 Die Preise für Seetransportdienste — die „Frachtraten" — auf der Transatlantikroute sanken von 1980 bis 1992 beträchtlich. In der Zeit von 1988 bis 1992 folgte auf die Verringerung des Volumens des Verkehrs in Richtung Vereinigte Staaten ein kontinuierlicher Rückgang der Frachtraten. Von 1988 bis 1991 fielen die Frachtraten im westgehenden Verkehr um mehr als 23 %, während die Frachtraten im Verkehr nach Europa um 10 % bis 13 % stiegen.

20 In diesem wirtschaftlichen Kontext erlitten die Reeder erhebliche finanzielle Verluste.

21 Bereits 1985 trafen die Konferenzmitglieder und einige unabhängige Reedereien (Evergreen, POL, MSC, OOCL und Lykes) als Reaktion auf die Verschlechterung der Marktbedingungen so genannte „Diskussionsvereinbarungen", die ihnen die Möglichkeit boten, insbesondere ihre Preise, Tarife und Transportbedingungen zu erörtern. Diese „Eurocorde" und „Gulfway" genannten Vereinbarungen hatten keine zwingenden Entscheidungsmechanismen. Von 1990 an äußerten bestimmte Reeder, nach deren Auffassung es die Eurocorde- und die Gulfwayvereinbarungen nicht ermöglichten, sowohl für die Konferenzmitglieder als auch

für die unabhängigen Reedereien zufrieden stellende Frachtratenerhöhungen durchzusetzen, den Wunsch, einen neuen Kooperationsrahmen zu schaffen, der über die Diskussionsvereinbarungen und die traditionellen Strukturen der Linienkonferenzen hinausgeht.

22 Die Reeder nahmen Verhandlungen auf, um durch den Abschluss einer im Transatlantikverkehr noch unbekannten Art von Vereinbarung den Rückgang der Frachtraten zu bekämpfen. Um dieses Ziel zu erreichen, hielten sie es für zwingend, einen Kooperationsrahmen zu haben, der sowohl die Festsetzung der Frachtraten als auch die Begrenzung der angebotenen Transportkapazitäten regelt.

23 Den Erklärungen der Klägerinnen zufolge konnte eine solche Vereinbarung die Instabilität des Marktes nur durch Beteiligung einer ausreichenden Zahl von Reedereien begrenzen. Um die Frachtraten auf ein Niveau zurückzuführen, das eine ausreichende Rentabilität gewährleistet, hielten die Reeder es für erforderlich, sowohl die Mitglieder der Konferenzen Neusara und Usanera als auch unabhängige Reedereien in derselben Struktur zusammenzuschließen. Bei der Verwirklichung dieses Zieles stieß man jedoch auf ein erhebliches Hindernis. Die unabhängigen Reeder weigerten sich, sich Konferenzen anzuschließen, die wie Usanera und Neusara auf der Grundlage eines Einheitstarifs arbeiten, da sie gegenüber ihren Kunden keine so hohen Frachtraten festsetzen könnten, wie sie die Konferenzen praktizierten.

24 Am 6. Mai 1992 schlossen die Mitglieder der Konferenzen Usanera und Neusara sowie fünf unabhängige Reedereien (DSR-Senator Lines, Cho Yang, OOCL, POL und MSC) das TAA.

25 Nach Abschluss des TAA traten vier weitere unabhängige Reedereien dieser Vereinbarung bei, und zwar Nyppon Yusen Kaisha (NYK), Neptun Orient Lines (NOL), Transportación Marítima Mexicana und Tecomar. Nachdem die Com-

pagnie générale maritime ihre Geschäft auf der Transatlantikroute eingestellt hatte, zog sie sich aus dem TAA zurück, das damit noch fünfzehn Parteien hatte.

26 Das TAA regelte mehrere Aspekte des containerisierten Linien-Seetransports, darunter „Slot-Charter und Space-Charter" und der Austausch von Ausrüstung, die Festsetzung der Preise für Transport- und Hafenumschlagsdienste sowie die gemeinsame Bewirtschaftung der Seetransportkapazitäten. Im Rahmen der Prüfung der vorliegenden Klage geht es um die TAA-Bestimmungen über die Festsetzung der Preise für die Transportdienste und das Programm für die Bewirtschaftung der Transportkapazitäten.

27 Bezüglich der Preise sah das TAA die gemeinsame Festsetzung der Tarife für den Seetransport und den kombinierten Transport vor. Letzterer, von den Parteien auch als „multimodal" oder „durchgehend" bezeichnet, umfasst außer dem Seetransport auch den Landtransport von Übersee-Containern, die von der Küste zu einem Binnenort oder in umgekehrter Richtung befördert werden. Der Preis eines kombinierten Transports besteht aus zwei Elementen, von denen eines den Seetransport und das andere den Landtransport betrifft. Das TAA führte somit außer einem Seetarif einen Tarif für die Landtransportdienste ein, die im Gebiet der Gemeinschaft im Rahmen eines kombinierten Transports erbracht werden.

28 Die TAA-Bestimmungen über die Preisabsprachen für die See- und die Landtransportdienste werden in den Randnummern 11 bis 15 der TAA-Entscheidung wie folgt dargestellt:

„(11) Die TAA-Mitglieder legen Tarife sowohl für die See- als auch für die Landtransportsegmente fest und veröffentlichen gemeinsam diese beiden Tarifarten. Jedes unabhängige Vorgehen eines Mitglieds (Anbieten von Frachtraten

unter Tarif...) muss zehn Tage im Voraus dem TAA-Sekretariat mitgeteilt werden, das die übrigen Mitglieder davon in Kenntnis setzt (geänderter Artikel 13 der TAA).

(12) Ein ständiges ‚Rate Committee' (Frachtratenausschuss) wacht über die Frachttarifziele der Vereinbarung (Artikel 13 der TAA). Diesem Ausschuss gehören die früheren Mitglieder der Schifffahrtskonferenzen für die Fahrt zwischen Nordeuropa und der Ostküste der Vereinigten Staaten ([Atlantic Container Line], Hapag Lloyd, P&O, Nedlloyd, Sea-Land und Maersk) sowie OOCL und NYK an. Die Anwendung dieser Konferenzvereinbarungen ist seit dem Inkrafttreten der TAA ausgesetzt (siehe Randnummer[n] 117 ff.).

... Servicekontrakte

(13) Für die von den TAA-Mitgliedern geschlossenen Servicekontrakte (service contracts) gelten bestimmte Regeln. Die wichtigsten davon lauten:

— Die Laufzeit der Verträge darf ein Jahr nicht überschreiten; alle Verträge müssen bis 31. Dezember des jeweiligen Jahres befristet sein;

— es durften keine Verträge über ein jährliches Beförderungsvolumen von weniger als 250 TEU (TEU = Twenty Foot Equivalent Unit, Zwanzig-Fuß-Einheit) geschlossen werden. Am 16. September 1993 teilten die Parteien der Kommission mit, dass sie bei der Federal Maritime Commission [unabhängige Verwaltungsbehörde, die insbesondere für die Durchführung des US Shipping Act 1994 zuständig ist] eine Änderung der Vereinbarung, wonach diese Mindestmenge ab 1. Januar 1994 auf 200 TEU herabgesetzt wird, hinterlegt hatten.

(14) Ein ständiges ‚Contract Committee' (Ausschuss für Servicekontrakte), dem dieselben Mitglieder wie dem Rate Committee — vor allem also die früheren Konferenzmitglieder — angehören, sorgt für die Durchführung der TAA-Politik auf dem Gebiet der Servicekontrakte (Artikel 14 der Vereinbarung).

(15) Die Mitglieder des Contract Committee können kollektive, nicht aber individuelle Servicekontrakte gemeinsam aushandeln und unterzeichnen. Dem Contract Committee nicht angehörende Reedereien können hingegen ohne vorherige Notifizierung individuell und/oder gemeinsam untereinander Kontrakte aushandeln und unterzeichnen; sie können sich nur von Fall zu Fall und vorbehaltlich der gegenseitigen Zustimmung an Servicekontrakten von Mitgliedern des Contract Committee beteiligen."

29 Für die Transportkapazitäten definierte Artikel 18 des TAA ein Bewirtschaftungsprogramm (Capacity Management Program, im Folgenden: CMP). Nach dieser Bestimmung konnte das Ziel des TAA nur erreicht werden, indem die Parteien ihre Zusammenarbeit auf die Bewirtschaftung ihres Transportkapazitätsangebots ausdehnten. Zu diesem Zweck verständigten sich die Reeder darauf, einen größeren Teil (bis zu 25 %) ihrer verfügbaren Transportkapazitäten nicht zu nutzen. Die TAA-Mitglieder hatten für zwei Jahre in Zeiträumen von jeweils drei Monaten die für jedes Mitglied tatsächlich verfügbaren Kapazitäten und die jedem Mitglied zugestandenen Beförderungsmengen festgelegt. Ein Reeder, der in einem Dreimonatszeitraum die ihm zugestandene Frachtquote überschritt, verpflichtete sich, eine Geldbuße von 500 USD pro Zwanzig-Fuß-Einheit zu zahlen. Er konnte aber bei anderen TAA-Mitgliedern Frachtraum chartern, wenn diese ihre Quoten nicht erreicht hatten. Die in dem Programm festgelegten Mengen konnten nachträglich geändert werden. Alle TAA-Mitglieder waren am CMP beteiligt. Zum Zeitpunkt des Erlasses der TAA-Entscheidung wurde das CMP erst im Rahmen des Verkehrs in Richtung Vereinigte Staaten angewendet.

30 Am 28. August 1992 wurde das TAA bei der Kommission angemeldet. Seine Unterzeichner beantragten auf der Grundlage von Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung Nr. 4056/86 eine positive Entscheidung über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages.

31 Mit Schreiben vom 24. September 1992 teilte die Kommission den TAA-Reedereien mit, dass sie die Vereinbarung auch anhand der Bestimmungen der Verordnung Nr. 1017/68 prüfen werde.

32 In der Zeit vom 13. Oktober 1992 bis zum 19. Juli 1993 erhielt die Kommission zahlreiche Beschwerden wegen der Durchführung des TAA. Diese Beschwerden stammten von Exporteuren und Vereinigungen von Exporteuren, die in verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ansässig und im Handel mit den Vereinigten Staaten tätig waren, von mehreren europäischen Hafenbehörden sowie von Spediteuren und Vereinigungen von Spediteuren. In diesen Beschwerden wurden unter Berufung auf die Unangemessenheit der von den TAA-Mitgliedern gestellten Vertragsbedingungen und die künstliche Beschränkung des Transportangebots verschiedene Vorwürfe wegen eines Verstoßes gegen die Artikel 85 und 86 des Vertrages erhoben.

33 Mit Schreiben vom 10. Dezember 1993 stellte die Kommission den Klägerinnen eine Mitteilung der Beschwerdepunkte zu. Die Adressatinnen äußerten sich schriftlich und wurden zudem am 28. und 29. April 1994 angehört.

34 Im Anschluss an die Erörterungen während des Vorverfahrens meldeten die Klägerinnen am 5. Juli 1994 bei der Kommission eine neue Vereinbarung an, das Trans-Atlantic Conference Agreement (im Folgenden: das TACA), das als geänderte Fassung des TAA bezeichnet wurde. Nach Vornahme mehrerer Änderungen trat diese neue Vereinbarung am 24. Oktober 1994 in Kraft und ersetzte das TAA.

35 In diesem Kontext erließ die Kommission nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Land- und Seeverkehrs am 19. Oktober 1994 die TAA-Entscheidung. Die angefochtene Entscheidung besteht aus vier Teilen. Im ersten Teil stellt die Kommission die

wichtigsten TAA-Bestimmungen dar. Der zweite Teil befasst sich mit der Analyse des Marktes und des wirtschaftlichen Umfeldes der Transportdienste auf der Transatlantikroute. Im dritten Teil, der die Rolle des TAA betrifft, prüft die Kommission die Entstehungsgeschichte dieser Vereinbarung, die wirtschaftliche Stärke der durch sie geschaffenen Struktur, ihre Auswirkungen auf den Markt und die gegen sie gerichteten Beschwerden. Der vierte und letzte Teil enthält die rechtliche Prüfung der TAA-Bestimmungen über das CMP und die Festsetzung der Preise für die See- und Landtransportdienste.

36 Die Kommission schließt ihre Prüfung mit folgender Verfügung ab:

„*Artikel 1*

Die Bestimmungen der TAA-Vereinbarung betreffend die Preisfestsetzungs- und Kapazitätsabsprachen stellen Verstöße gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag dar.

Artikel 2

Die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags und Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 auf die in Artikel 1 dieser Entscheidung bezeichneten Bestimmungen der TAA-Vereinbarung wird abgelehnt.

Artikel 3

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, stellen die in Artikel 1 genannten Verstöße unverzüglich ab.

Artikel 4

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, nehmen künftig von jeder Vereinbarung oder abgestimmten Verhaltensweise, die den gleichen oder einen ähnlichen Zweck oder die gleiche oder eine ähnliche Wirkung wie die in Artikel 1 bezeichneten Vereinbarungen und Praktiken haben können, Abstand.

Artikel 5

Die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, unterrichten innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntmachung dieser Entscheidung Kunden, mit denen sie im Rahmen der TAA Servicekontrakte geschlossen haben oder sonstige vertragliche Beziehungen unterhalten, so dass diese Kunden — sofern sie es wünschen — die Bedingungen dieser Verträge neu aushandeln oder die Verträge beenden können."

37 Am 21. Dezember 1994 erließ die Kommission die Entscheidung 94/985/EG in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ABl. L 378, S. 17, im Folgenden: FEFC-Entscheidung). Am 16. März 1995 reichten die Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet war, gemäß Artikel 173 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 230 EG) bei der Kanzlei des Gerichts eine Klage auf Nichtigerklärung der FEFC-Entscheidung ein (Rechtssache T-86/95).

38 Am 27. Januar 1997 reichten die Parteien der TACA-Vereinbarung gemäß Artikel 173 EG-Vertrag bei der Kanzlei eine Klage ein auf Nichtigerklärung der Entscheidung K(96) 3414 endg. der Kommission vom 26. November 1996 in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag (Sache IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement), mit der der gegebenenfalls aus der Anmeldung des TACA folgende Schutz vor Geldbußen entzogen werden sollte (Rechtssache T-18/97).

39 Am 16. September 1998 erließ die Kommission die Entscheidung 1999/243/EG in einem Verfahren nach Artikel 85 und Artikel 86 EG-Vertrag (Sache IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement) (ABl. 1999, L 95, S. 1, im Folgenden: TACA-Entscheidung). Mit am 7., am 29. und am 30. September 1998 eingegangenen Klageschriften erhoben die Parteien der TACA-Vereinbarung Klagen auf Nichtigerklärung der TACA-Entscheidung, die unter den Aktenzeichen T-191/98, T-212/98, T-213/98 und T-214/98 eingetragen wurden.

Verfahren

40 Am 23. Dezember 1994 haben die Klägerinnen gemäß Artikel 173 EG-Vertrag bei der Kanzlei des Gerichts eine Klage auf Nichtigerklärung der TAA-Entscheidung eingereicht. Mit gesondertem Schriftsatz haben sie gemäß den Artikeln 185 und 186 EG-Vertrag (jetzt Artikel 242 EG und 243 EG) die Aussetzung des Vollzugs der TAA-Entscheidung beantragt.

41 Mit Beschluss des Präsidenten vom 10. März 1995 in der Rechtssache T-395/94 R (Atlantic Container u. a./Kommission, Slg. 1995, II-595) ist der Vollzug der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung bis zur Verkündung des Urteils des Gerichts zur Hauptsache ausgesetzt worden, soweit diese Artikel es den Klägerinnen untersagen, im Rahmen der kombinierten Transportdienste gemeinsam die Befugnis zur Festlegung der Preise für die Landtransportsegmente im Gebiet der

Gemeinschaft auszuüben. Das Rechtsmittel der Kommission gegen diesen Beschluss ist durch Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 19. Juli 1995 in der Rechtssache C-149/95 P(R) (Kommission/Atlantic Container Line u. a., Slg. 1995, I-2165) zurückgewiesen worden.

42 Mit Beschluss vom 8. Juni 1995 hat der Präsident der Vierten erweiterten Kammer des Gerichts The Japanese Shipowners' Association (im Folgenden: JSA) und The European Community Shipowners' Associations ASBL (im Folgenden: ECSA) als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Klägerinnen sowie The Freight Transport Association Ltd (im Folgenden: FTA), der der British Shipping Council angehört, die Association des utilisateurs de transport de fret (im Folgenden: AUTF), der der Conseil des chargeurs français angehört, und The European Council of Transport Users ASBL (im Folgenden: ECTU), der der European Shippers' Council angehört, als Streithelferinnen zur Unterstützung der Anträge der Kommission zugelassen.

43 Mit Antragsschrift, die am 3. Oktober 1995 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen einen zweiten Antrag auf einstweilige Anordnung gemäß Artikel 186 des Vertrages mit dem Ziel gestellt, dass der Präsident des Gerichts anordnet, dass „die Kommission eine Entscheidung, durch die [ihnen] der Schutz vor Geldbußen hinsichtlich der Ausübung der Befugnis zur Festlegung der Frachtraten für die kombinierten Transportdienste in Europa entzogen werden soll, gegebenenfalls erst in Kraft setzen kann, wenn das Gericht ... endgültig über eine Klage auf Nichtigerklärung dieser Entscheidung gemäß den Artikeln 173 und 174 EG-Vertrag, die die Antragstellerinnen unverzüglich einreichen werden, entschieden hat" (Nr. 1.26 der Antragsschrift). Mit Beschluss vom 22. November 1995 in der Rechtssache T-395/94 R II (Atlantic Container u. a./Kommission, Slg. 1995, II-2893) hat der Präsident des Gerichts diesen Antrag als unzulässig zurückgewiesen.

44 Am 30. Oktober 1995 hat der High Court of Justice (England & Wales) dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 EG-Vertrag (jetzt Artikel 234 EG) mehrere Fragen insbesondere zur Anwendung von Artikel 85 des Vertrages und zur Auslegung der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 im Bereich des Linien-Seetransports zur Vorabentscheidung vorgelegt (Rechtssache C-339/95,

Compagnia di Navigazione Marittima u. a., ABl. 1995, C 351, S. 4). Mit Beschluss vom 26. Juni 1996 hat das Gericht gemäß Artikel 47 Absatz 3 der EG-Satzung des Gerichtshofes und den Artikeln 77 Buchstabe a und 78 der Verfahrensordnung des Gerichts das Verfahren in der Rechtssache T-395/94 bis zum Erlass des Urteils in der Rechtssache C-339/95 ausgesetzt. Kurz vor dem Tag, an dem der Generalanwalt seine Schlussanträge in der Rechtssache C-339/95 stellen sollte, ist der Gerichtshof davon unterrichtet worden, dass sich die Parteien des Rechtsstreits gütlich geeinigt hätten und die Sache aus dem Register des nationalen Gerichts gestrichen werde. Dieses hat dem Gerichtshof deshalb mitgeteilt, dass es sein Vorabentscheidungsersuchen zurücknehme. Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 11. März 1998 ist die Rechtssache C-339/95 daher gestrichen und das Verfahren in der Rechtssache T-395/94 wieder aufgenommen worden, ohne dass der Gerichtshof die Möglichkeit gehabt hätte, die verschiedenen Vorlagefragen zu beantworten.

45 Da die Klageschriften im Rahmen der vier gegen die TACA-Entscheidung gerichteten Klagen besonders umfangreich sind und die dort aufgeworfenen Sachfragen mit der vorliegenden Rechtssache sowie den Rechtssachen T-86/95 und T-18/95 zusammenhängen, hat am 18. Januar 1999 ein informelles Treffen mit den Beteiligten stattgefunden, um denkbare Maßnahmen für eine effektive Behandlung der Rechtssachen zu erörtern. Es hat sich jedoch als nicht möglich erwiesen, die Rechtssachen zur TAA-Entscheidung und zur TACA-Entscheidung zusammenzulegen oder von den Klägerinnen eine Kurzfassung der Schriftsätze in den die TACA-Entscheidung betreffenden Rechtssachen zu erhalten.

46 Das Gericht (Dritte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und die Beteiligten im Wege prozessleitender Maßnahmen aufgefordert, bestimmte Schriftstücke vorzulegen und schriftliche Fragen zu beantworten. Die Beteiligten sind dem fristgemäß nachgekommen.

47 Die Beteiligten haben in der öffentlichen Sitzung vom 8. Juni 2000 mündlich verhandelt und mündliche Fragen des Gerichts beantwortet.

Anträge der Beteiligten

48 Die Klägerinnen, unterstützt durch die Streithelferinnen JSA und ECSA, beantragen,

— die TAA-Entscheidung für nichtig zu erklären;

— hilfsweise,

— die Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit sie ihnen untersagen, die Preise für den Landtransport als Teil des kombinierten Transports im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen über die Erbringung von Linien-Seetransportdiensten festzusetzen;

— Artikel 5 der TAA-Entscheidung für nichtig zu erklären;

— die Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit sie ihnen untersagen, gemeinsam Servicekontrakte zu schließen oder Vereinbarungen zu treffen, in denen sie sich verpflichten, den Abschluss individueller Servicekontrakte und ein unabhängiges Vorgehen bei gemeinsam geschlossenen Servicekontrakten zu unterlassen;

— der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

49 Die Kommission, unterstützt durch die Streithelferinnen FTA, AUTF und ECTU, beantragt:

— die Klage abzuweisen;

— den Klägerinnen die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Zum Interesse an einer Entscheidung

50 Die Streithelferinnen FTA, AUTF und ECTU bezweifeln, dass nach wie vor ein Interesse an einer Entscheidung besteht, da die TAA-Entscheidung eine Vereinbarung betrifft, die nicht mehr in Kraft ist.

51 Nach Artikel 113 der Verfahrensordnung kann das Gericht jederzeit von Amts wegen prüfen, ob unverzichtbare Prozessvoraussetzungen fehlen, oder feststellen, dass die Hauptsache erledigt ist. Eine Nichtigkeitsklage ist für erledigt zu erklären, wenn sie gegen eine Entscheidung gerichtet ist, aus der den Klägerinnen keine Nachteile entstanden sind und auch nicht mehr entstehen können, und sie somit gegenstandslos geworden ist (Urteil des Gerichtshofes vom 10. Februar 1982 in der Rechtssache 74/81, Flender/Kommission, Slg. 1982, 395, Randnr. 9).

52 Die angefochtene Entscheidung entfaltet Rechtswirkungen gegenüber den Klägerinnen. Zunächst hat die Kommission festgestellt, dass die TAA-Bestimmungen über die Festsetzung der Preise für die Transportdienste und die gemeinsame Bewirtschaftung der Seetransportkapazitäten Verstöße gegen Artikel 85 Absatz 1

des Vertrages darstellten, sodann hat sie den Klägerinnen aufgegeben, diese Verstöße abzustellen und künftig von jeder Vereinbarung oder abgestimmten Verhaltensweise Abstand zu nehmen, die den gleichen oder einen ähnlichen Zweck oder die gleiche oder eine ähnliche Wirkung wie diese Bestimmungen haben können, und schließlich hat sie verlangt, dass die Klägerinnen Kunden, mit denen sie im Rahmen des TAA Servicekontrakte geschlossen haben oder sonstige vertragliche Beziehungen unterhalten, unterrichten, so dass diese Kunden — sofern sie es wünschen — die Bedingungen dieser Verträge neu aushandeln oder die Verträge beenden können.

53 Diese Wirkungen sind nicht zwangsläufig infolge der Kündigung des TAA entfallen, die zudem deswegen erfolgte, weil die Kommission das TAA im Hinblick auf die Wettbewerbsregeln des Vertrages negativ beurteilte. Außerdem könnte die Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung einer späteren Feststellung der Kommission entgegenstehen, dass ähnliche oder gleiche Vorschriften wie die in der TAA-Entscheidung beanstandeten einen Vertragsverstoß darstellen.

54 Ungeachtet der Kündigung des TAA bleibt die angefochtene Entscheidung für die Klägerinnen somit nachteilig und entfaltet bindende Rechtswirkungen, die geeignet sind, ihre Interessen zu beeinträchtigen, so dass sie weiterhin ein Interesse an der Nichtigerklärung haben. Die Voraussetzungen für eine Erledigterklärung sind daher im vorliegenden Fall nicht gegeben.

Zur Begründetheit

55 Die Klägerinnen stützen ihren Hauptantrag auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung im Wesentlichen auf drei Klagegründe. Der erste Klagegrund wird aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages hergeleitet. Mit dem zweiten Klagegrund wird ein Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 geltend gemacht, da auf das TAA nicht die Gruppenfreistellung angewandt worden sei. Der dritte Klagegrund wird aus der Verweigerung einer Einzelfreistellung hergeleitet. Die Streithelferinnen der Klägerinnen machen einen Verstoß gegen das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im

Folgenden: EWR-Abkommen) geltend. Hilfsweise stellen die Klägerinnen drei Anträge auf Teilnichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung. Erstens beantragen sie die Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der Entscheidung, soweit sie die Festsetzung der Preise für den kombinierten Transport untersagen. Zweitens beantragen sie die Nichtigerklärung des Artikels 5 der angefochtenen Entscheidung. Drittens beantragen sie die Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der Entscheidung, soweit sie gemeinsame Servicekontrakte untersagen.

Zum Hauptantrag auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung

I — *Erster Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages*

A — *Vorbringen der Beteiligten*

56 bis 68 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

69 Das TAA war, soweit es Absprachen über die Preise für die See- und die Landtransportdienste und über die Nichtnutzung der Seetransportkapazität enthielt, entsprechend der Darstellung in den Randnummern 286, 298 und 306 der an-

gefochtenen Entscheidung eine Vereinbarung, die eindeutig den Wettbewerb beschränkte. Es handelt sich um Wettbewerbsbeschränkungen, die ausdrücklich in Artikel 85 Absatz 1 Buchstaben a und b des Vertrages genannt sind.

70 Die Klägerinnen bestreiten auch nicht den wettbewerbsbeschränkenden Charakter der beanstandeten TAA-Bestimmungen, machen aber geltend, dass die Kommission nicht dargetan habe — obwohl sie dazu im vorliegenden Fall speziell verpflichtet gewesen sei, da es sich um eine den internationalen Handel betreffende Vereinbarung handele —, dass der Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes spürbar beschränkt und der Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar beeinträchtigt worden sei.

71 Diesem Vorbringen kann angesichts des Wortlauts der Verordnung Nr. 4056/86 nicht gefolgt werden. Diese Verordnung bezieht sich nämlich offenkundig in erster Linie auf den internationalen Seeverkehr und insbesondere auf den mit Drittländern. Nach Artikel 1 Absatz 2 betrifft die Verordnung Nr. 4056/86 „nur den internationalen Seeverkehr von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft", und in ihrer sechsten Begründungserwägung heißt es: „Der Handel zwischen Mitgliedstaaten kann beeinträchtigt werden, wenn sich Wettbewerbsbeschränkungen oder missbräuchliche Verhaltensweisen auf den internationalen Seeverkehr von oder nach Häfen der Gemeinschaft oder zwischen Häfen innerhalb der Gemeinschaft beziehen." Ferner ist nach der sechzehnten Begründungerwägung der Verordnung Nr. 4056/86 „zu berücksichtigen, dass die Anwendung dieser Verordnung auf bestimmte Wettbewerbsbeschränkungen oder missbräuchliche Verhaltensweisen zu Kollisionen mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einzelner Drittländer führen... kann". Schließlich und vor allem ergäbe es keinen Sinn, eine Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen vorzusehen, die fast alle nur den Linienverkehr mit Drittländern betreffen, wenn diese Konferenzen nicht unter Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages fallen könnten.

