# ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 11ης Μαρτίου 1997 *

Στην υπόθεση C-264/95 P,

**Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,** εκπροσωπουμένη από τον Giuliano Marenco, νομικό σύμβουλο, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

αναιρεσείουσα,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση αναιρέσεως που ασκήθηκε κατά της αποφάσεως που εξέδωσε στις 6 Ιουνίου 1995 το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (τρίτο πενταμελές τμήμα) στην υπόθεση T-14/93, Union internationale des chemins de fer κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. II-1503), και με την οποία ζητείται η αναίρεση της αποφάσεως αυτής,

όπου ο έτερος διάδικος είναι η

**Union internationale des chemins de fer (UIC),** ένωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με έδρα το Παρίσι, εκπροσωπουμένη από την Chantal Momège, δικηγόρο Παρισιού, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, δικηγόρο Λουξεμβούργου, 31, Grand-Rue,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους C. G. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida και J. L. Murray, προέδρους τμήματος, P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (εισηγητή) και M. Wathelet, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: C. O. Lenz
γραμματέας: R. Grass

έχοντας υπόψη την έκθεση του εισηγητή δικαστή,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 1996,

εκδίδει την ακόλουθη

**Απόφαση**

Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 4 Αυγούστου 1995, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε, δυνάμει του άρθρου 49 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, αίτηση αναιρέσεως κατά της αποφάσεως της 6ης Ιουνίου 1995, T-14/93, Union internationale des chemins de fer κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. II-1503, στο εξής: αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση), με την οποία το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση 92/568/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Νοεμβρίου 1992, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (IV/33.585 — Διανομή εισιτηρίων σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα ταξιδιωτικά γραφεία, ΕΕ L 366, σ. 47, στο εξής: επίδικη απόφαση).

Από την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Union internationale des chemins de fer (στο εξής: UIC) είναι διεθνής ένωση σιδηροδρομικών εταιριών η οποία περιλαμβάνει 69 δίκτυα. Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της συνέταξε, το 1952, το δελτίο 130, το οποίο ενημέρωσε επανειλημμένως και το οποίο ρυθμίζει ορισμένες πτυχές των σχέσεων μεταξύ των δικτύων και των γραφείων ταξιδίων στο ειδικό πλαίσιο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών (σκέψη 3).

3 Το Πρωτοδικείο διαπίστωσε συναφώς ότι «Οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών πραγματοποιούνται, στην ουσία, με προσθήκη συνεχόμενων εθνικών μεταφορικών υπηρεσιών, οπότε η σχετική υπηρεσία παρέχεται στο πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ("δίκτυα"). Η τιμή ενός διεθνούς εισιτηρίου αντιστοιχεί κατά κανόνα στο σύνολο των τιμών κάθε εθνικής διαδρομής. Η διενέργεια συμψηφισμού μεταξύ των δικτύων παρέχει τη δυνατότητα σε κάθε δίκτυο να εισπράττει το μέρος της τιμής το οποίο αντιστοιχεί στην παροχή του, ενώ κάθε δίκτυο εγγυάται στα υπόλοιπα τον υπολογισμό και την πληρωμή των οφειλόμενων παροχών» (σκέψη 1).

4 Το δελτίο 130 αφορά τις προϋποθέσεις εξουσιοδοτήσεως των γραφείων ταξιδίων εκ μέρους της σιδηροδρομικής εταιρίας της χώρας όπου είναι εγκατεστημένα, την καταβολή προμηθείας στα γραφεία ταξιδίων επί των πωλουμένων εισιτηρίων και τα ποσοστά προμήθειας που έχουν συμφωνηθεί, για τις παροχές υπηρεσιών διεθνών μεταφορών, στα άλλα δίκτυα και στα γραφεία που συνδέονται με άλλο δίκτυο (με τη δυνατότητα προβλέψεως υψηλοτέρων ποσοστών, διά διμερών ή πολυμερών συμφωνιών) (σκέψεις 4 έως 8). Το δελτίο 130 συνιστά επίσης τη χρήση των όρων τυποποιημένης συμβάσεως που υποχρεώνει, μεταξύ άλλων, το γραφείο ταξιδίων να τηρεί την επίσημη τιμή του εισιτηρίου η οποία αναγράφεται στον τιμοκατάλογο και «να μην ευνοεί, με τη διαφημιστική προβολή των προσφορών του και με τις συμβουλές που παρέχει στην πελατεία του, ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς σε σχέση με τη σιδηροδρομική μεταφορά και με τους άλλους τρόπους μεταφοράς» που αποτελούν αντικείμενο εκμεταλλεύσεως από τα ίδια τα δίκτυα είτε σε συνεργασία με αυτά (σκέψη 9).

