DOMSTOLENS DOM

11. marts 1997 *

I sag C-264/95 P,

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved juridisk konsulent Giuliano Marenco, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg hos Carlos Gómez de la Cruz, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Wagner-Centret, Kirchberg,

appellant,

angående appel af dom afsagt den 6. juni 1995 af De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans (Tredje Udvidede Afdeling) i sag T-14/93, Union internationale des chemins de fer mod Kommissionen (Sml. II, s. 1503), hvori der er nedlagt påstand om ophævelse af dommen,

den anden part i appelsagen er:

Union internationale des chemins de fer (UIC), en sammenslutning af jernbaneselskaber, Paris, ved advokat Chantal Momège, Paris, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Aloyse May, 31, Grand-Rue,

har

* Processprog: fransk.

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten, G.C. Rodríguez Iglesias, afdelingsformændene G.F. Mancini, J.C. Moitinho de Almeida og J.L. Murray samt dommerne P.J.G. Kapteyn, C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (refererende dommer) og M. Wathelet,

generaladvokat: C.O. Lenz
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den refererende dommers rapport,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 11. juli 1996,

afsagt følgende

Dom

1 Ved appelskrift indleveret til Domstolens Justitskontor den 4. august 1995 har Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber i henhold til artikel 49 i EF-statutten for Domstolen iværksat appel af en af Retten i Første Instans afsagt dom af 6. juni 1995 i sag T-14/93, Union internationale des chemins de fer mod Kommissionen (Sml. II, s. 1503, herefter »den anfægtede dom«), hvorved Retten i Første Instans annullerede Kommissionens beslutning 92/568/EØF af 25. november 1992 om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV/33.585 — Salg af togbilletter via rejsebureauer, EFT L 366, s. 47, herefter »den omtvistede beslutning«).

2 Det fremgår af den anfægtede dom, at Union internationale des chemins de fer (herefter »UIC«) er en international jernbaneunion, der omfatter 69 jernbanenet. I 1952 udarbejdede den cirkulære 130, der er blevet ajourført adskillige gange, og som indeholder regler om en række aspekter af forholdet mellem jernbanenettene og rejsebureauerne i forbindelse med international personbefordring med jernbane (præmis 3).

3 Retten konstaterede, at »international personbefordring med jernbane har i det væsentlige form af en præstering af på hinanden følgende nationale tjenesteydelser og udføres dermed inden for rammerne af et samarbejde mellem de nationale jernbaneselskaber (herefter benævnt 'jernbanenettene'). Prisen på en international togbillet svarer normalt til summen af de takster, der gælder for de strækninger, som tilbagelægges i hvert enkelt land. Ved en udligning mellem de enkelte jernbanenet modtager disse hver især den del af prisen, der svarer til den af dem præsterede ydelse, hvorved det enkelte jernbanenet over for de øvrige forpligter sig til at foretage de fornødne beregninger og til at yde dækning for de præsterede ydelser« (præmis 1).

4 Cirkulære 130 angår vilkårene for autorisation af rejsebureauer via jernbaneselskabet i det land, hvor rejsebureauerne er beliggende, ydelse af provisioner til rejsebureauerne for solgte billetter og provisionssatser for ydelser i forbindelse med international trafik til andre jernbaner og til rejsebureauer autoriseret af en anden jernbane (med mulighed for gennem bilaterale eller multilaterale aftaler at fastsætte højere satser) (præmis 4-8). Cirkulære 130 indeholder ligeledes en henstilling om at anvende standardoverenskomstvilkår, der bl.a. forpligter rejsebureauet til at overholde den officielle billetpris i overensstemmelse med tariffen og til »ikke i sine reklamer, tilbud og kunderådgivning at favorisere transportformer, der er konkurrerende i forhold til jernbanetransport og andre transportformer«, der varetages af jernbanenettene selv eller i samarbejde med disse (præmis 9).