72 Was erstens die allgemeinen Rügen betrifft, dass die Kommission keine Beschränkungen des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes dargetan habe, so ist darauf hinzuweisen, dass sich das TAA auf die See- und die Land-

transportdienste zwischen Europa und den Vereinigten Staaten bezog. Wie das Gericht bereits entschieden hat, sind die unmittelbar beeinträchtigten relevanten Märkte diejenigen der Verkehrsdienstleistungen und nicht derjenige der Ausfuhr von Waren in die Vereinigten Staaten (vgl. Urteil des Gerichts vom 8. Oktober 1996 in den Rechtssachen T-24/93, T-25/93, T-26/93 und T-28/93, Compagnie maritime belge transports u. a./Kommission, Slg. 1996, II-1201, Randnr. 205). Die Sachverhalte, die zu dem bereits erwähnten Urteil Bulk Oil und der bereits erwähnten Entscheidung Junghans geführt haben, sind hier nicht relevant, da sie Beschränkungen der Ausfuhr von Waren aus der Gemeinschaft und nicht den Verkauf von Dienstleistungen innerhalb der Gemeinschaft betrafen. Im vorliegenden Fall erfolgten die Wettbewerbsbeschränkungen innerhalb des Gemeinsamen Marktes, da dort die TAA-Reedereien, von denen mehrere in der Gemeinschaft ansässig sind, beim Verkauf ihrer Dienstleistungen an die in der Gemeinschaft niedergelassenen Kunden, d. h. die Verlader, miteinander konkurrierten. Diese Feststellung kann auch nicht dadurch erschüttert werden, dass einige TAA-Reedereien nicht in der Gemeinschaft ansässig sind. Der Gerichtshof hat hierzu entschieden, dass, wenn außerhalb der Gemeinschaft ansässige Erzeuger direkt an in der Gemeinschaft ansässige Abnehmer verkaufen und in einen Preiswettbewerb miteinander treten, um Aufträge dieser Kunden zu erhalten, ein Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes stattfindet, so dass eine Abstimmung zwischen diesen Erzeugern über die Preise, die sie ihren in der Gemeinschaft ansässigen Kunden bewilligen werden, eine Einschränkung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes im Sinne des Artikels 85 des Vertrages bezweckt oder bewirkt (Urteil des Gerichtshofes vom 27. September 1988 in den Rechtssachen 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 und 125/85 bis 129/85, Ahlström u. a./Kommission, Slg. 1988, 5193, so genanntes Zellstoff-Urteil, Randnrn. 12 und 13).

73 Die angefochtene Entscheidung ist in diesem Punkt hinreichend begründet, da insbesondere in Randnummer 289 Folgendes erläutert wird: „Der TAA gehören Linienreedereien an, die in mehreren Mitgliedstaaten tätig sind. Die TAA schränkt den Wettbewerb zwischen diesen Reedereien bezüglich der von ihnen angebotenen Dienste und Preise ein... [D]ie Ausschaltung oder Verringerung des Wettbewerbs bei den Diensten oder Preisen dieser Reedereien [ist] geeignet, die Vorteile, die die leistungsfähigsten Reeder hier nutzen könnten, spürbar zu verringern. Dies wiederum kann das normale Spiel von Marktanteilszugewinnen und -verlusten, das es ohne die TAA gäbe, beeinträchtigen." Ferner hat die Kommission in Randnummer 67 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass der räumliche Markt, innerhalb dessen die Seetransportdienste des TAA, d. h. die containerisierten Linientransportdienste zwischen Nordeuropa und den Ver-

einigten Staaten über die Seerouten zwischen den nordeuropäischen Häfen und den Häfen der Vereinigen Staaten und Kanadas, vermarktet würden, durch die Einzugsgebiete dieser nordeuropäischen Häfen gebildet werde. In Randnummer 68 der TAA-Entscheidung hat die Kommission festgestellt: „Die betreffenden Einzugsgebiete richten sich nach den Entfernungen zu den Häfen und den Kosten des Landtransports. Im vorliegenden Fall kann davon ausgegangen werden, dass die Einzugsgebiete der nordeuropäischen Häfen insbesondere Irland, das Vereinigte Königreich, Dänemark, die Niederlande, Belgien, Luxemburg, den größten Teil Deutschlands sowie Nord- und Mittelfrankreich abdecken." In der angefochtenen Entscheidung ist somit rechtlich hinreichend dargelegt, dass das TAA Wettbewerbsbeschränkungen bezüglich der Preise und der Kapazitäten für die Transportdienste enthielt, die die TAA-Reedereien innerhalb der Gemeinschaft vermarkteten.

74 Außerdem hat die Kommission in der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass das TAA auch in anderer Hinsicht zu Beschränkungen des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes führe. Wie in den Randnummern 290 bis 293, 301 und 305 der Entscheidung dargestellt, hatten die Absprachen über die Preise und die Transportkapazitäten auch Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den Häfen verschiedener Mitgliedstaaten, da deren jeweiliges Einzugsgebiet künstlich vergrößert oder verkleinert wurde. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass nach der sechsten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 „Beschränkungen und Missbräuche geeignet [sind], durch Änderung der jeweiligen Einzugsgebiete einerseits den Wettbewerb zwischen Häfen verschiedener Mitgliedstaaten und andererseits die Tätigkeiten innerhalb dieser Einzugsgebiete zu beeinträchtigen und so die Verkehrsströme innerhalb des Gemeinsamen Marktes zu stören".

75 In der angefochtenen Entscheidung ist auch rechtlich hinreichend dargetan worden, dass diese Beschränkungen spürbar sind. Zum einen hat die Kommission die Schwere der betreffenden Wettbewerbsbeschränkungen unterstrichen und in den Randnummern 189 bis 263 der Entscheidung auf die Auswirkungen des TAA auf Preisstruktur und -niveau sowie auf den Markt hingewiesen. Zum anderen hat sie, ohne Widerspruch zu erregen, die erhebliche wirtschaftliche Bedeutung der Dienstleistungen, auf die sich das TAA bezog, hervorgehoben. So hat sie in den Randnummern 83, 84 und 438 festgestellt, dass der Transatlantikverkehr den

drittgrößten Weltverkehr bilde, dass ein erheblicher Teil des Handels zwischen Europa und den Vereinigten Staaten, ungefähr 80 Mrd. Euro in jeder Richtung, im Wege des Linien-Seeverkehrs abgewickelt werde und dass die TAA-Mitglieder 1991 und 1992 einen Marktanteil von 75 % oder zumindest, nach ihrer eigenen Definition des Marktes, von 50 % gehabt hätten.

76 Jedenfalls sind die Rügen der Klägerinnen zurückzuweisen, soweit sie dahin verstanden werden können, dass der Nachweis tatsächlicher wettbewerbswidriger Wirkungen verlangt wird, obwohl der wettbewerbswidrige Zweck der beanstandeten Bestimmungen eindeutig erwiesen ist. Nach ständiger Rechtsprechung brauchen nämlich bei der Anwendung von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages die konkreten Auswirkungen einer Vereinbarung nicht berücksichtigt zu werden, wenn feststeht, dass diese eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezweckt (Urteil des Gerichtshofes vom 13. Juli 1966 in den Rechtssachen 56/64 und 58/64, Consten und Grundig/Kommission, Slg. 1966, 322, 390 f.; in diesem Sinne auch Urteile des Gerichtshofes vom 17. Juli 1997 in der Rechtssache C-219/95 P, Ferriere Nord/Kommission, Slg. 1997, I-4411, Randnrn. 14 und 15, und vom 8. Juli 1999 in der Rechtssache C-235/92 P, Montecatini/Kommission, Slg. 1999, I-4539, Randnr. 122).

77 Soweit mit dem Vorbringen der Klägerinnen der wettbewerbsbeschränkende Charakter des CMP bestritten werden soll, genügt die Feststellung, dass dieses Programm eindeutig eine Beschränkung des geplanten Angebots der TAA-Mitglieder unter dem Aspekt der Transportkapazität bezweckte und bewirkte, um die Frachtraten zu erhöhen oder zumindest aufrechtzuerhalten. Die Behauptung der Klägerinnen, dass das Angebot auf der Transatlantikroute stets die Nachfrage überstiegen habe, trifft zudem nur für das Gesamtangebot auf dem Markt zu und nicht für das Transportkapazitätsangebot der einzelnen TAA-Reedereien, das durch das CMP im Übrigen gerade beschränkt werden sollte. Folglich kann nicht bestritten werden, dass das CMP eine Wettbewerbsbeschränkung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 Buchstabe b des Vertrages darstellte. Diese Wettbewerbsbeschränkung war auch spürbar und beeinträchtigte den Handel zwischen Mitgliedstaaten aus denselben Gründen wie die TAA-Bestimmungen über die Festsetzung der Preise für die Seetransportdienste.

78 Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung somit rechtlich hinreichend dargetan, dass das TAA den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages beschränkte.

79 Was zweitens die Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten betrifft, so ist zunächst daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung eine Vereinbarung zwischen Unternehmen geeignet ist, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, wenn sich anhand einer Gesamtheit objektiver rechtlicher oder tatsächlicher Umstände mit hinreichender Wahrscheinlichkeit voraussehen lässt, dass sie den Warenverkehr zwischen Mitgliedstaaten unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell in einem der Erreichung der Ziele eines einheitlichen zwischenstaatlichen Marktes nachteiligen Sinn beeinflussen kann (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, so genanntes Zellstoff-Urteil II, Randnr. 143). Insbesondere ist nicht erforderlich, dass das beanstandete Verhalten den Handel zwischen Mitgliedstaaten tatsächlich spürbar beeinträchtigt hat; es genügt vielmehr der Nachweis, dass dieses Verhalten geeignet ist, eine derartige Wirkung zu entfalten (vgl. für Artikel 85 des Vertrages Urteil des Gerichts vom 21. Februar 1995 in der Rechtssache T-29/92, SPO u. a./Kommission, Slg. 1995, II-289, Randnr. 235, und für Artikel 86 des Vertrages Urteil des Gerichtshofes vom 6. April 1995 in den Rechtssachen C-241/91 P und C-242/91 P, RTE und ITP/Kommission, Slg. 1995, I-743, Randnr. 69).

80 Sodann ist festzustellen, dass das TAA eine Vereinbarung ist, die von Reedereien getroffen wurde, von denen mehrere in der Gemeinschaft ansässig sind, und die sich auf die Bedingungen des Verkaufs von See- und Landtransportdiensten an in verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ansässige Verlader bezieht. Eine derartige Vereinbarung war geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages zu beeinträchtigen. Da die Voraussetzung einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten im Übrigen den Geltungsbereich des Gemeinschaftsrechts von dem des innerstaatlichen Rechts abgrenzen soll (Urteile Consten und Grundig/Kommission und SPO u. a./Kommission, Randnr. 227), kann nicht bestritten werden, dass das TAA, das für einen Großteil der Verlader in der Gemeinschaft die Verkaufsbedingungen für die Transportdienste festlegte, unter das Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft fällt.

81 Ferner war das TAA geeignet, die Warenverkehrsströme zu verändern, die über die von den TAA-Reedereien bedienten Häfen führen. Aufgrund dessen ist davon auszugehen, dass durch das TAA der Handel zwischen Mitgliedstaaten über den bloßen Handel mit Seetransportdiensten hinaus beeinträchtigt wurde, da auch die mit der Warenbeförderung verbundenen Hafen- und Hilfsdienstleistungen berührt wurden.

82 Schließlich hatte das TAA eine wenn auch eher mittelbare Wirkung auf den Warenhandel zwischen Mitgliedstaaten oder konnte diese zumindest haben, da die durch das TAA festgesetzten Transportpreise ein Teil des Endverkaufspreises der beförderten Waren waren. Die Intensität des Wettbewerbs im Seetransportssektor deutet übrigens wohl darauf hin, dass der Preis des Seetransports ein Bestandteil der Kosten der auf diese Weise beförderten Waren ist, der geeignet ist, sich auf deren Verkauf auszuwirken.

83 Was drittens die Rügen der Klägerinnen bezüglich der Analyse der Landtransportdienste durch die Kommission betrifft, so ist zunächst daran zu erinnern, dass im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages der relevante Markt im Hinblick auf die Klärung der Frage festzulegen ist, ob die fragliche Vereinbarung den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet ist und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes bezweckt oder bewirkt. Deshalb kann im Rahmen der Anwendung von Artikel 85 des Vertrages den Rügen, die die Klägerinnen gegen die Festlegung des Marktes durch die Kommission erheben, keine eigenständige Bedeutung gegenüber den Rügen der Klägerinnen bezüglich der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Beeinträchtigung des Wettbewerbs zukommen (Urteile des Gerichts in der Rechtssache SPO u. a./Kommission, Randnrn. 74 und 75, und vom 15. März 2000 in den Rechtssachen T-25/95, T-26/95, T-30/95 bis T-32/95, T-34/95 bis T-39/95, T-42/95 bis T-46/95, T-48/95, T-50/95 bis T-65/95, T-68/95 bis T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 und T-104/95, Cimenteries CBR u. a./Kommission, Slg. 2000, II-491, Randnr. 1093).

84 Sodann ist festzustellen, dass die Kommission in den Randnummern 71 und 72 der angefochtenen Entscheidung die betreffenden Landtransportdienste klar be-

schrieben hat. Sie ist zu Recht davon ausgegangen, dass es sich bei den relevanten Landtransportdiensten um den den Verladern angebotenen Hafenvor- und nachlauf der Container zwischen nordeuropäischen Häfen und Binnenorten in Europa im Rahmen eines multimodalen Transatlantikverkehrs handele (vgl. Urteil in der Rechtssache T-86/95, Compagnie générale maritime u. a./Kommission, Slg. 2002, II-1011, Randnrn. 117 bis 130, ebenfalls heute verkündet).

85 Die Rügen der Klägerinnen, dass der relevante Markt nicht oder fehlerhaft definiert worden sei, sind somit zurückzuweisen.

86 Darüber hinaus entbehrt die Ansicht der Klägerinnen, dass der relevante Markt sämtliche Landbeförderungen umfassen müsse, die dem Containertransport im Rahmen des TAA gleichartig oder mit ihm austauschbar seien, jeglicher Grundlage. Denn wie die Klägerinnen selbst im Rahmen eines anderen Klagegrundes betont haben, betrifft „[d]as Problem, um das es hier geht,... nicht den Landtransport als solchen, sondern den Landtransport als Teil des kombinierten Transportdienstes... Der im Rahmen des TAA festgelegte Landtransporttarif soll ausschließlich im Zusammenhang mit den kombinierten Seetransportdiensten im Transatlantikverkehr angewandt werden und hat keine Auswirkung auf andere Märkte (z. B. auf den Markt für reinen Binnenverkehr)" (entsprechend Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1991 in der Rechtssache T-30/89, Hilti/Kommission, Slg. 1991, II-1439, bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 2. März 1994 in der Rechtssache C-53/92, Hilti/Kommission, Slg. 1994, I-667). Der betreffende Landtransport umfasste nur den containerisierten Hafenvor- und -nachlauf in Verbindung mit den Seetransportdiensten auf der Transatlantikroute.

87 Was die Rüge betrifft, die Kommission habe nicht dargetan, dass die Preisabsprachen für den Landtransport eine Beschränkung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes darstellten und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigten, so ist lediglich an die weiter oben getroffene Feststellung zu erinnern, dass die TAA-Reedereien beim Verkauf ihrer Transportdienste innerhalb des Gemeinsamen Marktes miteinander konkurrierten. Das galt auch für die Landtransportdienste des Hafenvor- und -nachlaufs, die zusammen mit anderen Dienstleistungen, darunter dem containerisierten eigentlichen Seetransport im

Rahmen einer multimodalen Beförderung, erbracht wurden. Die Preise für diese Landtransportdienste waren ein wichtiger Bestandteil des Preises für die von den TAA-Mitgliedern verkaufte multimodale Beförderung. Die Preisabsprachen für die Landtransportdienste beschränkten daher ebenso wie die den Seetransport betreffenden Absprachen spürbar den Wettbewerb zwischen den Reedereien und beeinträchtigten den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Was die Landtransportdienste betrifft, so kann umso weniger bestritten werden, dass der zwischenstaatliche Handel beeinträchtigt wird und die Wettbewerbsbeschränkung innerhalb des Gemeinsamen Marktes stattfindet, als ein Teil dieser Transportdienste gerade im Gebiet der verschiedenen Mitgliedstaaten erbracht wird. Die Feststellung in Randnummer 306 der angefochtenen Entscheidung, dass die Absprachen über die Preise und Bedingungen für den Landtransport im Rahmen einer multimodalen Beförderung eine Einschränkung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages darstellten, kann daher nicht mit Erfolg angegriffen werden.

88 Außerdem beeinflussten, wie in Randnummer 309 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, die Preisabsprachen für die Landtransportdienste die Beziehungen zwischen Reedern und Binnenverkehrsunternehmen, was geeignet war, den Handel zwischen Mitgliedstaaten im Landtransportsektor zu beeinträchtigen. Die Festsetzung des Verkaufspreises für den Landtransport konnte insbesondere die Entscheidung der Verlader darüber beeinflussen, ob sie die Landbeförderung ihrer Container den TAA-Mitgliedern oder einem Binnenverkehrsunternehmen anvertrauen sollten, und so den Wettbewerb im Landtransportsegment zwischen den TAA-Reedereien und den in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässigen Binnenverkehrsunternehmen verfälschen.

89 Des Weiteren hat die Kommission in Randnummer 310 der angefochtenen Entscheidung zu Recht festgestellt, dass durch die gemeinsame Festlegung von Landtransportpreisen die natürlichen Einzugsgebiete der in den verschiedenen Mitgliedstaaten gelegenen Häfen geändert wurden. Die Festsetzung dieser Preise nach Maßgabe einer fiktiven Beförderung zwischen einem Binnenort und dem nächstgelegenen von einem beliebigen TAA-Mitglied bedienten Hafen und somit unabhängig davon, welche Häfen von den verschiedenen TAA-Reedereien tatsächlich bedient wurden, hob den wirtschaftlichen Vorteil auf, den eine kürzere Entfernung gegenüber einem bestimmten Hafen bedeuten konnte. Die Klä-

gerinnen haben übrigens nicht bestritten, dass aufgrund der Anwendung des Landtransporttarifs eine solche Frachtverlagerung stattfand, sondern nur deren Bedeutung relativiert. Selbst wenn — was nicht erwiesen ist — die Reedereien auch ohne das TAA die mit der Beförderung der Waren zu einem entfernteren Hafen verbundenen zusätzlichen Kosten übernähmen, würde dies nichts daran ändern, dass zum einen die Praxis des so genannten „Hafenausgleichs" bezweckte oder zumindest bewirkte, dass Waren zu Häfen umgelenkt wurden, zu denen sie andernfalls nicht befördert worden wären, und dass zum anderen diese Veränderung der Warenverkehrsströme eine Folge der Preisabsprachen für die Landtransportdienste war.

90 Jedenfalls ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung die Voraussetzung einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten erfüllt ist, wenn sich anhand einer Gesamtheit rechtlicher oder tatsächlicher Umstände mit hinreichender Wahrscheinlichkeit voraussehen lässt, dass die betreffende Vereinbarung den Warenverkehr zwischen Mitgliedstaaten unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potenziell beeinflussen kann (in diesem Sinne u. a. Urteil des Gerichtshofes vom 10. Juli 1980 in der Rechtssache 99/79, Lancôme, Slg. 1980, 2511, Randnr. 23, und Urteil des Gerichts vom 15. Dezember 1999 in der Rechtssache T-22/97, Kesko/Kommission, Slg. 1999, II-3775, Randnr. 103). Daher muss die Kommission nicht nachweisen, dass eine solche Beeinträchtigung tatsächlich stattgefunden hat (Urteil Ferriere Nord/Kommission, Randnrn. 19 und 20) — ein Beweis, der in den meisten Fällen auch nur schwer rechtlich gelingen kann —, sondern sie braucht nur nachzuweisen, dass die Vereinbarung geeignet ist, eine derartige Wirkung zu entfalten (Urteil des Gerichtshofes vom 1. Februar 1978 in der Rechtssache 19/77, Miller/Kommission, Slg. 1978, 131, Randnr. 15, und Urteil Ferriere Nord/Kommission, Randnr. 19). Mithin sind die Rügen der Klägerinnen zurückzuweisen, soweit sie dahin verstanden werden können, dass von der Kommission der Nachweis einer tatsächlichen Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten auf jedem der nach Ansicht der Klägerinnen relevanten Märkte oder Teilmärkte verlangt wird.

91 Zur Spürbarkeit der Wettbewerbsbeschränkungen, die aus der Preisabsprache für die Landtransportdienste resultieren, ist schließlich festzustellen, dass die TAA-Mitglieder nach der von den Klägerinnen nicht beanstandeten Randnummer 146 der angefochtenen Entscheidung 1992 mehr als 1,5 Mio. der fast 2 Mio. im Transatlantikverkehr transportierten Zwanzig-Fuß-Container beförderten und

dass nach den Antworten der Klägerinnen auf die schriftlichen Fragen des Gerichts zwischen 40 % und 50 % der von den TAA-Mitgliedern transportierten Container im Rahmen von Verträgen über eine multimodale Beförderung zu den Häfen oder zu Binnenorten befördert wurden. Folglich betrafen die Preisabsprachen für die Landtransportdienste mindestens 600 000 Container, d. h. 30 % der zwischen Europa und den Vereinigten Staaten beförderten Container.

92 Aus dem Vorstehenden folgt zum einen, dass das TAA aufgrund seines wettbewerbswidrigen Zweckes und der wirtschaftlichen Stärke seiner Mitglieder geeignet war, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinträchtigen, und die Wettbewerbsbedingungen im Gebiet mehrerer Mitgliedstaaten erheblich änderte, und zum anderen, dass die angefochtene Entscheidung diese Beurteilung angemessen begründet.

93 Der erste Klagegrund, der aus einem Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages hergeleitet wird, ist somit zurückzuweisen.

II — *Zweiter Klagegrund: Nichtanwendung der in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehenen Gruppenfreistellung auf das TAA*

94 Die Kommission hat entschieden, dass das TAA nicht unter die Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 falle, erstens, weil es keine Linienkonferenz im Sinne dieser Verordnung sei, da es mindestens zwei Tarifniveaus festsetze, und zweitens, weil selbst dann, wenn das TAA als Linienkonferenz angesehen würde, das CMP kein von der Freistellung nach Artikel 3 erfasstes Vorgehen sei. Die Kommission hat in der TAA-Entscheidung ferner festgestellt, dass die Verordnung Nr. 4056/86 unabhängig davon, wie man den Begriff „Linienkonferenz" auslege, jedenfalls auf Preis-

absprachen für die Landtransportdienste im Rahmen des kombinierten Transports nicht anwendbar sei.

A — *Vorbringen der Klägerinnen*

95 [...]

1. Zur fehlerhaften Beurteilung der wirtschaftlichen Merkmale des Linien-Seetransports

a) Zur teilweisen Unzulässigkeit der Klagebeantwortung der Kommission

96 [...]

b) Wirtschaftliche Merkmale des Marktes für regelmäßige Seetransportdienste

97 bis 105 [...]

c) Stabilisierende Wirkungen des TAA auf der Transatlantikroute

106 bis 109 [...]

d) Anerkennung der dem Markt für regelmäßige Seetransportdienste inhärenten Instabilität durch das Gemeinschaftsrecht

110 bis 121 [...]

2. Zur Definition der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 und zur dualen Tarifstruktur des TAA

122 bis 127 [...]

B — *Vorbringen der ECSA und der JSA*

128 bis 129 [...]

C — *Vorbringen der Kommission*

130 [...]

D — *Vorbringen der FTA, der AUTF und der ECTU*

131 bis 133 [...]

E — *Würdigung durch das Gericht*

134 Die Klägerinnen machen im Wesentlichen geltend, dass die Kommission aufgrund eines zu engen Verständnisses des Begriffes „Stabilität" in der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht davon ausgegangen sei, dass das TAA nicht unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 falle, denn die Entscheidung sei darauf gestützt, dass erstens das TAA keine Linienkonferenz sei, weil seine Mitglieder keine einheitlichen oder gemeinsamen Frachtraten anwendeten, zweitens das CMP nicht von der Gruppenfreistellung erfasst werde und drittens die Preisabsprachen für den Landtransport im Rahmen der multimodalen Transportdienste nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 4056/86 fielen.

135 Randnummer 319 der angefochtenen Entscheidung lautet:

„Die TAA ist vor allem deshalb keine nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellte Konferenzvereinbarung, weil sie

— mindestens zwei Tarifniveaus vorsieht;

— eine Nichtnutzung von Kapazität vorsieht."

136 Nach der angefochtenen Entscheidung schließt die duale Tarifstruktur aus, dass das TAA als Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 angesehen werden kann, während das CMP als Vorgehen angesehen wird, das nicht nach

Artikel 3 der Verordnung freigestellt werden konnte. Randnummer 359 der angefochtenen Entscheidung zufolge „wäre [d]as von den TAA-Mitgliedern eingeführte Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm selbst dann, wenn die TAA eine Konferenzvereinbarung im Sinne von Artikel 1 der Verordnung... Nr. 4056/86 wäre,... nicht durch Artikel 3 der Verordnung freigestellt".

137 Aus den Randnummern 320 bis 358 der angefochtenen Entscheidung geht ferner hervor — und dies ist durch die Kommission in ihrer Klagebeantwortung und ihrer Gegenerwiderung sowie in der mündlichen Verhandlung auch bestätigt worden —, dass vor allem deswegen verneint wurde, dass das TAA unter die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 fällt, weil es angeblich keine einheitlichen oder gemeinsamen Frachtraten vorsieht und deshalb keine Linienkonferenz im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 4056/86 ist.

138 Nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 sind von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgesprochenen Verbot „solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen allen oder einzelnen Mitgliedern einer oder mehrerer Linienkonferenzen freigestellt, durch die die Beförderungspreise und -bedingungen festgelegt... werden sollen".

139 Die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst somit die im Rahmen von Linienkonferenzen vorgesehenen Preisabsprachen. Wie aus der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 hervorgeht, ist diese Gruppenfreistellung für die Linienkonferenzen deshalb festgelegt, weil sie eine stabilisierende Rolle spielen, indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten, und weil sie im Allgemeinen dazu beitragen, ein Angebot regelmäßiger, ausreichender und wirksamer Seeverkehrsdienste unter angemessener Berücksichtigung der Interessen aller Benutzer sicherzustellen. Weiter heißt es in der achten Begründungserwägung: „Ohne eine Zusammenarbeit der Reedereien in Linienkonferenzen hinsichtlich der Frachtraten... können diese Ergebnisse nicht erreicht werden."

140 Eine Vereinbarung kann daher nur dann nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 freigestellt sein, wenn es sich um die Vereinbarung einer Linienkonferenz handelt.

141 Daher ist zunächst der Begriff der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 zu definieren und im Anschluss daran zu prüfen, ob das TAA als Linienkonferenz angesehen werden konnte.

1. Zur Definition der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86

142 Nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 ist eine Linienkonferenz „eine Gruppe von zwei oder mehr Unternehmen der Seeschifffahrt, die internationale Liniendienste für die Beförderung von Ladung in einem bestimmten Fahrtgebiet oder in bestimmten Fahrtgebieten innerhalb fester geografischer Grenzen zur Verfügung stellt und die eine Vereinbarung oder Abmachung gleich welcher Art getroffen hat, in deren Rahmen sie auf der Grundlage einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten und etwaiger sonstiger vereinbarter Bedingungen hinsichtlich der Bereitstellung von Liniendiensten arbeitet".

143 Eine Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 setzt daher die Anwendung „einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten" durch ihre Mitglieder voraus.

144 Die Klägerinnen machen im Wesentlichen geltend, dass die Kommission in der TAA-Entscheidung zu Unrecht angenommen habe, der Ausdruck „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten" bedeute, dass die Frachtraten für eine gleiche Warengruppe für alle Mitglieder einer Konferenz identisch sein müssten. Nach Auffassung der Klägerinnen kann eine Gruppe von Reedereien eine Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 bilden und somit in den Genuss der Gruppenfreistellung kommen, wenn die Frachtraten von den Gruppenmitgliedern gemeinsam festgesetzt werden, auch wenn die Frachtraten der ein-

zelnen Mitglieder variieren. Der Begriff „einheitlich" bedeute lediglich eine Einheitlichkeit der Frachtraten gegenüber den Verladern, nicht aber zwischen den Reedern.

145 Bei der Ermittlung der Bedeutung des Ausdrucks „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten" ist nicht nur auf die verwendeten Begriffe, sondern auch auf den Mechanismus der Gruppenfreistellung, den Kontext der Verordnung Nr. 4056/86 und die mit dieser verfolgten Ziele abzustellen.

146 Erstens ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung in Anbetracht des allgemeinen Verbotes wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages Ausnahmevorschriften einer Gruppenfreistellungsverordnung ihrem Wesen nach eng ausgelegt werden müssen (Urteil Compagnie maritime belge transports u. a/Kommission, Randnr. 48, und Urteil des Gerichts vom 22. April 1993 in der Rechtssache T-9/92, Peugeot/Kommission, Slg. 1993, II-493, Randnr. 37). Dies gilt erst recht für die Vorschriften der Verordnung Nr. 4056/86, da diese zeitlich unbegrenzt gilt und die zugelassenen Wettbewerbsbeschränkungen (horizontale Preisabsprache) Ausnahmecharakter haben. Die Gruppenfreistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 darf daher nicht weit und evolutiv in der Weise ausgelegt werden, dass sie sämtliche Vereinbarungen erfasst, die Reedereien zur Anpassung an die Marktbedingungen für zweckmäßig oder sogar erforderlich halten. Die Freistellung kann nur die Arten von Vereinbarung erfassen, bei denen der Rat zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung Nr. 4056/86 aufgrund der gesammelten Erfahrung davon ausging, dass sie die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erfüllen. Abgesehen davon, dass der Rat die Verordnung Nr. 4056/85 nötigenfalls ändern kann, haben die betroffenen Unternehmen übrigens stets die Möglichkeit, einen Antrag auf Einzelfreistellung zu stellen, um die etwaigen Nachteile der der Gruppenfreistellung inhärenten Beschränkungen auszugleichen.