5 Το 1990, η Επιτροπή απηύθυνε στην UIC και σε ορισμένα ευρωπαϊκά δίκτυα αιτήσεις παροχής πληροφοριών σχετικά με το δελτίο 130, οι οποίες στηρίζονταν στον κανονισμό 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25) (σκέψη 10). Στις 10 Οκτωβρίου 1991 απηύθυνε στην UIC ανακοίνωση των αιτιάσεων και στις 18 Φεβρουαρίου 1992 έλαβε χώρα ακρόαση, βάσει του ιδίου κανονισμού (σκέψη 11). Αφού έλαβε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπει ο κανονισμός 17, η Επιτροπή εξέδωσε, βάσει του κανονισμού αυτού, την επίδικη απόφαση, με την οποία διαπίστωσε ότι η UIC παρέβη το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης και της επέβαλε πρόστιμο ύψους 1 εκατομμυρίου ECU (σκέψη 12).

**Διαδικασία ενώπιον του Πρωτοδικείου**

Στις 8 Φεβρουαρίου 1993 η UIC άσκησε ενώπιον του Πρωτοδικείου προσφυγή με την οποία ζητούσε, κυρίως, την ακύρωση της επίδικης αποφάσεως, προβάλλοντας τρεις λόγους ακυρώσεως, και, επικουρικώς, την ακύρωση του προστίμου ή τη μείωσή του (σκέψεις 15, 17 και 18).

Με τον πρώτο λόγο ακυρώσεως, η UIC υποστήριξε ότι η επίδικη απόφαση έπρεπε να στηριχθεί όχι στον κανονισμό 17 αλλά στον κανονισμό (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86). Ισχυρίστηκε ειδικότερα ότι το δελτίο 130 αφορούσε «τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών» και «τον καθορισμό της τιμής της μεταφοράς», υπό την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68, το οποίο καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (σκέψη 20).

Το άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68 προβλέπει τα εξής:

«Βασική αρχή

Στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών, την κατανομή των αγορών μεταφορών, την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία, την από κοινού χρηματοδότηση ή απόκτηση μεταφορικού υλικού ή εξοπλισμού που συνδέεται άμεσα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών κατά το μέτρο που είναι αναγκαία για την από κοινού εκμετάλλευση εκ μέρους ομίλου επιχειρήσεων οδικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4, καθώς και στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως στην αγορά μεταφορών. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται εξίσου στις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες και που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που προβλέπονται ανωτέρω.»

9 Στο υπόμνημα αντικρούσεως η Επιτροπή εξέθεσε ότι στηρίχθηκε στον κανονισμό 17 επειδή, αφενός, το δελτίο 130 δεν αφορά «άμεσα» την παροχή μεταφορικής υπηρεσίας και, αφετέρου, τα γραφεία ταξιδίων δεν αποτελούν βοηθητικά όργανα των μεταφορών υπό την έννοια της δεύτερης φράσεως του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68, αλλά είναι ανεξάρτητα κατά την παροχή υπηρεσιών (σκέψη 30). Όμως, στην τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141 του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 1962, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 30), το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 141 ορίζεται κατά τρόπον ώστε παροχές που δεν συνδέονται άμεσα με την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς να μην εμπίπτουν στο εν λόγω πεδίο εφαρμογής. Με το ίδιο πνεύμα, ο όρος «παρέχοντες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφορών» [«βοηθητικά όργανα των μεταφορών»] πρέπει να ερμηνεύεται στενά (σκέψη 31).

## Η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση

10 Με την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση το Πρωτοδικείο δέχθηκε την προσφυγή της UIC και ακύρωσε την επίδικη απόφαση βάσει του πρώτου αυτού λόγου ακυρώσεως (σκέψη 57), καθόσον τα νομικά σφάλματα από τα οποία πάσχει η απόφαση συνιστούν παράβαση ουσιώδους τύπου και στέρησαν από την αναιρεσείουσα τις διαδικαστικές εγγυήσεις τις οποίες μπορούσε να επικαλεστεί κατά νόμο στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού 1017/68 (σκέψεις 64 και 65).

