URTEIL DES GERICHTSHOFES

11. März 1997 *

In der Rechtssache C-264/95 P

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch Rechtsberater Giuliano Marenco als Bevollmächtigten, Zustellungsbevollmächtigter: Carlos Gómez de la Cruz, Juristischer Dienst, Centre Wagner, Luxemburg-Kirchberg,

Rechtsmittelführerin,

betreffend ein Rechtsmittel gegen das Urteil des Gerichts erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften (Dritte erweiterte Kammer) vom 6. Juni 1995 in der Rechtssache T-14/93 (Union internationale des chemins de fer/Kommission, Slg. 1995, II-1503) wegen Aufhebung dieses Urteils,

anderer Verfahrensbeteiligter:

Union internationale des chemins de fer (UIC), Vereinigung von Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Paris, Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwältin Chantal Momège, Paris, Zustellungsanschrift: Kanzlei des Rechtsanwalts Aloyse May, 31, Grand-Rue, Luxemburg,

erläßt

* Verfahrenssprache: Französisch.

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten G. C. Rodríguez Iglesias, der Kammerpräsidenten G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida und J. L. Murray, der Richter P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (Berichterstatter) und M. Wathelet,

Generalanwalt: C. O. Lenz
Kanzler: R. Grass

aufgrund des Berichts des Berichterstatters,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 11. Juli 1996,

folgendes

Urteil

1 Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat mit Rechtsmittelschrift, die am 4. August 1995 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 49 der EG-Satzung des Gerichtshofes ein Rechtsmittel gegen das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. Juni 1995 in der Rechtssache T-14/93 (Union internationale des chemins de fer/Kommission, Slg. 1995, II-1503; im folgenden: angefochtenes Urteil) eingelegt, mit dem die Entscheidung 92/568/EWG der Kommission vom 25. November 1992 in einem Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/33.585 — Verkauf von Fahrausweisen im Eisenbahnverkehr durch Reisebüros, ABl. L 366, S. 47; im folgenden: streitige Entscheidung) für nichtig erklärt worden ist.

2 Aus dem angefochtenen Urteil ergibt sich, daß die Union internationale des chemins de fer (im folgenden: UIC) eine weltweite Vereinigung der Eisenbahngesellschaften ist, in der 69 Bahnen zusammengeschlossen sind. Im Rahmen ihrer Tätigkeiten erstellte sie 1952 das seitdem mehrmals aktualisierte Merkblatt Nr. 130, das speziell für den grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personenverkehr bestimmte Aspekte der Beziehungen zwischen den Bahnen und den Reisebüros regelt (Randnr. 3).

3 Das Gericht hat insoweit festgestellt: „Der grenzüberschreitende Eisenbahn-Personenverkehr wird im wesentlichen durch die Kombination aneinander anschließender nationaler Leistungen und somit im Wege einer Zusammenarbeit zwischen den nationalen Eisenbahnunternehmen (nachstehend: Bahnen) abgewikkelt. Der Preis eines internationalen Fahrausweises entspricht im allgemeinen dem Gesamtwert der Fahrpreise für die nationalen Strecken. Durch einen Ausgleich wird sichergestellt, daß jede Bahn den ihrer Leistung entsprechenden Preisanteil erhält; hierfür gewährleistet jede von ihnen den anderen die Berechnung und Bezahlung der geschuldeten Leistungen" (Randnr. 1).

4 Das Merkblatt Nr. 130 betrifft die Bedingungen für die Zulassung der Reisebüros durch die Eisenbahngesellschaft des Landes, in dem sie ansässig sind, die Gewährung von Provisionen für die verkauften Fahrausweise an die Reisebüros und die anderen Bahnen und von einer anderen Bahn zugelassenen Reisebüros für Leistungen im internationalen Verkehr gewährten Provisionssätze (mit der Möglichkeit durch bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen einen höheren Satz vorzusehen) (Randnrn. 4 bis 8). In dem Merkblatt Nr. 130 wird ferner empfohlen, sich von einem Mustervertrag leiten zu lassen, der das Reisebüro u. a. verpflichtet, den im Tarif festgelegten amtlichen Preis einzuhalten und „in seiner Werbung, seinem Angebot sowie in seiner Kundenberatung den Verkehr der in Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel nicht gegenüber dem Schienenverkehr sowie den" von der Bahn selbst oder in Zusammenarbeit mit ihr betriebenen „Verkehrsmitteln zu begünstigen" (Randnr. 9).