147 Zweitens steht fest, dass die Definition von „Linienkonferenz" in Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 wörtlich dem am 6. April 1974 verabschiedeten und am 6. Oktober 1983 in Kraft getretenen Über-

einkommen der Vereinten Nationen über einen Verhaltenskodex für Linienkonferenzen entnommen ist. Die Verbindung zwischen der Verordnung Nr. 4056/86 und dem Verhaltenskodex ergibt sich auch aus der dritten Begründungserwägung der Verordnung, wonach „[d]ie Verordnung zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf die Seeschifffahrt, die im letzten Erwägungsgrund der Verordnung (EWG) Nr. 954/79 vorgesehen ist,... der Annahme des Verhaltenskodex Rechnung tragen [muss]. Bei den unter den Verhaltenskodex fallenden Konferenzen sollte die Verordnung den [Verhaltens-]Kodex ergänzen oder verdeutlichen". Der Verhaltenskodex ist somit ein wichtiger Maßstab für die Auslegung des in der Verordnung Nr. 4056/86 genannten Begriffes der Linienkonferenz.

148 Wie insbesondere aus den zahlreichen Literaturhinweisen in den Randnummern 321 und 322 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, bezieht sich der Verhaltenskodex auf die traditionellen Linienkonferenzen, deren Wesensmerkmal es ist, dass sich alle Mitglieder darauf verständigen, für den Seetransport des gleichen Gutes im Rahmen eines regelmäßigen Dienstes dieselbe Frachtrate anzuwenden. Die Klägerinnen haben auch keinerlei Veröffentlichungen oder Zitate angeführt, die dieser Feststellung widersprächen. Sie haben lediglich zutreffend, doch in der Sache vollkommen irrelevant in Anlage 6 zu ihrer Klageschrift die genaue Bedeutung eines Zitates erläutert, auf das in Randnummer 324 der TAA-Entscheidung Bezug genommen wird. Überdies haben sie nicht einmal behauptet, dass die traditionellen Linienkonferenzen nicht auf der Grundlage einheitlicher Frachtraten arbeiteten, sondern lediglich in einem anderen Teil ihrer Klageschrift als dem, der die Ausführungen zum zweiten Klagegrund enthält, vage angemerkt, dass „die Geschichte der Linienkonferenzen zeigt, dass drei Arten von Preisabsprachen die Zusammenarbeit zwischen den Reedereien geprägt haben".

149 Das im Verhaltenskodex genannte Erfordernis der Einheitlichkeit der Preise für alle Mitglieder einer traditionellen Linienkonferenz ergibt sich auch aus Artikel 13 Absatz 2 des Verhaltenskodex, der in der französischen wie auch in den meisten anderen Sprachfassungen mit Ausnahme der englischen bestimmt, dass die Konferenztarife *eine* Frachtrate für jede Warenart angeben sollen.

150 Im Übrigen ist zwar die Auslegung einer Vorschrift des Gemeinschaftsrechts im Licht dieses Rechts vorzunehmen und kann selbstverständlich nicht vom Recht eines Drittstaats abhängen; doch da die Verordnung Nr. 4056/86 auf die unter den Verhaltenskodex fallenden Linienkonferenzen Bezug nimmt, kann wie in Randnummer 346 der TAA-Entscheidung darauf verwiesen werden, dass die Analyse des Department of Justice der Vereinigten Staaten ebenfalls bestätigt, dass die Linienkonferenzen auf einheitlichen Frachtsätzen für alle Konferenzmitglieder beruhen und sich dadurch von einer unter der Bezeichnung „rate agreement" bekannten Vereinbarung von der Art des TAA unterscheiden, die für verschiedene Mitglieder verschiedene Preise vorsieht. Das Department of Justice stellt fest: „Die Beteiligung von Konferenzen an diesen Frachtratenvereinbarungen erlaubt es den Konferenzen, mit allen wichtigen ‚unabhängigen' Reedereien zusammenzukommen, um Frachtraten festzusetzen. Auf diese Weise kann die Monopolmacht der Konferenzen durch Frachtratenvereinbarungen auf fast alle Nichtkonferenzreedereien erstreckt werden... Eine solche Vereinbarung braucht keine einheitlichen Frachtraten anzugeben: Die Parteien können sich auf verschiedene Frachtraten für verschiedene Verkehrsunternehmen einigen, die unterschiedliche Dienstleistungen oder andere Umstände widerspiegeln... Frachtratenvereinbarungen sehen für gewöhnlich ein Recht der an der Vereinbarung Beteiligten auf unabhängiges Vorgehen vor. Sind Konferenzen an Frachtratenvereinbarungen beteiligt, so einigen sich die Reedereien üblicherweise auf unterschiedliche Konferenz- und Nichtkonferenzraten und nicht auf einheitliche Raten, wie dies bei Konferenzen der Fall ist." („The regulated ocean shipping industry", a report of the US Department of Justice, Januar 1977, S. 69, 70 und 142).

151 Drittens ergibt sich auch aus den in Randnummer 327 der angefochtenen Entscheidung zitierten vorbereitenden Dokumenten für den Erlass des Verhaltenskodex, wie dem vorbereitenden Bericht für den Verhaltenskodex des Sekretariats der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) von 1970 mit dem Titel „The Liner Conference System" (1970), dass die Festsetzung einheitlicher Frachtraten für die gleiche Ware für alle Konferenzmitglieder ein Wesensmerkmal der Linienkonferenzen ist. So heißt es in § 156 dieses Berichts: „In jeder Konferenz betrifft die grundlegende Vereinbarung zwischen den Mitgliedern die Anwendung *einheitlicher Frachtraten*" (Hervorhebung durch das Gericht). Konferenzen werden beschrieben als „Gruppen von Reedereien, die auf Routen tätig sind und grundlegende Vereinbarungen zur Anwendung einheitlicher Frachtraten getroffen haben" (§ 8). Es wird festgestellt, dass „der Wettbewerb zwischen den Konferenzmitgliedern von allen Mitgliedern kontrolliert wird, die bereit sind, einheitliche Frachtraten anzuwenden" (§ 14).

Die Konferenzen bieten nach dem Bericht u. a. den Vorteil, dass sie „dafür sorgen, dass alle an der Konferenz beteiligten Reedereien einheitliche Frachtraten anwenden, ohne zwischen den Verladern nach deren wirtschaftlicher Stärke oder dem Umfang ihrer Fracht zu unterscheiden. Ein Verlader, der eine Konferenz beauftragt, kann sicher sein, dass seine Konkurrenten andernorts keine vorteilhaftere Frachtraten erzielen werden" (§ 27); „die Konferenzen machen ferner geltend, dass sie feste Frachtraten anbieten, die verhältnismäßig stabil sind" (§ 28). In Kapitel VI über die Preisstabilität heißt es: „Einer der Hauptansprüche der Konferenzen ist, dass sie den Importeuren und Exporteuren eine Frachtratenstabilität garantieren, die es diesen erlaube, künftige Geschäfte langfristig zu planen" (§ 225). „Diesem verbreiteten Wunsch der Verlader zu entsprechen, ist einer der Hauptgründe, aus denen sich Reedereien, die Fracht befördern, zu einer Konferenz zusammenschließen und übereinkommen, gegenüber allen Verladern für gleichartige Fracht gleiche Frachtraten und Bedingungen anzuwenden" (§ 226). „Tarifstabilität scheint daher nur möglich zu sein, wenn die Reedereien eine Vereinbarung oder Absprache zur Anwendung einheitlicher Frachtraten treffen" (§ 227). Nach § 6 des vorbereitenden Berichts des UNCTAD-Sekretariats von 1972 mit dem Titel „The Regulation of Liner Conferences (A Code of Conduct for the Liner Conference System)" sind Linienkonferenzen „Gruppen von Reedereien, die auf Routen tätig sind und grundlegende Vereinbarungen zur Anwendung einheitlicher Frachtraten getroffen haben".

152 Nach alledem zeigt die Entstehungsgeschichte des Verhaltenskodex entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen, dass das Wesensmerkmal der Linienkonferenzen die Festsetzung einheitlicher Frachtraten ist, die für alle Konferenzmitglieder für die Beförderung eines bestimmten Gutes gelten.

153 Der von der Klägerinnen angeführte Umstand, dass vor der Festlegung auf den Ausdruck „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten" nacheinander Formulierungen vorgeschlagen worden waren, die lediglich den Begriff „einheitliche" oder den Ausdruck „gemeinsam festgesetzte" oder aber die Begriffe „einheitliche oder gemeinsam festgesetzte" enthielten, ist daher irrelevant. Diese sukzessiven Vorschläge verdeutlichen nur die semantische Schwierigkeit im Rahmen internationaler Erörterungen, ein gemeinsames Konzept wiederzugeben, für das es in den verschiedenen Staaten oder Sprachen verschiedene Ausdrücke gibt.

154 Im Übrigen fällt der behauptete Bedeutungsunterschied zwischen den Worten „einheitliche" und „gemeinsame" kaum ins Gewicht, da die beiden Begriffe Synonyme zu sein scheinen. Wenn nämlich Reedereien als einheitlich oder gemeinsam eingestufte Frachtraten anwenden, zahlt der Kunde unabhängig davon, welche Reederei die Ware befördert, denselben Preis.

155 Schließlich erklärt sich die gemeinsame Verwendung der Begriffe „einheitliche" und „gemeinsame" dadurch, dass sichergestellt sein muss, dass die Definition des Verhaltenskodex auch die Praxis der Förderungsfrachtraten (Artikel 15 des Verhaltenskodex) und der Sonderpreise aufgrund von Treueabmachungen (Artikel 7 des Verhaltenskodex) erfasst. In diesen beiden Fällen handelt es sich zwar nämlich um „gemeinsame" Frachttarife, da sie für alle Mitglieder und gegenüber allen Verladern gleich sind, sie sind jedoch nicht „einheitlich", da der Preis für die Beförderung der gleichen Ware davon abhängt, ob die Beförderung unter den allgemeinen Tarif oder unter den auf Förderungsaktionen oder Treueabmachungen anwendbaren Tarif fällt.

156 Viertens hat das Gericht entschieden, dass eine Linienkonferenz „gemäß Artikel 1 der Verordnung Nr. 4056/86 ihrem Wesen nach den Zweck [hat], einheitliche Frachtraten und sonstige gemeinsame Beförderungsbedingungen festzulegen und anzuwenden" (Urteil Compagnie maritime belge transports u. a./Kommission, Randnr. 65).

157 Ebenso hat der Gerichtshof festgestellt, dass „eine Linienkonferenz, für die gemäß der Definition des Rates die in der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung erteilt werden kann, nach ihrem Wesen und in Anbetracht ihrer Ziele als kollektive Einheit eingestuft werden kann, die sich auf dem Markt sowohl den Nutzern als auch den Konkurrenten als solche darstellt" (Urteil des Gerichtshofes vom 16. März 2000 in den Rechtssachen C-395/96 P und C-396/96 P, Compagnie maritime belge transports u. a./Kommission, Slg. 2000, I-1365, Randnr. 48). Die Konferenz stellt sich auf dem Markt als Einheit dar, da sie in dem Sinn einheitliche Frachtraten für alle ihre Mitglieder festsetzt, dass für die Beförderung der gleichen Ware von Punkt A zu Punkt B unabhängig davon, welcher der Konferenz angehörende Reeder die Beförderung übernimmt, derselbe Preis gilt.

158 Fünftens kommen die Linienkonferenzen, wie insbesondere aus der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 hervorgeht, deshalb in den Genuss einer Gruppenfreistellung, weil sie eine stabilisierende Rolle spielen. Diese Stabilität ist besser gewährleistet, wenn alle Konferenzmitglieder einheitliche Frachtraten beschließen, als wenn für verschiedene Mitglieder verschiedene Preise existieren. Ein einheitliches Frachtratenniveau innerhalb der Konferenz gibt auch den Verkehrsnutzern, von deren Interessen die Freistellung ebenfalls abhängt, die Sicherheit, dass sie die Transportleistung unabhängig davon, an welchen der Konferenz angehörenden Verkehrsunternehmen sie sich wenden, zum selben Preis erlangen. Dieses Interesse der Verlader, für eine bestimmte Ware über einen Referenzpreis zu verfügen, wird spürbar beeinträchtigt, wenn die Konferenzmitglieder nicht einen, sondern zwei oder mehr Preise für das gleiche Gut anwenden.

159 Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen steht dieser Auslegung des Begriffes der Linienkonferenz nicht entgegen, dass Konferenzmitglieder die von der Kommission anerkannte Möglichkeit eines unabhängigen Vorgehens haben. Dieses Vorgehen unterscheidet sich grundlegend vom System differenzierter Preise. Ein unabhängiges Vorgehen, bei dem ein Konferenzmitglied unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von in der Regel zehn Tagen für eine bestimmte Ware eine Frachtrate anbieten darf, die unter der des Konferenztarifs liegt, schafft kein anderes Preisniveau, das allgemein gelten soll, da dieses Vorgehen nur ein punktuelles Sondergeschäft ist. Die stabilisierende Wirkung einheitlicher oder gemeinsamer Frachtraten für alle Konferenzmitglieder bleibt also im Fall eines unabhängigen Vorgehens bestehen, während sie beeinträchtigt wird, wenn der Konferenztarif, in dem sämtliche anwendbaren Frachtraten aufgeführt sind, durch ein System verschiedener Preise für verschiedene Mitglieder ersetzt wird. Außerdem wird ein unabhängiges Vorgehen vom Verkehrsunternehmen definitionsgemäß in Übereinstimmung mit dem wettbewerbsrechtlichen Grundsatz beschlossen und durchgeführt, dass jeder Unternehmer vollkommen selbständig bestimmt, welche Politik er auf dem Markt zu betreiben gedenkt, während ein System differenzierter Preise eine zusätzliche wettbewerbsbeschränkende Absprache neben der Linienkonferenz bedeutet, da dieses System in Wirklichkeit einer Vereinbarung zwischen einer Konferenz und unabhängigen Reedereien gleichkommt.

160 Die Auslegung des Ausdrucks „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten" in der angefochtenen Entscheidung dahin gehend, dass die betreffenden Frachtraten für

alle Konferenzmitglieder gleich sein müssen, steht auch nicht im Widerspruch zu dem Umstand, dass die Treueabmachungen, wie sie in Artikel 5 Nummer 2 der Verordnung Nr. 4056/86 definiert sind, nach Artikel 6 der Verordnung freigestellt sind. Die Treueabmachungen, auf deren Grundlage Verladern, die sich zur Treue gegenüber der Konferenz verpflichten, Ermäßigungen der im Tarif vorgesehenen Frachtraten gewährt werden, beeinträchtigen nicht die stabilisierende Wirkung der Konferenz, da diese Ermäßigungen unabhängig davon gewährt werden, welches Konferenzmitglied die Beförderung durchführt, und einheitlich gegenüber allen an den Abmachungen beteiligten Verladern angewandt werden, die die gleichen Waren versenden.

161 Sechstens kann nach Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages eine Vereinbarung, die den Wettbewerb ausschaltet, nicht freigestellt werden. Der Gerichtshof hat hierzu festgestellt: „Wenn aber Artikel 3 Buchstabe [g] die Errichtung eines Systems vorsieht, das den Wettbewerb innerhalb des gemeinsamen Marktes vor Verfälschungen schützt, so fordert er erst recht, dass der Wettbewerb nicht ausgeschaltet wird. Dieses Erfordernis ist so wesentlich, dass bei seinem Fehlen zahlreiche Vertragsvorschriften gegenstandslos wären" (Urteil des Gerichtshofes vom 21. Februar 1973 in der Rechtssache 6/72, Europemballage und Continental Can/Kommission, Slg. 1973, 215, Randnr. 24). Weiter geht aus der Rechtsprechung hervor, dass der Preiswettbewerb so wichtig ist, dass er niemals ganz beseitigt werden darf (Urteil des Gerichtshofes vom 25. Oktober 1977 in der Rechtssache 26/76, Metro/Kommission, Slg. 1977, 1875, Randnr. 21).

162 In der Verordnung Nr. 4056/86 wollte der Rat von dieser Bestimmung des Vertrages nicht abweichen und hätte es auch nicht gekonnt. Er weist im Gegenteil mehrfach, insbesondere in der dreizehnten Begründungserwägung und in Artikel 7 der Verordnung Nr. 4056/86, darauf hin, dass sicherzustellen ist, dass die Gruppenfreistellung keine mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages unvereinbaren Verhaltensweisen erfasst. Was die Freistellung einer horizontalen Preisabsprache betrifft, die eine zumindest weitgehende Ausschaltung des internen Wettbewerbs zwischen den Konferenzmitgliedern bezweckt und bewirkt, so bietet der externe Wettbewerb durch unabhängige Reedereien, die ihre Geschäfte außerhalb der Konferenz betreiben, die Hauptgarantie für die Beibehaltung eines wirksamen Wettbewerbs trotz Gruppenfreistellung. Die Einführung oder Praxis differen-

zierter Preise erlaubt dagegen, unabhängige Reedereien an eine Gruppe zu binden, die andernfalls weiterhin mit den Konferenzmitgliedern konkurrieren würden. Zwar führt nicht jede Vereinbarung zwischen Seeverkehrsunternehmen über die Festsetzung von zwei oder mehr Preisniveaus automatisch zur Ausschaltung des externen Wettbewerbs. So wäre vorstellbar, dass eine Vereinbarung wie die im TAA über die Festsetzung mehrerer Preisniveaus nur Verkehrsunternehmen zusammenschließt, die zusammen einen relativ geringen Marktanteil halten, und deshalb nicht zur Ausschaltung des externen Wettbewerbs führt. Umgekehrt könnte eine Konferenz, deren Mitglieder einheitliche Frachtraten anwenden, fast den gesamten Markt repräsentieren und den externen Wettbewerb ausschließen. Diese Situationen sind jedoch eher theoretisch, und allgemein lässt sich nicht bestreiten, dass die Möglichkeit, verschiedene Preisniveaus festzusetzen, es erlaubt, Reedereien an die Gruppe zu binden, die ohne diese Flexibilität unabhängig blieben, und dass diese Situation geeignet ist, zur Ausschaltung des externen Wettbewerbs zu führen, während die Verpflichtung zur Festsetzung einheitlicher Frachtraten für alle Konferenzmitglieder nicht geeignet ist, den Zusammenschluss sämtlicher Unternehmer in der Konferenz zu fördern, so dass ein externer Wettbewerb garantiert ist.

163 Diese Analyse wird übrigens durch den vorliegenden Fall bestätigt. In Randnummer 341 der angefochtenen Entscheidung wird nämlich festgestellt: „Der eigentliche Zweck der Einführung differenzierter Frachtraten in einem Fall wie dem der TAA ist es, in die Vereinbarung unabhängige [Verkehrsunternehmen] einzubinden, die ohne diese ihnen eingeräumte Möglichkeit zur Unterbietung der alten Konferenzmitglieder [unabhängig] bleiben und insbesondere bei den Preisen weiterhin in Wettbewerb zu der Konferenz treten würden." Das Protokoll einer Sitzung der künftigen TAA-Mitglieder in Genf (Schweiz) am 13. Januar 1992 bestätigt die Richtigkeit dieser Feststellung. In diesem Dokument heißt es: „Sämtliche unabhängigen Reedereien haben mitgeteilt, dass sie nicht Mitglied werden würden, wenn lediglich eine neue Konferenz Usanera/Neusara unter einem anderen Namen geschaffen würde. Nach langen Erörterungen waren sich alle Reedereien darin einig, dass die neue Vereinbarung ihnen ausreichende geschäftliche Freiheit geben würde, damit sie ihren eigenen Vorstellungen bezüglich Preisfestsetzung und Vermarktung folgen können". Die Klägerinnen selbst haben in Nummer 2.14 der Klageschrift ausgeführt: „Das TAA konnte dort, wo die früheren Vereinbarungen versagt hatten, nur Erfolg haben, indem es eine ausreichende Zahl von in diesem Bereich tätigen Reedereien zusammenschloss, um die Tendenz zu zerstörerischem Wettbewerb umzukehren... Die Unterschiede zwischen den Frachtraten, die von den TAA-Reedereien angewandt wurden,

spiegelten diese Marktrealität wider; andernfalls hätte die mit dem TAA angestrebte stabilisierende Wirkung nicht erzielt werden können." Somit illustriert der Fall des TAA gerade, dass die Praxis differenzierter Preise es erlaubt, Reedereien an eine Konferenz zu binden, die ohne diese Tarifflexibilität unabhängig blieben. Man kann daher nicht davon ausgehen, dass diese Art von Vereinbarung, die geeignet ist, zur Ausschaltung des externen Wettbewerbs zu führen, von vornherein die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erfüllt. Daraus folgt, dass Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86, wonach von dem durch Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ausgesprochenen Verbot solche Vereinbarungen zwischen Mitgliedern von Linienkonferenzen freigestellt sind, durch die die Frachtraten und die Beförderungsbedingungen festgelegt werden sollen, nicht für Vereinbarungen zwischen Reedern gelten kann, die zwei oder mehr Preisniveaus vorsehen, zumal das Bestehen externen Wettbewerbs die Grundvoraussetzung für die Gewährung der für die Vereinbarungen der Mitglieder von Linienkonferenzen vorgesehenen Gruppenfreistellung ist, da es die Beibehaltung eines effektiven Wettbewerbs garantiert.

164 Siebtens würde, wenn man entsprechend dem Vorschlag der Klägerinnen den Ausdruck „einheitliche oder gemeinsame Frachtraten" lediglich dahin verstünde, dass die Frachtraten „gemeinsam festgesetzt" worden sein müssen, jede Preisabsprache zwischen Liniendienste erbringenden Seeverkehrsunternehmen von der Freistellung nach Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 erfasst. Wie die Kommission in Randnummer 349 der angefochtenen Entscheidung zu Recht festgestellt hat, würde durch eine solche Auslegung Artikel 3 mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages unvereinbar, da auf der Grundlage von Artikel 3 automatisch für jede horizontale Preisabsprache zwischen Linien-Seetransportdienste erbringenden Reedern — eine Absprache, die gerade eine der schwersten Wettbewerbsbeschränkungen darstellt, die es gibt — eine Ausnahme vom Verbot in Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages gewährt würde, ohne dass vorteilhafte Ergebnisse garantiert wären.

165 Was achtens die von den Klägerinnen vorgetragene wirtschaftliche Analyse betrifft, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass an dem wettbewerbswidrigen Gegenstand einer Preisabsprache der wirtschaftliche Kontext der Absprache nichts ändern kann (Urteil Cimenteries CBR u. a./Kommission, Randnr. 1088). Durch eine wirtschaftliche Analyse allein lässt sich auch nicht der Geltungsbereich einer Verordnung bestimmen, die eine Gruppenfreistellung vorsieht. Da eine solche Verordnung eng auszulegen ist, ist lediglich zu prüfen, ob eine Ver-

einbarung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages nach den Bestimmungen der betreffenden Verordnung in Genuss der in dieser vorgesehenen Freistellung kommt. Insoweit ist der von den Klägerinnen im Verwaltungsverfahren eingenommene Standpunkt zurückzuweisen, dass „sich unter diesen Umständen die Beurteilung nach Auffassung der TAA-Mitglieder darauf konzentrieren sollte, ob die Geschäfte unter Beachtung der politischen Ziele des Rates, wie sie von den TAA-Mitgliedern verstanden werden, organisiert werden, und nicht darauf, ob die förmliche Vereinbarung den Wortlaut der Verordnung Nr. 4056/86 beachtet"(Nr. 252 der Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der auf die Antwort des TAA auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vom 24. Mai 1993, S. 68, 2.26, verwiesen wird).

166 Sodann ist festzustellen, dass die Klägerinnen nicht erläutert, geschweige denn nachgewiesen haben, inwiefern ihre wirtschaftliche Analyse, wäre sie zutreffend, eine Auswirkung auf die Definition der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 haben könnte. Im Übrigen sind die einzigen Argumente, die die Klägerinnen anscheinend aus dieser Analyse herleiten und zur Stützung ihres zweiten Klagegrundes anführen wollen, in den vorstehenden Randnummern berücksichtigt und zurückgewiesen worden. Selbst wenn also der Begriff der Stabilität weiter zu verstehen wäre, als dies die Kommission getan hat, und eine Vereinbarung zwischen Reedereien aufgrund der Anwendung von Frachtraten, die nicht für alle Reedereien gleich sind, eine stabilisierende Wirkung hätte, würde daraus nicht folgen, dass die betreffende Vereinbarung unter die Gruppenfreistellung fällt. Wie oben dargestellt, kann die Gruppenfreistellung nicht für sämtliche Vereinbarungen gelten, die nach Auffassung der Parteien der Vereinbarung irgendeine stabilisierende Wirkung haben, sondern nur für solche, bei denen, insofern als sie der von den Bestimmungen der Freistellungsverordnung erfassten Art von Vereinbarung entsprechen, angenommen wird, dass sie die in der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 genannten positiven Wirkungen haben und sämtliche Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 für eine Freistellung erfüllen.

167 Aus jedem der vorstehend genannten acht Gründe, jedenfalls aber aus allen zusammen folgt, dass die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung nur für Linienkonferenzen gelten kann, deren Mitglieder bei ihrer Tätigkeit einheitliche oder gemeinsame Frachtraten anwenden, d. h. einen Tarif, der für alle Konferenzmitglieder gleiche Frachtraten für das gleiche Gut

vorsieht. Dagegen kann eine Vereinbarung zwischen Seeverkehrsunternehmen, die für die verschiedenen Mitglieder eine unterschiedliche Tarifregelung vorsieht, nicht als Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 angesehen werden.

168 Diese Feststellung kann nicht durch Randnummer 354 der angefochtenen Entscheidung in Frage gestellt werden, wonach Letztere „sich nicht mit der Frage [befasst], inwieweit andere Vereinbarungen zwischen Reedern, die die Anwendung unterschiedlicher Preisniveaus vorsehen, durch Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 freigestellt sind". Die genaue Bedeutung dieses Abschnitts der Entscheidung braucht nicht geklärt zu werden; es genügt die Feststellung, dass es sich nur um ein Obiter dictum handelt und jedenfalls die bloße Meinung der Kommission nicht die richtige Auslegung einer Vorschrift einer Verordnung des Rates garantiert.

169 Im Übrigen hat eine der Klägerinnen selbst die Auffassung vertreten, dass eine Vereinbarung in der Art des TAA, die für die verschiedenen Mitglieder eine unterschiedliche Tarifregelung vorsieht, einen neuen Typ von Vereinbarung darstelle, der nicht als Linienkonferenz angesehen werden könne.

170 Es sei darauf hingewiesen, dass Karl-Heinz Sager, der Geschäftsführer der DSR-Senator Lines, einer früher unabhängigen, inzwischen aber TAA-Mitglied gewordenen Reederei, immer wieder für eine neue Struktur im Sektor des Linien-Seetransports eingetreten ist, in der die konferenzgebundenen und die unabhängigen Reedereien zusammenkommen könnten (vgl. insbesondere Reden vom 11. April 1990 auf einer Eurofreight-Konferenz in Brüssel und vom 12. November 1991 im RAI International Exhibition Centre, Fußnote 69 zu Randnr. 129 der angefochtenen Entscheidung). Ebenso hat Herr Sager in einer Rede im „Propeller Club" in Tokio erklärt, dass „die Konferenzen... durch schlichte Handelsrouten-Vereinbarungen (‚Trade Lane Agreements') ersetzt werden sollten. Anders als in Konferenzen sollten die Mitglieder nicht einmal versuchen, gleiche Tarife und Preise anzuwenden, sondern sich so organisieren, dass sie sich begegnen, diskutieren und Entscheidungen zu Fragen wie der all-

gemeinen Marktentwicklungen, des Kapazitätsbedarfs, der Kapazitätsbewirtschaftung, der optimalen Nutzung der Ausrüstung und eventuell der Einführung von Mindestpreisen (direkte Kosten) für den Containertransport von Hafen zu Hafen treffen können... Die Verkehrsunternehmen haben jetzt eine völlig neue Struktur, das [TAA], entwickelt".