11 Στις σκέψεις 43 έως 46 της αποφάσεώς του το Πρωτοδικείο έκρινε τα εξής:

«43. Δεύτερον, όσον αφορά το ζήτημα αν το δελτίο 130 εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 1017/68, διότι το εν λόγω δελτίο δεν αφορά "άμεσα" την παροχή μεταφοράς, το Πρωτοδικείο σημειώνει ότι το ζήτημα του οποίου έχει επιληφθεί εν προκειμένω αφορά την ερμηνεία του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 και όχι εκείνη του κανονισμού 141. Έστω και αν η τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141 μπορεί να αποτελεί σημαντικό στοι-

χείο του νομικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, η λέξη "άμεσα" δεν περιλαμβάνεται ούτε στο άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68 ούτε στο άρθρο 1 του κανονισμού 141, η διάρκεια ισχύος του οποίου έληξε, εν πάση περιπτώσει, στις 30 Ιουνίου 1968 όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

44. Εξάλλου, το γεγονός ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68 έχει εφαρμογή, αφενός, σε ορισμένες συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που συνάπτει μια ένωση μεταφορικών επιχειρήσεων με σκοπό «την από κοινού χρηματοδότηση ή απόκτηση μεταφορικού υλικού ή εξοπλισμού που συνδέεται άμεσα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών» και, αφετέρου, σε ορισμένες συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές αφορώσες "βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες" σημαίνει ότι το άρθρο αυτό μπορεί να έχει ευρύτερο περιεχόμενο σε σχέση με αυτό που προτείνει η Επιτροπή.

45. Επιπλέον, το Πρωτοδικείο σημειώνει ότι το άρθρο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1017/68 ορίζει ότι ο κανονισμός αυτός αφορά ιδίως τις συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες συνίστανται «στον άμεσο *ή έμμεσο* καθορισμό» όχι μόνον των «τιμών και όρων μεταφοράς», αλλά και *"άλλων όρων συναλλαγής"*, και ότι το άρθρο 2, στοιχείο β', κάνει λόγο για συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που περιορίζουν ή ελέγχουν "την προσφορά υπηρεσιών μεταφορών, τις αγορές, την τεχνολογική ανάπτυξη ή τις επενδύσεις". Κατά συνέπεια, η έννοια της συμφωνίας ή της αποφάσεως που έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα "τον καθορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών", κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68, δεν πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι αφορά μόνον τις συμφωνίες ή τις πρακτικές οι οποίες αφορούν τον αριθμό ή τη χωρητικότητα των σιδηροδρομικών συρμών (βλ. σκέψη 35 ανωτέρω), αλλά πρέπει να καλύπτει και τις συμφωνίες ή τις αποφάσεις που περιορίζουν ή ελέγχουν την προσφορά μεταφορών ή τις αγορές κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού 1017/68.

46. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι ο κανονισμός 1017/68 δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αποκλείονται του πεδίου εφαρμογής του αποφάσεις ενώσεως σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που διέπουν τον τρόπο πωλήσεως διεθνών σιδηροδρομικών εισιτηρίων, όπως το δελτίο 130. Πράγματι, η απόφαση αυτή αφορά δραστηριότητες που είναι συναφείς προς την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών και είναι απαραίτητες για την παροχή αυτή. Εξάλλου, εφόσον η διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά, στην παρούσα κατάστασή της, αποτελείται από συνεχόμενες εθνικές παροχές

τέτοιας υπηρεσίας (...), η πώληση διεθνών σιδηροδρομικών εισιτηρίων δεν είναι δυνατή χωρίς ένα σύστημα συνεργασίας μεταξύ των σιδηροδρομικών δικτύων, ώστε να καθίσταται δυνατή η πώληση των εν λόγω εισιτηρίων και η κατανομή των σχετικών εσόδων. Το δελτίο 130 αφορά αυτές τις ειδικές πτυχές της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς.»

12 Στη σκέψη 47 της αποφάσεώς του το Πρωτοδικείο έκρινε τα εξής:

«47. Επιπλέον, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι το δελτίο 130 αφορά τόσο την "προσφορά μεταφορών" όσο και την "τιμή της μεταφοράς", κατά την έννοια του κανονισμού 1017/68.»

13 Στη σκέψη 48, σχετικά με την προσφορά μεταφορών, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι το άρθρο 1 του δελτίου 130, το οποίο αφορά τις προϋποθέσεις παροχής εξουσιοδοτήσεως στα γραφεία ταξιδίων, αφορά άμεσα τον καθορισμό των σημείων πωλήσεως των διεθνών σιδηροδρομικών εισιτηρίων και επομένως ότι, και αν ακόμη υποτεθεί ότι έχει τα αποτελέσματα περί των οποίων γίνεται λόγος στα σημεία 70 έως 72 της επίδικης αποφάσεως, ήτοι περιορίζει τον αριθμό των εξουσιοδοτημένων γραφείων, περιορίζει τις αγορές των δικτύων και, για τον λόγο αυτό, περιορίζει ή ελέγχει την προσφορά μεταφορών κατά την έννοια του κανονισμού 1017/68.