5 I 1990 fremsendte Kommissionen anmodninger om oplysninger til UIC og til en række europæiske jernbanenet vedrørende cirkulære 130. Anmodningerne blev fremsat i henhold til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 (EFT 1959-1962, s. 81) (præmis 10). Den 10. oktober 1991 fremsendte Kommissionen en meddelelse af klagepunkter til UIC, og den 18. februar 1992 fandt der en høring sted på samme grundlag (præmis 11). Efter at have indhentet en udtalelse fra Det Rådgivende Udvalg, der er omhandlet i forordning nr. 17, vedtog Kommissionen på grundlag af samme forordning den omtvistede beslutning, hvori det fastslås, at UIC har overtrådt traktatens artikel 85, stk. 1, og hvorved UIC blev pålagt en bøde på 1 000 000 ECU (præmis 12).

Sagens behandling for Retten

6 Den 8. februar 1993 anlagde UIC sag ved Retten principalt med påstand om annullation af den omtvistede beslutning under påberåbelse af seks anbringender, subsidiært med påstand om annullation eller nedsættelse af bøden (præmis 15, 17 og 18).

7 UIC gjorde med sit første anbringende gældende, at den omtvistede beslutning skulle have været udstedt, ikke i henhold til forordning nr. 17, men i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1968 I, s. 295). UIC gjorde navnlig gældende, at cirkulære 130 angår »kontrol med udbuddet af transportydelser« og »fastsættelse af befordringspriser«, jf. herved artikel 1 i forordning nr. 1017/68, der definerer forordningens anvendelsesområde (præmis 20).

8 Artikel 1 i forordning nr. 1017/68 er affattet således:

»Principbestemmelse

For så vidt angår transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje finder bestemmelserne i denne forordning anvendelse på aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som har til formål eller følge at fastsætte befordringspriser og -vilkår, begrænsning af eller kontrol med udbuddet af transportydelser, opdeling af transportmarkederne, anvendelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde, fælles finansiering eller erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør, som er umiddelbart forbundet med transportydelse, for så vidt som dette er nødvendigt for den fælles drift af en sammenslutning af virksomheder inden for landevejs- og vandvejstrafikken, således som defineret i artikel 4, samt på misbrug af en dominerende stilling på transportmarkedet. Disse bestemmelser gælder også virksomhed udøvet af støtteerhvervene for transportområdet, når denne virksomhed har det ovenfor anførte formål eller de ovenfor anførte virkninger.«

9 Kommissionen anførte i svarskriftet, at den havde baseret sig på forordning nr. 17 dels, fordi cirkulære 130 ikke »direkte« angår transportydelser, dels, fordi rejsebureauvirksomhed ikke er udtryk for »støtteerhverv« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, andet punktum, i forordning nr. 1017/68, idet rejsebureauerne er selvstændige tjenesteydere (præmis 30). Tredje betragtning til Rådets forordning nr. 141 af 26. november 1962 om ikke-anvendelse af Rådets forordning nr. 17 på transportsektoren (EFT 1959-1962, s. 258) fastlægger anvendelsesområdet for forordning nr. 141 således, at tjenesteydelser, der ikke har direkte sammenhæng med transportydelsen, ikke er omfattet. Tilsvarende må begrebet »støtteerhverv« fortolkes snævert (præmis 31).

Den anfægtede dom

10 Retten har i den anfægtede dom taget UIC's påstand til følge og annulleret den omtvistede beslutning på grundlag af det første anbringende (præmis 57), idet de begåede retlige fejl var udtryk for en tilsidesættelse af væsentlige formforskrifter, hvorved sagsøgeren var blevet frataget de proceduremæssige garantier, som sagsøgeren ville have haft krav på som led i en anvendelse af forordning nr. 1017/68 (præmis 64 og 65).

11 Retten udtalte følgende i dommens præmis 43-46:

»43. Hvad for det andet angår spørgsmålet om, hvorvidt cirkulære 130 er udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 1017/68, fordi cirkulæret ikke 'direkte' vedrører transportydelsen, bemærkes, at det spørgsmål, som Retten i sagen må tage stilling til, angår fortolkningen af artikel 1 i forordning nr. 1017/68 og ikke fortolkningen af forordning nr. 141. Tredje betragtning til forordning nr. 141 kan være et betydningsfuldt led i den lovgivningsmæssige sammenhæng,

som forordningen er en del af, men ordet 'direkte' optræder hverken i artikel 1 i forordning nr. 1017/68 eller i artikel 1 i forordning nr. 141, hvis gyldighedsperiode for så vidt angår transport med jernbane under alle omstændigheder udløb den 30. juni 1968.

44. Det bemærkes endvidere, at den omstændighed, at artikel 1 i forordning nr. 1017/68 finder anvendelse dels på visse former for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem sammenslutninger af transportvirksomheder vedrørende 'fælles finansiering eller erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør, som er umiddelbart forbundet med transportydelse', dels på visse former for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis vedrørende 'virksomhed udøvet af støtteerhvervene på transportområdet', støtter, at anvendelsesområdet for artikel 1 kan være større end det af Kommissionen angivne.

45. Det bemærkes herefter, at de af forordning nr. 1017/68 omfattede aftaler, vedtagelser og former for samordnet praksis i henhold til forordningens artikel 2, litra a), bl.a. er sådanne, der består i 'direkte *eller indirekte*' fastsættelse, ikke alene 'af befordringsvederlag og -vilkår', men også af '*andre forretningsbetingelser*', og at artikel 2, litra b), sigter til aftaler, vedtagelser eller samordnet praksis, der består i begrænsning af eller kontrol med 'befordringsudbud, afsætning, teknisk udvikling eller investeringer'. Begrebet aftaler eller vedtagelser, som har til formål eller til følge at 'begrænse eller kontrollere udbuddet af transportydelser', jf. artikel 1 i forordning nr. 1017/68, kan derfor ikke fortolkes således, at det kun omfatter aftaler eller vedtagelser vedrørende antallet af tog eller disses kapacitet (jf. ovenfor, præmis 35), idet begrebet også må omfatte aftaler eller vedtagelser, der består i begrænsning af eller kontrol med udbuddet af transportydelser eller afsætningen, jf. herved artikel 2 i forordning nr. 1017/68.

46. Retten finder på dette grundlag, at forordning nr. 1017/68 ikke kan fortolkes således, at en vedtagelse inden for en sammenslutning af jernbaneselskaber, der fastsætter vilkårene for salg af internationale togbilletter, som cirkulære 130, ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde. En sådan vedtagelse angår således virksomhed, der har sammenhæng med præsteringen af tjenesteydelserne i form af transport med jernbane, og som er en afgørende forudsætning for disse tjenesteydelser. Når henses til, at international transport med jernbane i dag har form af en

præstering af på hinanden følgende nationale tjenesteydelser ... er salg af internationale togbilletter endvidere næppe muligt uden en ordning, hvorved jernbanenettene opretholder et samarbejde med henblik på salget af togbilletter og fordelingen af de hermed forbundne indtægter. Cirkulære 130 har sammenhæng med disse særlige forhold, der gælder international transport med jernbane.«

12 Retten udtalte følgende i dommens præmis 47:

»47. Det bemærkes endvidere, at cirkulære 130 må antages at vedrøre såvel 'udbuddet af transportydelser', eller 'befordringsudbuddet', som 'befordringspriser', eller 'befordringsvederlag', som omhandlet i forordning nr. 1017/68.«

13 Retten udtalte i præmis 48 vedrørende udbuddet af transportydelser eller befordringsudbuddet, at artikel 1 i cirkulære 130, som vedrører vilkårene for autorisation af rejsebureauer, direkte omhandler salgsstederne for internationale togbilletter, og såfremt det antages, at artikel 1 har de følger, der er angivet i punkt 70, 71 og 72 i betragtningerne til den omtvistede beslutning, nemlig at begrænse antallet af godkendte rejsebureauer, findes denne bestemmelse at begrænse jernbanenettenes »afsætning«, hvorved der sker en begrænsning af eller kontrol med befordringsudbuddet efter forordning nr. 1017/68.

14 Retten har i præmis 49 vedrørende befordringspriser eller befordringsvederlag bemærket, at den i artikel 4 i cirkulære 130 omhandlede provision — der gælder såvel billetter solgt direkte af jernbanenettene som billetter solgt af rejsebureauerne — er en med salget af en international billet direkte forbundet omkostning, som er afgørende for den nettopris, dvs. billetprisen fratrukket provisionen, som det enkelte net oppebærer for sin del af de pågældende tjenesteydelser i form af international transport med jernbane, og at artikel 4 i cirkulære 130 efter omstændighederne i sagen er udtryk for en indirekte fastsættelse af »befordringsprisen« eller »befordringsvederlaget«, som omhandlet i forordning nr. 1017/68.

15 I præmis 50 vedrørende befordringspriser eller befordringsvederlag har Retten desuden udtalt, at den i standardoverenskomstens artikel 4.7 fastlagte forpligtelse til at udstede og sælge billetter til de i tarifferne angivne officielle priser efter sin ordlyd har til formål eller til følge, at der sker en fastsættelse af befordringsvederlaget, som omhandlet i forordning nr. 1017/68.

16 Endelig har Retten i præmis 52 med hensyn til det i standardoverenskomstens artikel 4.3 opstillede forbud for rejsebureauerne mod i deres reklamer, tilbud og kunderådgivning at bidrage til at fremme brugen af konkurrerende transportformer, bemærket, at Kommissionen i punkt 95 i betragtningerne til den omtvistede beslutning har anført, at dette vilkår »har ... til formål og til følge at begrænse konkurrencen mellem de forskellige transportformer«. Retten har heraf udledt, at det følger heraf, at vilkåret henhører under transportsektoren.

Appellen

17 Kommissionen har i appelskriftet nedlagt påstand om, at Domstolen ophæver den anfægtede dom og frifinder Kommissionen for de af UIC for Retten i Første Instans nedlagte påstande, eller at sagen hjemvises til Retten til afgørelse.

18 UIC har nedlagt påstand om, at appellen forkastes, og at Domstolen giver UIC medhold i de i første instans nedlagte påstande.

19 Kommissionen har til støtte for appellen fremført tre anbringender.

Første anbringende

20 Kommissionen har i sit første anbringende for det første anført, at det for den drejer sig om et principielt spørgsmål, nemlig afgrænsningen af anvendelsesområderne for forordning nr. 17 og forordning nr. 1017/68, og desuden anvendelsesområderne for forordningerne om anvendelse af artikel 85 og 86 på transport ad søvejen og luftvejen. Kommissionen har anført, at Retten i den anfægtede doms præmis 43-46 med urette har antaget, at forordning nr. 1017/68 ikke alene finder anvendelse på aftaler, vedtagelser og former for samordnet praksis, der direkte vedrører transportydelsen, men også omfatter virksomhed, der har »sammenhæng med« og »er en afgørende forudsætning« for præsteringen af tjenesteydelserne i form af transport med jernbane, såsom fastsættelsen i fællesskab af reglerne for salg af togbilletter.

21 Dette anbringende indebærer reelt to led.

22 Dels gør Kommissionen indledningsvis gældende, at Retten i den anfægtede doms præmis 46 har undergivet anvendelsen af forordning nr. 1017/68 et inadækvat kriterium, idet den har fundet, at denne forordning finder anvendelse på virksomhed, der har sammenhæng med og er en afgørende forudsætning for tjenesteydelser i form af transport, hvorimod det eneste kriterium, som ifølge Kommissionen både er logisk og let at anvende, er kriteriet om det marked, med hensyn til hvilket aftalen er indgået.

23 Dels er Kommissionen af den opfattelse, at Retten fejlagtigt har antaget, at der ikke er anledning til at indfortolke udtrykket »direkte« i ordlyden af artikel 1 i forordning nr. 1017/68, som definerer dens anvendelsesområde, og at Retten således har nægtet at tage hensyn til forordning nr. 141. Ifølge Kommissionen er de pågældende vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder ikke omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 1017/68, fordi de ikke »direkte« vedrører tjenesteydelser i form af transport.

24 Kommissionen har herved henvist til tilblivelsen af forordning nr. 17, nr. 141 og nr. 1017/68, og har anført, at oprindelig fandt den første af disse forordninger anvendelse på samtlige de former for virksomhed, der er dækket af EØF-traktaten,

herunder transportsektoren. Forordning nr. 141 undtog herefter med tilbagevirkende gyldighed hele denne sektor fra anvendelsesområdet for traktatens artikel 85 og 86. Endelig er forordning nr. 141 blevet afløst af tre forordninger, der dækker hver sin sektor, herunder forordning nr. 1017/68 om transport ad landjorden, og derfor også jernbanetransport.

25 Kommissionen har understreget, at forordning nr. 1017/68, og navnlig dens anvendelsesområde — eftersom forordningen har karakter af en undtagelse — skal fortolkes strengt, og at den derfor udelukkende skal anvendes på transportvirksomhed som sådan. Da Rådet ikke har tilkendegivet, at det ville udvide anvendelsesområdet for forordning nr. 1017/68 i forhold til anvendelsesområdet for forordning nr. 141, bør det i øvrigt afgrænses under hensyn til sidstnævnte forordning, og navnlig dens tredje betragtning, der nævner kravet om en direkte forbindelse mellem aftalerne og transportydelsen.

26 Kommissionen har endvidere anført, i modsætning til hvad Retten har udtalt i præmis 45 i den anfægtede dom, at artikel 2 i forordning nr. 1017/68, som foreskriver, at de af forordningen omfattede aftaler navnlig er dem, som består i »direkte eller indirekte fastsættelse af befordringsvederlag og -vilkår eller af andre forretningsbetingelser«, ikke kan begrunde en videre fortolkning.

27 Med hensyn til det første anbringendes første led skal det bemærkes, at modsat det af Kommissionen fremførte fremgår det af den anfægtede dom, at Retten ikke har opstillet et generelt princip om, at forordningen skulle finde anvendelse på alle former for virksomhed, der har sammenhæng med og er en afgørende forudsætning for tjenesteydelser i form af transport. Tværtimod har Retten, efter i præmis 43 ff. at have udelukket tilføjelsen af udtrykket »direkte« til ordlyden af artikel 1 i forordning nr. 1017/68, konkret vurderet, om cirkulære 130 henhørte under de i artiklen omhandlede aftaler, dvs. om det havde til formål eller til følge at fastsætte befordringspriser eller at begrænse eller kontrollere udbuddet af transportydelser.

28 Det bemærkes med hensyn til det første anbringendes andet led, at ordlyden af den relevante del af artikel 1 i forordning nr. 1017/68 er præcis og detaljeret, ligesom ordlyden af artikel 1 i forordning nr. 141, hvis indhold den gentager, og at den ikke omfatter ordet »direkte«.

29 Retten har i præmis 43 i den anfægtede dom med rette lagt til grund, at tvisten vedrører fortolkningen af forordning nr. 1017/68 og ikke fortolkningen af forordning nr. 141.

30 Under disse omstændigheder godtgør forordningernes ordlyd og tilblivelse ikke den kontinuitet i lovgivers hensigt, som Kommissionen har lagt til grund for den omtvistede beslutning.

31 Da Kommissionen ikke har godtgjort denne kontinuitet i lovgivers hensigt, kan den ikke påberåbe sig nødvendigheden af en påstået sammenhæng ved fortolkningen af anvendelsesområdet for tre forordninger på transportområdet, der gælder for hver sin sektor.

32 Det første anbringende bør derfor forkastes.

Andet anbringende

33 Kommissionen gør med sit andet anbringende i det væsentlige gældende, at Retten har gjort sig skyldig i en retlig fejl, idet den i præmis 47 i den anfægtede dom har udtalt, at »cirkulære 130 må antages at vedrøre såvel 'udbuddet af transportydelser', eller 'befordringsudbuddet', som 'befordringspriser' eller 'befordringsvederlag', som omhandlet i forordning nr. 1017/68«.

34 Ifølge Kommissionen burde Retten forudgående have foretaget en analyse af markederne og identificeret det pågældende marked. Denne identificering er af væsentlig betydning og uadskilleligt forbundet med spørgsmålet, om aftalerne faktisk vedrører udbuddet eller befordringsprisen. Der eksisterer i det foreliggende

tilfælde to særskilte markeder: transportmarkedet, som kun vedrører antallet af tog og disses kapacitet, og markedet for distribution af billetter, som Kommissionen benævner »markedet for formidling«, og som er det marked, på hvilket jernbaneselskaberne køber rejsebureauernes tjenesteydelser. De omhandlede aftaler skal vurderes i forhold til deres væsentligste, næsten eksklusive virkninger, som ifølge Kommissionen har gjort sig gældende på sidstnævnte marked og ikke på transportmarkedet.

35 Kommissionen finder derfor, at den analyse af de omtvistede klausuler, som Retten har foretaget i den anfægtede doms præmis 48, 49, 50 og 52, er urigtig.

36 Med hensyn til præmis 48 vedrørende udbuddet af transportydelser eller befordringsudbuddet er Kommissionen af den opfattelse, at jernbaneselskaberne med det formål for øje at begrænse antallet af de steder, hvor der sælges billetter, ikke begrænser udbuddet af transportydelser eller befordringsudbuddet, nemlig antallet af tog og disses kapacitet, men begrænser udbuddet af formidlingstjenester gennem en begrænsning af antallet af autoriserede rejsebureauer.

37 Med hensyn til den anfægtede doms præmis 49 og 50 vedrørende befordringspriser eller befordringsvederlag har Kommissionen for det første anført, at provisionsbeløbet for jernbaneselskabet udgør en særskilt distributionsomkostning i forhold til omkostningen ved udførelsen af transportydelsen, og at cirkulære 130 derfor ikke direkte fastsætter befordringspriser eller befordringsvederlag.

38 Kommissionen har i replikken derefter anerkendt, at provisionen udgør en bestanddel af befordringsprisen eller befordringsvederlaget på samme måde som drift, vedligeholdelse, rengøring osv. Da salget af billetter er en tjenesteydelse, som præsteres af rejsebureauet for jernbaneselskaberne, tilsigter de sidstnævnte imidlertid, når de fastsætter provisionssatsen og foreskriver overholdelse af den officielle pris, at fastlægge de nærmere regler for den formidlingstjeneste, som kræves af rejsebureauerne, således at aftalen vedrører markedet for formidlingstjeneste, hvor jernbanenettene og rejsebureauerne mødes, og ikke transportmarkedet.

39 Kommissionen har endvidere anført, at såfremt det antages, at jernbaneselskaberne, når de indgår aftale om en del af befordringsprisen eller befordringsvederlaget, endog indirekte fastsætter den befordringspris eller det befordringsvederlag, som brugeren skal betale, vil dette have til følge, at enhver aftale om billetprisens bestanddele henhører under forordning nr. 1017/68, hvilket vil føre til en uovervejet udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde.

40 Med hensyn til den anfægtede doms præmis 52 vedrørende forbuddet for rejsebureauerne mod at bidrage til at fremme brugen af konkurrerende transportformer har Kommissionen endvidere anført, at denne klausul har virkninger på markedet for distribution af transportdokumenter, eftersom det er på dette marked, at jernbaneselskaberne begrænser deres frihed ved at aftale at pålægge rejsebureauerne en forpligtelse, som berører konkurrencen mellem sidstnævnte på dette marked. Kommissionen finder endvidere, at Rettens fortolkning fører til uventede konsekvenser, for så vidt som Kommissionen — når klausulen også har konkurrencebegrænsende virkninger inden for sektoren for transport ad søvejen og luftvejen — samtidig skal anvende de tre forordninger, der gælder for hver sin sektor, nemlig transport ad landjorden, ad søvejen og ad luftvejen.

41 Det bemærkes med hensyn til hele dette andet anbringende, at forordning nr. 1017/68 ifølge artikel 1 navnlig finder anvendelse på en række aftaler, som »har til formål eller følge at fastsætte befordringspriser og -vilkår, begrænsning af eller kontrol med udbuddet af transportydelser, opdeling af transportmarkederne« samt »virksomhed udøvet af støtteerhvervene på transportområdet, når denne virksomhed har det ovenfor anførte formål eller de ovenfor anførte virkninger«.

42 Det fremgår af ordlyden af denne artikel, at anvendelsen af forordning nr. 1017/68 afhænger af subsumptionen af de pågældende aftaler, som skal have til formål eller følge bl.a. at fastsætte befordringspriser eller begrænsning af eller kontrol med udbuddet af transportydelser, og ikke — således som Kommissionen har hævdet — forudgående at fastlægge det marked, på hvilket aftalernes virkninger gør sig gældende.

43 Desuden er der med hensyn til den anfægtede doms præmis 52 — i modsætning til det af Kommissionen anførte — ikke anledning til at anvende forordning nr. 17 eller samtidig anvende de tre ovennævnte forordninger, der gælder for hver sin sektor.

44 På dette første punkt har Retten med rette fastslået, at klausulen om, at rejsebureauerne i deres reklamer, tilbud og kunderådgivning ikke måtte bidrage til at fremme brugen af transportformer, der konkurrerede med jernbanetransport, henhørte under transportsektoren og ikke under forordning nr. 17, som Kommissionen har anvendt i sin beslutning. Det er nemlig hele transportsektoren, der er blevet undtaget fra anvendelsen af sidstnævnte forordning ved forordning nr. 141, der senere er blevet afløst af de tre forordninger for de særskilte sektorer, som udgøres af transport ad landjorden, ad søvejen og ad luftvejen.

45 Med hensyn til dette andet punkt bemærkes det dels, at den pågældende klausul har til formål at have virkninger, om ikke sine væsentligste virkninger, inden for sektoren for transport ad landjorden, eftersom den pålægger de autoriserede rejsebureauer at udvise en neutralitet, som antages at fremme udbuddet af jernbanetransport, dels at klausulen indgår i aftaler mellem sammenslutninger af virksomheder, hvis væsentligste klausuler, som Retten har vurderet, henhører under anvendelsesområdet for forordning nr. 1017/68.

46 Det andet anbringende bør derfor forkastes.

Tredje anbringende

47 Kommissionen har med sit tredje anbringende anført, at Retten gør sig skyldig i en retlig fejl, idet den i den anfægtede doms præmis 55 og 56 har antaget, at rejsebureauerne i det foreliggende tilfælde ved at sælge billetter på jernbaneselskabernes vegne udøvede »støtteerhverv på transportområdet« i den betydning, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, andet punktum, i forordning nr. 1017/68, selv om disse rejsebureauer ikke hører til kategorien af støtteerhverv på transportområdet,

og forordningen kun vedrører virksomhed udøvet af disse støtteerhverv, som direkte berører transportydelsen.

48 Det bemærkes i denne henseende, uden at det er nødvendigt at foretage en detaljeret gennemgang af Kommissionens argumentation, at Domstolen ifølge fast praksis forkaster anbringender fremført mod præmisser i en af Retten afsagt dom, der er anført som en yderligere begrundelse, da disse ikke kan medføre ophævelse af Rettens dom (jf. bl.a. dom af 18.3.1993, sag C-35/92 P, Parlamentet mod Frederiksen, Sml. I, s. 991, præmis 31, og af 22.12.1993, sag C-244/91 P, Pincherle mod Kommissionen, Sml. I, s. 6965, præmis 25).

49 Det bemærkes, at Rettens begrundelse i den anfægtede doms præmis 55 og 56 har karakter af en yderligere begrundelse i forhold til den, som er anført i præmis 43-54.

50 Det fremgår af ordlyden af artikel 1 i forordning nr. 1017/68, at den alternativt henviser dels til »aftaler, vedtagelser og samordnet praksis«, som opfylder de betingelser, den opregner (artikel 1, første punktum), dels til »virksomhed udøvet af støtteerhvervene på transportområdet«, som opfylder samme betingelser (artikel 1, andet punktum). Det er således tilstrækkeligt, for at forordning nr. 1017/68 finder anvendelse, at der foreligger en af disse to situationer.

51 Da det fremgår af gennemgangen af de to første anbringender, at Retten ikke har gjort sig skyldig i en retlig fejl ved fortolkningen af artikel 1, første punktum, i forordning nr. 1017/68, og da det fremgår, at de pågældende vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder opfylder de heri fastsatte betingelser, kan det tredje anbringende, som vedrører artiklens andet punktum, ikke have den tilsigtede virkning og derfor heller ikke lægges til grund for appellen.

52 Da ingen af anbringenderne er blevet taget til følge, bør appellen forkastes i det hele.

Sagens omkostninger

53 I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, der ifølge artikel 118 finder anvendelse i appelsager, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Appellanten har tabt sagen og pålægges derfor at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

DOMSTOLEN

1) Appellen forkastes.

2. Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber betaler sagens omkostninger.

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

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 11. marts 1997.

R. Grass	G.C. Rodríguez Iglesias
Justitssekretær	Præsident