171 Diese Sichtweise der wahren Natur des TAA wird von den Beobachtern des Seetransportsektors geteilt. So heißt es im Drewry-Bericht von 1992, „Container Market Profitability to 1997", das TAA sei ein „radikal neuer Ansatz für Vereinbarungen zwischen Reedern" und solle „Reedereien als Modell dienen, die in anderen Branchen tätig sind und das TAA als neues System der Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen übernehmen könnten".

2. Zur Qualifikation des TAA

172 Weiter ist zu prüfen, ob die Kommission davon ausgehen durfte, dass das TAA keine Linienkonferenz ist, weil seine Mitglieder keine einheitlichen oder gemeinsamen Frachtraten anwenden.

173 Sowohl im Verwaltungsverfahren als auch in der Klageschrift haben die Klägerinnen stets bestritten, dass eine Freistellung gemäß Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 die Anwendung einheitlicher Frachtraten voraussetzt. Sie haben nur geltend gemacht, dass sie nicht aufgrund der dualen Tarifstruktur des TAA von der Freistellung ausgeschlossenen werden dürften. Dagegen haben sie niemals bestritten, dass das TAA tatsächlich eine duale Tarifstruktur vorsieht und dass sie keine einheitlichen Frachtraten anwenden. Soweit die Klägerinnen in der Erwiderung geltend machen wollen, dass die TAA-Mitglieder einheitliche Frachtraten angewandt hätten, von denen aufgrund eines unabhängiges Vorgehens habe

abgewichen werden können, ist dies ein neues Angriffsmittel im Sinne von Artikel 48 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts. Da nichts darauf hindeutet, dass dieses Angriffsmittel auf rechtliche oder tatsächliche Gründe gestützt wird, die erst während des vorliegenden Verfahrens zutage getreten sind, ist es unzulässig.

174 Jedenfalls hat die Kommission zu Recht die Auffassung vertreten, dass das TAA keinen Tarif mit einheitlichen Frachtraten vorsehe, die von allen seinen Mitgliedern anzuwenden seien.

175 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass laut TAA-Entscheidung den früher unabhängigen Reedereien in der Frage der Frachtsätze, der Tarife und der Servicekontrakte größere Freiheit zugestanden wurde als denen, die schon früher Konferenzmitglieder waren (Randnr. 135). Nach den TAA-Unterlagen wurden alle früheren Konferenzmitglieder als „strukturierte Mitglieder" bezeichnet, nahezu alle früher unabhängigen Reedereien dagegen als „nicht strukturierte Mitglieder" angesehen. Die strukturierten Mitglieder gehörten zugleich dem Rate Committee und dem Service Contract Committee an (Randnr. 136 der angefochtenen Entscheidung). In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission ihre Feststellung, dass das TAA zwei Kategorien von Mitgliedern und unterschiedliche Preisniveaus vorsehe, auf folgende Beweise gestützt: Erstens ging aus den TAA -Unterlagen hervor, dass a) die nicht strukturierten Mitglieder die strukturierten Mitglieder direkt um 100 USD pro Container unterbieten durften (Tariff Formation Committee, 1. Oktober 1992) und b) alle TAA-Mitglieder sich darauf verständigt hatten, dass die nicht strukturierten Mitglieder zur Wiederherstellung unterschiedlicher Preisniveaus erforderlichenfalls auf unabhängiges Vorgehen zurückgreifen (Randnr. 140 der angefochtenen Entscheidung). Letzteres ergibt sich übrigens aus einem Fernschreiben vom 1. Dezember 1992 über die „Hauptpunkte des Treffens der TAA-Führung in London am 23. November 1992", in dem es heißt: „Behandlung einer Beschwerde der GD VI gegenüber dem TAA, dass die festgelegten Abweichungen vom Gruppentarif durch die nicht dem Rate Committee angehörenden Reedereien (nicht strukturierte Mitglieder) gegen die gemeinschaftsrechtlichen Wettbewerbsregeln verstießen. Die Reedereien sind dann mit ihrem Anwalt übereingekommen, einheitliche und gemeinsame Tarife für alle Mitglieder anzumelden. Reedereien, die nicht dem Rate Committee angehören, können, falls erforderlich, durch ein unabhängiges Vor-

gehen abweichende Frachtraten festlegen." Zweitens konnten die strukturierten Mitglieder keine individuellen unabhängigen Servicekontrakte abschließen, während die nicht strukturierten Mitglieder dies tun durften. Drittens konnten die nicht strukturierten Mitglieder an vom Service Contract Committee ausgehandelten Servicekontrakten teilnehmen, während die strukturierten Mitglieder an den von den nicht strukturierten Mitgliedern ausgehandelten Servicekontrakten nicht teilnehmen konnten. Viertens waren die Frachtraten innerhalb ein und desselben Servicekontrakts für die beiden Kategorien von Mitgliedern mitunter verschieden.

176 Es ist festzustellen, dass die Klägerinnen keine dieser sich übrigens unmittelbar aus dem Text des TAA selbst ergebenden Tatsachen bestritten haben und dass die Kommission aufgrund dieser Tatsachen davon ausgehen durfte, dass das TAA keine Linienkonferenz im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung Nr. 4056/86 ist, da es für die beiden Kategorien von Mitgliedern eine unterschiedliche Tarifregelung vorsah und nicht einheitliche oder gemeinsame Tarife für alle Mitglieder.

3. Ergebnisse bezüglich der Gruppenfreistellung

177 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehene Gruppenfreistellung nur für Linienkonferenzen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe b dieser Verordnung gelten kann und dass das TAA nicht als Linienkonferenz in Sinne dieser Verordnung angesehen werden kann.

178 Folglich ist der Klagegrund eines Verstoßes gegen Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 zurückzuweisen, ohne dass zu prüfen wäre, ob die Kommission außerdem zu Recht entschieden hat, dass das CMP und die Preisabsprachen für den Landtransport im Rahmen der multimodalen Beförderung nicht in den Genuss der Gruppenfreistellung kommen konnten. Im Übrigen geht aus den Rand-

nummern 359 und 372 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass das CMP und die genannten Absprachen im Hinblick auf Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 nur für den Fall geprüft wurden, dass das TAA als Linienkonferenz im Sinne von Artikel 1 der Verordnung angesehen werden sollte.

III — *Dritter Klagegrund: Verweigerung einer Einzelfreistellung*

A — *TAA-Entscheidung*

179 Die Kommission hat nacheinander die TAA-Absprachen über den Seetransport und die TAA-Preisabsprachen für den Landtransport im Hinblick auf die vier Voraussetzungen geprüft, von denen die in Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages vorgesehene Freistellung abhängt.

1. Zu den Absprachen über den Seetransport

a) Erste Voraussetzung: Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts

180 Die Kommission hat die von den TAA-Mitgliedern im Verwaltungsverfahren aufgestellte Behauptung bestritten, dass der — als solcher in der Verordnung Nr. 4056/86 anerkannte — Hauptvorteil dieser Vereinbarung ihre stabilisierende Wirkung sei. Die mit dem TAA bewirkte Stabilität unterscheide sich von der in der Verordnung Nr. 4056/86 gemeinten Stabilität sowohl hinsichtlich der Ziele als auch hinsichtlich der eingesetzten Mittel.

181 Ziel des TAA war nach Auffassung der Kommission „eine Stabilität, die als eine Garantie für den Marktverbleib aller TAA-Mitglieder — selbst des am wenigsten leistungsfähigen Mitglieds — verstanden wird und weit über das hinausgeht, was im achten Erwägungsgrund der Verordnung... Nr. 4056/86 angesprochen ist".

182 Zu den eingesetzten Mitteln heißt es in der TAA-Entscheidung, dass die vom TAA angestrebte Stabilität „eine sehr starke Einschränkung des wirksamen und tatsächlichen Wettbewerbs als Folge der Einbindung der Mehrzahl der unabhängigen Reedereien in die TAA und der Nichtnutzung eines erheblichen Teils der Kapazitäten [beinhaltet]". Speziell zum CMP hat die Kommission festgestellt, dass das angebliche Ziel, den Verkehr zu rationalisieren und die Transportüberkapazitäten im Zusammenhang mit dem Ungleichgewicht zwischen dem ostgehenden und dem westgehenden Segment, den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen und einem über mehrere Jahre hinweg festgestellten Phänomen von Angebots- und Nachfragezyklen zu regulieren, der wirtschaftlichen Analyse nicht standhalte. Insbesondere sei das CMP für die Regulierung der Überkapazitäten im Zusammenhang mit den jahreszeitlichen Nachfrageschwankungen oder dem in diesem Tätigkeitssektor bekannten Phänomen von Zyklen nicht unerlässlich. Ein Problem aufgrund von Überkapazitäten bestehe lediglich im ostgehenden Segment, während das CMP die Kapazität nur im westgehenden Segment einfrieren solle.

183 Die Kommission ist zum dem Schluss gelangt, dass die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages aus folgenden Gründen nicht erfüllt sei:

— Die vom TAA bezweckte Stabilität gestatte den am wenigsten leistungsfähigen Unternehmen, auf einer künstlichen Basis auf dem Markt zu bleiben, was bedeute, dass die Preise dort zu hoch blieben;

— das TAA bringe bezüglich der Qualität und der Angemessenheit der Dienste keinen Vorteil gegenüber einer Linienkonferenz;

— die Einbindung der unabhängigen Reedereien in das TAA habe den Wettbewerb übermäßig eingeschränkt, ohne zusätzliche Vorteile gegenüber einer Linienkonferenz zu bieten;

— das CMP bewirke weder eine Kostensenkung noch eine Rationalisierung des Verkehrsdiensteangebots.

184 Weiter hat die Kommission festgestellt, dass das TAA, indem es direkte und individuelle Verhandlungen zwischen strukturierten Mitgliedern und Verladern untersage und die Kunden verpflichte, über die Beförderungspreise mit dem TAA-Sekretariat zu verhandeln, die Möglichkeiten einer direkten Kooperation zwischen Reedern und Kunden einschränke.

b) Zweite Voraussetzung: Angemessene Beteiligung der Verbraucher am Gewinn

185 Nach der angefochtenen Entscheidung hat das TAA diese Voraussetzung nicht erfüllt. Es sichere seinen Kunden, d. h. den Seeverladern und Spediteuren, keine angemessene Beteiligung am Gewinn im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages. Die Kommission hat sich auf folgende Umstände gestützt:

— Das TAA habe seinen Mitgliedern spürbare Preiserhöhungen erlaubt;

— diese Erhöhungen stünden im Widerspruch zu den Interessen der Verlader, die sich zusammen mit den Spediteuren über die Wirkungen des TAA beschwert hätten;

— langfristig verhindere das TAA die Nutzung eines Teils der Transportkapazitäten, ohne sie abzubauen, und wälze die Last der ungenutzten Kapazität auf die Kunden ab.

c) Dritte Voraussetzung: Den beteiligten Unternehmen dürfen keine für die Verwirklichung der verfolgten Ziele nicht unerlässlichen Beschränkungen auferlegt werden

186 Die TAA-Mitglieder haben nicht dargetan, weshalb eine Linienkonferenzvereinbarung im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 nicht genügte, um das angeblich verfolgte Stabilitätsziel zu erreichen. Die Kommission hat ausdrücklich bestritten, dass das CMP unerlässlich sein könnte. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Wettbewerbsbeschränkungen weit über das hinausgehen, was zur Erreichung des behaupteten Stabilitätsziels unbedingt notwendig und unerlässlich ist.

d) Vierte Voraussetzung: Den beteiligten Unternehmen dürfen keine Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten

187 Nach der TAA-Entscheidung war diese Voraussetzung nicht erfüllt, da das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auf der direkten Transatlantikroute auszuschalten.

188 Die Kommission hat der Reihe nach geprüft:

— die Möglichkeit der Ausschaltung des Wettbewerbs innerhalb des TAA (interne Konkurrenz);

— die Frage, ob diese Möglichkeit einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen betraf;

— die Frage, ob der externe Wettbewerb die TAA-Mitglieder daran hindern konnte, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten.

189 Erstens hat die Kommission aufgrund folgender Umstände die Auffassung vertreten, dass das TAA seinen Mitgliedern ermögliche, jeglichen internen Wettbewerb auszuschalten:

— Die Mitglieder legten gemeinsam die angebotenen Transportkapazitäten fest und setzten die Tarife fest;

— jedes unabhängige Vorgehen müsse den anderen Mitgliedern zehn Tage im Voraus angezeigt werden, was gestatte, dass sich andere Mitglieder anschlössen oder das unabhängige Vorgehen zurückgenommen werde;

— die Servicekontrakte könnten für alle und müssten für die meisten Mitglieder gemeinsam ausgehandelt werden;

— die den nicht strukturierten Mitgliedern zugestandene Tarifflexibilität entspreche nicht der Ausübung eines wirksamen Wettbewerbs, da sie zwischen allen Mitgliedern vereinbart sei, ihr Ausmaß von den Parteien der Vereinbarung festgelegt werde und das TAA das Wettbewerbsverhalten der nicht strukturierten Mitglieder weitgehend einschränke;

— die Tätigkeit des TAA-Sekretariats trage zur geschäftlichen Integration der Mitglieder bei;

— der Wettbewerb auf dem Markt für containerisierte Linien-Seetransportdienste finde hauptsächlich über die Preise statt; die Qualität des Dienstes erscheine von untergeordneter Bedeutung;

— die Wettbewerbswirkung der Qualität des Dienstes werde durch das CMP, das zu einer Begrenzung des Angebots führe, abgeschwächt;

— innerhalb des TAA hätten sich die Marktanteile der Reeder trotz bedeutsamer Preisentwicklungen und Veränderungen der Transportkapazitäten nicht wesentlich verändert.

190 Zweitens hat die Kommission festgestellt, dass das TAA 1993 einen Anteil von 65 % bis 70 % am relevanten Markt gegenüber ungefähr 75 % im Jahr 1992 gehabt habe. Es habe somit 1992 und 1993 einen wesentlichen Teil des betreffenden Marktes innegehabt.

191 Drittens hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass der externe Wettbewerb die TAA-Mitglieder nicht daran zu hindern vermöge, den Wettbewerb auszuschalten. Sie hat sich auf Feststellungen zum Wettbewerb durch nicht dem TAA angeschlossene Reedereien und durch die Seeroute zwischen Nordeuropa und Kanada gestützt. Was die übrigen Wettbewerbsquellen betrifft, so hat die Kommission den Wettbewerb durch die Mittelmeerroute und die gewöhnlich als Trampschifffahrt bezeichneten nichtregelmäßigen Seetransportdienste aufgrund ihrer geringen Bedeutung nicht berücksichtigt. Schließlich hat die Kommission

unter Bezugnahme auf die Randnummern im dritten Teil der TAA-Entscheidung über den potenziellen Wettbewerb darauf hingewiesen, dass der Einfluss des Letzteren durch die Besonderheiten des Transatlantikverkehrs und die TAA-Bestimmungen sowie durch die Beteiligung der meisten potenziellen Wettbewerber an auch von den TAA-Mitgliedern unterzeichneten Vereinbarungen über andere Seerouten begrenzt sei.

2. Zu den Absprachen über den Landtransport

192 Die Kommission hat die Preisabsprachen für den Landtransport im Rahmen des kombinierten Transports im Licht der vier Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages, wie sie in Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 genannt sind, geprüft.

a) Erste Voraussetzung

193 Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68 nennt als erste Voraussetzung, dass die betreffende Vereinbarung beiträgt

„— zur Verbesserung der Qualität der Verkehrsleistungen oder

— zur Förderung einer größeren Kontinuität und Stabilität der Befriedigung des Verkehrsbedarfs auf den Märkten, auf denen Angebot und Nachfrage starken zeitlichen Schwankungen unterliegen, oder

— zur Steigerung der Produktivität der Unternehmen oder

— zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts".

194 Anhand dieser Kriterien hat die Kommission festgestellt, dass die TAA-Bestimmungen über den Landtransporttarif für Europa keineswegs einen wirtschaftlichen Fortschritt mit sich brächten, sondern „geeignet [sind], die Vornahme neuer Investitionen, mit denen in einer Situation des Wettbewerbs normalerweise zu rechnen wäre, zu hemmen". Die erste Voraussetzung war daher nicht erfüllt.

b) Zweite Voraussetzung

195 Da die Verlader und die Spediteure gerade gegen die TAA-Bestimmungen über den Landtransport Beschwerde geführt haben, hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass diese Voraussetzung nicht erfüllt sei.

c) Dritte Voraussetzung

196 Die Kommission hat angenommen, dass diese Voraussetzung in Bezug auf die wirtschaftlichen Vorteile aus der Erbringung oder Verbesserung multimodaler Verkehrsleistungen nicht erfüllt sei. Auf das Vorbringen der Klägerinnen, die Preisabsprachen für den Landtransport seien zur Erreichung der Stabilität des

Verkehrs unerlässlich und müssten daher zur Gewährleistung zuverlässiger regelmäßiger Containertransportdienste die Absprachen über den Seetransport ergänzen, hat die Kommission in der TAA-Entscheidung Folgendes entgegnet:

„[Insofern als] die Preis- und Kapazitätsabsprachen der TAA für das Seetransportsegment nicht die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrags erfüllen [, betreffen die] Preisabsprachen der TAA für das Landtransportsegment... Ziele, die nicht die erste Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 erfüllen, und können nicht als unerlässlich im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 oder von Artikel 5 der Verordnung... Nr. 1017/68 gelten."

d) Vierte Voraussetzung

197 Da keine der vorstehenden Voraussetzungen erfüllt war, hat es die Kommission nicht für notwendig erachtet, die vierte und letzte Voraussetzung zu prüfen.

B — *Vorbringen der Klägerinnen*

198 [...]

1. Zur Verweigerung der Einzelfreistellung für die Absprachen über den Seetransport

a) Erste Voraussetzung

199 bis 200 [...]

b) Zweite Voraussetzung

201 [...]

c) Dritte Voraussetzung

202 bis 206 [...]

d) Vierte Voraussetzung

207 [...]

i) Relevanter Markt

208 bis 209 [...]

Zum relevanten Dienstleistungsmarkt

210 bis 211 [...]

Zum relevanten geografischen Markt

212 bis 216 [...]

ii) Wettbewerb

[217 [...]

Zum internen Wettbewerb

218 bis 224 [...]

Zum Marktanteil der TAA-Mitglieder und zu dem von ihnen auf dem relevanten Markt ausgeübten Wettbewerb

225 bis 227 [...]

Zum externen Wettbewerb

— Kumulative Wirkungen der verschiedenen Quellen externen Wettbewerbs

228 bis 233 [...]

— Potenzieller Wettbewerb

234 bis 243 [...]

2. Zur Verweigerung der Einzelfreistellung für die Absprachen über den Landtransport

244 bis 245 [...]

C — *Vorbringen der ECSA*

246 bis 247 [...]

D — *Vorbringen der Kommission*

248 [...]

E — *Vorbringen der FTA und der ECTU*

249 bis 250 [...]

F — *Würdigung der Frage der Einzelfreistellung durch das Gericht*

1. Zulässigkeit bestimmter Punkte der Klagebeantwortung nebst Anlagen

251 Die Klägerinnen machen geltend, dass die Klagebeantwortung teilweise unzulässig sei, da sie Tatsachenbehauptungen enthalte, die ihnen im Verwaltungs-

verfahren nicht mitgeteilt worden seien und nicht in der TAA-Entscheidung stünden. Diese Kritik betrifft insbesondere die Abschnitte der Klagebeantwortung, in denen es um die wirtschaftliche Analyse des Seetransports durch Dr. Levêque und Dr. Reitzes in zwei der Klagebeantwortung beigefügten Berichten geht. Die Klägerinnen machen insoweit einen Verstoß gegen Artikel 190 des Vertrages geltend. Das gesamte Vorbringen der Kommission müsse im angefochtenen Rechtsakt enthalten sein, und die Kommission dürfe keine neuen Behauptungen gegen Unternehmen aufstellen, wenn sie die Begründetheit ihrer Entscheidung in einem Gerichtsverfahren verteidige.

252 Im Rahmen einer Nichtigkeitsklage gemäß Artikel 173 des Vertrages ist die Rechtmäßigkeit eines Gemeinschaftsrechtsakts nach dem Sachverhalt und der Rechtslage zu beurteilen, die bei Erlass des Aktes bestanden (vgl. Urteile des Gerichtshofes vom 7. Februar 1979 in den Rechtssachen 15/76 und 16/76, Frankreich/Kommission, Slg. 1979, 321, Randnr. 7, und des Gerichts vom 15. Januar 1997 in der Rechtssache T-77/95, SFEI u. a./Kommission, Slg. 1997, II-1, Randnr. 74).

253 Falls nicht außergewöhnliche Umstände vorliegen, muss die Begründung einer Entscheidung in der Entscheidung selbst enthalten sein; diese kann nicht zum ersten Mal und nachträglich vor dem Richter erläutert werden (Urteil des Gerichts vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-374/94, T-375/94, T-384/94 und T-388/94, European Night Services u. a./Kommission, Slg. 1998, II-3141, Randnr. 95).

254 Im vorliegenden Fall sollen jedoch die beiden nach Erlass der angefochtenen Entscheidung erstellten Gutachten von Dr. Levêque und Dr. Reitzes nicht eine unzureichende Begründung der angefochtenen Entscheidung kompensieren, sondern dem Gericht die in der Klageschrift vorgebrachte Kritik der Klägerinnen an den in der Entscheidung genannten Gründen bezüglich der wirtschaftlichen Merkmale des Seetransportsektors und der Auswirkungen des TAA auf die Transatlantikroute erläutern.

255 Dem Antrag der Klägerinnen, die Klagebeantwortung teilweise für unzulässig zu erklären, kann daher nicht stattgegeben werden.

256 Die Kommission hat in den Randnummern 383 bis 461 der TAA-Entscheidung die Ansicht vertreten, dass die Absprachen über den Seetransport keine der vier Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages für eine Einzelfreistellung erfüllten. In den Randnummern 462 bis 491 hat sie ausgeführt, dass auch die Preisabsprachen für den Landtransport nicht für eine Einzelfreistellung in Betracht kämen, da sie die ersten drei Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages nicht erfüllten, und dass daher nicht geprüft zu werden brauche, ob die vierte Voraussetzung, die Nichtausschaltung des Wettbewerbs, erfüllt werden könne.

257 Bevor die genannten Absprachen geprüft werden, ist daran zu erinnern, dass das Gericht nach ständiger Rechtsprechung im Rahmen einer Nichtigkeitsklage nach Artikel 173 des Vertrages die komplexen wirtschaftlichen Bewertungen, die die Kommission bei der Ausübung ihres Ermessens nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages im Hinblick auf dessen vier Voraussetzungen vornimmt, nur darauf überprüfen kann, ob die Verfahrens- und Begründungsregeln beachtet wurden, ob der Tatbestand richtig festgestellt wurde und ob kein offenkundiger Beurteilungsfehler und kein Ermessensfehlgebrauch vorliegen (Urteil des Gerichtshofes vom 17. November 1987 in den Rechtssachen 142/84 und 156/84, BAT und Reynolds/Kommission, Slg. 1987, 4487, Randnr. 62, Urteile des Gerichts vom 23. Februar 1994 in den Rechtssachen T-39/92 und T-40/92, CB und Europay/Kommission, Slg. 1994, II-49, Randnr. 109, vom 15. Juli 1994 in der Rechtssache T-17/93, Matra Hachette/Kommission, Slg. 1994, II-595, Randnr. 104, SPO u. a./Kommission, Randnr. 288, und vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/95 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739, Randnr. 190).

258 Bei der Ausübung dieses Ermessens ist die Kommission zwar verpflichtet, die Verordnung Nr. 4056/86 zu beachten und die Wettbewerbsregeln auf den Sektor des Linien-Seetransports in einer Weise anzuwenden, die mit den in dieser Verordnung enthaltenen Bewertungen der Merkmale des betreffenden Sektors durch den Rat vereinbar ist.

259 So sprechen die fünfte und die sechste Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 von der Notwendigkeit, „eine zu weit gehende Reglementierung in diesem Wirtschaftszweig zu vermeiden" und den „Anwendungsbereich der Artikel 85 und 86 des Vertrages unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Seeschifffahrt näher [zu bestimmen]".

260 Die Verordnung Nr. 4056/86 kann jedoch selbstverständlich nicht von den Artikeln 85 und 86 des Vertrages abweichen; nach der fünften Begründungserwägung der Verordnung sind übrigens „Durchführungsvorschriften vorzusehen, die der Kommission die Gewähr geben, dass der Wettbewerb im Gemeinsamen Markt nicht über Gebühr verfälscht ist". Ferner wird in der dreizehnten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 festgestellt, dass „[e]ine Freistellung... nicht stattfinden [kann], wenn die in Artikel 85 Absatz 3 [des Vertrages] genannten Voraussetzungen nicht erfüllt sind". Nach Artikel 14 der Verordnung Nr. 4056/86 ist die Kommission vorbehaltlich der Nachprüfung durch den Gerichtshof ausschließlich zuständig, Entscheidungen nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages zu erlassen.

261 Speziell zum Begriff der Stabilität hat der Rat festgestellt, dass „Linienkonferenzen... eine stabilisierende Rolle [spielen], indem sie den Verladern zuverlässige Dienste gewährleisten", und hat daher eine Gruppenfreistellung für sie festgelegt. Das bedeutet jedoch nicht, dass jede Vereinbarung zwischen Reedereien, die eine gewisse Stabilität im Seetransportsektor fördern kann, in den Genuss einer Gruppen- oder einer Einzelfreistellung zu kommen hat. Zum einen hat der Rat nämlich nicht behauptet (und hätte dies auch gar nicht tun können), dass Stabilität wichtiger sei als Wettbewerb; vielmehr hat er, insbesondere in den Artikeln 4, 5 und 7 der Verordnung Nr. 4056/86, Bestimmungen vorgesehen, die nach der Formulierung in der neunten Begründungserwägung bezwecken, „mit Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages nicht zu vereinbarenden Verhaltensweisen der Konferenzen vorzubeugen". Zum anderen hat der Rat seine positive Bewertung der Stabilität ausdrücklich auf die Linienkonferenzen beschränkt und jede anders geartete Vereinbarung ausgeschlossen, wobei er festgestellt hat, dass die vorteilhaften Ergebnisse der Stabilität „[o]hne eine Zusammenarbeit der Reedereien in Linienkonferenzen... nicht erreicht werden [können]" (achte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86).

262 Folglich kann zwar die Stabilität, soweit sie dazu beiträgt, den Verladern zuverlässige Dienste zu gewährleisten, einen Vorteil im Sinne der ersten Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages darstellen, doch kann die Kommission nicht verpflichtet sein, für jede Vereinbarung, die nach Ansicht der Parteien zu einer solchen Stabilität beitragen könnte, eine Einzelfreistellung zu gewähren. In den Grenzen der Verordnung Nr. 4056/86 behält die Kommission ihr Ermessen hinsichtlich der Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages.

263 Das Gericht ist insoweit nicht befugt, die von der Kommission vorgenommene Bewertung durch seine eigene zu ersetzen oder über Klagegründe, Rügen oder Argumente zu entscheiden, die, selbst wenn sie begründet wären, jedenfalls nicht zu der von den Klägerinnen beantragten Nichtigerklärung der TAA-Entscheidung führen könnten.

264 Ferner ist daran zu erinnern, dass der Gerichtshof entschieden hat, dass es in erster Linie Sache der betroffenen Unternehmen ist, der Kommission Beweismaterial für die wirtschaftliche Rechtfertigung einer Freistellung vorzulegen und ihr, wenn sie Einwände erhebt, Alternativen zu unterbreiten (Urteile des Gerichtshofes vom 17. Januar 1984 in den Rechtssachen 43/82 und 63/82, VBVB und VBBB/Kommission, Slg. 1984, 19, Randnr. 52, und vom 11. Juli 1985 in der Rechtssache 42/84, Remia/Kommission, Slg. 1985, 2545, Randnr. 45). Nach der Rechtsprechung müssen die vier Voraussetzungen für die Gewährung einer Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages zusammen erfüllt sein (vgl. insbesondere Urteil Consten und Grundig/Kommission sowie Urteil CB und Europay/Kommission, Randnr. 110). Ist auch nur eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, muss die Freistellung daher versagt werden (Urteil SPO u. a./Kommission, Randnr. 267, im Rechtsmittelverfahren bestätigt durch Beschluss des Gerichtshofes vom 25. März 1996 in der Rechtssache C-137/95 P, SPO u. a./Kommission, Slg. 1996, 1611, Randnrn. 34 bis 37).