14 Στη σκέψη 49, που αφορά την τιμή της μεταφοράς, το Πρωτοδικείο έκρινε ότι η προμήθεια που μνημονεύεται στο άρθρο 4 του δελτίου 130, το οποίο καθορίζει το ποσοστό προμηθείας και εφαρμόζεται τόσο στα εισιτήρια που πωλούνται απευθείας από τα δίκτυα όσο και σε εκείνα που πωλούνται από τα γραφεία ταξιδίων, αποτελεί άμεσο στοιχείο του κόστους πωλήσεως ενός διεθνούς εισιτηρίου και καθορίζει την καθαρή τιμή, ήτοι την τιμή του εισιτηρίου μείον την προμήθεια, την οποία κάθε δίκτυο εισπράττει για το μέρος εκείνο της παροχής διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς που του αναλογεί, και ότι, επομένως, υπό τις συνθήκες της υπό κρίση υποθέσεως, το άρθρο 4 του δελτίου 130 καθορίζει έμμεσα την «τιμή της μεταφοράς», κατά την έννοια του κανονισμού 1017/68.

15 Στη σκέψη 50, η οποία επίσης αφορά την τιμή της μεταφοράς, το Πρωτοδικείο έκρινε άλλωστε ότι η επιβαλλόμενη βάσει του άρθρου 4.7 της τυποποιημένης συμβάσεως υποχρέωση εκδόσεως και πωλήσεως των εισιτηρίων στις επίσημες τιμές που αναφέρονται στα τιμολόγια έχει ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα, όπως προκύπτει ήδη από το γράμμα της, τον καθορισμό της τιμής της μεταφοράς υπό την έννοια του κανονισμού 1017/68.

16 Τέλος, στη σκέψη 52, το Πρωτοδικείο τόνισε ότι, όσον αφορά την απαγόρευση που επιβάλλεται στα γραφεία ταξιδίων, με το άρθρο 4.3 της τυποποιημένης συμβάσεως, να ευνοούν, με τις διαφημιστικές τους ενέργειες, με τις προσφορές τους ή με τις συμβουλές τους προς τους πελάτες, ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, η Επιτροπή διαπίστωσε, στο σημείο 95 των αιτιολογικών σκέψεων της επίδικης αποφάσεως, ότι η διάταξη αυτή «έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς». Το Πρωτοδικείο έκρινε ότι από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διάταξη αυτή αφορά τον τομέα των μεταφορών.

## Η αίτηση αναιρέσεως

17 Με την αίτηση αναιρέσεως, η Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να ακυρώσει την αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση και να απορρίψει την προσφυγή που άσκησε ενώπιον του Πρωτοδικείου η UIC ή, εν πάση περιπτώσει, να αναπέμψει την υπόθεση ενώπιον του Πρωτοδικείου.

18 Η UIC ζητεί από το Δικαστήριο να απορρίψει την αίτηση αναιρέσεως και να δεχθεί τα αιτήματα που υπέβαλε πρωτοδίκως.

19 Προς στήριξη της αιτήσεως αναιρέσεως η Επιτροπή προβάλλει τρεις λόγους.

*Επί του πρώτου λόγου αναιρέσεως*

20 Με τον πρώτο λόγο αναιρέσεως η Επιτροπή ισχυρίζεται καταρχάς ότι πρόκειται γι' αυτήν περί ζητήματος αρχής, ήτοι περί του καθορισμού των πεδίων εφαρμογής των κανονισμών 17 και 1017/68, αντιστοίχως, μάλιστα δε, γενικότερα, των κανονισμών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές. Προσάπτει στο Πρωτοδικείο ότι έκρινε, στις σκέψεις 43 έως 46 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι ο κανονισμός 1017/68 δεν εφαρμόζεται μόνο στις συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς, αλλά ισχύει επίσης και για δραστηριότητες οι οποίες ειναι «συναφείς» προς την παροχή της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς και «απαραίτητες» για την παροχή αυτή, όπως ο από κοινού καθορισμός του τρόπου πωλήσεως των σιδηροδρομικών εισιτηρίων.

21 Ο λόγος αυτός αναιρέσεως περιλαμβάνει στην πραγματικότητα δύο σκέλη.