5 1990 richtete die Kommission gemäß der 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), an die UIC und an bestimmte europäische Bahnen Auskunftsverlangen betreffend das Merkblatt Nr. 130 (Randnr. 10). Am 10. Oktober 1991 richtete sie an die UIC eine Mitteilung der Beschwerdepunkte, und am 18. Februar 1992 fand noch auf derselben Grundlage eine Anhörung statt (Randnr. 11). Nach der durch die Verordnung Nr. 17 vorgesehenen Anhörung des Beratenden Ausschusses erließ die Kommission, gestützt auf diese Verordnung, die streitige Entscheidung, mit der eine Zuwiderhandlung der UIC gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages festgestellt und ihr eine Geldbuße von 1 Million ECU auferlegt wurde (Randnr. 12).

Verfahren vor dem Gericht

6 Am 8. Februar 1993 erhob die UIC beim Gericht eine Klage, mit der sie in erster Linie, gestützt auf sechs Klagegründe, die Nichtigerklärung der streitigen Entscheidung und hilfsweise die Aufhebung der Geldbuße oder deren Herabsetzung beantragt hat (Randnrn. 15, 17 und 18).

7 Mit ihrem ersten Klagegrund machte die UIC geltend, die streitige Entscheidung hätte nicht auf die Verordnung Nr. 17, sondern auf die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 175, S. 1) gestützt werden müssen. Sie verwies insbesondere darauf, daß das Merkblatt Nr. 130 die „Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen" und die „Festsetzung von Beförderungsentgelten" im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 betreffe, der deren Geltungsbereich festlege (Randnr. 20).

8 Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 lautet:

„Auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gelten die nachstehenden Vorschriften für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen, die Aufteilung der Verkehrsmärkte, die Anwendung technischer Verbesserungen oder die technische Zusammenarbeit, die gemeinsame Finanzierung oder den gemeinsamen Erwerb von Verkehrsmaterial oder -zubehör, die unmittelbar mit der Verkehrsleistung verknüpft sind, soweit dies für den gemeinsamen Betrieb einer Unternehmensgemeinschaft des Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gemäß Artikel 4 erforderlich ist, bezwecken oder bewirken, sowie für beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt. Diese Vorschriften gelten auch für die Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes, die den oben bezeichneten Zweck oder die oben bezeichneten Wirkungen haben."

9 In ihrer Klagebeantwortung führt die Kommission aus, sie habe sich auf die Verordnung Nr. 17 gestützt, weil das Merkblatt Nr. 130 die Verkehrsleistung nicht „unmittelbar" betreffe und die Reisebüros außerdem kein Verkehrshilfsgewerbe im Sinne von Artikel 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 betrieben, sondern selbständige Dienstleistungserbringer seien (Randnr. 30). So wie der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 141 des Rates vom 26. November 1962 über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rates auf den Verkehr (ABl. 1962, Nr. 124, S. 2751) in deren dritter Begründungserwägung umschrieben sei, erstrecke er sich nicht auf Leistungen, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Verkehrsleistung stünden. Ebenso habe der Ausdruck „Betreiber eines Verkehrshilfsgewerbes" eingeschränkte Bedeutung (Randnr. 31).

Das angefochtene Urteil

10 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Gericht der Klage der UIC stattgegeben und die streitige Entscheidung für nichtig erklärt (Randnr. 57), da der erste Klagegrund nach seiner Ansicht durchgreift. Es hat ausgeführt, durch die begangenen Rechtsfehler seien wesentliche Formvorschriften verletzt und der UIC verfahrensrechtliche Garantien genommen worden, auf die sie im Rahmen der Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 Anspruch gehabt hätte (Randnrn. 64 und 65).