2. Verweigerung einer Einzelfreistellung für die Absprachen über den Seetransport

265 Im vorliegenden Fall ist vorrangig die vierte Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3, d. h. die Nichtausschaltung des Wettbewerbs, zu prüfen.

266 Nach Auffassung der Klägerinnen hat die Kommission mit ihrer Feststellung, dass das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auf den Transatlantiklinien auszuschalten, Tatsachen- und Rechtsfehler begangen und, was die Definition des relevanten Marktes und die Ausschaltung des Wettbewerbs betrifft, eine unzutreffende wirtschaftliche Analyse vorgenommen.

a) Zur Definition des relevanten Marktes

267 Randnummer 27 der angefochtenen Entscheidung lautet: „Bei dem von der TAA bedienten Seetransportmarkt handelt es sich um den containerisierten Linien-Seetransport zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten auf den Schifffahrtsrouten zwischen nordeuropäischen Häfen und Häfen der Vereinigten Staaten und Kanadas."

268 Die Klägerinnen erheben zwei Rügen gegen diese Definition. Zum einen bestreiten sie, dass die containerisierten Seetransportdienste den relevanten Dienstleistungsmarkt darstellen; zum anderen bringen sie vor, dass der Markt die südeuropäischen Mittelmeerhäfen umfasse.

i) Zum relevanten Dienstleistungsmarkt

269 Die Kommission hat in den Randnummern 25 bis 58 der angefochtenen Entscheidung eine detaillierte und mit Gründen versehene Analyse zur Festlegung des

relevanten Dienstleistungsmarktes vorgenommen und nacheinander die verschiedenen Transportarten (Lufttransport oder Seetransport) und dann im Rahmen des Seetransports die regelmäßigen und die nichtregelmäßigen Transportdienste, den konventionellen und den containerisierten Transport sowie den Spezialtransport betrachtet.

270 In ihrer Klageschrift haben die Klägerinnen hierzu lediglich erklärt, dass sie „den Standpunkt der Kommission ablehnen, dass die containerisierten Transportdienste den relevanten Dienstleistungsmarkt darstellen". In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte haben die Klägerinnen eine Reihe weiterer Quellen des Wettbewerbs zum containerisierten Frachttransport genannt, und zwar den Wettbewerb durch Unternehmer, die den Transport nicht containerisierter Waren durchführen (als Liniendienst oder auf Nachfrage), durch die übrigen Arten des Spezialtransports und durch den Lufttransport. Die Klägerinnen werfen der Kommission zudem vor, dass sie die kumulative Wirkung dieser Wettbewerbsquellen nicht geprüft habe.

271 Das Vorbringen der Klägerinnen zum Vorhandensein weiterer Wettbewerbsquellen kann nicht dazu führen, dass die von der Kommission in der angefochtenen Entscheidung vorgenommenen Bewertung dieses Punktes für rechtswidrig erklärt wird, denn die Klägerinnen haben nichts vorgetragen, was die genau angegebenen und spezifischen Gründe entkräften könnte, auf denen die Definition des relevanten Marktes durch die Kommission beruht.

272 Nach der Rechtsprechung sind in dem zu berücksichtigenden Markt sämtliche Erzeugnisse zusammengefasst, die sich aufgrund ihrer Merkmale zur Befriedigung eines gleich bleibenden Bedarfs besonders eignen und mit anderen Erzeugnissen nur in geringem Maß austauschbar sind (Urteil des Gerichtshofes vom 9. November 1983 in der Rechtssache 322/81, Michelin/Kommission, Slg. 1983, 3461, Randnr. 37). In der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission dargetan, dass für die allermeisten Warenkategorien und Kunden der einen containerisierten Linien-Seetransport anbietenden Reedereien die anderen Seetransportarten (nichtregelmäßige Transportdienste, konventioneller Transport und Spezialtransport) sowie der Lufttransport keine sinnvolle Alternative zu den regelmäßigen containerisierten Seetransportdiensten darstellten.

273 Zwar können andere Arten des See- oder Lufttransports, wie die Klägerinnen hervorheben und die Kommission in den Randnummern 50 bis 58 der angefochtenen Entscheidung auch ausdrücklich eingeräumt hat, für eine begrenzte Zahl von Waren einen marginalen Wettbewerbsdruck auf den Markt für containerisierte Linien-Seetransportdienste ausüben, doch bedeutet dies nicht, dass sie demselben Markt zugerechnet werden können. Die Kommission hat aufgezeigt, dass dieses Phänomen der Austauschbarkeit nur einen sehr kleinen Teil der Nachfrage betrifft, was von den Klägerinnen nicht widerlegt worden ist.

274 In ihrer Erwiderung führen die Klägerinnen zwei Gesichtspunkte zum Beweis dafür an, dass ein gewisser Wettbewerb mit dem Lufttransport und dem konventionellen Linien-Seetransport besteht. Diese Gesichtspunkte, die erstmals im Stadium der Erwiderung vorgebracht worden sind, stellen neue Beweismittel im Sinne von Artikel 48 § 1 der Verfahrensordnung dar, sind jedoch nicht auf rechtliche oder tatsächliche Gründe gestützt, die erst während des Verfahrens zutage getreten sind. Jedenfalls sind diese Gesichtspunkte, wie aus der nachstehenden Prüfung deutlich wird, nicht geeignet, die Richtigkeit der Auffassung der Klägerinnen zu belegen.

Zum Lufttransport

275 Die Kommission hat festgestellt, dass per Flugzeug zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten „[w]egen der wesentlich höheren Transportkosten... nur begrenzte Mengen hochwertiger Güter oder solcher Güter befördert [werden], bei denen die Dauer des Transports ein maßgeblicher Faktor ist", und dass der Lufttransport deshalb einen vom Markt des containerisierten Linien-Seetransports getrennten Markt bilde.

276 In der Klageschrift haben die Klägerinnen lediglich behauptet, dass der Lufttransport eine Quelle des Wettbewerbs zum containerisierten Frachttransport darstelle, ohne jedoch den geringsten Beweis dafür vorzulegen oder auch nur die Richtigkeit des Standpunkts der Kommission zu bestreiten.

277 In der Erwiderung haben die Klägerinnen geltend gemacht, dass eine beträchtliche Zahl von Waren auf dem See- und auf dem Luftweg befördert werde, und zum Beweis ein Dokument des US Census Bureau mit Zahlenangaben zu den Einfuhren in die Vereinigten Staaten aus Deutschland, Schweden und dem Vereinigten Königreich im Jahr 1993 vorgelegt. Für jedes dieser Länder enthält das Dokument folgende statistische Angaben:

— Wert und Gesamtgewicht der Einfuhren;

— Gesamtwert und Gesamtumfang der Einfuhren unter Berücksichtigung der Transportart See- oder Lufttransport;

— Liste der zwanzig gewichtsmäßig am häufigsten auf dem Luftweg eingeführten Erzeugnissen.

278 Das Argument der Klägerinnen, dass bei diesen zwanzig Erzeugnissen der Lufttransport 16 %, 14 % und 19 % des Gesamtvolumens der auf dem Luft- und auf dem Seeweg erfolgten Ausfuhren aus Deutschland, Schweden und dem Vereinigten Königreich in die Vereinigten Staaten ausmache, ist nicht stichhaltig, weil diese Erzeugnisse nicht repräsentativ sind. Aus den betreffenden Angaben geht nämlich auch hervor, dass die auf dem Luftweg insgesamt erfolgten Ausfuhren aus diesen drei Ländern in die Vereinigten Staaten gewichtsmäßig nur 2 %,

1,3 % und 0,6 % der per Schiff erfolgten Ausfuhren aus diesen Ländern in die Vereinigten Staaten ausmachen, während sie wertmäßig 47 %, 43 % und 100 % der Ausfuhren per Schiff ausmachen. Ebenso ist festzustellen, dass diese zwanzig Erzeugnisse für die drei fraglichen Länder gewichtsmäßig 50 % der insgesamt auf dem Luftweg erfolgten Ausfuhren in die Vereinigten Staaten, dagegen kaum mehr als 1 % der aus dem Vereinigten Königreich, 5,8 % der aus Deutschland und 4,5 % der aus Schweden per Schiff erfolgten Ausfuhren in die Vereinigten Staaten ausmachen.

279 Diese Statistiken belegen also keineswegs einen Irrtum der Kommission, sondern bestätigen im Gegenteil, dass die Nachfrage nach Lufttransport nur begrenzte Mengen von hochwertigen Waren mit geringem Gewicht betrifft und dass der Lufttransport einen vom Markt der containerisierten Linien-Seetransportdienste getrennten Markt bildet.

Zum konventionellen Linien-Seetransport (break-bulk)

280 In der Erwiderung haben die Klägerinnen geltend gemacht, dass bei bestimmten geringwertigen, sperrigen Erzeugnissen Wettbewerb zwischen dem konventionellen Linientransport und dem containerisierten Linientransport herrsche. Sie stützen sich auf einen Abschnitt ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, in dem sie ausgeführt haben, dass zahlreiche Waren, die vor dem Aufkommen der Containerisierung konventionell befördert worden seien, auch heute noch auf diese Weise befördert werden könnten. Sie nennen bestimmte Erzeugnisse (Flüssigkeiten, unbehauenes oder grob bearbeitetes Nutzholz, Zellstoff und Karton), für die die Verlader den einen oder den anderen dieser Dienste in Anspruch nähmen.

281 Die Klägerinnen beschränken sich somit ohne Nennung neuer Gesichtspunkte darauf, die im Verwaltungsverfahren in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgetragenen Argumente zu wiederholen. Sie haben die Gründe, aus denen diese Argumente von der Kommission in den Randnummern

42 bis 46 und 52 der TAA-Entscheidung zurückgewiesen wurden, nicht wirklich angegriffen. Aus den genannten Randnummern geht hervor, dass der containerisierte Transport den konventionellen Transport auf der Transatlantikroute aufgrund der Art der beförderten Fracht und der wirtschaftliche Vorteile im Zusammenhang mit der Verwendung von Containern, insbesondere der Eignung für den multimodalen Verkehr, fast ganz verdrängt hat, und dass der konventionelle Transport auf der Transatlantikroute für die Unternehmer nur hinsichtlich einer sehr begrenzten Anzahl von Warenkategorien als Alternative in Betracht kommt.

282 Was die angebliche kumulative Wirkung der verschiedenen Wettbewerbsquellen angeht, so hat die Kommission in den Randnummern 69 und 70 der angefochtenen Entscheidung zu Recht festgestellt, dass die Seeverkehrsunternehmer, die zwischen den verschiedenen Warenkategorien differenzieren, indem sie sehr unterschiedliche Frachtraten anwenden (der Transportpreis kann je nach Ware für den gleichen Transportdienst Unterschiede bis zum Fünffachen aufweisen), in der Lage sind, die Auswirkungen eines marginalen Wettbewerbs beim Transport spezifischer Warenkategorien zu begrenzen. Auch das Argument der Klägerinnen, dass sie bei allen ihren Dienstleistungen Wettbewerb ausgesetzt wären, wenn sie es für jede Warenkategorie mit einer verschiedenen Wettbewerbsquelle zu tun hätten, ist nicht stichhaltig. Nicht nur haben die Klägerinnen nicht nachgewiesen, dass sie bezüglich jeder Warenkategorie und somit der gesamten Palette ihrer Dienstleistungen dem Wettbewerb durch andere Transportdienste ausgesetzt sind, sondern die Kommission hat auch, wie oben festgestellt, rechtlich hinreichend dargetan, dass für die große Mehrheit der Warenkategorien und der Verkehrsnutzer die regelmäßigen Containertransportdienste nicht durch die anderen Seetransportarten ersetzbar sind. Die Rüge, dass die kumulative Wirkung der verschiedenen Wettbewerbsquellen nicht berücksichtigt worden seien, ist daher ebenfalls zurückzuweisen.

283 Die Kommission hat daher zu Recht angenommen, dass die containerisierten Linien-Seetransportdienste einen gesonderten Markt bilden.

284 Der von den Klägerinnen angeführte Abschnitt der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86, wonach „[z]umeist... die Konferenzen einem

wirksamen Wettbewerb durch Liniendienste, die den Konferenzen nicht angehören, und unter bestimmten Umständen durch Trampdienste und durch andere Verkehrsträger ausgesetzt [sind]", kann diese Feststellung nicht erschüttern.

285 Nicht nur ist die vom Rat vorgenommene Bewertung der verschiedenen Transportarten, die geeignet sind, mit den Linienkonferenzen zu konkurrieren, sehr allgemein und von Zurückhaltung geprägt, wie die Verwendung des einleitenden Wortes „zumeist" zeigt, sondern sie betrifft vor allem die Lage der Linienkonferenzen, und als Hauptkonkurrenz wird die Tätigkeit der keiner Konferenzen angehörenden Reedereien, die Linien-Seetransport betreiben, ausgemacht. Im Rahmen der Prüfung der Gruppenfreistellung ist aber gerade festgestellt worden, dass das TAA keine Linienkonferenz war, sondern eine Vereinbarung, die es durch ihre Tarifflexibilität erlaubte, Reedereien in eine Konferenz einzubinden, die andernfalls unabhängig geblieben wären und einen wirksamen Wettbewerbsdruck hätten ausüben können.

286 Speziell zu den nichtregelmäßigen Seetransportdiensten (Trampdienste) ist festzustellen, dass sie vom Rat nur „unter bestimmten Umständen" als potenzielle Wettbewerbsquelle angesehen werden. Die betreffenden Dienste sind nach Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung Nr. 4056/86 von deren Anwendungsbereich ausgeschlossen; die Frachtraten dieser Verkehre werden nach der vierten Begründungserwägung der Verordnung in jedem Einzelfall gemäß den Bedingungen von Angebot und Nachfrage frei ausgehandelt. In Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 4056/86 unterstreicht der Rat erneut die Unterschiede hinsichtlich der beförderten Warenkategorien, der Art und der Durchführungsbedingungen dieser Dienstleistungen (Massengüter, Beförderung nach Bedarf, Schiff, das von einem oder mehreren Verladern ganz oder teilweise gechartert wird, nicht regelmäßige oder nicht angekündigte Fahrten, frei ausgehandelte Frachtraten).

287 Entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen bestätigen die vom Rat in der Verordnung Nr. 4056/86 vorgenommenen Bewertungen ebenfalls, dass die nicht-

regelmäßigen Transportdienste einen von den Linientransportdiensten getrennten Markt bilden, auch wenn sie in bestimmten Fällen einen marginalen, sehr punktuellen und stark begrenzten Wettbewerbsdruck ausüben können.

288 Die Klägerinnen haben daher nicht rechtlich hinreichend dartun können, dass die Bewertungen der Kommission, auf deren Grundlage diese die betreffende Transportart bei der Definition des relevanten Marktes nicht berücksichtigt hat, fehlerhaft sind.

289 Die Analyse der Kommission wird zudem durch mehrere Zitate aus der Wirtschaftsliteratur gestützt, die sich mit dem Seetransport befassen und der TAA-Entscheidung in Anhang III beigefügt sind.

290 Demnach sind sämtliche Rügen bezüglich der Definition des relevanten Dienstleistungsmarktes zurückzuweisen.

ii) Geografische Erstreckung des relevanten Marktes

291 Die Klägerinnen werfen der Kommission vor, sie habe den „Mittelmeerzugang" in ihrer Definition des relevanten Marktes nicht berücksichtigt. Die Transportdienste auf der Transatlantikroute über die nordeuropäischen Häfen und die über die Mittelmeerhäfen seien austauschbar. Sie hätten in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte Art und Ausmaß des Wettbewerbs durch Seerouten zwischen Südeuropa und Kanada dargestellt. Aufgrund dieser Bemerkungen habe die Kommission den „kanadischen Zugang" in ihre Marktdefinition aufgenommen, den „Mittelmeerzugang" jedoch nicht.

292 Die Klägerinnen kritisieren in diesem Punkt die Argumentation der Kommission. In Randnummer 66 der TAA-Entscheidung habe die Kommission anerkannt, dass die Mittelmeerhäfen zumindest für einige Verlader eine echte Alternative zu den nordeuropäischen Häfen seien. Als Beleg dafür, dass ein gewisses Maß an Austauschbarkeit zwischen den Transportdiensten auf der Transatlantikroute über die nordeuropäischen Häfen und den Mittelmeerhäfen bestehe, verweisen sie auf die Feststellungen der Kommission zu den Auswirkungen des TAA auf den Markt. Insbesondere nehmen sie Bezug auf Randnummer 219 der TAA-Entscheidung, wonach „[d]ie Auswirkungen der TAA... auch im Verkehr über das Mittelmeer zu spüren [sind]", sowie auf Randnummer 220 der Entscheidung, in der die Kommission zunächst festgestellt hat, dass der Verkehr in Richtung Vereinigte Staaten im Zeitraum 1992/93 über die Mittelmeerhäfen stärker zugenommen habe als über die nordeuropäischen Häfen, und sodann erklärt hat, dass „verschiedene Verlader, vor allem aus Südfrankreich, angesichts der von der TAA eingeführten Tariferhöhungen beschlossen [hatten], ihre Fracht ganz oder teilweise über die Mittelmeerhäfen gehen zu lassen". Das Ausmaß der Verlagerung des Verkehrs von den nordeuropäischen Häfen zu den Mittelmeerhäfen belege, dass die betreffenden Transportdienste in hohem Maß austauschbar seien.

293 Mit ihrem Vorbringen beanstanden die Klägerinnen die Ermittlung des geografischen Zuschnitts des relevanten Marktes der Transportdienste. Dieser Aspekt betrifft die Bestimmung der Ursprungs- und der Zielorte der transatlantischen Transportdienste.

294 Zweifellos besteht eine gewisse Austauschbarkeit zwischen den im Rahmen des TAA durchgeführten Seetransportdiensten und den von oder zu Mittelmeerhäfen angebotenen regelmäßigen Containertransportdiensten auf der Transatlantikroute. Nicht das völlig Fehlen von Austauschbarkeit, sondern der Umstand, dass diese stark beschränkt ist, rechtfertigt jedoch den Ausschluss der letztgenannten Dienstleistungen vom relevanten Markt.

295 In der TAA-Entscheidung hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass das Phänomen der Austauschbarkeit wesentlich mit der Entfernung zwischen den

Häfen, über die die Reedereien die transatlantische Seeverbindung anbieten, und den Binnenorten, zu denen die Waren geliefert oder wo sie verladen werden, sowie mit den durch diese Entfernung bedingten Kosten für den Landtransport der Waren zusammenhänge. Dieses Phänomen betreffe somit nur die Unternehmer in Regionen, die sowohl zu den Einzugsgebieten der von den TAA-Reedereien bedienten Häfen als auch zu denen der Mittelmeerhäfen gehörten. Solche Unternehmer gebe es in „in Südfrankreich"; sie stellten einen relativ unbeständigen Teil der Nachfrage dar und übten „nur marginal" einen Einfluss auf die Gesamtnachfrage nach diesen Dienstleistungen aus. Die Kommission führt hierzu aus:

„[U]nter den gegenwärtigen Umständen [wird] der Wettbewerb des über die Mittelmeerhäfen geführten Verkehrs aufgrund der geringeren Leistungsfähigkeit der Mittelmeerhäfen und der geringeren Häufigkeit der von den Mittelmeerhäfen angebotenen Dienste noch weiter verringert... Während die über die nordeuropäischen Häfen angebotenen Dienste für die Verlader in Südeuropa (beispielsweise in Norditalien) mitunter interessant sein können, kommt es umgekehrt nur selten vor, dass ein nordeuropäischer Verlader die Verkehrsdienste über die Mittelmeerhäfen in Anspruch nimmt."

296 Die Klägerinnen haben keine Beweise dafür vorgelegt, dass für die Verlader aus Nordeuropa, das das Einzugsgebiet für die Dienstleistungen der TAA-Mitglieder bildet, die von den Mittelmeerhäfen angebotenen Dienstleistungen eine sinnvolle Alternative darstellen oder dass die in Südfrankreich ansässigen Unternehmer einen erheblichen oder zumindest nicht unbedeutenden Teil der Nutzer der von den TAA-Mitgliedern angebotenen Dienstleistungen ausmachen.

297 Im Übrigen kann nicht schon die Feststellung, dass nach dem Inkrafttreten des TAA der Verkehr von den Mittelmeerhäfen in Richtung Vereinigte Staaten zugenommen hat, die Richtigkeit der Bewertungen der Kommission in Frage stellen. Trotz beträchtlicher Erhöhungen der Frachtraten durch die TAA-Mitglieder nahm der Verkehr über die Mittelmeerhäfen nach Randnummer 220 der angefochtenen Entscheidung im Zeitraum 1992/93 nur um 14 % zu, während er im selben Zeitraum über die nordeuropäischen Häfen einen Zuwachs von 9 %

verzeichnete. Abgesehen davon, dass die Zunahme des Verkehrs über die Mittelmeerhäfen nicht zwangsläufig mit einer Verkehrsverlagerung gleichbedeutend ist, sondern auf anderen Faktoren, z. B. einem Zuwachs bei den Ausfuhren aus den südeuropäischen Regionen in die Vereinigten Staaten, beruhen kann, bestätigt die begrenzte Zunahme des Verkehrs über die Mittelmeerhäfen lediglich, dass die betreffenden Transportdienste nur in sehr geringem Maß austauschbar sind. Da die Klägerinnen weiter nichts vorgetragen haben, was die Analyse der Kommission hätte widerlegen können, ist ihr Vorbringen zurückzuweisen.

298 Aus dem Vorstehenden folgt, dass sämtliche gegen die Definition des relevanten Dienstleistungsmarkts durch die Kommission vorgebrachten Rügen und Argumente zurückzuweisen sind.

b) Zu der Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten

299 Um festzustellen, ob die Preisabsprachen für den Seetransport und das CMP die vierte Voraussetzung für die Anwendung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erfüllten, hat die Kommission der Reihe nach geprüft, ob das TAA es ermöglichte, den Wettbewerb zwischen den Parteien der Vereinbarung auszuschalten, ob diese einen wesentlichen Teil des relevanten Marktes ausmachten und ob der externe Wettbewerb nicht geeignet war, sie daran zu hindern, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten.

300 Bevor die verschiedenen Rügen der Klägerinnen gegen den Standpunkt der Kommission nach demselben Prüfungsschema untersucht werden, ist festzustellen, dass die Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten, einer Gesamtbeurteilung zu unterziehen ist, bei der insbesondere die speziellen Merkmale des relevanten Marktes, die durch die Vereinbarung verursachten Wettbewerbsbeschränkungen, die Marktanteile der Parteien der Vereinbarung sowie der Umfang und die Intensität des tatsächlichen oder potenziellen externen Wettbewerbs zu berück-

sichtigen sind. Im Rahmen dieser Gesamtbetrachtung sind diese verschiedenen Punkte eng miteinander verbunden oder können sich ausgleichen. Je schwerwiegender etwa die Beschränkungen des internen Wettbewerbs zwischen den Parteien sind, desto mehr hängt die Freistellung einer Vereinbarung davon ab, dass ein lebhafter und bedeutender externer Wettbewerb herrscht, und je größer die Marktanteile der Parteien der Vereinbarung sind, desto stärker muss der potenzielle Wettbewerb sein.

i) Zum internen Wettbewerb

301 Die Klägerinnen scheinen zunächst der Ansicht zu sein, dass die Kommission einen Rechtsfehler begangen hat, als sie festgestellt hat, dass die vierte Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages bereits deswegen nicht erfüllt sei, weil das TAA den internen Wettbewerb ausgeschaltet habe.

302 Diese Rüge ist eindeutig zurückzuweisen. Wie vorstehend festgestellt, verlangt die Beurteilung der Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages eine Gesamtbetrachtung, bei der insbesondere der interne und der externe Wettbewerb zu berücksichtigen sind. Aus der angefochtenen Entscheidung, vor allem aus Randnummer 437, geht aber klar hervor, dass die Feststellung, das TAA eröffne seinen Mitgliedern die Möglichkeit, den Wettbewerb untereinander auszuschalten, nur einer der Punkte ist, auf die die Kommission ihre Schlussfolgerung in Randnummer 461 der angefochtenen Entscheidung gestützt hat, dass das TAA eine Vereinbarung sei, die ihren Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten.

303 Weiter machen die Klägerinnen geltend, dass sie den Wettbewerb untereinander nicht ausgeschaltet hätten. Die im TAA vorgesehene Zusammenarbeit bei den Preisen schränke den Wettbewerb weniger stark ein als die Anwendung einheitlicher Frachtraten, und sie hätten die Möglichkeit eines unabhängigen Vor-

gehens; außerdem konkurrierten sie bei den Dienstleistungsangeboten miteinander. In ihrer Erwiderung haben die Klägerinnen zum Beweis Daten vorgelegt, die bereits der Kommission im Verwaltungsverfahren unterbreitet worden waren und aus denen zum einen hervorgehen soll, dass ihre Anteile an der von allen TAA-Mitglieder zusammen beförderten Gesamtfracht zwischen September 1992 und März 1994 zwischen 11 % und 81 % geschwankt hätten, und zum anderen, dass die Verlader erhebliche im Rahmen von Servicekontrakten beförderte Warenmengen zwischen den Klägerinnen umverteilt hätten. Schließlich haben die Klägerinnen der Kommission in der Erwiderung außerdem vorgeworfen, dass sie ihre Verweigerung einer Freistellung nicht begründet habe.

304 Was erstens den internen Preiswettbewerb betrifft, so ist daran zu erinnern, dass die TAA-Mitglieder gemeinsam die Frachtraten festsetzten, deren Anwendung von einem „Rate Committee" ständig überwacht wurde. Diese Absprachen über die Transportpreise bewirkten eindeutig, dass der Preiswettbewerb zwischen den Parteien im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 Buchstabe a des Vertrages ausgeschaltet wurde.

305 Die Frage, ob das duale Tarifsystem des TAA den Wettbewerb weniger stark einschränkte als eine Linienkonferenzvereinbarung, in der einheitliche oder gemeinsame Frachtraten festgesetzt werden, ist irrelevant. Weiter oben ist bereits festgestellt worden, dass das TAA keine Linienkonferenz war, und die einzige relevante Frage in diesem Abschnitt des Urteils ist, ob das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffnete, den Wettbewerb untereinander auszuschalten.

306 Im Übrigen kann nicht geleugnet werden, dass das TAA den normalen Preiswettbewerb zwischen seinen Mitgliedern ausschaltete, obwohl es ein duales Tarifsystem vorsah. Die den nicht strukturierten Mitgliedern zugestandene Tarifflexibilität und der fixe Preisnachlass, den sie gewähren durften (100 USD pro Container), wurden von allen TAA-Mitgliedern beschlossen.

307 An dieser Feststellung ändert es auch nichts, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit bestand, von der sich aus den Preisabsprachen für den Seetransport ergebenden Tarifregelung durch ein unabhängiges Vorgehen abzuweichen. Zunächst stellt diese Möglichkeit, die nach den Rechtsvorschriften eines Drittstaats besteht, eine Ausnahme vom Grundsatz der gemeinsamen Preisfestsetzung dar. Ferner ergibt sich aus dem geänderten Artikel 13 des TAA, dass das unabhängige Vorgehen ungeachtet seiner Bezeichnung überwacht und beschränkt war, da es dem TAA-Sekretariat zehn Tage im Voraus mitgeteilt werden musste, was den anderen Mitgliedern die Möglichkeit gab, sich anzuschließen oder das betreffende Mitglied zu einem Verzicht zu bewegen. Das unabhängige Vorgehen war daher nicht Teil des normalen Wettbewerbs, in dessen Rahmen jeder Unternehmer selbständig zu bestimmen hat, welche Politik er auf dem Markt zu betreiben gedenkt, was streng jeder unmittelbaren oder mittelbaren Fühlungnahme zwischen Unternehmen entgegensteht, die bezweckt oder bewirkt, entweder das Marktverhalten eines tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerbers zu beeinflussen oder einen solchen Wettbewerber über das Marktverhalten ins Bild zu setzen, zu dem man sich selbst entschlossen hat oder das man in Erwägung zieht (Urteil 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, Randnrn. 173 und 174).

308 Im Übrigen ergibt sich aus den von den Klägerinnen selbst vorgelegten Daten, dass in der Praxis nur ausnahmsweise ein unabhängiges Vorgehen erfolgt ist. So gab es diesen Daten zufolge 1993 nur 824 Fälle eines unabhängigen Vorgehens, was gegenüber den ungefähr 1 500 000 von den TAA-Mitgliedern beförderten Containern oder den 98 573 Fällen, in denen 1988 die zwischen der West- und der Ostküste der Vereinigten Staaten und Asien tätigen Parteien der so genannten „transpazifischen" Vereinbarungen unabhängig vorgegangen sind, eine unbeachtlich geringe Zahl darstellt.

309 Außerdem steht fest, dass das unabhängige Vorgehen die TAA-Mitglieder in der Praxis nicht an der Erhöhung ihrer Preise gehindert hat.

310 Folglich belegen weder die duale Tarifstruktur noch die Möglichkeit eines unabhängigen Vorgehens, dass zwischen den TAA-Mitgliedern ein echter Preiswettbewerb stattgefunden hat.

311 Ferner ist daran zu erinnern, dass das TAA auch den Abschluss von Servicekontrakten einer Reihe von Regeln unterworfen hat, nach denen solche Verträge insbesondere für die Mehrzahl der Mitglieder gemeinsam ausgehandelt werden mussten und nur für eine Mindestmenge von Containern sowie mit beschränkter Laufzeit geschlossen werden durften. Die Kommission hat in der angefochtenen Entscheidung, ohne dass ihr im Rahmen der vorliegenden Klage widersprochen worden wäre, außerdem festgestellt, dass die Rolle des TAA-Sekretariats zeige, wie stark die geschäftliche Integration der Reedereien innerhalb dieser Vereinbarung sei.

312 Was zweitens die Dienstleistungsangebote betrifft, so haben die Klägerinnen in der Klageschrift lediglich behauptet, dass sie insoweit miteinander konkurrierten und dass die Verlader einräumten, dass Qualitätsunterschiede zwischen den von den früheren Mitgliedern der Konferenzen Neusara und Usanera und den von den früher unabhängigen Reedereien angebotenen Dienstleistungen bestünden, die die Preisdifferenzen rechtfertigten. Sie haben jedoch weder einen Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptungen vorgelegt noch auch nur angegeben, worin die genannten Unterschiede, abgesehen von den von der Kommission bereits berücksichtigten Unterschieden in der Häufigkeit der Dienste und der verwendeten Schiffsart, bestehen sollen.

313 Dieses Argument soll auch lediglich die Praxis differenzierter Preise rechtfertigen oder höchstens zeigen, dass ein Unterschied zwischen den beiden Kategorien von TAA-Mitgliedern besteht, nicht jedoch belegen, dass zwischen sämtlichen TAA-Mitglieder Wettbewerb herrscht. Es ist deshalb auf jeden Fall nicht erheblich.

314 Im Übrigen hat die Kommission darauf hingewiesen, dass auf dem Markt für containerisierte Linien-Seetransportdienste, wie sie die TAA-Mitglieder anbieten,

die Qualität des Dienstes gegenüber dem Preis von untergeordneter Bedeutung ist. Ein etwaiger Qualitätsunterschied kann daher nicht den Wegfall des den Wettbewerbsmärkten eigenen Preisbildungsmechanismus kompensieren, den der Abschluss einer horizontalen Preisabsprache zur Folge hat. Die genannte untergeordnete Bedeutung ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die von den TAA-Mitgliedern angebotenen Dienstleistungen homogen und vollkommen austauschbar sind. Die Kommission hat in Randnummer 339 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt, dass mehrere vom TAA abgedeckte Routen gemeinsam von Mitgliedern, die früher den Konferenzen Neusara und Usanera angehörten, und von ehemals unabhängigen Mitgliedern betrieben würden. Dieser Umstand, der in Anlage 4 zur Klageschrift, in der die Klägerinnen Beispiele für derartige Dienstleistungen genannt haben, bestätigt wird, beweist das hohe Maß an Austauschbarkeit der von den einzelnen TAA-Mitgliedern angebotenen Dienstleistungen.

315 Zweitens hat die Kommission, ohne Widerspruch zu erregen, die Auffassung vertreten, dass die Wettbewerbswirkung der unterschiedlichen Qualität der von den TAA-Mitgliedern angebotenen Dienstleistungen durch das CMP weitgehend abgeschwächt werde. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang auf einen Abschnitt eines TAA-Dokuments Bezug genommen, wonach ein TAA-Mitglied, das seine Quote im Rahmen des CMP erreicht hat, eher einen Transportauftrag an ein anderes TAA-Mitglied untervergeben als seine Quote überschreiten und die entsprechende Geldbuße zahlen wird.

316 Was drittens die Marktanteile der TAA-Mitglieder betrifft, so hat die Kommission in Randnummer 436 der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass das Fehlen eines Wettbewerbs zwischen den TAA-Mitgliedern auch aus dem Fehlen einer wesentlichen Veränderung der Positionen der Reedereien innerhalb des TAA hervorgehe. Da diese Feststellung in der Klageschrift nicht bestritten worden ist, ist die erstmals in der Erwiderung vorgetragene Behauptung, dass die Marktanteile der TAA-Mitglieder geschwankt hätten, als neues Angriffsmittel im Sinne von Artikel 48 Absatz 2 der Verfahrensordnung anzusehen, das unzulässig ist, da es nicht auf rechtliche oder tatsächliche Gründe gestützt wird, die erst während des Verfahrens zutage getreten sind.

317 Was im Übrigen die erste Tabelle in Anlage 21 zur Erwiderung betrifft, die nach Auffassung der Klägerinnen die Schwankungen der Anteile der TAA-Mitglieder

zeigt, so sind die dortigen Angaben weder verlässlich noch schlüssig. Erstens hat der Basisindex keine Aussagewert, da er aufgrund von Daten festgesetzt wurde, die sich auf einen sehr kurzen Zeitraum (drei Monate) beziehen, der keine Berücksichtigung jahreszeitlicher Schwankungen erlaubt. Das Beispiel der Reederei MSC, die nach den Angaben in dieser Tabelle als einzige ihren Marktanteil nicht nur geringfügig vergrößert hat, ist insoweit besonders aufschlussreich. Diese Vergrößerung soll im Wesentlichen innerhalb der neun Monate im Anschluss an den Dreimonatszeitraum erfolgt sein, der zur Berechnung des Basisindexes gedient hat; wäre Letzterer nicht auf der Grundlage von drei Monaten, sondern eines ganzen Jahres berechnet worden, hätte sich somit der Marktanteil der betreffenden Reederei nicht nennenswert verändert. Zweitens verfälschen das Verschwinden einer Reederei und der Beitritt von drei anderen Reedereien zum TAA im Untersuchungszeitraum die Zahlenangaben in der Tabelle. Drittens sind bis auf den Fall der MSC die Schwankungen der Marktanteile der einzelnen Mitglieder relativ unbedeutend. Viertens ist nicht klar, ob die Angaben in der Tabelle in Anlage 21 zur Erwiderung den tatsächlichen Marktanteilen entsprechen. Am Fuß der Tabelle steht nämlich, dass die genannten Angaben vom CMP stammen, das seine eigenen Ziele hat und daher nicht notwendig sämtliche Aktivitäten der TAA-Mitglieder berücksichtigt. Fünftens wird die sich aus diesen Angaben ergebende Entwicklung der Marktanteile nicht durch die Angaben in der Tabelle in Anlage 22 zur Erwiderung bestätigt. So zeigt die erste Reihe dieser Tabelle, dass ein Teil der von P & O beförderten Fracht von Sea-Land und OCCL übernommen wurde, während nach der Tabelle in Anlage 21 zur Erwiderung der Marktanteil von P & O gewachsen, der der beiden anderen Reedereien dagegen geschrumpft ist.

318 Ebenso ist die Tabelle in Anlage 22 zur Erwiderung, die nach Auffassung der Klägerinnen zeigt, dass zwischen den TAA-Mitgliedern im Zusammenhang mit Servicekontrakten eine Verlagerung erheblicher Frachtvolumen stattgefunden hat, keineswegs eindeutig. So wurde zwar, wie die Kommission bemerkt, nach dieser Tabelle ein Teil der von P & O beförderten Fracht von Sea-Land und OCCL übernommen, doch setzt die letztgenannte Reederei gar keine Schiffe auf dem Nordatlantik ein, sondern hat eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung von Schiffen mit den Reedereien P & O, Sea-Land und Nedlloyd getroffen, und Letztere haben untereinander ebenfalls eine Vereinbarung über die gemeinsame Nutzung ihrer Schiffe getroffen. Außerdem und vor allem betrifft die Mehrzahl der angeführten Beispiele strukturierte TAA-Mitglieder, die nur kollektive Servicekontrakte schließen konnten, d. h. Verträge, bei denen kein Wettbewerb zwischen ihnen stattfindet, da sie gemeinsam auszuhandeln sind.

319 Die Tabellen in den Anlagen 21 und 22 zur Erwiderung sind daher nicht geeignet, einen Wettbewerb zwischen den TAA-Mitglieder zu beweisen. Sie waren übrigens bereits im Verwaltungsverfahren der Kommission vorgelegt worden, die nach ihrer Prüfung in Randnummer 436 der angefochtenen Entscheidung zu dem Schluss gelangt ist, dass sich die Positionen der Reedereien innerhalb des TAA nicht wesentlich verändert hätten.

320 Im Übrigen hat die Kommission in Randnummer 428 der angefochtenen Entscheidung noch auf eine weitere Beschränkung des Wettbewerbs zwischen den TAA-Mitgliedern hingewiesen, nämlich die gemeinsame Festlegung der Transportkapazitäten, die jedes Mitglied auf dem Markt anbietet.

321 Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Rügen der Klägerinnen zurückzuweisen sind und dass die Kommission zu Recht davon ausgegangen ist, dass das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffnet, den Wettbewerb untereinander auszuschalten.

ii) Zu dem von den TAA-Mitgliedern gehaltenen wesentlichen Teil des relevanten Marktes

322 Die Kommission hat in den Randnummern 438 bis 440 der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass das TAA einen wesentlichen Teil des relevanten Marktes abdecke, und ist in Randnummer 441 der Entscheidung zu dem Schluss gelangt, dass das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auszuschalten.

323 Die Klägerinnen werfen der Kommission vor, dass sie einen Rechtsfehler begangen habe, soweit ihre Analyse zu dem Ergebnis führe, dass eine Linienkonferenz, die einen Marktanteil von 50 % besitze, den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages ausschalte.

324 Zwar weisen die Klägerinnen zu Recht darauf hin, dass eine Linienkonferenz von ihrem Wesen her den Wettbewerb zwischen ihren Mitgliedern einschränkt und ihr Ziel der Marktstabilisierung nur erreichen kann, wenn sie einen nicht unbedeutenden Marktanteil besitzt. Dass die Verordnung Nr. 4056/86 eine Gruppenfreistellung für Linienkonferenzen vorsieht, erlaubt es daher nicht, ohne weiteres anzunehmen, dass jede Linienkonferenz, die einen Marktanteil von 50 % hält, die vierte Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages nicht erfüllt.

325 Erstens ist jedoch daran zu erinnern, dass das TAA keine Linienkonferenz war. Die Klägerinnen können sich daher nicht auf die positive Bewertung dieser Art von Vereinbarungen in der Verordnung Nr. 4056/86 berufen. Zudem können nach der achten Begründungserwägung dieser Verordnung die vorteilhaften Wirkungen außerhalb der in Linienkonferenzen entwickelten Zusammenarbeit gerade nicht erzielt werden.

326 Zweitens ist die Argumentation der Klägerinnen sachlich falsch, da sie auf die Existenz eines Marktanteils von 50 % gestützt ist, der sich aus einer (oben dargestellten) erweiterten Definition des relevanten Marktes ergibt. Die Rügen der Klägerinnen bezüglich der Definition des relevanten Marktes sind jedoch oben für unbegründet erklärt worden. Die Kommission ist bei ihrer Bewertung folglich nicht von einem Marktanteil der TAA-Mitglieder von 50 % ausgegangen, sondern, wie in Randnummer 439 der TAA-Entscheidung angegeben, von einem Marktanteil von 75 % im Jahr 1992 und 65 % bis 70 % im Jahr 1993. Auf der direkten Transatlantikroute zwischen Nordeuropa und den Vereinigten Staaten und somit unter Ausschluss der kanadischen Häfen hatten die TAA-Mitglieder nach den von den Klägerinnen bestätigten Angaben in Randnummer 146 der

angefochtenen Entscheidung sogar Marktanteile von 81 % im Jahr 1992, 71,3 % im Jahr 1993 und 69,6 % im Jahr 1994.

327 Drittens steht fest, dass vor Abschluss des TAA im Jahr 1992 die Mitglieder der Konferenzen Neusara und Usanera 55,7 % und 52,9 % des Transatlantikverkehrs abdeckten. In der Folge ermöglichte es das TAA, die Mitglieder der Konferenzen Neusara und Usanera und bestimmte bis dahin unabhängig gebliebene Reedereien in derselben Struktur zusammenzuschließen. Das TAA bewirkte somit eine spürbare Zunahme der Konzentration des Angebots, das von durch Preisabsprachen verbundenen Reedereien kontrolliert wurde.

328 Viertens kann zwar eine beherrschende Stellung nicht von vornherein mit der Ausschaltung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages gleichgesetzt werden, doch ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung besonders hohe Anteile — von außergewöhnlichen Umständen abgesehen — ohne weiteres den Beweis für das Vorliegen einer beherrschenden Stellung liefern. Dies ist der Fall bei einem Marktanteil von 50 % (Urteil des Gerichtshofes vom 3. Juli 1991 in der Rechtssache C-62/86, AKZO/Kommission, Slg. 1991, I-3359, Randnr. 60).

329 Die Rüge, dass die Kommission einen Rechtsfehler begangen habe, ist daher unbegründet und zurückzuweisen.

330 In diesem Stadium der Prüfung ist darauf hinzuweisen, dass sich die Kommission bei der Klärung der Frage, ob eine Vereinbarung den sie unterzeichnenden Parteien die Möglichkeit eröffnet, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages den Wettbewerb auszuschalten, grundsätzlich nicht allein darauf stützen darf, dass die betreffende Vereinbarung den Wettbewerb zwischen den Parteien ausschaltet und diese einen wesentlichen Teil des relevanten Marktes ausmachen. Zum einen ist

das Verbot der Ausschaltung des Wettbewerbs ein engerer Begriff als die Existenz oder Erlangung einer beherrschenden Stellung, so dass eine Vereinbarung selbst dann, wenn sie ihren Mitgliedern eine beherrschende Stellung verschafft, möglicherweise nicht im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages den Wettbewerb ausschaltet und somit freigestellt werden könnte (in diesem Sinne Urteile des Gerichtshofes vom 14. Februar 1978 in der Rechtssache 27/76, United Brands/Kommission, Slg. 1978, 207, Randnr. 113, und vom 13. Februar 1979 in der Rechtssache 85/76, Hoffmann-La Roche/Kommission, Slg. 1979, 461, Randnr. 39, sowie Urteil Matra Hachette/Kommission, Randnrn. 153 und 154). Zum anderen ist der potenzielle Wettbewerb in Betracht zu ziehen, bevor festgestellt wird, dass eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages den Wettbewerb ausschaltet (in diesem Sinne Urteil Europemballage und Continental Can/Kommission, Randnrn. 25).

331 Die Berücksichtigung und Analyse des tatsächlichen und des potenziellen externen Wettbewerbs ist erst recht notwendig, wenn zu prüfen ist, ob eine Vereinbarung zwischen Reedereien für eine Einzelfreistellung gemäß Artikel 12 der Verordnung Nr. 4056/86 in Betracht kommt. Wie nämlich aus der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 hervorgeht, übt die Mobilität der Flotten, die die Angebotsstruktur im Seeverkehr kennzeichnet, einen ständigen Wettbewerbsdruck auf die Konferenzen aus, die in der Regel nicht die Möglichkeit haben, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Seeverkehrsdienste auszuschalten. Dass der Rat in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 eine Gruppenfreistellung für Preisabsprachen von Linienkonferenzen vorgesehen hat, die grundsätzlich nur dann die durch die Verordnung Nr. 4056/86 anerkannten vorteilhaften stabilisierenden Wirkungen erzeugen können, wenn sie bedeutende Marktanteile besitzen, bestätigt überdies, dass die in Artikel 85 Absatz 3 vorgesehene Voraussetzung der Nichtausschaltung des Wettbewerbs mit ganz besonderer Sorgfalt zu prüfen ist.

332 Jedoch ist die Kommission zwar in Randnummer 441 der angefochtenen Entscheidung zu Unrecht bereits zu dem Schluss gelangt ist, dass sich aus den Feststellungen zur Ausschaltung des Wettbewerbs innerhalb des TAA und aus dem Umstand, dass die TAA-Mitglieder einen wesentlichen Marktanteil hielten, ergebe, dass das TAA seinen Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 Buchstabe b des Vertrages für einen wesentli-

chen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten. Sie hat aber in den Randnummern 442 bis 460 der angefochtenen Entscheidung gleichwohl geprüft, ob die Möglichkeiten externen Wettbewerbs die TAA-Mitglieder nicht daran zu hindern vermochten, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten.

iii) Zum externen Wettbewerb

333 Bevor sie zu dem Schluss gelangt ist, dass die Möglichkeiten externen Wettbewerbs die TAA-Mitglieder nicht daran zu hindern vermochten, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen auszuschalten, hat die Kommission nacheinander den Wettbewerb auf der direkten Transatlantikroute und die anderen Wettbewerbsquellen (den potenziellen Wettbewerb) geprüft.

334 Darüber hinaus hat die Kommission in den Randnummern 451 und 452 der angefochtenen Entscheidung auch den Wettbewerb durch den Verkehr zwischen Nordeuropa und den kanadischen Häfen geprüft. Da die Klägerinnen in diesem Zusammenhang jedoch keine Rüge erhoben haben, ist die Feststellung, dass von den in diesem Verkehr tätigen unabhängigen Reedereien nur ein begrenzter Wettbewerbsdruck ausgehe, als erwiesen anzusehen.

Wettbewerb auf der direkten Transatlantikroute

335 Die Klägerinnen haben hierzu lediglich geltend gemacht, dass die Marktanteile der auf der direkten Transatlantikroute tätigen unabhängigen Reedereien gewachsen seien, was der Umstand beweise, dass der Marktanteil der TAA-Mitglieder von 81,1 % im Jahr 1992 auf 71,3 % im Jahr 1993 und dann auf 69,6 % im Jahr 1994 zurückgegangen sei. (Der Marktanteil der unabhängigen Reedereien sei entsprechend von 18,9 % im Jahr 1992 auf 28,7 % im Jahr 1993 und auf 30,4 % im Jahr 1994 gestiegen.)

336 Diese Erhöhung des Marktanteils der unabhängigen Reedereien ist von der Kommission berücksichtigt worden. In Randnummer 448 der angefochtenen Entscheidung hat die Kommission nämlich festgestellt, dass durch die zum 1. Januar 1993 von den TAA-Mitgliedern eingeführten Preiserhöhungen ein Teil des Verkehrs sofort zugunsten einiger unabhängiger Reedereien verloren gegangen sei, deren Marktanteile sich erhöht hätten. So sei für den Verkehr in Richtung Vereinigte Staaten der Marktanteil der Reederei Evergreen von 7,7 % im Jahr 1992 auf 14,1 % im ersten Quartal 1993, der von Lykes Line von 6,4 % auf 7,1 %, der von ICL von 2,1 % auf 2,6 % und der von Atlantic Cargo von 3,0 % auf 3,9 % (der Marktanteil aller vier Reedereien zusammen also von 19,2 % auf 27,7 %) gestiegen.

337 Zweitens wurden nach den nicht bestrittenen Angaben in Randnummer 203 der angefochtenen Entscheidung vielen Verladern „sehr beträchtliche Preiserhöhungen — in der Regel zwischen 30 und 100 %, in einem Fall aber bis zu 175 %", angekündigt. Nach der in der Sache unstreitigen Randnummer 204 der angefochtenen Entscheidung wurden diese Preiserhöhungen in branchenunüblich kurzer Zeit eingeführt. Derart beträchtliche und plötzliche Preiserhöhungen mussten zwangsläufig einen Teil der TAA-Kunden veranlassen, sich anderen im Transatlantikverkehr tätigen Verkehrsunternehmen zuzuwenden. Das Argument, dass diese Preiserhöhungen den Reedern nicht erlaubt hätten, das 1989 erreichte Rentabilitätsniveau wiederzuerreichen, ist nicht relevant, da dieser Umstand nichts an der Erheblichkeit der den Kunden auferlegten Erhöhungen ändert.

338 Drittens haben sich die Marktanteile der unabhängigen Reedereien, die im ersten Quartal 1993 infolge der von den TAA-Mitgliedern vorgenommenen Preiserhöhung sofort gestiegen waren, rasch stabilisiert und sind sogar zurückgegangen. So geht aus Randnummer 449 der angefochtenen Entscheidung hervor, dass der Marktanteil von Evergreen 13,1 % betrug, der von Lykes Line 5,4 %, der von Atlantic Cargo 3,7 % und der von ICL 2,5 %, dass also die vier Reedereien für das ganze Jahr 1993 einen Marktanteil von 24,7 % hatten anstatt der 27,7 % für den kurzen Zeitraum, der unmittelbar auf die von den TAA-Mitgliedern eingeführten drastischen Preiserhöhungen folgte.

339 Viertens ergeben sich die Grenzen des von diesen unabhängigen Reedereien ausgeübten Wettbewerbsdrucks auch daraus, dass die betreffenden Reedereien im Jahr 1993 trotz der Vergrößerung des Beförderungsaufkommens keine bedeutenden neuen Transportkapazitäten in den Markt einbrachten.

340 Fünftens stützt sich die Feststellung, dass die TAA-Mitglieder einen wesentlichen Teil des relevanten Marktes ausgemacht hätten und dass der externe Wettbewerb somit schwach gewesen sei, insbesondere auf den Marktanteil, den die unabhängigen Reedereien 1993 besassen; die Erhöhung der Marktanteile, die diese Reedereien infolge der von den TAA-Mitgliedern eingeführten Tariferhöhungen verzeichneten, ist mithin berücksichtigt worden.

341 Sechstens ist daran zu erinnern, dass nach der Rechtsprechung die Konkurrenten umso weniger echten Wettbewerbsdruck auf das beherrschende Unternehmen ausüben können, je schwächer und kleiner sie sind (in diesem Sinne Urteile United Brands/Kommission, Randnrn. 111 und 112, und Hoffmann-La Roche/Kommission, Randnrn. 51 bis 58).

342 Hierzu ist festzustellen, dass nur eine einzige unabhängige Reederei, Evergreen, einen relativ bedeutenden Marktanteil hatte (13,1 % im Jahr 1993). Wie aus den Randnummern 150 bis 156, 215 und 443 bis 445 der angefochtenen Entscheidung hervorgeht, schränken zudem mehrere Faktoren den Wettbewerbsdruck, den diese Reederei auf die TAA-Mitglieder ausüben konnte, stark ein. So ist sie nicht in sämtlichen Marktsegmenten vertreten, denn sie bietet z. B. bestimmte Spezialausrüstungen („open top", „flat top") auf der Transatlantikroute nicht an und hat deshalb zu einer ganzen Reihe von Verladern keinen Zugang. Noch schwerwiegender ist der Umstand, dass Evergreen Partei der Eurocorde-Vereinbarung ist, der auch die TAA-Mitglieder beigetreten waren und in deren Rahmen die Frachtraten und andere Transportbedingungen diskutiert werden. Von Bedeutung ist auch, dass sich Evergreen ursprünglich am TAA beteiligen sollte und dass sie zwar schließlich unabhängig blieb, aber mit verschiedenen TAA-Mitgliedern regelmäßige Kontakte pflegte und sehr umfassend über die Preispolitik dieser TAA-Mitglieder unterrichtet wurde, was ihr erlaubte, ihr Ta-

rifschema zu ändern, um mit einer geringfügigen Abweichung den von den TAA-Mitgliedern eingeführten Änderungen zu folgen. Evergreen, die wichtigste, wenn nicht einzige unabhängige Reederei mit ausreichender Macht auf dem Markt für regelmäßige Transportdienste auf der Transatlantikroute, war somit in Wirklichkeit nicht imstande, einen echten Wettbewerbsdruck auf die TAA-Mitglieder auszuüben.

343 Wie in Randnummer 446 der angefochtenen Entscheidung ausgeführt ist, waren alle anderen unabhängigen Reedereien nicht in der Lage, Beförderungsleistungen in ausreichender Zahl anzubieten, um einen echten Wettbewerbsdruck auf die TAA-Mitglieder auszuüben, da sie geringere Marktanteile und weniger Ressourcen als Evergreen hatten. Darüber hinaus ist Lykes Line, die bedeutendste dieser Reedereien, ebenfalls Partei der Eurocorde-Vereinbarung.

344 Die Kommission hat demnach in Randnummer 454 der angefochtenen Entscheidung zu Recht Folgendes festgestellt: „Nachdem die Unabhängigen die rasch aufeinander folgenden Preiserhöhungen der TAA dazu genutzt hatten, ihre Kapazitäten voll auszulasten, waren sie... nicht mehr imstande, 1993 neue Nachfrage zu befriedigen. In Abstimmung mit der TAA oder aus Unvermögen aufgrund ihrer schwachen Position gegenüber dem TAA-Marktanteil suchten sie keinen echten Wettbewerb mit der TAA und begnügten sich mit einem Marktfolgerverhalten." Ebenfalls zu Recht ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass der Wettbewerbsdruck, den die auf der direkten Transatlantikroute tätigen unabhängigen Reedereien auf die TAA-Mitglieder ausübten, die durch das TAA eröffnete Möglichkeit, im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages den Wettbewerb auszuschalten, nicht wettgemacht hat.

Andere Wettbewerbsquellen (potenzieller Wettbewerb)

345 Die Klägerinnen machen geltend, dass die Kommission den potenziellen Wettbewerb durch die bereits auf der Transatlantikroute tätigen Verkehrs-

unternehmen, die imstande seien, ihr Angebot an Containertransportdiensten zu vergrößern (Austausch auf der Angebotsseite), sowie durch die Containerbeförderer, die nicht auf der Transatlantikroute tätig seien, aber in diesen Markt eintreten könnten, vernachlässigt habe. Außerdem werfen die Klägerinnen der Kommission vor, dass sie es abgelehnt habe, die kumulative Wirkung der verschiedenen Wettbewerbsquellen, denen sie ausgesetzt gewesen seien, zu prüfen.

346 Bevor die Rügen der Klägerinnen geprüft werden, ist festzustellen, dass ihr Vorbringen bezüglich der zwei vorstehend genannten Quellen potenziellen Wettbewerbs, wie die Klägerinnen selbst ausführen, im Wesentlichen auf der in einem Expertengutachten vertretenen Theorie eines Marktes ohne Zutritts- und Austrittsschranken beruht (Zusammenfassung wirtschaftlicher Fragen, gemeinsam verfasst von Prof. John Davies sowie den Dres. Craig Pirrong, William Sjostrom und George Yarrow, Anlage 5 zur Klageschrift).

347 Die Kommission hat die Richtigkeit dieses von den Klägerinnen vorgelegten Gutachtens bestritten und ihre Auffassung ebenfalls auf Gutachten von Experten gestützt (Gutachten von Dr. Reitzes über die wirtschaftlichen Auswirkungen des Trans-Atlantic Agreement und Gutachten von Dr. Levêque über die „Selbstregulierung im Linienseeverkehr: Mängel im Markt und im Regelungssystem", Anlagen D und E zur Klagebeantwortung), deren Reputation und Kenntnis des relevanten Marktes außer Zweifel stehen. So resultiert die Erfahrung von Dr. Reitzes bei der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf den Seetransportsektor insbesondere daraus, dass er der Hauptverfasser der von der Federal Trade Commission durchgeführten Studie „Analyse des Seeverkehrs und der Auswirkungen des Shipping Act von 1984" ist.

348 Die Lektüre der von den Parteien vorgelegten Gutachten und der darin enthaltenen Verweisungen auf die Wirtschaftsliteratur macht deutlich, dass die Offenheit des Marktes für Linien-Seetransport nach wie vor eine sehr umstrittene Frage ist, wobei sich die Mehrzahl der Autoren darin einig ist, dass auf jeden Fall gewiss keine vollständige Offenheit besteht. Aus diesen einander widersprechenden Gutachten geht hervor, dass das Maß an Offenheit des Marktes für regelmäßige Containertransportdienste auf der Transatlantikroute komplexe

wirtschaftliche Fragen aufwirft. Die Kommission verfügt daher auf diesem Gebiet über ein weites Ermessen, und das Gericht kann ihre Entscheidung in diesem Punkt nur beanstanden, wenn es einen offensichtlichen Beurteilungsfehler feststellt. Über die Richtigkeit der von den beiden Seiten vertretenen Theorien braucht nicht entschieden zu werden, da nicht auf den ersten Blick ersichtlich ist, dass der Standpunkt der Kommission, wonach der potenzielle Wettbewerb, falls es ihn überhaupt gibt, nicht ausreicht, um das TAA daran zu hindern, seinen Mitgliedern die Möglichkeit zu eröffnen, im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages den Wettbewerb auszuschalten, auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler beruht (in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 25. Juni 1998 in den Rechtssachen T-371/94 und T-394/94, British Airways u. a./Kommission, Slg. 1998, II-2405, Randnr. 161).

— Austausch auf der Angebotsseite

349 Die Klägerinnen machen geltend, dass zahlreiche auf der Transatlantikroute tätige Verkehrsunternehmen, wie aus dem bereits der Kommission im Verwaltungsverfahren vorgelegten Dynamar-Bericht hervorgehe, in der Lage seien, ihre Transportkapazitäten, die ungefähr 20 % der Gesamtkapazitäten der TAA-Mitglieder ausmachten, für den Containertransport in direktem Wettbewerb mit den TAA-Mitgliedern einzusetzen. Die beiden Gründe, aus denen die Kommission in der angefochtenen Entscheidung die Feststellungen des Dynamar-Berichts zurückgewiesen habe, seien unzutreffend. Zum einen könnten die Kapazitäten dieser Verkehrsunternehmen für den containerisierten Frachttransport genutzt werden, ohne dass dies eine Umrüstung der Flotte in kompartimentierte Schiffe (d. h. Spezialschiffe für den Containertransport) voraussetze, so dass die Anpassung zu geringen Kosten vorgenommen werden könnte. Zum anderen berücksichtige die Kommission, wenn sie darauf hinweise, dass diese Verkehrsunternehmen einen weniger umfassenden Dienst anböten, nicht, dass die Verlader die Möglichkeit hätten, sich bezüglich eines Teils ihrer Nachfrage an einen potenziellen Wettbewerber zu wenden.

350 Auf diese beiden Argumente ist zum einen zu entgegnen, dass zwar nach Randnummer 166 der angefochtenen Entscheidung die Kosten für die Umstellung der

von diesen Verkehrsunternehmen angebotenen Dienstleistungen ein Grund für die Zurückweisung der Feststellungen des Dynamar-Berichts zu sein scheinen, dies nicht jedoch, weil sie für unverhältnismäßig gehalten werden, sondern weil die TAA-Mitglieder keine näheren Angaben zu ihnen gemacht hatten.

351 Zwar sind die Kosten für die Anpassung der Schiffe nach den von den Klägerinnen im Gerichtsverfahren gemachten Angaben gering, doch setzt das Angebot eines containerisierten Warentransports insbesondere auch den Erwerb und die Verwaltung einer sehr großen Zahl von Containern voraus. Die Klägerinnen selbst haben übrigens in ihrer Klageschrift (Nr. 2.4) Folgendes ausgeführt:

„Container gibt es in zahlreichen Arten, Größen und Ausführungen. Sie stellen für die Seeverkehrsunternehmen, die sie besitzen, eine erhebliche Investition dar. Da Container ständig bewegt werden, sind pro Slot auf einem Schiff drei Container notwendig, für ein Schiff mit 3 000 TEU somit 9 000 Container."

352 Schließlich und vor allem sind die Kosten für die Anpassung der Schiffe nur einer — zudem ein untergeordneter — der Gründe, auf die die Kommission ihre Beurteilung gestützt hat. Abgesehen von den Kosten und dem notwendigen Zeitaufwand für diese Anpassung hat die Kommission nämlich in den Randnummern 166 bis 172 der angefochtenen Entscheidung in erster Linie darauf abgestellt, dass diese Dienste nach ihrer Umstellung mit den Diensten der TAA-Mitglieder wirtschaftlich nicht wettbewerbsfähig wären. Sie hat, ohne Widerspruch zu erregen, festgestellt, dass der Transatlantikverkehr ein sehr hohes Beförderungsaufkommen mit regelmäßigen Transportdiensten habe, die einen ständigen Warenfluss ermöglichten, so dass die größten Reedereien der Welt meist dazu tendierten, sich zur gemeinsamen Erbringung solcher Dienste zusammenzuschließen, und in ausreichender Zahl über moderne Schiffe mit beträchtlicher Kapazität verfügen müssten. Unter diesen Umständen ist es sehr unwahrscheinlich, dass Reedereien, denen ursprünglich nicht für den Containertransport bestimmte und nur zu diesem Zweck umgerüstete Schiffe gehören, imstande sind, einen echten Wettbewerbsdruck auszuüben.

353 Zum anderen haben die Klägerinnen in der Klageschrift in keiner Weise die Feststellung der Kommission bestritten, dass die im Dynamar-Bericht genannten Reedereien entgegen den Erfordernissen eines wettbewerbsfähigen Transportdienstes keine wöchentlichen Verbindungen anböten und nur eine begrenzte Zahl von Häfen in Nordeuropa und den Vereinigten Staaten bedienten. In der Erwiderung stellen die Klägerinnen diese Feststellung nicht in Frage, tragen jedoch vor, dass zum Zeitpunkt der Beantwortung der Mitteilung der Beschwerdepunkte nur eine von ihnen in der Lage gewesen sei, selbst einen wöchentlichen Dienst anzubieten. Dieser Einwand ist offensichtlich zurückzuweisen. Aus den Dokumenten, auf die sich die Klägerinnen stützen, geht nämlich klar hervor, dass die TAA-Mitglieder auf allen Strecken zwischen den verschiedenen Häfen in Nordeuropa und den Vereinigten Staaten einen effektiven wöchentlichen Dienst anboten und dass es sich um ein wichtiges Element handelt, da die TAA-Mitglieder selbst betonen, dass sie im Rahmen von Bestrebungen, die angebotenen Dienstleistungen zu rationalisieren, für eine Beibehaltung der wöchentlichen Dienste gesorgt hätten. Dass diese wöchentlichen Dienste von mehreren TAA-Mitgliedern gemeinsam und nicht von jeder Reederei allein angeboten werden, ist unerheblich und zeigt nur, wie stark die Reedereien, die kombinierte Dienste mit Schiffen anbieten, die aus Sicht der Verkehrsnutzer austauschbar sind, in das TAA integriert sind. Die im Dynamar-Bericht genannten Reedereien sind nicht von vornherein durch sehr komplexe Vereinbarungen miteinander verbunden und können daher anders als die TAA-Mitglieder nicht als Gesamtheit betrachtet werden, da sie nicht gemeinsam wöchentliche Dienste anbieten. Im Übrigen kann die von den Klägerinnen hervorgehobene Möglichkeit der Verlader, sich bezüglich eines Teils ihrer Nachfrage an eine dieser Reedereien zu wenden, nicht eine unzureichende Häufigkeit des Dienstes und unzureichende Transportkapazitäten kompensieren.

354 Schließlich haben die Klägerinnen nicht die Feststellung in den Randnummern 171 und 172 der angefochtenen Entscheidung bestritten, dass das Fehlen eines echten Wettbewerbsdrucks seitens dieser Reedereien durch den Umstand bestätigt werde, dass sie nicht einmal im lukrativsten Segment des Marktes (der Preis für den Seetransport hängt stark von der beförderten Ware ab) in Erscheinung träten, wie die Aufrechterhaltung des Systems der differenzierten Tarifierung beweise.

355 Demnach ist die Kommission zu Recht davon ausgegangen, dass die Verkehrsunternehmen, die bereits auf der Transatlantikroute tätig sind, aber den Trans-

port nicht containerisierter Waren anbieten, keinen echten Wettbewerbsdruck auf den Markt für regelmäßige containerisierte Seetransportdienste ausüben.

— Zum Wettbewerb durch die Verkehrsunternehmen, die nicht auf der Transatlantikroute tätig sind, aber in diesen Markt eintreten könnten

356 Wie aus der achten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 4056/86 hervorgeht, sind die Verkehrsunternehmen, die regelmäßige Dienste im Rahmen anderer Verkehre betreiben, in der Regel in der Lage, einen potenziellen Wettbewerb auszuüben. Die Kommission ist jedoch aufgrund einer in den Randnummern 165 bis 188 und 458 bis 461 der angefochtenen Entscheidung dargestellten eingehenden Prüfung zu der Auffassung gelangt, dass im vorliegenden Fall der potenzielle Wettbewerb hauptsächlich durch die besonderen Merkmale des Transatlantikverkehrs und des TAA begrenzt sei.

357 Was erstens die besonderen Merkmale des Transatlantikverkehrs betrifft, so ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Kommission zu Recht festgestellt hat, dass aufgrund des hohen Beförderungsaufkommens und der Notwendigkeit, über speziell für den Containertransport ausgerüstete große moderne Schiffe in ausreichender Zahl zu verfügen, nur große weltweit tätige Reedereien in der Lage sind, wettbewerbsfähige Dienste anzubieten. Im Übrigen wird von den zehn Liniendiensten der TAA-Mitglieder nur der von der Reederei Maersk angebotene Dienst individuell betrieben, während für die neun anderen Dienste Vereinbarungen über Zusammenfassung von Schiffsraum und Kapazitätsaufteilung zwischen den einzelnen TAA-Mitgliedern getroffen worden sind.

358 Die Klägerinnen stellen nicht die — übrigens zutreffende — Aussage der Kommission in Frage, dass aufgrund dieser Merkmale nur einige große weltweit tätige Reedereien oder eventuell große Reedereizusammenschlüsse in der Lage seien, einen echten Wettbewerbsdruck auszuüben. Die in der Klageschrift vorgebrachte

Kritik der Klägerinnen bezieht sich nämlich nur auf die Folgen, die nach Ansicht der Kommission der Umstand hat, dass die meisten dieser großen weltweit tätigen Reedereien, die am Transatlantikverkehr nicht teilnehmen, auf anderen Seerouten eng mit verschiedenen TAA-Mitgliedern zusammenarbeiten. Nach Auffassung der Klägerinnen ist der Beitritt von Linienreedereien zu Konferenzen oder der Abschluss anderer Kooperationsvereinbarungen üblich und hat noch nie eine Reederei daran gehindert, in einen Verkehr einzutreten, in dem Verkehrsunternehmen tätig sind, mit denen sie ansonsten zusammenarbeitet. Die angeblichen Merkmale des Transatlantikverkehrs seien in Wirklichkeit Merkmale, die allen Seeverkehren der Welt gemeinsam seien.

359 Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Es ist festgestellt worden, dass der Transatlantikverkehr solche besonderen Merkmale aufweist, dass im vorliegenden Fall das Erscheinen neuer Unternehmer nicht sehr wahrscheinlich war und jedenfalls nur, gegebenenfalls mittels eines Zusammenschlusses, eine begrenzte Zahl großer weltweit tätiger Reedereien betreffen konnte. Die Kommission hat daher zu Recht die Auffassung vertreten, dass die Beteiligung dieser Reedereien an — sehr weit reichenden und dem TAA von Struktur und Zielsetzung her ähnlichen — Stabilisierungsvereinbarungen über die beiden anderen großen westgehenden Seeverkehre (Europe Asia Trade Agreement und Trans-Pacific Stabilisation Agreement) zeige, dass die betreffenden Reedereien dazu tendierten, sich an Vereinbarungen dieser Art zu beteiligen, und dass sie kein Interesse daran hätten, einen Wettbewerb auszuüben, der diese anderen wichtigen weltweit bestehenden Vereinbarungen zu destabilisieren drohe. Die Verbindung zwischen der Beschränkung der Quellen potenziellen Wettbewerbs auf eine geringe Zahl bestimmter Unternehmer und den engen wechselseitigen Beziehungen zwischen diesen Unternehmern und den TAA-Mitgliedern, die den Transatlantikverkehr beherrschen, macht den per definitionem destabilisierend wirkenden Eintritt dieser Unternehmen in den Transatlantikverkehr unwahrscheinlich. Zwar lässt sich nicht ausschließen, dass diese Merkmale denen anderer Weltverkehre entsprechen, doch ist nicht ersichtlich, dass sie der Mehrzahl der verschiedenen Seetransportmärkte gemeinsam sind. Erheblich ist hier jedenfalls nur die Frage, ob der potenzielle Wettbewerb von seiner Art und seiner Intensität her ausreichte, um die Möglichkeit der Ausschaltung des Wettbewerbs aufgrund des TAA zu verhindern. Die besonderen Merkmale des Transatlantikverkehrs einerseits sowie die Gemeinsamkeit der Interessen und die Gefahren einer Kollusion zwischen den TAA-Mitgliedern und den potenziellen Wettbewerbern aufgrund einer gemeinsamen Beteiligung an mehreren anderen Märkten und verschiedenen Vereinbarungen andererseits rechtfertigen es, diese Frage zu verneinen.

360 Was zweitens die Merkmale des TAA betrifft, so ist zunächst festzustellen, dass sich nicht bestreiten lässt, dass die künstliche Aufrechterhaltung von Überkapazitäten im Transatlantikverkehr durch das CMP eine Situation geschaffen hat, die einen potenziellen Wettbewerber davon abhalten kann, in einen Markt einzutreten, selbst wenn er momentan lukrativ ist. Nicht nur würde nämlich sein Markteintritt die Situation der Überkapazitäten verschärfen und so die Preise auf ein nicht mehr rentables Niveau sinken lassen, sondern ihm würde auch drohen, dass die TAA-Mitglieder beträchtliche Kapazitäten, die bis dahin aufgrund des CMP in Reserve gehalten wurden, auf den Markt brächten. Das Argument, dass der mit diesem Eindringen verbundene Preiskrieg zu einem Marktaustritt einiger Unternehmer und einem raschen Preisanstieg führen würde, so dass die Marktintegration eines effizienten und finanzkräftigen potenziellen Wettbewerbers in vollem Umfang gelingen könnte, ist nicht glaubwürdig. Abgesehen davon, dass dabei die Marktzutrittsschranken und die Wettbewerbsvorteile der bereits auf dem Markt tätigen Unternehmer nicht berücksichtigt werden, läuft dieses Argument letztlich auf die Behauptung hinaus, dass ein Wettbewerber mit quasi unbegrenzten Mitteln und einer größeren Effizienz als alle anderen Unternehmer jederzeit in jeden Markt eintreten könne. Mit diesem Argument wird zudem außer Acht gelassen, dass die TAA-Mitglieder über eine beträchtliche Marktmacht verfügen und potenzielle Wettbewerber gemeinsam abwehren.

361 Überdies hat die Kommission, ohne Widerspruch zu erregen, festgestellt, dass es im vorliegenden Fall Marktaustrittsschranken gebe, die den für einen Reeder bestehenden Anreiz, in einen Markt einzutreten, ebenfalls verringern könnten. Für einen großen Reeder sei nämlich ein Rückzug aus einem so bedeutenden Verkehr wie dem Transatlantikverkehr dem geschäftlichen Ruf abträglich und beeinträchtige die Wettbewerbsposition in anderen Fahrten.

362 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in den Randnummern 183 bis 186 der angefochtenen Entscheidung zu den Merkmalen des TAA, die es wenig wahrscheinlich machen, dass potenzielle Wettbewerber als Unabhängige in den relevanten Markt eintreten, auch den Umstand gezählt hat, dass das TAA eine Vereinbarung mit einem Preisfestsetzungssystem sei, das flexibel genug sei, um auch unabhängige Reedereien, die bereits auf dem Markt tätig seien, und

Newcomer einbinden zu können, so dass am Transatlantikverkehr interessierte Reeder dazu neigen würden, im Rahmen des TAA in diesen Markt einzutreten. Dies war übrigens der Fall bei NYK und NOL, den beiden einzigen Reedereien, die nach dem Inkrafttreten des TAA in den Transatlantikverkehr eintraten, sowie bei TMM und Tecomar, die sich, obwohl sie bereits an diesem Verkehr teilnahmen, durch Bildung einer Allianz mit Hapag Lloyd 1993 dem TAA anschlossen. Zwar blieb ein derartiger Eintritt sicherlich nicht ganz ohne Wirkung auf die TAA-Mitglieder, deren Geschäftsumfang etwas verringert zu werden drohte, doch wurde das Wettbewerbsverhalten des TAA als Gruppe von Reedern durch den Beitritt neuer Mitglieder zum TAA in keiner Weise eingeschränkt.

363 Der in Randnummer 187 der angefochtenen Entscheidung angeführte Umstand, dass die TAA-Mitglieder in der Lage waren, ihre Preise kurzfristig erheblich zu erhöhen, und dass trotz der starken Unzufriedenheit der Verlader keine neuen Reeder in den Markt eintraten, bestätigt schließlich, dass kein echter Wettbewerb, weder ein tatsächlicher noch ein potenzieller, herrschte.

364 Demnach hat die Kommission zu Recht die Auffassung vertreten, dass zwar ein gewisses Maß an potenziellem Wettbewerb besteht, dass dieser aber begrenzt ist und seit Inkrafttreten des TAA keinen echten Druck auf die Mitglieder der betreffenden Vereinbarung auszuüben vermochte, ob man nun die verschiedenen Quellen potenziellen Wettbewerbs getrennt oder aber zusammen unter Berücksichtigung einer kumulativen Wirkung betrachtet.

365 Aus der Prüfung des Gerichts ergibt sich, dass sämtliche Rügen der Klägerinnen gegen die von der Kommission vorgenommene Analyse der Ausschaltung des Wettbewerbs innerhalb des TAA, des Besitzes eines wesentlichen Anteils am relevanten Markt und des externen Wettbewerbs zurückzuweisen sind.

366 Jedenfalls weist die Feststellung der Kommission, dass das TAA, das Reedereien mit einem Marktanteil von 75 % zusammenschließe, das seinen Mitgliedern die

Möglichkeit eröffne, den Wettbewerb untereinander auszuschalten, und das aufgrund seiner Merkmale und derjenigen des relevanten Marktes nur einem sehr begrenzten Druck durch tatsächlichen oder potenziellen externen Wettbewerb unterliege, eine Vereinbarung sei, die ihren Mitgliedern die Möglichkeit eröffne, den Wettbewerb für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb im Sinne von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auszuschalten, keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler auf. Das gilt sowohl für die TAA-Bestimmungen über die Preisabsprachen für den Seetransport als auch für die über das CMP.

367 Da die vierte Voraussetzung des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages nicht erfüllt ist, ist der Klagegrund der Verweigerung einer Einzelfreistellung für die Preis- und Kapazitätsabsprachen für den Seetransport zurückzuweisen, ohne dass die Rügen der Klägerinnen und der Streithelferinnen gegen die von der Kommission vorgenommene Prüfung der übrigen drei Voraussetzungen dieses Artikels geprüft zu werden bräuchten.

Zur Einzelfreistellung für die Preisabsprachen für den Landtransport

368 Die Rügen der Klägerinnen beruhen auf einem fehlerhaften Verständnis der angefochtenen Entscheidung. Die Klägerinnen sind zu Unrecht der Ansicht, dass die Einzelfreistellung für die Preisabsprachen für den Landtransport allein deshalb verweigert worden sei, weil die Absprachen für den Seetransport nicht freigestellt werden konnten.

369 Die Kommission hat in den Randnummern 463 bis 489 der angefochtenen Entscheidung detailliert die speziellen Gründe dargestellt, weshalb die Preisabsprachen für den Landtransport als solche ihrer Ansicht nach nicht für eine Einzelfreistellung in Betracht kamen. Aus diesen Randnummern geht eindeutig

hervor, dass die Feststellung der Beklagten nicht allein auf dem Umstand beruht, dass die Absprachen für den Seetransport nicht freigestellt werden konnten. So hat die Kommission insbesondere festgestellt, dass die Preisabsprachen für den Landtransport nicht zu einer Verbesserung der Produktivität geführt und keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hätten, der die Freistellung dieser Absprachen rechtfertigen könne.

370 Da die Klägerinnen keinen der speziellen Gründe angegriffen haben, auf denen die angefochtene Entscheidung beruht, ist der Klagegrund der Verweigerung einer Einzelfreistellung für die Preisabsprachen für den Landtransport zurückzuweisen.

371 Außerdem ist der Klagegrund auch deshalb zurückzuweisen, weil das Vorbringen der Klägerinnen auf die Prämisse gestützt ist, dass die Kommission zu Unrecht eine Freistellung der Preisabsprachen des TAA für den Seetransport verweigert habe, und weil oben festgestellt worden ist, dass die Kommission zu Recht davon ausgegangen ist, dass die diese Absprachen weder von einer Gruppen- noch von einer Einzelfreistellung erfasst werden.

372 Da das tatsächliche Ziel der Preisabsprachen für den Landtransport darin bestand, zu verhindern, dass die Seetransportpreise durch Preise für die multimodale Beförderung beeinträchtigt werden, die nicht den Gesamtkosten des Landtransports Rechnung tragen, sei schließlich der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass die Klägerinnen nicht nachgewiesen haben, dass dieses Ziel nur erreicht werden konnte, wenn die Preise für den Landtransport festgesetzt werden durften, und dass dieses Ergebnis nicht durch ein weniger einschneidendes Mittel, wie etwa die Verpflichtung, für den Transport im Landsegment mindestens den Selbstkostenpreis zu berechnen, hätte erzielt werden können.

373 Der Klagegrund der Verweigerung einer Einzelfreistellung ist somit zurückzuweisen.

Verstoß gegen Artikel 190 des Vertrages

374 Was die verschiedenen Rügen bezüglich der Begründung der TAA-Entscheidung betrifft, die im Rahmen des Hauptantrags auf Nichtigerklärung vorgebracht worden sind, so hat die Kommission ihre Bewertung auf eine ausführliche und strukturierte Argumentation gestützt. Diese Begründung hat es den Betroffenen ermöglicht, die Gründe für die erlassenen Maßnahmen zu erfahren, und den Gemeinschaftsrichter in die Lage versetzt, diese auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen. Die betreffenden Rügen sind folglich zurückzuweisen.

Zur Verletzung des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum

I — *Vorbringen der Beteiligten*

375 bis 381 [...]

II — *Würdigung durch das Gericht*

382 Die Rüge, dass das EWR-Abkommen verletzt worden sei, ist nicht von den Klägerinnen erhoben worden und daher als unzulässig zurückzuweisen. Da die Streithelfer gemäß Artikel 116 § 3 der Verfahrensordnung den Rechtsstreit in der Lage annehmen müssen, in der dieser sich zur Zeit des Beitritts befindet, und da nach Artikel 37 Absatz 4 der EG-Satzung des Gerichtshofes mit den aufgrund ihres Beitritts gestellten Anträgen nur die Anträge einer Partei unterstützt werden können, ist die ECSA als Streithelferin nicht berechtigt, diese Rüge zu erheben (Urteil Rechtssache British Airways u. a./Kommission, Randnr. 75).

383 Abgesehen davon genügt die Feststellung, dass die einschlägigen Bestimmungen des EWR-Abkommens auf das Verwaltungsverfahren, das zum Erlass der angefochtenen Entscheidung geführt hat, nicht anwendbar waren. Diese Bestimmungen sind nämlich am 1. Januar 1994 in Kraft getreten, als die Verfahrensabschnitte, für die eine Zusammenarbeit zwischen der Kommission und der EFTA-Überwachungsbehörde vorgeschrieben ist, nämlich die Anhörung der Unternehmen und die Anhörung des Beratenden Ausschusses, bereits beendet waren (Urteil des Gerichts vom 20. April 1999 in den Rechtssachen T-305/94 bis T-307/94, T-313/94 bis T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 und T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij u. a./Kommission, Slg. 1999, II-931, Randnr. 259).

Zu den Hilfsanträgen

384 Hilfsweise beantragen die Klägerinnen die Nichtigerklärung erstens der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die Möglichkeit untersagen, die Preise für den kombinierten Transport festzusetzen, zweitens von Artikel 5 der Entscheidung und drittens der Artikel 1 bis 4 der Entscheidung, soweit sie den gemeinsamen Abschluss von Servicekontrakten untersagen.

I — *Zur Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die Möglichkeit untersagen, die Preise für den kombinierten Transport festzusetzen*

A — *Vorbringen der Beteiligten*

385 bis 388 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

389 Nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 kann die Kommission, wenn sie eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 85 oder 86 des Vertrages feststellt, „die beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung verpflichten, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen".

390 Nach ständiger Rechtsprechung kann die Anwendung dieser Bestimmung das Verbot umfassen, bestimmte Tätigkeiten, Praktiken oder Zustände, deren Rechtswidrigkeit festgestellt worden ist, fortzuführen oder fortdauern zu lassen (Urteile des Gerichtshofes vom 6. März 1974 in den Rechtssachen 6/73 und 7/73, Commercial Solvents/Kommission, Slg. 1974, 223, Randnr. 45, sowie RTE und ITP/Kommission, Randnr. 90), aber auch das Verbot, sich künftig gleichartig zu verhalten (Urteile des Gerichts vom 6. Oktober 1994 in der Rechtssache T-83/91, Tetra Pak/Kommission, Slg. 1994, II-755, Randnr. 220, und vom 14. Mai 1998 in der Rechtssache T-352/94, Mo och Domsjö/Kommission, Slg. 1998, II-1989, Randnr. 241).

391 Die Artikel 11 Absatz 1 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68, die im vorliegenden Fall anwendbar sind, haben fast den gleichen Wortlaut wie Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17, so dass sich ihre Auslegung an der letztgenannten Vorschrift ausrichten kann.

392 Nachdem die Kommission in Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung festgestellt hat, dass die im Rahmen des TAA getroffenen Preisabsprachen für die Transportdienste und das im Rahmen des TAA festgelegte CMP nach Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verboten seien, hat sie den Unternehmen, an die die

Entscheidung gerichtet ist, aufgegeben, die betreffenden Verstöße unverzüglich abzustellen. In Artikel 4 der angefochtenen Entscheidung hat sie ihnen aufgegeben, „künftig von jeder Vereinbarung oder abgestimmten Verhaltensweise, die den gleichen oder einen ähnlichen Zweck oder die gleiche oder eine ähnliche Wirkung wie die in Artikel 1 [der Entscheidung] bezeichneten Vereinbarungen und Praktiken haben können, Abstand [zu nehmen]".

393 Diese Anordnung soll die Adressatinnen der TAA-Entscheidung lediglich daran hindern, erneut Zuwiderhandlungen zu begehen, wie sie in der Entscheidung festgestellt wurden, indem sie eine neue Vereinbarung treffen oder sich an einer abgestimmten Verhaltensweise beteiligen, die Gleiches oder Gleichartiges bezwecken oder bewirken wie die TAA-Bestimmungen über die Festsetzung der Transportpreise und das CMP. Sie ist von der Befugnis gedeckt, über die die Kommission nach Artikel 11 Absatz 1 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 verfügt.

394 Was die Tragweite dieser Anordnung betrifft, so verbietet sie nicht uneingeschränkt jede Preisabsprache für die Landtransportdienste im Rahmen eines kombinierten Transports, sondern lediglich Vereinbarungen, die aus den in der angefochtenen Entscheidung dargestellten Gründen nicht die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages erfüllen.

395 In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass die Weigerung der Kommission, eine Freistellung für die Preisabsprachen für den Landtransport zu gewähren, entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen nicht allein deswegen erfolgt ist, weil das TAA keine Linienkonferenz war, oder deswegen, weil diese Absprachen angeblich die Preisabsprachen für die Seetransportdienste ergänzen sollten, sondern aus all den Gründen, die in den Randnummern 462 bis 491 der angefochtenen Entscheidung im Detail dargestellt sind. Die Kommission hat dort insbesondere festgestellt, dass die Preisabsprachen für den Landtransport nicht zu einer Verbesserung der Produktivität geführt und keinen wirtschaftlichen Vorteil ver-

schafft hätten, der die Freistellung dieser Absprachen rechtfertigen könne. Die angefochtene Entscheidung hindert die Klägerinnen somit nicht daran, der Kommission eine andere Kooperationsvereinbarung für den Bereich des Landtransports vorzulegen, die geeignet ist, die Effizienz der multimodalen Transportdienste im Landtransportsegment zu verbessern, und zu beweisen, dass diese andere Vereinbarung den Anforderungen des Artikels 85 Absatz 3 des Vertrages entspricht.

396 Mithin kann der Kommission nicht vorgeworfen werden, dass sie mit der genannten Anordnung gegen Artikel 11 Absatz 1 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 verstoßen oder ihre Verpflichtung aus Artikel 190 des Vertrages oder die Rechte der Verteidigung verletzt hat.

397 Die gesamten Ausführungen der Klägerinnen zur Stützung dieser ersten Hilfsanträge und demgemäß diese selbst sind daher zurückzuweisen.

II — *Zur Nichtigerklärung des die Servicekontrakte betreffenden Artikels 5 der TAA-Entscheidung*

A — Vorbringen der Beteiligten

398 Die Klägerinnen machen geltend, dass Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung, wonach sie verpflichtet sind, „Kunden, mit denen sie im Rahmen der TAA Ser-

vicekontrakte geschlossen haben oder sonstige vertragliche Beziehungen unterhalten [, zu unterrichten], so dass diese Kunden — sofern sie es wünschen — die Bedingungen dieser Verträge neu aushandeln oder die Verträge beenden können", für nichtig zu erklären sei.

399 Einleitend führen die Klägerinnen aus, dass ein Servicekontrakt eine Vereinbarung sei, in der sich ein Verlader verpflichte, während des in dem Vertrag vorgesehenen Zeitraums ein in Menge oder Wert ausgedrücktes Mindestfrachtvolumen auf dem Seeweg befördern zu lassen. Im Gegenzug verpflichte sich das Verkehrsunternehmen, dem Verlader Garantien für einen speziellen Dienst zu bieten, wie z. B. eine Kapazitätsgarantie, und gewähre einen niedrigeren Preis als den üblicherweise angewandten. Ungefähr 60 % sämtlicher von ihnen beförderten Waren würden im Rahmen solcher Verträge befördert.

400 Die Klägerinnen stützen ihren Antrag erstens darauf, dass die TAA-Entscheidung keine Begründung für Artikel 5 enthalte.

401 Zweitens sei Artikel 5 der TAA-Entscheidung weder zur Wiederherstellung der Legalität noch zur Abstellung der in Artikel 1 der TAA-Entscheidung festgestellten Zuwiderhandlung erforderlich. Die Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 ermächtigten die Kommission nicht, eine Anordnung zu erlassen, deren Inhalt über das hinausgehe, was zur Wiederherstellung der Legalität oder zur Abstellung der festgestellten Zuwiderhandlungen erforderlich sei (Urteil Commercial Solvents/Kommission und Urteil des Gerichts vom 10. Juli 1991 in der Rechtssache T-70/89, BBC/Kommission, Slg. 1991, II-535). Zwar behandle die angefochtene Entscheidung in den Randnummern 13 bis 15 und 286 auf oberflächliche Weise die TAA-Bestimmungen über Servicekontrakte, doch befasse sie sich nicht mit der Frage der mit den Verladern individuell geschlossenen Servicekontrakte. Diese Verträge fielen daher nicht unter die in Artikel 1 der TAA-Entscheidung festgestellte Zuwiderhandlung und seien zulässig.

402 Drittens verletze Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung den Grundsatz der Rechtssicherheit. Die Klägerinnen verweisen insbesondere auf die Unsicherheiten hinsichtlich des Umfangs der Pflicht, ihre Kunden über die diesen eingeräumte Möglichkeit zu unterrichten, die Servicekontrakte neu auszuhandeln oder zu beenden.

403 Viertens habe die Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte nicht die Möglichkeit erwähnt, dass sie an die TAA-Mitglieder eine Anordnung, wie sie in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung formuliert sei, richten könnte. Da sie nicht die Möglichkeit gehabt hätten, ihren Standpunkt zu dieser Anordnung darzulegen, verstoße Artikel 5 gegen Artikel 4 der Verordnung Nr. 99/63/EWG der Kommission vom 25. Juli 1963 über die Anhörung nach Artikel 19 Absätze (1) und (2) der Verordnung Nr. 17 des Rates (ABl. 1963, Nr. 127, S. 2268) (Zellstoff-Urteil II, Randnrn. 152 bis 154).

404 Auf diese Rügen entgegnet die Kommission zunächst, dass das TAA seinen Mitgliedern untersage, bestimmten Kunden individuelle Servicekontrakte anzubieten, und dass dieses Verbot faktisch eine Maßnahme der Verhaltenssteuerung sei, die ein missbräuchliches Handeln verhindern solle, indem sie die Reedereien daran hindere, etwas anzubieten, was als Preissenkung für den Seetransport angesehen werden könne.

405 Ferner solle Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung die Klägerinnen daran hindern, weiterhin von den Vorteilen der Langzeitverträge zu profitieren, die auf der Grundlage einer als rechtswidrig angesehenen Transportpreisabsprache geschlossen worden seien. Selbst wenn diese Verträge nicht als solche nichtig seien, müssten die Kunden die Möglichkeit haben, sie auf der Grundlage normaler Wettbewerbsbedingungen neu auszuhandeln.

406 Eine Anordnung wie die in Artikel 5 der TAA-Entscheidung sei in einem Fall, in dem das Verhalten, das eine Zuwiderhandlung darstelle, in dauerhaften ver-

traglichen Beziehungen mit Dritten bestehe, ein notwendiger immanenter Bestandteil einer Anordnung zur Abstellung von Zuwiderhandlungen, wie sie in Artikel 11 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 vorgesehen sei. Würde den Mitgliedern eines Kartells erlaubt, weiterhin rechtswidrig festgesetze Preise anzuwenden, nur weil diese Preise in Langzeitverträgen enthalten seien, würde der Feststellung der Rechtswidrigkeit jede Bedeutung genommen. Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung bezwecke folglich die Wiederherstellung der Legalität oder die Abstellung von Zuwiderhandlungen und sei zu diesem Zweck unentbehrlich. Dass die individuellen Servicekontrakte als solche nicht gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstießen, sei für die betrachtete Frage unerheblich.

407 Soweit eine Anordnung wie die in Artikel 5 der TAA-Entscheidung ein unverzichtbarer Bestandteil der auf Abstellung der Zuwiderhandlung gerichteten Anordnung sei, sei es nicht erforderlich, besondere Gründe anzugeben oder die Betroffenen in der Mitteilung der Beschwerdepunkte darauf aufmerksam zu machen. Da die Klägerinnen darüber unterrichtet worden seien, dass sie beabsichtige, ihnen aufzugeben, die gegen Artikel 85 des Vertrages verstoßenden Handlungen abzustellen, hätten sie nicht erwarten können, dass ihnen erlaubt werde, weiterhin von den Wirkungen dieser Handlungen zu profitieren.

408 Die Kommission bestreitet, dass ein Widerspruch zwischen der Auffassung, dass Artikel 5 der TAA-Entscheidung ein Bestandteil der auf Abstellung der Zuwiderhandlungen gerichteten Anordnung sei, und dem Erfordernis einer klaren Begründung in der TAA-Entscheidung bestehe. Die vor der Veröffentlichung der angefochtenen Entscheidung geschlossenen Servicekontrakte seien zwar nach dem Handelsrecht nicht nichtig, da es sich nicht um gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstoßende Verträge handle, sie seien jedoch von der Rechtswidrigkeit des TAA „angesteckt", da sie nicht frei ausgehandelt worden seien, sondern die TAA-Bestimmungen über die Preisfestsetzung widerspiegelten. Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung sei deshalb notwendig und gültig, da er sicherstellen solle, dass der Wettbewerb auf dem Markt für mit dem Linien-Seetransport zusammenhängende Dienstleistungen so rasch wie möglich wieder den Zustand erreiche, in dem er sich ohne die durch das TAA verursachte rechtswidrige Koordinierung befunden hätte. Außerdem hindere Artikel 5 die Klägerinnen daran, weiterhin die Früchte ihres unzulässigen Kartells zu genießen.

409 Schließlich bestreitet die Kommission, dass Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung nicht klar genug sei, und führt aus, dass er lediglich vorsehe, dass die TAA-Mitglieder den noch durch individuelle Servicekontrakte gebundenen Verladern die Möglichkeit geben müssten, diese Verträge unter normalen Wettbewerbsbedingungen neu auszuhandeln, jedoch keineswegs Bedingungen hinsichtlich des Ergebnisses dieser Verhandlungen aufstelle. Die Anordnung in Artikel 5 der TAA-Entscheidung sei klar, genau, notwendig und gerechtfertigt. Wenn ein nach Artikel 85 des Vertrages verbotenes Kartell in dauerhaften vertraglichen Beziehungen mit Dritten bestehe, sei eine Anordnung wie die in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung unentbehrlich, um die festgestellten Zuwiderhandlungen zu beenden. Die Kommission meint daher, dass sie im Rahmen ihrer Befugnisse aus Artikel 11 Absatz 1 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 gehandelt habe.

B — *Würdigung durch das Gericht*

410 Nach der Rechtsprechung kann die Kommission im Rahmen der Befugnis, über die sie bei der Anwendung des Artikels 3 der Verordnung Nr. 17 und somit auch des Artikels 11 Absatz 1 der Verordnungen Nr. 4056/86 und Nr. 1017/68 verfügt, den Umfang der Verpflichtungen angeben, die den betroffenen Unternehmen zur Abstellung der Zuwiderhandlung auferlegt werden. Die Wahrnehmung dieser Befugnis muss jedoch der Natur der festgestellten Zuwiderhandlung entsprechen (vgl. entsprechend Urteile Commercial Solvents/Kommission, Randnr. 45, sowie RTE und ITP/Kommission, Randnr. 90, und Urteil des Gerichtshofes vom 1. Oktober 1998 in der Rechtssache C-279/95 P, Langnese-Iglo/Kommission, Slg. 1998, I-5609, Randnr. 74), und die auferlegten Verpflichtungen dürfen nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung des angestrebten Zieles — der Wiederherstellung der Legalität im Hinblick auf die verletzten Vorschriften — angemessen und erforderlich ist (vgl. Urteil RTE und ITP/Kommission, Randnr. 93).

411 Nach Artikel 5 der TAA-Entscheidung müssen die TAA-Mitglieder die Kunden, mit denen sie im Rahmen der TAA Servicekontrakte geschlossen haben oder sonstige vertragliche Beziehungen unterhalten, unterrichten, „so dass diese Kunden — sofern sie es wünschen — die Bedingungen dieser Verträge neu aushandeln oder die Verträge beenden können".

412 Die Kommission räumt ein, dass die von den Klägerinnen geschlossenen Servicekontrakte nicht als solche gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstoßen. Diese Verträge fallen daher nicht unter die in der TAA-Entscheidung festgestellten Zuwiderhandlungen. Die an die Klägerinnen gerichtete Anordnung, die es den Kunden ermöglichen solle, diese Verträge neu auszuhandeln oder zu beenden, sei jedoch notwendig gewesen, da die Wirkungen der in der angefochtenen Entscheidung festgestellten Zuwiderhandlungen fortdauern könnten, wenn die Adressatinnen der Entscheidung weiterhin von den wirtschaftlichen Vorteilen profitieren könnten, die sich aus laufenden Verträgen ergäben, die auf der Grundlage der horizontalen Preisabsprache und der Angebotsbeschränkung im Rahmen des TAA geschlossen worden seien.

413 Hierzu ist festzustellen, dass die meisten horizontalen Preis- oder Marktaufteilungsabsprachen derartige mehr oder weniger dauerhafte Wirkungen für Dritte haben, die Kommission es jedoch in der Regel nicht für erforderlich hält, die Entscheidungen, mit denen sie Zuwiderhandlungen feststellt, mit einer der Verpflichtung wie derjenigen in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung zu verbinden. Die Klägerinnen haben insoweit, ohne Widerspruch zu erregen, vorgebracht, dass die Kommission nur in der Entscheidung 93/50/EWG vom 23. Dezember 1992 in einem Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/32.745 — Astra) (ABl. 1993, L 20, S. 23) eine derjenigen in Artikel 5 der TAA-Entscheidung entsprechende Verpflichtung auferlegt habe und dass sie darauf geachtet habe, diese Verpflichtung in der genannten Entscheidung eingehend zu begründen. Zudem können die hier betroffenen Verträge, die für die Dauer von einem Jahr geschlossen wurden, nicht als besonders langfristig angesehen werden.

414 Im Übrigen ist es abgesehen von der in Artikel 85 Absatz 2 des Vertrages ausdrücklich vorgesehenen Sanktion der Nichtigkeit nach der Rechtsprechung Sache des nationalen Rechts, die mit einer Verletzung des Artikels 85 des Vertrages verbundenen zivilrechtlichen Folgen, wie etwa die Verpflichtung zum Ersatz des einem Dritten zugefügten Schadens oder gegebenfalls eine Verpflichtung zum Vertragsschluss, festzulegen (Urteil des Gerichtshofes vom 20. September 2001 in der Rechtssache C-453/99, Courage und Drehan, Slg. 2001, I-6297, Randnr. 29, und Urteil des Gerichts vom 18. September 1992 in der Rechtssache T-24/90, Automec/Kommission, Slg. 1992, II-2223, Randnr. 50), solange die praktische Wirksamkeit des Vertrages nicht beeinträchtigt wird.

415 Somit war die Maßnahme in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung zumindest nicht offensichtlich geboten und entsprach nicht der üblichen Entscheidungspraxis der Kommission. Die Kommission hätte deshalb ihren Gedankengang ausdrücklich darlegen müssen (in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 26. November 1975 in der Rechtssache 73/74, Papiers Peints u. a./Kommission, Slg. 1975, 1491, Randnr. 31). Nicht nur hat die Kommission jedoch in der angefochtenen Entscheidung nicht erläutert, aus welchen Gründen es, obwohl die betreffenden Verträge nicht gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstoßen, zur Abstellung der festgestellten Zuwiderhandlungen erforderlich sein soll, dass die Klägerinnen ihren Kunden ermöglichen, die Verträge neu auszuhandeln, sondern die TAA-Entscheidung befasst sich auch in keinem Punkt mit der Frage, wie diese mit Verladern geschlossenen Servicekontrakte zu behandeln sind.

416 Artikel 5 der TAA-Entscheidung ist somit wegen einer Verletzung der Begründungspflicht für nichtig zu erklären.

417 Im Übrigen muss die Kommission gemäß Artikel 23 der Verordnung Nr. 4056/86 insbesondere vor Erlass einer Entscheidung aufgrund von Artikel 11 dieser Verordnung, mit der sie den Unternehmen aufgibt, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen, oder einer Entscheidung aufgrund von Artikel 19 der Verordnung, mit der sie eine Geldbuße festsetzt, den beteiligten Unternehmen Gelegenheit geben, sich zu den gegen sie in Betracht gezogenen Beschwerdepunkten zu äußern. Dieses Recht der Unternehmen, sich zu sämtlichen Beschwerdepunkten zu äußern, die die Kommission gegen sie in Betracht zu ziehen beabsichtigt, ist in der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kommission vom 16. Dezember 1988 über die Mitteilungen, Beschwerden, Anträge sowie über die Anhörung gemäß der Verordnung Nr. 4056/86 (ABl. L 376, S. 1), insbesondere in deren Artikeln 6 bis 8, definiert, wobei Artikel 8 dieser Verordnung dem Artikel 4 der Verordnung Nr. 99/63 entspricht. Die Rechtsprechung zu der letztgenannten Bestimmung, insbesondere diejenige, wonach die Kommission gegen ein Unternehmen keine Geldbuße festsetzen darf, ohne ihm in der Mitteilung der Beschwerdepunkte zuvor ihre dahin gehende Absicht mitgeteilt zu haben (Urteil des Gerichtshofes vom 9. November 1983 in der Rechtssache 322/81, Michelin/Kommission, Slg. 1983, 3461, Randnr. 20, Urteil Cimenteries CBR u. a./Kommission, Randnr. 480), ist daher auf den vorliegenden Fall entsprechend anwendbar. Der Gerichtshof hat im Übrigen festgestellt, dass der Anspruch eines Unternehmens auf rechtliches Gehör vor Erlass einer es betreffenden Entscheidung im Wesentlichen im Rahmen von Gerichts- oder Verwaltungsverfahren gegeben ist, die auf

die Abstellung einer Zuwiderhandlung oder auf Feststellung einer Rechtswidrigkeit gerichtet sind, wie beispielsweise die Verfahren nach der Verordnung Nr.99/63 (Urteil des Gerichtshofes vom 26. Juni 1980 in der Rechtssache 136/79, National Panasonic/Kommission, Slg. 1980, 2033, Randnr. 21).

418 Selbst wenn man mit der Kommission davon ausgehen könnte, dass die Anordnung in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung zur Wiederherstellung der Legalität erforderlich und von der Befugnis der Kommission gedeckt ist, den betroffenen Unternehmen gemäß Artikel 11 der Verordnungen Nr. 1017/68 und Nr. 4056/86 aufzugeben, „die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen", hätte die Mitteilung der Beschwerdepunkte somit auf jeden Fall eine hinreichend klar formulierte, wenn auch nur summarische, Darstellung der Maßnahmen enthalten müssen, die die Kommission zu ergreifen beabsichtigte, um die Zuwiderhandlungen abzustellen, und den Klägerinnen alle notwendigen Angaben mitteilen müssen, damit sich diese angemessen verteidigen konnten, bevor die Kommission eine endgültige Entscheidung zu diesem Punkt erließ. Dies gilt erst recht deshalb, weil die individuellen Servicekontrakte einen erheblichen Teil des Umsatzes der Klägerinnen ausmachten und die Verpflichtung, sie mit den Kunden neu auszuhandeln, daher erhebliche Folgen für die Klägerinnen haben und sogar eine schwerere Sanktion als eine Geldbuße darstellen könnte.

419 Nummer 390 der Mitteilung der Beschwerdepunkte, in der die Kommission lediglich erklärt hat, dass sie daran denke, die Abstellung der Zuwiderhandlungen gegen Artikel 85 des Vertrages anzuordnen, hat die Klägerinnen aber eindeutig nicht rechtlich hinreichend über die Absicht des Organs informiert, die in Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung erlassene Anordnung zu treffen. Da die Kommission den Klägerinnen in diesem Artikel eine Verpflichtung auferlegt, zu der sie sich nicht angemessen äußern konnten, ist das Vorbringen der Klägerinnen, dass die Rechte der Verteidigung verletzt seien, ebenfalls begründet.

420 Somit ist Artikel 5 der angefochtenen Entscheidung für nichtig zu erklären, ohne dass geprüft werden müsste, ob die Anordnung in Artikel 5 der TAA-Entscheidung die Grenzen dessen überschreitet, was zur Wiederherstellung der Legalität im Hinblick auf Artikel 85 des Vertrages angemessen und erforderlich ist.

III — *Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die gemeinsam geschlossenen Servicekontrakte untersagen*

A — *Vorbringen der Beteiligten*

421 bis 423 [...]

B — *Würdigung durch das Gericht*

424 Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung lautet: „Die Bestimmungen der TAA-Vereinbarung betreffend die Preisfestsetzungs- und Kapazitätsabsprachen stellen Verstöße gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag dar." In dem Teil der TAA-Entscheidung, der die rechtliche Würdigung der Preisabsprachen für den Seetransport enthält, wird in den Randnummern 285 und 286 ausgeführt: „Die von den TAA-Mitgliedsreedereien getroffenen Preisfestsetzungsabsprachen für den Seetransport sind Vereinbarungen zwischen Unternehmen im Sinne des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrags. Diese in den Randnummern 11 bis 15 beschriebenen Absprachen bezwecken oder bewirken eine Einschränkung des Wettbewerbs im Gemeinsamen Markt." Die in Artikel 1 der TAA-Entscheidung genannten Absprachen sind somit die „in den Randnummern 11 bis 15 beschriebenen Absprachen".

425 Zwar betreffen die Randnummern 13 bis 15 der TAA-Entscheidung die Servicekontrakte, doch wird in diesen Randnummern lediglich dargelegt, dass das TAA den Abschluss von Servicekontrakten durch die Konferenzmitglieder einer Reihe von Vorschriften und Bedingungen bezüglich ihrer Laufzeit, der Mindestmengen, auf die sich die Verträge beziehen müssen, und der Aushandlungsmodalitäten unterwarf.

426 Daher kann aus der Verweisung in Randnummer 286 auf diese Abschnitte der TAA-Entscheidung nicht geschlossen werden, dass Letztere den gemeinsamen Abschluss von Servicekontrakten untersagt.

427 Wie die Kommission zu Recht geltend macht, ist der Antrag der Klägerinnen auf Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die gemeinsam geschlossenen Servicekontrakte untersagen, somit gegenstandslos und deshalb zurückzuweisen.

Ergebnis

428 Aus der Gesamtprüfung durch das Gericht ergibt sich, dass Artikel 5 der TAA-Entscheidung für nichtig zu erklären und die Klage im Übrigen abzuweisen ist.

Kosten

429 Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Nach Artikel 87 § 3 Absatz 1 der Verfahrensordnung kann das Gericht die Kosten teilen oder beschließen, dass jede Partei ihre eigenen Kosten trägt, wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt.

430 Da die Klägerinnen im Wesentlichen unterlegen sind, sind ihnen ihre eigenen Kosten sowie entsprechend den dahin gehenden Anträgen der Kommission und der Streithelferinnen ECTU, AUTF und FTA vier Fünftel der Kosten dieser Verfahrensbeteiligten einschließlich deren Kosten in den beiden Verfahren der einstweiligen Anordnung T-395/94 R und T-395/94 R II aufzuerlegen.

431 Gemäß Artikel 87 § 4 der Verfahrensordnung tragen die Streithelferinnen ECSA und JSA ihre eigenen Kosten einschließlich ihrer Kosten in den beiden genannten Verfahren der einstweiligen Anordnung.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Artikel 5 der Entscheidung 94/980/EG der Kommission vom 19. Oktober 1994 in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags (IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement) wird für nichtig erklärt.**

2. **Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.**

3. Die Klägerinnen tragen ihre eigenen Kosten sowie vier Fünftel der Kosten der Kommission und der Streithelferinnen The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret und The European Council of Transport Users ASBL einschließlich der Kosten der beiden Verfahren der einstweiligen Anordnung T-395/94 R und T-395/94 R II.

4. Die Kommission trägt ein Fünftel ihrer eigenen Kosten.

5. Die Streithelferinnen The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret und The European Council of Transport Users ASBL tragen ein Fünftel ihrer eigenen Kosten.

6. Die Streithelferinnen The European Community Shipowners' Associations ASBL und The Japanese Shipowners' Association tragen ihre eigenen Kosten einschließlich ihrer Kosten in den Verfahren der einstweiligen Anordnung T-395/94 R und T-395/94 R II.

Lenaerts Azizi Jaeger

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 28. Februar 2002.

Der Kanzler

H. Jung

Der Präsident

M. Jaeger

Inhaltsverzeichnis

Rechtlicher Rahmen ..... II- 888

Sachverhalt ..... II- 893

Verfahren ..... II- 903

Anträge der Beteiligten ..... II- 906

Zum Interesse an einer Entscheidung ..... II- 907

Zur Begründetheit ..... II- 908

Zum Hauptantrag auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung ..... II- 909

I — Erster Klagegrund: Verstoß gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages ..... II- 909

A — Vorbringen der Beteiligten ..... II- 909

B — Würdigung durch das Gericht ..... II- 909

II — Zweiter Klagegrund: Nichtanwendung der in Artikel 3 der Verordnung Nr. 4056/86 vorgesehenen Gruppenfreistellung auf das TAA ..... II- 919

A — Vorbringen der Klägerinnen ..... II- 920

1. Zur fehlerhaften Beurteilung der wirtschaftlichen Merkmale des Linien-Seetransports ..... II- 920

a) Zur teilweisen Unzulässigkeit der Klagebeantwortung der Kommission ..... II- 920

b) Wirtschaftliche Merkmale des Marktes für regelmäßige Seetransportdienste ..... II- 920

c) Stabilisierende Wirkungen des TAA auf der Transatlantikroute ... II- 920

d) Anerkennung der dem Markt für regelmäßige Seetransportdienste inhärenten Instabilität durch das Gemeinschaftsrecht ..... II- 921

2. Zur Definition der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 und zur dualen Tarifstruktur des TAA ..... II- 921

B — Vorbringen der ECSA und der JSA ..... II- 921

C — Vorbringen der Kommission ..... II- 921

D — Vorbringen der FTA, der AUTF und der ECTU ..... II- 921

E — Würdigung durch das Gericht ..... II- 922

1. Zur Definition der Linienkonferenz im Sinne der Verordnung Nr. 4056/86 II- 924

2. Zur Qualifikation des TAA ..... II- 936

3. Ergebnisse bezüglich der Gruppenfreistellung ..... II- 938

III — Dritter Klagegrund: Verweigerung einer Einzelfreistellung ..... II- 939

A — TAA-Entscheidung ..... II- 939

1. Zu den Absprachen über den Seetransport ..... II- 939

a) Erste Voraussetzung: Verbesserung der Warenerzeugung oder -verteilung oder Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts ..... II- 939

b) Zweite Voraussetzung: Angemessene Beteiligung der Verbraucher am Gewinn ..... II- 941

c) Dritte Voraussetzung: Den beteiligten Unternehmen dürfen keine für die Verwirklichung der verfolgten Ziele nicht unerlässlichen Beschränkungen auferlegt werden ..... II- 942

d) Vierte Voraussetzung: Den beteiligten Unternehmen dürfen keine Möglichkeiten eröffnet werden, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten ..... II- 942

2. Zu den Absprachen über den Landtransport ..... II- 945

a) Erste Voraussetzung ..... II- 945

b) Zweite Voraussetzung ..... II- 946

c) Dritte Voraussetzung ..... II- 946

d) Vierte Voraussetzung ..... II- 947

B — Vorbringen der Klägerinnen ..... II- 947

1. Zur Verweigerung der Einzelfreistellung für die Absprachen über den Seetransport ..... II- 947

a) Erste Voraussetzung ..... II- 947

b) Zweite Voraussetzung ..... II- 948

c) Dritte Voraussetzung ..... II- 948

d) Vierte Voraussetzung ..... II- 948

i) Relevanter Markt ..... II- 948

Zum relevanten Dienstleistungsmarkt ..... II- 948

Zum relevanten geografischen Markt ..... II- 948

ii) Wettbewerb ..... II- 949

Zum internen Wettbewerb ..... II- 949

Zum Marktanteil der TAA-Mitglieder und zu dem von ihnen auf dem relevanten Markt ausgeübten Wettbewerb ..... II- 949

Zum externen Wettbewerb ..... II- 949

— Kumulative Wirkungen der verschiedenen Quellen externen Wettbewerbs ..... II- 949

— Potenzieller Wettbewerb ..... II- 949

2. Zur Verweigerung der Einzelfreistellung für die Absprachen über den Landtransport ..... II- 950

C — Vorbringen der ECSA ..... II- 950

D — Vorbringen der Kommission ..... II- 950

E — Vorbringen der FTA und der ECTU ..... II- 950

F — Würdigung der Frage der Einzelfreistellung durch das Gericht ..... II- 950

1. Zulässigkeit bestimmter Punkte der Klagebeantwortung nebst Anlagen II- 950

2. Verweigerung einer Einzelfreistellung für die Absprachen über den Seetransport ..... II- 954

a) Zur Definition des relevanten Marktes ..... II- 955

i) Zum relevanten Dienstleistungsmarkt ..... II- 955

Zum Lufttransport ..... II- 957

Zum konventionellen Linien-Seetransport (break-bulk) ..... II- 959

ii) Geografische Erstreckung des relevanten Marktes ..... II- 962

b) Zu der Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Dienstleistungen den Wettbewerb auszuschalten ..... II- 965

i) Zum internen Wettbewerb ..... II- 966

ii) Zu dem von den TAA-Mitgliedern gehaltenen wesentlichen Teil des relevanten Marktes ..... II- 972

iii) Zum externen Wettbewerb ..... II- 976

Wettbewerb auf der direkten Transatlantikroute ..... II- 976

Andere Wettbewerbsquellen (potenzieller Wettbewerb) ..... II- 979

— Austausch auf der Angebotsseite ..... II- 981

— Zum Wettbewerb durch die Verkehrsunternehmen, die nicht auf der Transatlantikroute tätig sind, aber in diesen Markt eintreten könnten ..... II- 984

Zur Einzelfreistellung für die Preisabsprachen für den Landtransport ..... II- 988

Verstoß gegen Artikel 190 des Vertrages ..... II- 990

Zur Verletzung des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ..... II- 990

I — Vorbringen der Beteiligten ..... II- 990

II — Würdigung durch das Gericht ..... II- 990

Zu den Hilfsanträgen ..... II - 991

I — Zur Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die Möglichkeit untersagen, die Preise für den kombinierten Transport festzusetzen II - 991

A — Vorbringen der Beteiligten ..... II - 991

B — Würdigung durch das Gericht ..... II - 992

II — Zur Nichtigerklärung des die Servicekontrakte betreffenden Artikels 5 der TAA-Entscheidung ..... II - 994

A — Vorbringen der Beteiligten ..... II - 994

B — Würdigung durch das Gericht ..... II - 998

III — Nichtigerklärung der Artikel 1 bis 4 der TAA-Entscheidung, soweit sie die gemeinsam geschlossenen Servicekontrakte untersagen ..... II - 1002

A — Vorbringen der Beteiligten ..... II - 1002

B — Würdigung durch das Gericht ..... II - 1002

Ergebnis ..... II - 1003

Kosten ..... II - 1003