22 Καταρχάς, η Επιτροπή ισχυρίζεται, εκ προοιμίου, ότι, στη σκέψη 46 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το Πρωτοδικείο εξάρτησε την εφαρμογή του κανονισμού 1017/68 από ανεπαρκές κριτήριο, καθόσον θεώρησε ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στις συναφείς προς την παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών και απαραίτητες για την παροχή αυτή δραστηριότητες, ενώ, κατά την Επιτροπή, το μόνο λογικό και συγχρόνως λειτουργικό κριτήριο είναι το κριτήριο της αγοράς στην οποία εντάσσεται η συμφωνία.

23 Άλλωστε, η Επιτροπή φρονεί, κατά κύριο λόγο, ότι κακώς το Πρωτοδικείο έκρινε ότι δεν ήταν δυνατόν να θεωρηθεί ότι η λέξη «άμεσα» περιλαμβάνεται στο άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68, το οποίο ορίζει το πεδίο εφαρμογής του, και δεν έλαβε έτσι υπόψη τον κανονισμό 141. Κατά την Επιτροπή, οι επίμαχες αποφάσεις ενώσεως επιχειρήσεων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68, διότι δεν αφορούν «άμεσα» την παροχή υπηρεσιών μεταφορών.

24 Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή επικαλείται το ιστορικό της εκδόσεως των κανονισμών 17, 141 και 1017/68 και υπενθυμίζει ότι, αρχικά, ο πρώτος από τους κανονισμούς αυτούς είχε εφαρμογή στο σύνολο των δραστηριοτήτων

που καλύπτει η Συνθήκη ΕΟΚ, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών. Στη συνέχεια, ο κανονισμός 141 απέκλεισε, αναδρομικά, το σύνολο του τομέα αυτού από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης. Τέλος, ο ίδιος ο κανονισμός 141 αντικαταστάθηκε από τρεις κανονισμούς που αφορούν συγκεκριμένους τομείς, μεταξύ των οποίων ο κανονισμός 1017/68, σχετικά με τις χερσαίες και, επομένως, με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

25 Η Επιτροπή τονίζει ότι, εφόσον εισάγει παρέκκλιση, ο κανονισμός 1017/68, και ειδικότερα το πεδίο εφαρμογής του, πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο στενής ερμηνείας και, κατά συνέπεια, πρέπει να έχει εφαρμογή μόνο στη δραστηριότητα μεταφοράς αυτή καθεαυτή. Άλλωστε, εφόσον το Συμβούλιο δεν ανέφερε ότι είχε την πρόθεση να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68 σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 141, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68 πρέπει να οριοθετηθεί σε σχέση με τον κανονισμό 141, και ειδικότερα με την τρίτη αιτιολογική σκέψη του, η οποία μνημονεύει την προϋπόθεση άμεσου συνδέσμου μεταξύ των συμφωνιών και της παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

26 Ομοίως, η Επιτροπή φρονεί ότι, αντιθέτως προς τη διαπίστωση του Πρωτοδικείου στη σκέψη 45 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, το άρθρο 2 του κανονισμού 1017/68, το οποίο ορίζει ότι ο κανονισμός αυτός αφορά ιδίως τις συμφωνίες οι οποίες καθορίζουν «άμεσα ή έμμεσα τις τιμές και τους όρους μεταφοράς ή άλλους όρους συναλλαγής», δεν δικαιολογεί ευρύτερη ερμηνεία.

27 Όσον αφορά το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, σε αντίθεση προς ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή, από την αναιρεσιβαλλομένη απόφαση προκύπτει ότι το Πρωτοδικείο δεν έθεσε γενική αρχή κατά την οποία ο κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλες τις συναφείς προς την παροχή των υπηρεσιών μεταφορών και απαραίτητες για την παροχή αυτή δραστηριότητες. Αντιθέτως, αφού απέρριψε, στις σκέψεις 43 επ., την προσθήκη της λέξεως «άμεσα» στο άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68, εξέτασε in concreto αν το δελτίο 130 εντάσσεται στις συμφωνίες που ρυθμίζει το άρθρο αυτό, ήτοι αν είχε ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό της τιμής μεταφοράς ή τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών.

28 Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου αναιρέσεως, πρέπει να τονιστεί ότι το γράμμα του κρισίμου τμήματος του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 είναι ακριβές και λεπτομερές, ακριβώς όπως το γράμμα του άρθρου 1 του κανονισμού 141, τη διατύπωση του οποίου επαναλαμβάνει, και ότι δεν μνημονεύει τη λέξη «άμεσα».

29 Εξάλλου, στη σκέψη 43 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ορθώς το Πρωτοδικείο δέχθηκε ότι η διαφορά αφορούσε την ερμηνεία του κανονισμού 1017/68 και όχι του κανονισμού 141.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, από το γράμμα και το ιστορικό εκδόσεως των κανονισμών δεν προκύπτει ότι η πρόθεση του νομοθέτη εξακολουθούσε να είναι η ίδια, άποψη την οποία υιοθέτησε η Επιτροπή και στην οποία στήριξε την επίδικη απόφαση.

31 Τέλος, εφόσον δεν αποδείχθηκε το εν λόγω αδιάλειπτο της προθέσεως του νομοθέτη, η Επιτροπή δεν μπορεί να επικαλεστεί την ανάγκη υπάρξεως συνεπείας κατά την ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής των τριών επιμέρους κανονισμών που εκδόθηκαν στον τομέα των μεταφορών.

32 Επομένως, ο πρώτος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί.

*Επί του δευτέρου λόγου αναιρέσεως*

33 Με τον δεύτερο λόγο αναιρέσεως η Επιτροπή ισχυρίζεται κατ' ουσίαν ότι το Πρωτοδικείο υπέπεσε σε νομικό σφάλμα κρίνοντας, στη σκέψη 47 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι «το δελτίο 130 αφορά τόσο την "προσφορά μεταφορών" όσο και την "τιμή της μεταφοράς", κατά την έννοια του κανονισμού 1017/68».

34 Πράγματι, το Πρωτοδικείο όφειλε, κατά την Επιτροπή, να αναλύσει προηγουμένως τις αγορές και να εντοπίσει, κατά συνέπεια, τη σχετική αγορά. Ο προσδιορισμός αυτός είναι πρωταρχικής σημασίας και συμφυής προς το ζήτημα αν οι συμφωνίες αφορούν πράγματι την προσφορά ή την τιμή της

μεταφοράς. Εν προκειμένω όμως υφίστανται, κατά την Επιτροπή, δύο χωριστές αγορές: η αγορά των μεταφορών, η οποία αφορά μόνο τον αριθμό των σιδηροδρομικών συρμών και των θέσεων στους σιδηροδρομικούς συρμούς, και η αγορά της διανομής των εισιτηρίων, την οποία η Επιτροπή ονομάζει «αγορά των ενδιαμέσων υπηρεσιών», είναι δε η αγορά εντός της οποίας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αγοράζουν τις υπηρεσίες των γραφείων ταξιδίων. Οι επίμαχες συμφωνίες πρέπει να εκτιμηθούν ανάλογα με τις κύριες συνέπειές τους, μάλιστα δε σχεδόν αποκλειστικές, οι οποίες εμφανίζονται, κατά την Επιτροπή, στην εν λόγω αγορά των ενδιαμέσων υπηρεσιών και όχι στην αγορά των μεταφορών.

35 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή φρονεί ότι η ανάλυση των διαφόρων επιδίκων ρητρών στην οποία προέβη το Πρωτοδικείο στις σκέψεις 48, 49, 50 και 52 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως είναι εσφαλμένη.

36 Προκειμένου περί της σκέψεως 48 που αφορά την προσφορά μεταφορών, η Επιτροπή φρονεί ότι, συμφωνώντας για τον περιορισμό του αριθμού των σημείων πωλήσεως εισιτηρίων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν περιορίζουν την προσφορά μεταφορών, ήτοι τον αριθμό και τη μεταφορική δυναμικότητα των σιδηροδρομικών συρμών, αλλά την προσφορά των ενδιαμέσων υπηρεσιών με τον περιορισμό του αριθμού των εξουσιοδοτημένων γραφείων ταξιδίων.

37 Όσον αφορά τις σκέψεις 49 και 50 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως που αφορούν την τιμή της μεταφοράς, η Επιτροπή υποστήριξε καταρχάς ότι το ποσό της προμήθειας αντιπροσώπευε, για την σιδηροδρομική επιχείρηση, κόστος διανομής διαφορετικό από το κόστος της παροχής της υπηρεσίας μεταφοράς και ότι, κατά συνέπεια, το δελτίο 130 δεν καθόριζε άμεσα την τιμή της μεταφοράς.

38 Στο υπόμνημα απαντήσεως η Επιτροπή παραδέχεται στη συνέχεια ότι η προμήθεια αποτελούσε ουσιώδες στοιχείο της τιμής της μεταφοράς, όπως ακριβώς η έλξη, η συντήρηση, ο καθαρισμός κ.λπ. Εντούτοις, εφόσον η πώληση των εισιτηρίων είναι υπηρεσία που παρέχεται από το γραφείο ταξιδίων υπέρ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις αυτές, όταν καθορίζουν το ποσοστό της προμήθειας και επιβάλλουν την τήρηση της επίσημης τιμής, συμφωνούν ως προς τον καθορισμό των τρόπων παροχής των ενδιαμέσων υπηρεσιών που ζητούνται από τα γραφεία ταξιδίων, οπότε η συμφωνία αφορά την αγορά των ενδιαμέσων υπηρεσιών, στην οποία δρουν από κοινού δίκτυα και γραφεία ταξιδίων, και όχι την αγορά των μεταφορών.

39 Άλλωστε, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η αποδοχή της απόψεως ότι, συμφωνώντας επί ουσιώδους στοιχείου της τιμής της μεταφοράς, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν, έστω εμμέσως, την τιμή της μεταφοράς που πρέπει να καταβάλει ο καταναλωτής θα είχε ως συνέπεια ότι κάθε συμφωνία επί των ουσιωδών στοιχείων της τιμής του εισιτηρίου εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68, πράγμα που θα κατέληγε σε άλογη επέκταση του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

40 Όσον αφορά τη σκέψη 52 της αναιρεσιβαλλόμενης αποφάσεως σχετικά με την επιβαλλόμενη στα γραφεία ταξιδίων απαγόρευση να ευνοούν ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι οι συνέπειες της ρήτρας αυτής εμφανίζονται στην αγορά της διανομής των τίτλων μεταφοράς, διότι στην αγορά ακριβώς αυτή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιορίζουν την ελευθερία τους, καθόσον συμφωνούν να επιβάλουν στα γραφεία ταξιδίων υποχρέωση η οποία επηρεάζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των γραφείων αυτών στην εν λόγω αγορά. Η Επιτροπή φρονεί επιπλέον ότι η ερμηνεία του Πρωτοδικείου καταλήγει σε απρόσμενες συνέπειες, στο μέτρο που, εφόσον η ρήτρα έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα και στον τομέα των θαλασσίων και εναερίων μεταφορών, πρέπει να εφαρμοστούν ως προς τη ρήτρα αυτή σωρευτικώς οι τρεις επιμέρους κανονισμοί που αφορούν τις χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές.

41 Προκειμένου περί του δευτέρου αυτού λόγου αναιρέσεως στο σύνολό του, πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά το άρθρο 1, ο κανονισμός 1017/68 εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε ορισμένες συμφωνίες που έχουν «ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών, την κατανομή των αγορών μεταφορών» καθώς και «στις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες και που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που προβλέπονται ανωτέρω».

42 Από το γράμμα του άρθρου αυτού προκύπτει ότι η εφαρμογή του κανονισμού 1017/68 εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό των επίμαχων συμφωνιών, οι οποίες πρέπει να έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό των τιμών μεταφοράς ή ακόμη τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών και όχι, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, από τον προηγούμενο προσδιορισμό της αγοράς εντός της οποίας οι συμφωνίες αυτές παράγουν τα αποτελέσματά τους.

43 Επιπλέον, όσον αφορά τη σκέψη 52 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, παρέλκει, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή, η εφαρμογή του κανονισμού 17 και η σωρευτική εφαρμογή των τριών επιμέρους κανονισμών που αναφέρθηκαν ανωτέρω.

44 Επί του πρώτου σημείου, το Πρωτοδικείο ορθώς διαπίστωσε ότι η ρήτρα που απαγορεύει στα γραφεία ταξιδίων να ευνοούν, με τις διαφημιστικές τους ενέργειες, τις προσφορές τους ή τις συμβουλές τους προς τους πελάτες ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς σε σχέση με τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών και όχι στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17, τον οποίο εφαρμόζει η Επιτροπή στην απόφασή της. Πράγματι, ο κανονισμός 141, ο οποίος αντικαταστάθηκε μεταγενέστερα από τους τρεις επιμέρους κανονισμούς που αφορούν τις χερσαίες, θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, απέκλεισε το σύνολο του τομέα των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17.

45 Επί του δευτέρου σημείου, πρέπει να τονιστεί ότι, αφενός, η επίμαχη ρήτρα αποβλέπει στην παραγωγή αποτελεσμάτων, αν όχι των κυρίων αποτελεσμάτων της, στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, εφόσον επιβάλλει στα εξουσιοδοτημένα γραφεία ταξιδίων ουδετερότητα, η οποία υποτίθεται ότι είναι ευνοϊκή για την προσφορά σιδηροδρομικών μεταφορών, και ότι, αφετέρου, εντάσσεται στις συμφωνίες ενώσεως επιχειρήσεων, οι βασικές ρήτρες των οποίων, όπως αναλύθηκαν από το Πρωτοδικείο, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68.

46 Επομένως, ο δεύτερος λόγος αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί.

*Επί του τρίτου λόγου αναιρέσεως*

47 Με τον τρίτο λόγο αναιρέσεως η Επιτροπή προσάπτει στο Πρωτοδικείο ότι υπέπεσε σε νομικό σφάλμα κρίνοντας, στις σκέψεις 55 και 56 της αναιρεσιβαλλομένης αποφάσεως, ότι εν προκειμένω τα γραφεία ταξιδίων, διαθέτοντας στο εμπόριο τα εισιτήρια για λογαριασμό των σιδηροδρομικών εταιριών, ασκούν «δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες» υπό την έννοια του άρθρου 1, δεύτερη φράση, του κανο-

νισμού 1017/68, ενώ, αφενός, τα εν λόγω γραφεία ταξιδίων δεν ανήκουν στην επαγγελματική κατηγορία των βοηθητικών οργάνων μεταφοράς και, αφετέρου, ο κανονισμός ρυθμίζει μόνο τις δραστηριότητες των βοηθητικών αυτών οργάνων που αφορούν άμεσα την παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών.

48 Συναφώς, και χωρίς να εξεταστεί λεπτομερώς η επιχειρηματολογία της Επιτροπής, πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά παγία νομολογία, το Δικαστήριο απορρίπτει άνευ ετέρου τις αιτιάσεις που στρέφονται κατά των αιτιολογιών αποφάσεως του Πρωτοδικείου που δίδονται εκ περισσού, εφόσον οι αιτιάσεις αυτές δεν μπορούν να συνεπαχθούν την αναίρεσή της (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 18ης Μαρτίου 1993, C-35/92 P, Κοινοβούλιο κατά Frederiksen, Συλλογή 1993, σ. I-991, σκέψη 31, και της 22ας Δεκεμβρίου 1993, C-244/91 P, Pincherle κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-6965, σκέψη 25).

49 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αιτιολογία του Πρωτοδικείου που περιλαμβάνεται στις σκέψεις 55 και 56 της αποφάσεως δόθηκε εκ περισσού σε σχέση με την αιτιολογία που εκτίθεται στις σκέψεις 43 έως 54.

50 Πράγματι, από το γράμμα του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 προκύπτει ότι αφορά εναλλακτικά, αφενός, τις «συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές» που πληρούν τις προϋποθέσεις που απαριθμεί (άρθρο 1, πρώτη φράση) και, αφετέρου, τις «δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες» οι οποίες πληρούν τις ίδιες αυτές προϋποθέσεις (άρθρο 1, δεύτερη φράση). Επομένως, για να τύχει εφαρμογής ο κανονισμός 1017/68, αρκεί να συντρέχει μία από τις δύο αυτές περιπτώσεις.

51 Κατά συνέπεια, εφόσον από την εξέταση των δύο πρώτων λόγων αναιρέσεως προκύπτει ότι το Πρωτοδικείο δεν υπέπεσε σε νομικό σφάλμα κατά την ερμηνεία της πρώτης φράσεως του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 και είναι εμφανές ότι οι επίμαχες αποφάσεις της ενώσεως επιχειρήσεων πληρούν σαφώς τις προϋποθέσεις που θέτει το άρθρο αυτό, ο τρίτος λόγος αναιρέσεως, ο οποίος αφορά τη δεύτερη φράση του άρθρου αυτού, καθίσταται ανενεργός και δεν μπορεί να στηρίξει την αίτηση αναιρέσεως.

52 Επομένως, εφόσον κανένας λόγος αναιρέσεως δεν έγινε δεκτός, η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

**Επί των δικαστικών εξόδων**

3 Κατά το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, το οποίο εφαρμόζεται στην αναιρετική διαδικασία δυνάμει του άρθρου 118, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η αναιρεσείουσα ηττήθηκε, πρέπει να καταδικαστεί στα έξοδα του παρόντος βαθμού δικαιοδοσίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ

αποφασίζει:

**1) Απορρίπτει την αίτηση αναιρέσεως.**

**2) Καταδικάζει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.**

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

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 11 Μαρτίου 1997.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias