DOMSTOLENS DOM

den 11 mars 1997 *

I mål C-264/95 P,

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av juridiske rådgivaren Giuliano Marenco, i egenskap av ombud, delgivningsadress: Carlos Gómez de la Cruz, rättstjänsten, Centre Wagner, Kirchberg, Luxemburg,

klagande,

angående överklagande av dom meddelad den 6 juni 1995 av förstainstansrätten (tredje avdelningen i utökad sammansättning) i mål T-14/93, Union internationale des chemins de fer mot kommissionen (REG 1995, s. II-1503), i vilket det förs talan om att denna dom skall upphävas,

i vilket den andra parten är:

Union internationale des chemins de fer (UIC), sammanslutning av järnvägsföretag, Paris, företrädd av advokaten Chantal Momège, Paris, delgivningsadress: advokaten Aloyse May, 31, Grand-Rue, Luxemburg,

meddelar

* Rättegångsspråk: franska.

DOMSTOLEN

sammansatt av ordföranden G.C. Rodríguez Iglesias, avdelningsordförandena G.F. Mancini, J.C. Moitinho de Almeida, J.L. Murray samt domarna P.J.G. Kapteyn, C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (referent) och M. Wathelet,

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

med hänsyn till referentens rapport,

och efter att den 11 juli 1996 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Europeiska gemenskapernas kommission har, genom ansökan som inkom till domstolens kansli den 4 augusti 1995, med stöd av artikel 49 i EG-stadgan för domstolen, överklagat domen av den 6 juni 1995 i mål T-14/93, Union internationale des chemins de fer mot kommissionen (REG 1995, s. II-1503, nedan kallad den överklagade domen), genom vilken förstainstansrätten ogiltigförklarade kommissionens beslut 92/568/EEG av den 25 november 1992 i ett förfarande med stöd av artikel 85 i EEG-fördraget (IV/33.585 — Försäljning genom resebyråer av tågbiljetter, nedan kallat det omtvistade beslutet, EGT, L 366, s. 47, fransk version; vid översättningen fanns ingen svensk version att tillgå).

2 Det framgår av den överklagade domen att Union internationale des chemins de fer (nedan kallad UIC) är en världsomspännande sammanslutning av järnvägsbolag som förvaltar 69 järnvägar. Inom ramen för sin verksamhet utfärdade UIC år 1952 cirkulär 130, vilket har uppdaterats vid flera tillfällen och som avser att reglera vissa relationer mellan järnvägarna och resebyråer vad beträffar den internationella persontrafiken per järnväg (punkt 3).

3 Förstainstansrätten konstaterade i detta avseende att "[d]en internationella persontrafiken per järnväg fungerar i huvudsak genom sammanläggning av de nationella tjänsterna och utförs således inom ramen för ett samarbete mellan de nationella järnvägsbolagen ('järnvägar'). Priset för en internationell biljett motsvarar i regel de sammanlagda tarifferna för de nationella sträckorna. En kompensation mellan järnvägarna medför att varje järnväg erhåller den del av priset som motsvarar dess del av transporten. Samtliga garanterar gentemot de andra uträkningen och betalningen av de transporter som har utförts" (punkt 1).

4 Cirkulär 130 reglerar villkoren för godkännande av resebyråer av järnvägsbolaget i det land där dessa resebyråer är belägna, tilldelningen av provision till resebyråerna för sålda biljetter samt de provisionssatser som beviljats för internationell trafik, för andra järnvägar och för resebyråer som godkänts av en annan järnväg (med möjlighet att genom bilaterala eller multilaterala avtal överenskomma om högre provisionssatser) (punkt 4—8). I cirkulär 130 rekommenderas användningen av standardavtalsvillkor, enligt vilka resebyrån bland annat är skyldig att hålla det officiella biljettpris som anges i tariffen och att "i sin reklam, i sina erbjudanden samt i sina kundråd inte gynna trafiken med konkurrerande transportmedel framför järnvägstrafiken och de andra transportmedel" som tillhandahålls av järnvägarna själva eller i samarbete med dem (punkt 9).

5 År 1990 begärde kommissionen upplysningar av UIC och vissa europeiska järnvägar beträffande cirkulär 130 med stöd av rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86 (EGT 13, 1962, s. 204) (punkt 10). Den 10 oktober 1991 skickade kommissionen ett meddelande om anmärkningar och den 18 februari 1992 hölls ett förhör, även det med stöd av samma bestämmelse (punkt 11). Efter att ha erhållit yttrande från den rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor som har inrättats genom förordning nr 17, antog kommissionen med stöd av samma förordning det omtvistade beslutet, enligt vilket UIC hade överträtt artikel 85.1 i fördraget samt ålades att betala ett bötesbelopp på en miljon ecu (punkt 12).

Förfarandet vid förstainstansrätten

6 UIC väckte den 8 februari 1993 talan vid förstainstansrätten och yrkade i första hand ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet med stöd av sex grunder och i andra hand att böterna skulle undanröjas eller nedsättas (punkterna 15, 17 och 18).

7 Som första grund hävdade UIC att det omtvistade beslutet inte skulle ha antagits med stöd av förordning nr 17 utan med stöd av rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar (EGT L 175, s. 1). UIC gjorde nämligen gällande att cirkulär 130 syftade till att "kontrollera transportutbudet" och "fastställa transportpriser" i den mening som avses i artikel 1 i förordning nr 1017/68, där förordningens tillämpningsområde definieras (punkt 20).

8 Artikel 1 i förordning nr 1017/68 lyder enligt följande:

"Grundläggande bestämmelse

I fråga om transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar gäller bestämmelserna i denna förordning alla avtal, beslut och samordnade förfaranden som har till syfte eller resultat att fastställa transportpriser och -villkor, begränsa eller kontrollera transportutbudet, dela upp transportmarknader, utnyttja tekniska förbättringar eller åstadkomma tekniskt samarbete eller gemensam finansiering eller gemensamt köp av transportutrustning eller tillbehör, där sådan verksamhet har direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänster och behövs för transportverksamhet som drivs gemensamt av en sådan grupp av företag inom trafiken på landsväg och inre vattenvägar som avses i artikel 4, samt missbruk av en dominerande ställning på transportmarknaden. Dessa bestämmelser gäller även den verksamhet som drivs av dem som tillhandahåller transportrelaterade tjänster och som har ovannämnda syfte eller resultat."

9 Kommissionen framhöll till sitt försvar att den hade stött sig på förordning nr 17 eftersom dels cirkulär 130 inte "direkt" gällde tillhandahållandet av transporttjänster, dels resebyråerna inte tillhandahåller transportrelaterade tjänster i den mening som avses i artikel 1 andra meningen i förordning nr 1017/68, utan är oberoende tjänsteutövare (punkt 30). I tredje övervägandet i rådets förordning nr 141 av den 26 november 1962 om undantag från tillämpning av rådets förordning nr 17 för transportområdet (EGT 124, 1962, s. 2751) definieras tillämpningsområdet för förordning nr 141 på så sätt att sådana tjänster som inte har något direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänster inte omfattas av denna förordning. Av samma anledning bör uttrycket "transportrelaterade tjänster" ha en begränsad räckvidd (punkt 31).

Den överklagade domen

10 I den överklagade domen biföll förstainstansrätten UIC: s talan och ogiltigförklarade det omtvistade beslutet med stöd av den första grunden (punkt 57). Kommissionens felaktiga rättstillämpning utgjorde ett brott mot väsentliga formföreskrifter och medförde att sökanden fråntogs möjligheten att göra gällande de processrättsliga skyddsregler som den lagenligen kunde göra anspråk på inom ramen för tillämpningen av bestämmelserna i förordning nr 1017/68 (punkterna 64 och 65).

11 Förstainstansrätten framhöll följande i punkt 43—46 i domen:

"43. Vad för det andra beträffar frågan om cirkulär 130 inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68, eftersom detta cirkulär inte 'direkt' omfattar utövandet av tjänsten, anser förstainstansrätten att den fråga som den skall bedöma i det förevarande fallet avser tolkningen av artikel 1 i förordning nr 1017/68 och inte den av förordning nr 141. Trots att det tredje övervägandet i förordning nr 141 kan anses utgöra en betydelsefull omständighet inom det rätts-

liga sammanhang där den ingår nämns ordet 'direkt' varken i artikel 1 i förordning 1017/68 eller i artikel 1 i förordning nr 141, för vilken giltighetstiden i vart fall gick ut den 30 juni 1968 vad beträffar järnvägstransport.

44. För övrigt indikerar den omständigheten att artikel 1 i förordning nr 1017/68 dels är tillämplig på vissa avtal, beslut eller samordnade förfaranden, som har ingåtts av en grupp transportföretag för 'gemensam finansiering eller gemensamt köp av transportutrustning eller tillbehör, där sådan verksamhet har direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänster', dels på vissa avtal, beslut eller samordnade förfaranden som gäller 'transportrelaterade tjänster', att denna artikel kan ha större räckvidd än vad kommissionen har ansett.

45. Förstainstansrätten anser vidare att artikel 2 a i förordning nr 1017/68 föreskriver att avtal, beslut eller samordnade förfaranden som avses i denna förordning i synnerhet är de som 'direkt *eller indirekt*' fastställer inte bara 'transportpriser och -villkor', men även 'andra affärsvillkor', och att artikel 2 b hänvisar till avtal, beslut eller samordnade förfaranden som begränsar eller kontrollerar 'transportutbudet, marknader, teknisk utveckling eller investeringar'. Således skall begreppet avtal eller beslut som har till syfte eller resultat att 'begränsa eller kontrollera transportutbudet' enligt artikel 1 i förordning nr 1017/68, inte tolkas så att endast avtal eller beslut som rör tågantalet eller-kapaciteten avses (se punkt 35 ovan), utan skall omfatta ett avtal eller ett beslut som begränsar eller kontrollerar transportutbudet eller marknaden enligt artikel 2 i förordning nr 1017/68.

46. Under dessa omständigheter anser förstainstansrätten att förordning nr 1017/68 inte skall tolkas så, att ett beslut av en sammanslutning av järnvägsbolag som reglerar försäljningsmetoder för internationella tågbiljetter såsom i cirkulär 130, utesluts från dess tillämpningsområde. Detta beslut omfattar de aktiviteter som hänger samman med tillhandahållandet av transporttjänster per järnväg och

som är nödvändiga för detta tillhandahållande. För övrigt, eftersom den internationella järnvägstransporten, i sitt nuvarande skick, sker genom sammanläggning av de nationella tjänsterna (se punkt 1, ovan), kan försäljningen av internationella tågbiljetter knappast genomföras utan ett samarbetssystem mellan järnvägsnäten för att kunna sälja sådana biljetter och dela upp de inkomster som kommer från denna verksamhet. Cirkulär 130 hänför sig till denna särskilda karaktär av internationell järnvägstransport."

12 I punkt 47 fastslog förstainstansrätten följande:

"47. Förstainstansrätten anser vidare att cirkulär 130 omfattar både 'transportutbudet' och 'transportpriset' i enlighet med förordning nr 1017/68."

13 I punkt 48, beträffande transportutbudet, ansåg förstainstansrätten att artikel 1 i cirkulär 130, som gäller villkoren för godkännande av resebyråer, direkt reglerar fastställandet av försäljningsställen för internationella tågbiljetter. Om det antas att nämnda artikel 1 skulle ha det resultat som angetts i punkt 70—72 i det omtvistade beslutet, nämligen att antalet godkända resebyråer begränsades, skulle nämligen järnvägarnas avsättningsmöjligheter och därmed även transportutbudet begränsas eller kontrolleras i den mening som avses i förordning nr 1017/68.

14 I punkt 49, beträffande transportpriset, fastslog förstainstansrätten att den provision som avses i artikel 4 i cirkulär 130 — i vilken provisionssatsen fastställs och som är tillämplig både på biljetter som säljs direkt av järnvägarna och på biljetter som säljs av resebyråerna — utgör en direkt kostnad för försäljningen av en internationell biljett och avgör nettopriset, det vill säga biljettpriset minus provisionen, som varje järnväg erhåller för sin del i den berörda internationella järnvägstransporten, och att "transportpriset" i den mening som avses i förordning nr 1017/68 i förevarande fall därför fastställs indirekt av artikel 4 i cirkulär 130.

15 I punkt 50, som även den avser transportpriset, ansåg förstainstansrätten dessutom att skyldigheten enligt artikel 4.7 i standardavtalet att utställa och sälja färdbiljetterna till de officiella priser som anges i tarifferna, hade såväl till syfte som till resultat — vilket även framgick av bestämmelsens lydelse — att fastställa transportpriset i den mening som avses i förordning nr 1017/68.

16 Slutligen framhöll förstainstansrätten i punkt 52 att kommissionen i punkt 95 i motiveringen av det omtvistade beslutet hade konstaterat att förbudet i artikel 4.3 i standardavtalet för resebyråerna att i sin reklam, sina erbjudanden eller i sina kundråd gynna konkurrerande transportmedel hade "till syfte eller resultat att begränsa konkurrensen mellan olika transportmedel". Av detta följde enligt förstainstansrätten att föreskriften omfattade transportsektorn.

Överklagandet

17 Kommissionen har i sitt överklagande yrkat att domstolen skall upphäva den överklagade domen och ogilla den talan som UIC har väckt vid förstainstansrätten eller, om detta yrkande inte kan bifallas, att målet skall återförvisas till förstainstansrätten.

18 UIC har för sin del yrkat att överklagandet skall ogillas och att domstolen skall bifalla de yrkanden den har framställt i första instans.

19 Kommissionen har åberopat tre grunder till stöd för sitt överklagande.

Den första grunden

20 Kommissionen har som sin första grund förklarat att detta mål först och främst gäller en principfråga, nämligen hur respektive tillämpningsområde för förordningarna nr 17 och nr 1017/68 skall avgränsas, även i förhållande till tillämpningsförordningarna för artiklarna 85 och 86 i fråga om sjö- och flygtransporter. Kommissionen har klandrat förstainstansrätten för att den i punkt 43—46 i den överklagade domen ansåg att förordning nr 1017/68 var tillämplig inte endast på avtal eller samordnade förfaranden som hade direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänster utan även på aktiviteter som "hänger samman" med och som är "nödvändiga" för tillhandahållandet av transporttjänsten per järnväg, såsom att gemensamt fastställa försäljningsvillkoren för tågbiljetter.

21 Denna grund består egentligen av två delar.

22 För det första har kommissionen gjort gällande att förstainstansrätten i punkt 46 i den överklagade domen har uppställt ett felaktigt villkor för tillämpning av förordning nr 1017/68, eftersom den ansåg att förordningen var tillämplig på aktiviteter som hänger samman med och som är nödvändiga för tillhandahållandet av en transporttjänst. Enligt kommissionen är emellertid det enda villkor som både är logiskt och enkelt att tillämpa det som avser på vilken marknad som överenskommelsen har träffats.

23 För det andra anser kommissionen, vilket är dess huvudargument, att förstainstansrätten felaktigt har slagit fast att det inte finns anledning att anse att begreppet "direkt" framgår implicit av lydelsen i artikel 1 i förordning nr 1017/68, i vilken tillämpningsområdet definierades, och att förstainstansrätten således har vägrat att ta hänsyn till förordning nr 141. Enligt kommissionen omfattas emellertid inte ifrågavarande beslut av företagssammanslutningar av tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68, eftersom dessa beslut inte "direkt" har samband med tillhandahållandet av transporttjänsten.

24 Kommissionen har på denna punkt hänvisat till hur förordningarna nr 17, nr 141 och nr 1017/68 kom till och erinrat om att den första av dessa förordningar ursprungligen var tillämplig på samtliga verksamheter som omfattades av

EEG-fördraget, inklusive transportsektorn. Därefter undantogs genom förordning nr 141 hela denna sektor med retroaktiv verkan från tillämpningsområdet för artiklarna 85 och 86 i fördraget. Slutligen har förordning nr 141 själv ersatts av tre sektorindelade förordningar, varav en är förordning nr 1017/68 som avser landtransporter och som således omfattar järnvägstransporter.

25 Kommissionen har understrukit att eftersom förordning nr 1017/68 utgör ett undantag skall denna förordning, och i synnerhet dess tillämpningsområde, tolkas restriktivt. Förordningen skall följaktligen tillämpas uteslutande på transportverksamheten som sådan. Eftersom rådet inte har uppgivit att det ville utvidga tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68 i förhållande till förordning nr 141, bör dessutom detta tillämpningsområde avgränsas med hänvisning till den sistnämnda förordningen och i synnerhet till tredje övervägandet i denna, enligt vilket det krävs ett direkt samband mellan avtalen och tillhandahållandet av transporttjänsten.

26 I motsats till förstainstansrättens påstående i punkt 45 i den överklagade domen anser kommissionen även att en vidare tolkning inte är motiverad enligt artikel 2 i förordning nr 1017/68, enligt vilken de avtal som avses i denna förordning bland annat är de som innebär att "transportpriser och-villkor eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs".

27 Vad beträffar den första delen av den första grunden bör preciseras att i motsats till vad kommissionen har gjort gällande framgår det av den överklagade domen att förstainstansrätten inte har fastslagit en allmän princip, enligt vilken förordningen är tillämplig på samtliga aktiviteter som har samband med och som är nödvändiga för tillhandahållandet av en transporttjänst. Efter att i punkt 43 och följande punkter ha nekat att godta att begreppet "direkt" läggs till lydelsen i artikel 1 i förordning nr 1017/68, har förstainstansrätten tvärtom gjort en bedömning av om cirkulär 130 i det konkreta fallet utgjorde ett sådant avtal som avses i denna artikel, det vill säga om cirkuläret hade till syfte eller resultat att fastställa transportpriser eller begränsa eller kontrollera transportutbudet.

28 Vad beträffar den andra delen av den första grunden bör det påpekas att lydelsen i den relevanta delen av artikel 1 i förordning nr 1017/68 är precis och detaljerad, i likhet med motsvarande del av artikel 1 i förordning nr 141, vars ordalydelse den återger och där ordet "direkt" inte förekommer.

29 Förstainstansrätten har för övrigt i punkt 43 i den överklagade domen med rätta framhållit att tvisten gällde tolkningen av förordning nr 1017/68 och inte förordning nr 141.

30 Mot denna bakgrund visar inte förordningarnas lydelse och tillkomst att lagstiftarens avsikt, på vilken kommissionen har grundat sitt omtvistade beslut, har varit densamma i samtliga berörda fall.

31 Eftersom kommissionen inte har kunnat visa att lagstiftarens avsikt har varit densamma i samtliga berörda fall, kan den slutligen inte åberopa att det är nödvändigt med en överensstämmande tolkning av tillämpningsområdena för de tre sektorindelade förordningarna som har antagits på transportområdet.

32 Talan kan således inte vinna bifall med stöd av den första grunden.

Den andra grunden

33 Kommissionen har som andra grund i huvudsak gjort gällande att förstainstansrätten har gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att i punkt 47 i den överklagade domen anse att "cirkulär 130 omfattar både 'transportutbudet' och 'transportpriset' i enlighet med förordning nr 1017/68".

34 Enligt kommissionen borde förstainstansrätten först ha genomfört en marknadsanalys och på så vis ha identifierat marknaden i fråga. Denna identifiering är av grundläggande betydelse och ingår i frågan om huruvida avtalen i själva verket avser transportutbudet eller transportpriset. I föreliggande fall finns det emellertid,

enligt kommissionen, två olika marknader: transportmarknaden, som endast omfattar antalet tåg och tågplatser, samt marknaden för biljettförsäljning som kommissionen kallar "förmedlingsmarknaden". Detta är den marknad där järnvägsföretagen köper tjänster av resebyråer. De ifrågavarande avtalen skall bedömas utifrån sina huvudsakliga resultat, eller i det närmaste enda resultat, vilket enligt kommissionen visar sig på den sistnämnda marknaden och inte på transportmarknaden.

35 Följaktligen anser kommissionen att förstainstansrättens bedömning av de olika omtvistade villkoren i punkterna 48, 49, 50 och 52 i den överklagade domen är felaktig.

36 I fråga om punkt 48, beträffande transportutbudet, anser kommissionen att järnvägsföretagen, genom att överenskomma om att begränsa antalet försäljningsställen för tågbiljetter, inte har begränsat transportutbudet, det vill säga antalet tåg och tågens kapacitet, utan mellanhandstjänsten genom att begränsa antalet godkända resebyråer.

37 I fråga om punkterna 49 och 50 i den överklagade domen, beträffande transportpriset, har kommissionen först och främst hävdat att provisionsbeloppet utgjorde en särskild försäljningskostnad för järnvägsföretaget, och inte en kostnad för tillhandahållandet av transporttjänsten, samt att cirkulär 130 följaktligen inte direkt fastställde transportpriset.

38 I sin replik har kommissionen vidare medgett att provisionen ingick i transportpriset, på samma sätt som drift, underhåll, städning m. m. Eftersom biljettförsäljning är en tjänst som tillhandahålls av resebyråer till förmån för järnvägsföretag, är det emellertid de sistnämnda som, när de fastställer provisionssatsen och kräver att det officiella priset skall hållas, överenskommer om villkoren för den förmedlingstjänst som de begär av resebyråerna. Detta innebär att överenskommelsen avser marknaden för förmedlingstjänster, där järnvägsnäten avtalar med resebyråerna, och inte transportmarknaden.

39 Kommissionen har vidare hävdat att om det anses att järnvägsföretagen genom att träffa en överenskommelse om en del av transportpriset fastställer, om än indirekt, det transportpris som resenären skall betala, leder det till att varje överenskommelse om delar av biljettpriset omfattas av förordning nr 1017/68, vilket skulle medföra en oförutsedd utvidgning av denna förordnings tillämpningsområde.

40 Vad beträffar punkt 52 i den överklagade domen, avseende förbudet för resebyråer att gynna konkurrerande transportmedel, har kommissionen likaså hävdat att resultaten av detta villkor visar sig på marknaden för försäljning av färdbiljetter, eftersom det är på denna marknad som järnvägsföretagen begränsar sin frihet genom att överenskomma om att ålägga resebyråerna en skyldighet som påverkar konkurrensen mellan de sistnämnda på denna marknad. Kommissionen anser vidare att förstainstansrättens tolkning får oförutsedda följder, eftersom det för det fall villkoret får konkurrenshindrande verkan även inom sjö- och flygtransportsektorn blir nödvändigt att tillämpa de tre sektorindelade förordningarna avseende land-, sjö- och flygtransporter samtidigt.

41 Vad beträffar den andra grunden i sin helhet kan det erinras om att denna förordning enligt artikel 1 i förordning nr 1017/68 bland annat är tillämplig på ett antal avtal som har till "syfte eller resultat att fastställa transportpriser och -villkor, begränsa eller kontrollera transportutbudet, dela upp transportmarknader" samt "den verksamhet som drivs av dem som tillhandahåller transportrelaterade tjänster och som har ovannämnda syfte eller resultat".

42 Det framgår av denna bestämmelses lydelse att tillämpligheten av förordning nr 1071/68 är beroende av vilket slag av avtal som det är fråga om — dessa skall ha till syfte eller resultat att bland annat fastställa transportpriser eller att begränsa eller kontrollera transportutbudet — och inte, som kommissionen har hävdat, av att marknaden där verkningarna av dessa avtal visar sig först identifieras.

43 Det kan även tilläggas, vad beträffar punkt 52 i den överklagade domen, att det i motsats till vad kommissionen har hävdat saknas anledning att tillämpa förordning nr 17 eller att tillämpa de tre sektorindelade förordningarna som nämnts ovan samtidigt.

44 Förstainstansrätten har beträffande den första punkten med rätta konstaterat att det avtalsvillkor enligt vilket resebyråerna förbjöds att i sin reklam, sina erbjudanden eller i sina kundråd gynna transportmedel som konkurrerar med järnvägstransporter hör till transportområdet och inte omfattas av förordning nr 17 som kommissionen tillämpat i sitt beslut. Hela transportsektorn har nämligen undantagits från tillämpning av den sistnämnda förordningen genom förordning nr 141, vilken senare har ersatts av de tre sektorindelade förordningarna avseende land-, sjö- och flygtransporter.

45 Beträffande den andra punkten kan det framhållas att det ifrågavarande avtalsvillkoret dels är avsett att få verkningar, om än inte sina huvudsakliga sådana, inom sektorn för landtransporter, eftersom de godkända resebyråerna enligt detta villkor åläggs att förhålla sig neutrala eller snarare positiva till utbudet av järnvägstransporter, dels ingår i avtal mellan företagssammanslutningar, vars huvudsakliga avtalsvillkor, enligt förstainstansrättens bedömning, omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68.

46 Talan kan således inte vinna bifall med stöd av den andra grunden.

Den tredje grunden

47 Kommissionen har som tredje grund klandrat förstainstansrätten för att ha gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att i punkterna 55 och 56 i den överklagade domen anse att resebyråerna i det föreliggande fallet tillhandahöll "transportrelaterade tjänster" i den mening som avses i artikel 1 andra meningen i förordning nr 1017/68, när de saluförde tågbiljetter för järnvägsföretagens räkning. Enligt kommissionen var detta fel dels eftersom dessa resebyråer inte var verksamma inom kategorin för transportrelaterade tjänster, dels eftersom förordningen

endast omfattar transportrelaterade tjänster som har direkt samband med tillhandahållandet av transporttjänsten.

48 Utan att gå närmare in på kommissionens argument kan det i detta avseende erinras om att domstolen, i enlighet med fast rättspraxis, inte godtar några invändningar mot överflödiga domskäl i en dom meddelad av förstainstansrätten, eftersom dessa inte kan föranleda att domen upphävs (se, bland annat, dom av den 18 mars 1993 i mål C-35/92 P, parlamentet mot Frederiksen, Rec. 1993, s. I-991, punkt 31, och av den 22 december 1993 i mål C-244/91 P, Pincherle mot kommissionen, Rec. 1993, s. I-6965, punkt 25).

49 I föreliggande fall kan det konstateras att förstainstansrättens domskäl i punkterna 55 och 56 i domen är överflödiga i förhållande till domskälen i punkt 43—54.

50 Det framgår nämligen av lydelsen i artikel 1 i förordning nr 1017/68 att den alternativt omfattar dels "avtal, beslut och samordnade förfaranden" som uppfyller de uppräknade villkoren (artikel 1 första meningen), dels "transportrelaterade tjänster" som uppfyller samma villkor (artikel 1 andra meningen). Det räcker således med att en av dessa två situationer föreligger för att förordning nr 1017/68 skall vara tillämplig.

51 Eftersom det av undersökningen av de två första grunderna framgår att förstainstansrätten inte har gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning vid sin tolkning av första meningen i artikel 1 i förordning nr 1017/68 och då det står klart att de ifrågavarande beslut som fattats av företagssammanslutningen väl uppfyller de i förordningen föreskrivna villkoren, blir den tredje grunden, som avser den andra meningen i denna artikel, verkningslös och kan inte utgöra stöd för överklagandet.

52 Eftersom talan inte har vunnit bifall på någon av de anförda grunderna skall överklagandet ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

53 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna, som i enlighet med artikel 118 är tillämplig i mål om överklagande, skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Eftersom sökanden har tappat målet, skall denne ersätta rättegångskostnaderna i denna instans.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN

följande dom:

1) Överklagandet ogillas.

2) Kommissionen skall ersätta rättegångskostnaderna.

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

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 11 mars 1997.

R. Grass
Justitiesekreterare

G.C. Rodríguez Iglesias
Ordförande