11 In den Randnummern 43 bis 46 seines Urteils führt das Gericht aus:

„43. Zweitens ist zu der Frage, ob das Merkblatt Nr. 130 deshalb nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 fällt, weil es die Verkehrsleistung angeblich nicht ‚unmittelbar' betrifft, zu bemerken, daß es im vorliegenden Fall um die Auslegung des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 und nicht um die der Verordnung Nr. 141 geht. Wenn die dritte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 auch in dem normativen Rahmen, in dem sie steht, ein wichtiges Element

sein mag, kommt doch das Wort ‚unmittelbar' weder in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 noch in Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 vor, deren Geltungsdauer hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs jedenfalls am 30. Juni 1968 ausgelaufen ist.

44. Daß Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 eine größere Tragweite haben kann, als die Kommission annimmt, wird im übrigen daraus deutlich, daß sich diese Vorschrift zum einen auf bestimmte Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen von Unternehmensvereinigungen des Verkehrssektors bezieht, die ‚die gemeinsame Finanzierung oder den gemeinsamen Erwerb von Verkehrsmaterial oder-zubehör, die unmittelbar mit der Verkehrsleistung verknüpft sind', zum Gegenstand haben und zum anderen auf bestimmte Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die die ‚Tätigkeit des Verkehrhilfsgewerbes' betreffen.

45. Weiterhin fallen nach Artikel 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 1017/68 insbesondere die Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen unter die Verordnung, die ‚die unmittelbare *oder mittelbare* Festsetzung' nicht nur ‚der Beförderungspreise und-bedingungen', sondern auch ‚*sonstiger Geschäftsbedingungen*' zum Gegenstand haben, und in Artikel 2 Buchstabe b werden die Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen aufgeführt, die auf die Einschränkung oder Kontrolle ‚des Beförderungsangebots, des Absatzes, der technischen Entwicklung oder der Investitionen' gerichtet sind. Der Begriff der Vereinbarungen oder Beschlüsse, die im Sinne des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 die ‚Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen' bezwecken oder bewirken, darf deshalb nicht so ausgelegt werden, als erfasse er nur Vereinbarungen oder Beschlüsse über die Zahl oder die Kapazität der Züge (siehe oben, Randnr. 35). Vielmehr umfaßt er notwendig auch solche Vereinbarungen oder Beschlüsse, mit denen das Beförderungsangebot oder der Absatz im Sinne von Artikel 2 der Verordnung Nr. 1017/68 eingeschränkt oder kontrolliert werden.

46. Unter diesen Umständen kann die Verordnung Nr. 1017/68 nicht dahin ausgelegt werden, daß von ihrem Geltungsbereich der Beschluß einer Vereinigung von Eisenbahnunternehmen ausgeschlossen wäre, mit dem wie mit dem Merkblatt Nr. 130 die Verkaufsmodalitäten für internationale Eisenbahn-Fahrausweise festgelegt werden. Ein solcher Beschluß betrifft nämlich Tätigkeiten, die mit der Erbringung der Eisenbahn-Verkehrsleistung zusammenhängen und für diese unverzichtbar sind. Da der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr bei seinem

gegenwärtigen Stand mittels aneinander anschließender nationaler Leistungen abgewickelt wird (siehe oben, Randnr. 1), ist der Verkauf internationaler Eisenbahn-Fahrausweise ohne eine Regelung der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen, durch die der Verkauf dieser Fahrausweise und die Aufteilung der sich daraus ergebenden Einnahmen sichergestellt werden, überdies kaum durchführbar."

12 In Randnummer 47 seines Urteils hat das Gericht festgestellt:

„47. Ferner betrifft das Merkblatt Nr. 130 sowohl das ‚Angebot von Verkehrsleistungen' als auch das ‚Beförderungsentgelt' im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68."

13 In Randnummer 48 hat das Gericht hinsichtlich des Angebots von Verkehrsleistungen ausgeführt, daß sich Artikel 1 des Merkblatts Nr. 130, der die Zulassungsbedingungen für die Reisebüros betreffe, unmittelbar auf die Festlegung der Verkaufsstellen für internationale Fahrausweise beziehe. Hätte also Artikel 1 die in den Randnummern 70 bis 72 der streitigen Entscheidung beschriebenen Wirkungen, nämlich eine Begrenzung der Anzahl der zugelassenen Reisebüros, so würde durch ihn im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 der Absatz der Bahnen beschränkt und damit das Angebot von Verkehrsleistungen beschränkt oder überwacht.

14 Hinsichtlich des Beförderungsentgelts hat das Gericht in Randnummer 49 festgestellt, daß die Provision nach Artikel 4 des Merkblatts Nr. 130, der den Provisionssatz festlege und sowohl beim Direktverkauf von Fahrausweisen durch die Bahnen als auch beim Verkauf durch die Reisebüros anzuwenden sei, ein unmittelbares Kostenelement des Verkaufs eines internationalen Fahrausweises darstelle und für den Nettopreis, d. h. den Preis des Fahrausweises abzüglich der Provision, den jede Bahn für ihren Anteil an der jeweiligen grenzüberschreitenden Eisenbahnbeförderung erhalte, bestimmend sei. Folglich lege Artikel 4 des Merkblatts Nr. 130 unter den Umständen des vorliegenden Falles das „Beförderungsentgelt" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 mittelbar fest.

15 In Randnummer 50 hat das Gericht im Hinblick auf das Beförderungsentgelt ferner ausgeführt, daß die sich aus Artikel 4.7 des Mustervertrags ergebende Verpflichtung, die Fahrausweise zu den in den Tarifen festgelegten amtlichen Preisen auszustellen und auszugeben, bereits nach ihrem Wortlaut die Festsetzung von Beförderungsentgelten im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 bezwecke und bewirke.

16 In Randnummer 52 schließlich hat das Gericht darauf hingewiesen, daß die Kommission in Randnummer 95 der streitigen Entscheidung zu dem den Reisebüros in Artikel 4.3 des Mustervertrags auferlegten Verbot, in ihrer Werbung, ihrem Angebot oder ihrer Kundenberatung die in Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel zu begünstigen, ausgeführt habe: „Diese Bestimmung bezweckt und bewirkt die Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln." Diese Bestimmung gehöre demnach zum Bereich des Verkehrs.

Das Rechtsmittel

17 Die Kommission beantragt mit ihrem Rechtsmittel, das angefochtene Urteil aufzuheben und die von der UIC beim Gericht erhobene Klage abzuweisen, hilfsweise, die Sache an das Gericht zurückzuverweisen.

18 Die UIC beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen, und erhält die im ersten Rechtszug gestellten Anträge aufrecht.

19 Die Kommission macht für ihr Rechtsmittel drei Rechtsmittelgründe geltend.

Zum ersten Rechtsmittelgrund

20 Im Rahmen ihres ersten Rechtsmittelgrundes weist die Kommission zunächst darauf hin, daß es ihres Erachtens um die grundsätzliche Frage gehe, wie der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 und der der Verordnung Nr. 1017/68 und darüber hinaus sogar der Verordnungen über die Anwendung der Artikel 85 und 86 auf den See- und den Luftverkehr gegeneinander abzugrenzen seien. Sie beanstandet, daß das Gericht in den Randnummern 43 bis 46 des angefochtenen Urteils davon ausgegangen sei, daß die Verordnung Nr. 1017/68 nicht nur für Vereinbarungen und abgestimmte Verhaltensweisen gelte, die die Verkehrsleistung unmittelbar beträfen, sondern daß sie auch Tätigkeiten erfasse, die wie die gemeinsame Festlegung der Verkaufsmodalitäten für Eisenbahn-Fahrausweise mit der Erbringung der Eisenbahn-Verkehrsleistung „zusammenhingen" und für diese „unverzichtbar" seien.

21 Dieser Rechtsmittelgrund umfaßt in Wirklichkeit zwei Argumente.

22 Zum einen macht die Kommission geltend, das Gericht habe in Randnummer 46 des angefochtenen Urteils bei der Frage der Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1017/68 auf ein ungeeignetes Kriterium abgestellt, indem es angenommen habe, diese Verordnung gelte für mit der Verkehrsleistung zusammenhängende und für diese unverzichtbare Tätigkeiten, während das einzig logische und problemlos anzuwendende Kriterium ihrer Ansicht nach der Markt sei, auf den sich die Absprache beziehe.

23 Zum anderen führt die Kommission als Hauptargument an, das Gericht habe sich zu Unrecht auf den Standpunkt gestellt, daß in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68, der deren Geltungsbereich festlege, der Begriff „unmittelbar" nicht hineingelesen werden dürfe, und habe sich damit geweigert, die Verordnung Nr. 141 zu berücksichtigen. Die fraglichen Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen fielen nicht in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68, weil sie die Verkehrsleistung nicht „unmittelbar" beträfen.

24 Die Kommission beruft sich hierfür auf die Entstehungsgeschichte der Verordnungen Nr. 17, Nr. 141 und Nr. 1017/68 und weist darauf hin, daß die Verordnung Nr. 17 ursprünglich für alle vom EWG-Vertrag erfaßten Tätigkeiten, einschließlich des Verkehrs, gegolten habe. Später sei der gesamte Verkehrsbereich durch die Ver-

ordnung Nr. 141 rückwirkend vom Anwendungsbereich der Artikel 85 und 86 des Vertrages ausgenommen worden. Schließlich sei die Verordnung Nr. 141 ihrerseits durch drei Verordnungen über Teilbereiche, darunter die Verordnung Nr. 1017/68 für Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, ersetzt worden.

25 Da die Verordnung Nr. 1017/68 eine Ausnahmeregelung sei, seien sie und insbesondere auch ihr Geltungsbereich eng auszulegen; sie sei deshalb ausschließlich auf die Verkehrsleistung als solche anzuwenden. Da der Rat im übrigen keinen Hinweis darauf gegeben habe, daß er den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 gegenüber dem der Verordnung Nr. 141 habe erweitern wollen, sei für dessen Abgrenzung die letztgenannte Verordnung, insbesondere ihre dritte Begründungserwägung, heranzuziehen, in der das Erfordernis eines unmittelbaren Zusammenhangs zwischen den Vereinbarungen und der Verkehrsleistung genannt werde.

26 Entgegen der vom Gericht in Randnummer 45 des angefochtenen Urteils vertretenen Auffassung lasse sich eine weitere Auslegung auch nicht durch Artikel 2 der Verordnung Nr. 1017/68 rechtfertigen, wonach insbesondere Vereinbarungen zur „unmittelbare[n] oder mittelbare[n] Festsetzung der Beförderungspreise und -bedingungen oder sonstiger Geschäftsbedingungen" durch diese Verordnung erfaßt würden.

27 Was das erste Argument im Rahmen des ersten Rechtsmittelgrundes anbelangt, so geht entgegen der Meinung der Kommission aus dem angefochtenen Urteil hervor, daß das Gericht nicht allgemein den Grundsatz aufgestellt hat, daß die Verordnung für alle Tätigkeiten gilt, die mit der Verkehrsleistung zusammenhängen oder für diese unverzichtbar sind. Es hat vielmehr, nachdem es in den Randnummern 43 ff. eine Ergänzung des Wortlauts des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 durch den Begriff „unmittelbar" abgelehnt hat, konkret geprüft, ob das Merkblatt Nr. 130 unter die in Artikel 1 genannten Vereinbarungen fällt, ob es also die Festsetzung der Beförderungspreise oder die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen bezweckt oder bewirkt.

28 Zum zweiten Argumet im Rahmen des ersten Rechtsmittelgrundes ist darauf hinzuweisen, daß der in Rede stehende Teil von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68, ebenso wie Artikel 1 der Verordnung Nr. 141, der den gleichen Wortlaut hatte, genau und detailliert formuliert ist und den Begriff „unmittelbar" nicht enthält.

29 Im übrigen hat das Gericht in Randnummer 43 des angefochtenen Urteils zu Recht festgestellt, daß sich der Rechtsstreit auf die Auslegung der Verordnung Nr. 1017/68 und nicht der Verordnung Nr. 141 beziehe.

30 Unter diesen Umständen ergibt sich aus dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der Verordnungen nicht die Kontinuität der gesetzgeberischen Zielsetzung, von der die Kommission bei der streitigen Entscheidung ausgegangen ist.

31 Schließlich kann sich die Kommission, da sie eine solche Kontinuität der gesetzgeberischen Zielsetzung nicht nachgewiesen hat, nicht auf die Notwendigkeit einer kohärenten Auslegung des Geltungsbereichs der drei Verordnungen über die Teilbereiche des Verkehrs berufen.

32 Der erste Rechtsmittelgrund ist daher zurückzuweisen.

Zum zweiten Rechtsmittelgrund

33 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund wirft die Kommission dem Gericht einen Rechtsfehler vor, da es in Randnummer 47 des angefochtenen Urteils festgestellt habe, daß „das Merkblatt Nr. 130 sowohl das ‚Angebot von Verkehrsleistungen' als auch das ‚Beförderungsentgelt' im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68" betreffe.

34 Das Gericht hätte nämlich zuvor eine Analyse der Märkte und damit eine Bestimmung des relevanten Marktes vornehmen müssen. Diese Bestimmung sei eine wesentliche Voraussetzung für die Entscheidung darüber, ob die Vereinbarungen tatsächlich das Angebot von Verkehrsleistungen oder das Beförderungsentgelt

beträfen. Im vorliegenden Fall bestünden zwei getrennte Märkte: der Markt für Verkehrsleistungen, der nur die Zahl der Züge und der Plätze in den Zügen betreffe, und der von der Kommission als „Markt für die Vermittlungsleistungen" bezeichnete Markt für den Verkauf von Fahrausweisen, auf dem die Eisenbahngesellschaften die Leistungen der Reisebüros gegen Entgelt in Anspruch nähmen. Die fraglichen Vereinbarungen müßten nach ihren hauptsächlichen bzw. nahezu ausschließlichen Wirkungen beurteilt werden, die sich auf den letztgenannten Markt und nicht auf den Markt für Verkehrsleistungen bezögen.

35 Die Untersuchung der verschiedenen streitigen Bestimmungen, die das Gericht in den Randnummern 48, 49, 50 und 52 des angefochtenen Urteils vorgenommen habe, sei daher fehlerhaft.

36 Zu der das Angebot von Verkehrsleistungen betreffenden Randnummer 48 führt die Kommission aus, die Eisenbahngesellschaften beschränkten durch ihre Absprache über eine Begrenzung der Zahl der Verkaufsstellen für Fahrausweise nicht das Angebot von Verkehrsleistungen, d. h. die Zahl und die Kapazität der Züge, sondern das Angebot von Vermittlungsleistungen, da sie die Zahl der zugelassenen Reisebüros begrenzten.

37 Zu den das Beförderungsentgelt betreffenden Randnummern 49 und 50 des angefochtenen Urteils hat die Kommission zunächst ausgeführt, die Provision stelle für das Eisenbahnunternehmen von den Kosten der Verkehrsleistung zu unterscheidende Verkaufskosten dar; das Merkblatt Nr. 130 setze daher das Beförderungsentgelt nicht unmittelbar fest.

38 In ihrer Erwiderung hat sie sodann eingeräumt, daß die Provision, ebenso wie z. B. Antrieb, Wartung und Reinigung, ein Bestandteil des Beförderungsentgelts sei. Da jedoch der Verkauf der Fahrausweise eine vom Reisebüro den Eisenbahnunternehmen erbrachte Leistung sei, träfen diese mit der Festlegung des Provisionssatzes und der Verpflichtung zur Einhaltung des amtlichen Preises eine Absprache über die Modalitäten der Vermittlungsleistung der Reisebüros. Die Absprache beziehe sich folglich auf den Markt für Vermittlungsleistungen, auf dem die Bahnen und die Reisebüros aufeinanderträfen, und nicht auf den Verkehrsmarkt.

39 Ginge man davon aus, daß die Eisenbahngesellschaften durch ihre Absprache über einen Bestandteil des Beförderungsentgelts zumindest mittelbar das vom Benutzer zu zahlende Beförderungsentgelt festsetzten, hätte dies zur Folge, daß alle Absprachen über Bestandteile des Beförderungsentgelts unter die Verordnung Nr. 1017/68 fielen, was zu einer unbeabsichtigten Ausdehnung des Geltungsbereichs dieser Verordnung führen würde.

40 Zu dem in Randnummer 52 des angefochtenen Urteils behandelten Verbot für Reisebüros, in Wettbewerb stehende Verkehrsmittel zu begünstigen, führt die Kommission aus, die Auswirkungen dieser Bestimmung beträfen ebenfalls den Markt für den Verkauf der Fahrausweise; die Eisenbahnunternehmen schränkten nämlich die Handlungsfreiheit der Reisebüros auf diesem Markt ein, wenn sie vereinbarten, diesen eine Verpflichtung aufzuerlegen, die den Wettbewerb zwischen ihnen auf dem genannten Markt einschränke. Ferner habe die Auslegung des Gerichts unerwartete Konsequenzen, da die Kommission die drei Verordnungen über die Teilbereiche Land-, See- und Luftverkehr gleichzeitig anwenden müsse, wenn die Bestimmung auch für den See- und den Luftverkehr wettbewerbswidrige Wirkungen habe.

41 Was den zweiten Rechtsmittelgrund insgesamt anbelangt, so gilt die Verordnung Nr. 1017/68 gemäß ihrem Artikel 1 u. a. für eine bestimmte Anzahl von Absprachen, „welche die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen, die Aufteilung der Verkehrsmärkte ... bezwecken oder bewirken", sowie „für die Tätigkeit[en] des Verkehrshilfsgewerbes, die den oben bezeichneten Zweck oder die oben bezeichneten Wirkungen haben".

42 Aus dem Wortlaut von Artikel 1 ergibt sich, daß die Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 von der Einordnung der fraglichen Vereinbarungen als Regelungen, die u. a. die Festsetzung von Beförderungsentgelten oder die Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen bezwecken oder bewirken, abhängig ist und nicht, wie die Kommission meint, von der vorherigen Bestimmung des Marktes, auf dem diese Vereinbarungen ihre Wirkungen entfalten.

43 Ferner ist zu Randnummer 52 des angefochtenen Urteils zu bemerken, daß entgegen der Ansicht der Kommission weder die Anwendung der Verordnung Nr. 17 noch die gleichzeitige Anwendung der drei genannten Verordnungen über die Teilbereiche in Betracht kommt.

44 Zu dem ersten Punkt hat das Gericht zu Recht festgestellt, daß das Verbot für die Reisebüros, in ihrer Werbung, ihren Angeboten sowie in ihrer Kundenberatung den Verkehr der in Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel gegenüber dem Schienenverkehr zu begünstigen, in den Bereich des Verkehrs und nicht unter die von der Kommission in ihrer Entscheidung herangezogene Verordnung Nr. 17 fällt. Der gesamte Bereich des Verkehrs ist nämlich durch die Verordnung Nr. 141, die später durch drei Verordnungen über die Teilbereiche Land-, See- und Luftverkehr ersetzt wurde, vom Geltungsbereich der Verordnung Nr. 17 ausgenommen worden.

45 Was den zweiten Punkt angeht, so soll das fragliche Verbot bestimmte, wenn nicht sogar seine hauptsächlichen Wirkungen im Bereich des Landverkehrs entfalten, da es die zugelassenen Reisebüros zu einer Neutralität verpflichtet, die das Angebot des Eisenbahnverkehrs begünstigen soll; außerdem ist es Bestandteil von Vereinbarungen von Unternehmensvereinigungen, deren wesentliche, vom Gericht untersuchte Bestimmungen in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 fallen.

46 Der zweite Rechtsmittelgrund ist daher zurückzuweisen.

Zum dritten Rechtsmittelgrund

47 Mit ihrem dritten Rechtsmittelgrund rügt die Kommission, daß das Gericht in den Randnummern 55 und 56 des angefochtenen Urteils rechtsfehlerhaft davon ausgegangen sei, daß im vorliegenden Fall die Reisebüros durch den Verkauf der Fahrausweise für Rechnung der Eisenbahngesellschaften „Tätigkeiten des Verkehrshilfsgewerbes" im Sinne von Artikel 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 1017/68

ausführten, obwohl diese Reisebüros keine Berufsgruppe der Verkehrshilfsgewerbe darstellten und sich die Verordnung außerdem nur auf unmittelbar die Verkehrsleistung betreffende Tätigkeiten dieser Hilfsgewerbe beziehe.

48 Ohne auf das Vorbringen der Kommission im einzelnen einzugehen, ist daran zu erinnern, daß der Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung Rügen, die sich auf zusätzliche Erwägungen eines Urteils des Gerichts beziehen, ohne weiteres zurückweist, da sie nicht zu dessen Aufhebung führen können (vgl. u. a. Urteile vom 18. März 1993 in der Rechtssache C-35/92 P, Parlament/Frederiksen, Slg. 1993, I-991, Randnr. 31, und vom 22. Dezember 1993 in der Rechtssache C-244/91 P, Pincherle/Kommission, Slg. 1993, I-6965, Randnr. 25).

49 Im vorliegenden Fall kommt den vom Gericht in den Randnummern 55 und 56 seines Urteils angeführten Erwägungen im Unterschied zu den Erwägungen in den Randnummern 43 bis 54 keine tragende Bedeutung zu.

50 Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 erfaßt nämlich seinem Wortlaut nach sowohl „Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen", die den dort angeführten Voraussetzungen entsprechen (Artikel 1 Satz 1), als auch „die Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes", die ebenfalls diese Voraussetzungen erfüllt (Artikel 1 Satz 2). Damit ist für eine Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 ausreichend, daß einer dieser beiden Tatbestände erfüllt ist.

51 Da die Prüfung der ersten beiden Rechtsmittelgründe ergeben hat, daß das Gericht Artikel 1 Satz 1 der Verordnung Nr. 1017/68 rechtsfehlerfrei ausgelegt hat, und da die in Rede stehenden Entscheidungen von Unternehmensvereinigungen die dort festgelegten Voraussetzungen offensichtlich in jeder Hinsicht erfüllen, ist der dritte Rechtsmittelgrund, der sich auf Artikel 1 Satz 2 bezieht, ohne Bedeutung und kann dem Rechtsmittel nicht zum Erfolg verhelfen.

52 Da kein Rechtsmittelgrund durchgreift, ist das Rechtsmittel insgesamt zurückzuweisen.

Kosten

53 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung, der gemäß Artikel 118 auf das Rechtsmittelverfahren entsprechend anzuwenden ist, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Rechtsmittelführerin mit ihren Rechtsmittelgründen unterlegen ist, sind ihr die Kosten des Rechtsmittelverfahrens aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

für Recht erkannt und entschieden:

1) Das Rechtsmittel wird zurückgewiesen.

2) Die Kommission trägt die Kosten.

Rodríguez Iglesias	Mancini	Moitinho de Almeida	
Murray	Kapteyn	Gulmann	Edward
Puissochet	Hirsch	Jann	Wathelet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 11. März 1997.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias