SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS CARL OTTO LENZ
vom 11. Juli 1996 *

A — Einführung

1. Das vorliegende Rechtsmittel gibt dem Gerichtshof zum erstenmal die Gelegenheit, sich zu der Abgrenzung der Anwendungsbereiche der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages [1] — einerseits und der Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [2] andererseits zu äußern.

2. Das Rechtsmittel betrifft das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. Juni 1995 [3], in dem das Gericht die in einem Verfahren nach Artikel 85 des EG-Vertrags erlassene Entscheidung 92/568/EWG der Kommission vom 25. November 1992 [4] für nichtig erklärt hatte.

3. In dem von der Kommission durchgeführten Verfahren ging es um die vom Internationalen Eisenbahnverband — Union internationale des chemins de fer (im folgenden „UIC" genannt) — festgelegten Bedingungen für den Verkauf von Fahrausweisen im grenzüberschreitenden Eisenbahn-Personenverkehr durch Reisebüros. Die an diesen grenzüberschreitenden Personenbeförderungen beteiligten Eisenbahnunternehmen arbeiten bei der Erbringung dieser Dienstleistungen zusammen. Der Preis eines Fahrausweises entspricht dabei im allgemeinen dem Gesamtwert der Beförderungsentgelte für die betroffenen Teilstrecken, die auf die jeweiligen Eisenbahnunternehmen entfallen. Anschließend erfolgt ein Ausgleich zwischen den Eisenbahnunternehmen, durch den sichergestellt wird, daß jedes von ihnen den seiner Leistung entsprechenden Anteil am Preis des Fahrausweises erhält.

4. Diese internationalen Fahrausweise können unmittelbar von den Eisenbahnunternehmen oder von zugelassenen Reisebüros verkauft werden. Die Reisebüros erhalten dafür von jeder der an der Beförderung beteiligten Bahnen eine — nach dem Anteil der jeweiligen Bahn am Erlös berechnete — Provision. Auch ein Eisenbahnunternehmen, das einen Fahrausweis für eine grenzüberschreitende Beförderung direkt verkauft, erhält von den anderen Eisenbahnunternehmen, die an der Beförderung beteiligt sind, eine Provision.

5. Ein im Jahre 1952 von der UIC erstelltes und seither mehrfach aktualisiertes Merkblatt Nr. 130 „Reisebüros" (im folgenden „Merkblatt Nr. 130" genannt) regelt

* Originalsprache: Deutsch.
1 — ABl. Nr. 13, S. 204.
2 — ABl. L 175, S. 1.
3 — Rechtssache T-14/93 (UIC/Kommission, Slg. 1995, II-1503).
4 — ABl. L 366, S. 47.

bestimmte Aspekte der Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Reisebüros. Die fraglichen Bestimmungen werden in dem Urteil des Gerichts ausführlich zitiert [5]. Im folgenden sollen daher nur die wichtigsten Punkte hervorgehoben werden.

6. Nach Artikel 1.1 des Merkblatts Nr. 130 wird den Reisebüros ihre Zulassung von der für ihren Sitz zuständigen wichtigsten Eisenbahn des betreffenden Landes erteilt. Die Zulassung für den Verkauf internationaler Fahrausweise bedarf grundsätzlich der Zustimmung der anderen an der Beförderung beteiligten Bahnen. Allerdings können die Bahnen in den von ihnen untereinander geschlossenen Verträgen Ausnahmen von dieser Regel vorsehen.

7. Artikel 3.2 des Merkblatts Nr. 130 verpflichtet die Bahnen unter anderem dazu, eine Provision auf ihren Anteil an internationalen Fahrausweisen an Reisebüros zu zahlen, wenn diese die Fahrausweise nicht selbst ausgestellt, sondern von der Bahn gekauft haben, die sie zugelassen hat. Voraussetzung hierfür ist, daß der Vertrag, der die betreffenden Reisebüros an diese Bahn bindet, ihnen nicht gestattet, selbst Fahrausweise auszustellen. Den Bahnen wird empfohlen, für diese Fahrausweise „eine geringere Provision (5 %) zu gewähren, als die, die für die von den Reisebüros selbst ausgestellten Fahrausweise bewilligt wird ..."

8. Artikel 4 des Merkblatts Nr. 130 verweist hinsichtlich der zu gewährenden Provisionssätze auf die Anlage 4 zu diesem Merkblatt. Dieser Anlage ist zu entnehmen, daß der Provisionssatz, der den von einer ausländischen Bahn zugelassenen Reisebüros gewährt wurde, im fraglichen Zeitraum für die Bahnen von elf der damals zwölf Mitgliedstaaten der Gemeinschaft 10 % betrug [6].

Nach Artikel 4.3 des Merkblatts wurde der Provisionssatz „grundsätzlich einheitlich auf 10 % festgesetzt".

9. In Artikel 1.3 des Merkblatts Nr. 130 wird den Bahnen empfohlen, in ihren Verträgen mit den Reisebüros die Bestimmungen des Mustervertrags in Anlage 1 des Merkblatts zu verwenden. Nach Artikel 4.3 dieses Mustervertrags verpflichtet sich das Reisebüro unter anderem dazu, „in seiner Werbung, seinem Angebot sowie in seiner Kundenberatung den Verkehr der in Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel nicht gegenüber dem Schienenverkehr (...) zu begünstigen". Artikel 4.6 und Artikel 4.7 des Mustervertrags sehen vor, daß die Reisebüros die Fahrausweise zu den von den Eisenbahnen vorgegebenen Preisen zu verkaufen haben.

10. Die Kommission kam in ihrer Entscheidung zu dem Ergebnis, daß die UIC durch die Annahme und die Verteilung des Merk-

5 — A. a. O. (Fußnote 3, Randnrn. 4 ff.).

6 — Nur die italienische Bahn gewährte eine Provision von 6 % für in Bahnhöfen gekaufte Fahrausweise und von 9 % für von Reisebüros ausgestellte Fahrausweise.

blatts Nr. 130 gegen Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages verstoßen habe. Im einzelnen rügte sie folgende Verstöße:

„— die Kontrolle der Zulassung eines Reisebüros durch die Eisenbahn des betreffenden Landes;

— die gemeinsame Festlegung von Bedingungen für die Gewährung der Provisionen;

— die Festsetzung eines einheitlichen Provisionssatzes;

— die Verpflichtung für die Reisebüros, die Fahrausweise zu den in den Tarifen festgelegten amtlichen Preisen auszustellen und auszugeben;

— das Verbot für Reisebüros, in ihrer Kundenwerbung und-beratung im Wettbewerb zum Eisenbahnverkehr stehende Verkehrsmittel zu begünstigen" [7].

7 — Artikel 1 der Entscheidung (a. a. O., Fußnote 4).

Zugleich setzte die Kommission gegen die UIC wegen dieser Verstöße eine Geldbuße in Höhe von 1 000 000 ECU fest (Artikel 3 der Entscheidung).

11. Die UIC erhob daraufhin Klage zum Gericht, mit der sie beantragte, die Entscheidung der Kommission für nichtig zu erklären. Hilfsweise beantragte sie, Artikel 3 der Entscheidung für nichtig zu erklären beziehungsweise die Geldbuße herabzusetzen.

Die Klägerin rügte in ihrem Hauptantrag insbesondere, daß die Kommission ihre Entscheidung auf die Verordnung Nr. 17 gestützt habe, anstatt die Verordnung Nr. 1017/68 heranzuziehen. Außerdem machte sie geltend, die Entscheidung der Kommission verstoße gegen Artikel 85 Absatz 1 und Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages sowie gegen Artikel 5 der Verordnung Nr. 1017/68. Ferner rügte sie eine Verletzung ihres Anspruchs auf rechtliches Gehör. Schließlich trug sie vor, die Entscheidung der Kommission sei unzureichend begründet.

12. Das Gericht beschränkte sich auf die Erörterung des ersten der genannten Klagegründe, der auf eine Verkennung der Tragweite der Verordnung Nr. 1017/68 durch die Kommission gestützt war.

13. Die Kommission hatte in der angefochtenen Entscheidung drei Erwägungen zur Begründung dafür vorgetragen, daß sie sich auf die Verordnung Nr. 17 und nicht auf die Verordnung Nr. 1017/68 gestützt hatte [8]. Sie machte dort erstens geltend, daß das Merkblatt Nr. 130 der UIC die Zulassung der Reisebüros und den Verkauf von Fahrscheinen durch diese regele. Dies betreffe „also nicht ‚unmittelbar' die Erbringung der Verkehrsleistung", so wie dies die dritte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 des Rates vom 26. November 1962 über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rates auf den Verkehr [9] verlange [10]. Zweitens habe der Gerichtshof in seinem Urteil VVR [11] bereits festgestellt, daß Reisebüros eine selbständige Dienstleistungstätigkeit ausübten. Diese selbständige Tätigkeit betreffe nicht die Beförderungsleistung, die ausschließlich von den Eisenbahnunternehmen erbracht werde. Schließlich seien die Reisebüros auch nicht zu dem in Artikel 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 genannten „Verkehrshilfsgewerbe" zu zählen.

14. Das Gericht prüfte diese Erwägungen in den Randnummern 36 bis 56 seines Urteils.

15. Es führte zunächst aus, daß dem Urteil des Gerichtshofes im Fall VVR keine Bedeutung für den vorliegenden Fall zukomme. Dieses Urteil habe nämlich nicht die Auslegung der Verordnung Nr. 1017/68 betroffen. Selbst wenn man annehmen wollte, daß die Reisebüros durch den Verkauf der Fahrausweise eine „selbständige Dienstleistung" erbringen, würde dies noch nicht ausreichen, um die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1017/68 auszuschließen. Das Reisebüro erbringe zwar eine Dienstleistung gegenüber der Bahn. Diese Dienstleistung eines zugelassenen, im Namen und für Rechnung der Bahn tätig werdenden Reisebüros bilde jedoch den Hauptzweck der Zulassung des Reisebüros durch die Bahn und betreffe daher sehr wohl die Beförderungsleistung (Randnummern 37 bis 42 des Urteils).

16. Das Gericht verwies sodann darauf, daß die dritte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 zwar in dem Zusammenhang, in dem sie stehe, ein wichtiges Element darstellen möge, daß jedoch das Wort „unmittelbar" weder in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 noch in Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 — deren Geltungsdauer hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs jedenfalls am 30. Juni 1968 ausgelaufen sei — vorkomme. Im übrigen zeige der Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68, daß dieser eine größere Tragweite haben könne, als es die Kommission annehme. Auch der Umstand, daß nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 1017/68 unter anderem die „... mittelbare Festsetzung ... sonstiger Geschäftsbedingungen" erfaßt würden, spräche für diese Auslegung (Randnummern 43 bis 45 des Urteils).

8 — Randnr. 47 bis 59 der Entscheidung (a. a. O., Fußnote 4).
9 — ABl. S. 2751.
10 — A. a. O. (Fußnote 4, Randnr. 53).
11 — Rechtssache 311/85 (VVR, Slg. 1987, 3801).

17. Aus dem soeben Gesagten zog das Gericht in Randnummer 46 seines Urteils folgende Schlußfolgerung:

„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 (...), 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".

18. Nach Ansicht des Gerichts betrifft das Merkblatt Nr. 130 „[f]erner" sowohl das „Angebot von Verkehrsleistungen" als auch das „Beförderungsentgelt" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 (Randnummer 47 des Urteils).

Artikel 1 des Merkblatts Nr. 130 beziehe sich „unmittelbar" auf die Festlegung der Verkaufsstellen für internationale Fahrausweise. Hätte diese Bestimmung die von der Kommission behaupteten Wirkungen, so würde durch sie der „Absatz" der Bahnen und damit das „Angebot an Verkehrsleistungen" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 beschränkt oder überwacht. Die in Artikel 4 des Merkblatts genannte Provision sei ein unmittelbares Kostenelement beim Verkauf des Fahrausweises, das für den Nettopreis bestimmend sei. Diese Vorschrift lege also mittelbar das „Beförderungsentgelt" oder „sonstige Geschäftsbedingungen" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 fest. Artikel 3.2 des Merkblatts betreffe „unmittelbar" die für die Fahrausweise geltenden Verkaufspreise und -bedingungen. Die sich aus dem Mustervertrag ergebende Verpflichtung, die Fahrausweise zu den vorgegebenen amtlichen Preisen abzugeben, bezwecke oder bewirke bereits nach ihrem Wortlaut die „Festsetzung von Beförderungsentgelten" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68. Gleiches gelte, wenn in dieser Bestimmung tatsächlich ein Verbot der Weitergabe der Provisionen zu sehen wäre. Schließlich gehe die Kommission selbst davon aus, daß die in Artikel 4.3 des Mustervertrags enthaltene Bestimmung „zum Bereich des Verkehrs" gehöre (Randnummern 48 bis 53 des Urteils).

Das Gericht führte weiter aus, es verkenne nicht das Vorbringen der Kommission, wonach das Merkblatt Nr. 130 Wirkungen auf dem Markt des Verkaufs von Fahrausweisen entfalte. Im vorliegenden Fall fielen jedoch die wesentlichen Aspekte in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68. Die von der Kommission vorgetragenen Auswirkungen seien „im Verhältnis zu den Auswirkungen im eigentlichen Bereich des Verkehrs allenfalls zweitrangig" (Randnummer 54 des Urteils).

19. Schließlich befand das Gericht, daß es sich bei der fraglichen Tätigkeit der Reisebüros durchaus um eine „Tätigkeit des

Verkehrshilfsgewerbes" im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 handle (Randnummern 55 bis 56 des Urteils).

20. Angesichts der Unterschiede zwischen der Verordnung Nr. 17 einerseits und der Verordnung Nr. 1017/68 andererseits habe die Wahl der falschen Rechtsgrundlage wesentliche Rechtsvorschriften verletzt und der Klägerin bestimmte verfahrensrechtliche Garantien genommen, auf die sie Anspruch gehabt hätte [12].

21. Das Gericht erklärte die angefochtene Entscheidung der Kommission daher für nichtig, ohne die sonstigen Klagegründe zu prüfen.

22. Die Kommission legte gegen dieses Urteil Rechtsmittel ein. Sie ist der Auffassung, das Gericht habe in dreifacher Hinsicht einen Rechtsfehler begangen, indem es entschieden habe,

— daß die Verordnung Nr. 1017/68 auch für Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen gelte, die Tätigkeiten betreffen, die mit der Eisenbahn-Verkehrsleistung „zusammenhängen" und für diese „unverzichtbar" sind,

— daß das Merkblatt Nr. 130 sowohl das Angebot der Verkehrsleistungen als auch das Beförderungsentgelt im Sinne der Verordnung Nr. 1017/68 betreffe und

— daß die Reisebüros beim Vertrieb von Fahrausweisen für Rechnung der Eisenbahnunternehmen eine „Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes" im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 ausübten.

23. Die Kommission beantragt, das angefochtene Urteil des Gerichts aufzuheben und die von der UIC erhobene Klage abzuweisen oder, hilfsweise, die Rechtssache an das Gericht zurückzuverweisen. Die Kommission beantragt außerdem, der UIC die der Kommission im Verfahren vor dem Gericht und vor dem Gerichtshof entstandenen Kosten aufzuerlegen.

24. Die UIC beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen und der Kommission sämtliche Kosten aufzuerlegen.

12 — Randnrn. 58 bis 64 des Urteils.

B — Stellungnahme

I — *Vorbemerkung*

25. Wie bereits erwähnt, hat sich das Gericht in seinem angefochtenen Urteil darauf beschränkt, zu prüfen, ob die Kommission für ihre Entscheidung die richtige Rechtsgrundlage gewählt hatte. Die Prüfung, die der Gerichtshof in dem vorliegenden Rechtsmittelverfahren anzustellen hat, beschränkt sich dementsprechend auf die Frage, ob dem Gericht dabei Rechtsfehler unterlaufen sind. Die von der UIC in der Rechtsmittelerwiderung und in der Duplik angesprochene Frage, ob die Entscheidung der Kommission ausreichend begründet war, ist für das Rechtsmittelverfahren daher ohne Belang.

26. Sowohl die Kommission als auch die UIC haben in ihren Schriftsätzen auf eine Reihe weiterer Kommissionsentscheidungen im Verkehrsbereich Bezug genommen [13]. In diesen Entscheidungen hat die Kommission ebenfalls die — im vorliegenden Verfahren von ihr verfochtene — Auffassung vertreten, daß der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 (ebenso wie jener der übrigen im Verkehrsbereich erlassenen Verordnungen über Wettbewerbsfragen) eng auszulegen sei [14]. Es braucht nicht näher erläutert zu werden, daß diese Entscheidungen für die dem Gerichtshof vorbehaltene Auslegung der betreffenden Vorschriften nicht verbindlich sind. Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß gegen wenigstens eine dieser Entscheidungen Klagen erhoben worden sind, in denen die Frage nach der zutreffenden Rechtsgrundlage aufgeworfen wird. Diese Klagen sind gegenwärtig vor dem Gericht anhängig [15]. Dies unterstreicht die Bedeutung des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens.

II — *Zu den Rechtsmittelgründen im einzelnen*

1. *Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68*

27. Die erste Rüge der Kommission betrifft die vom Gericht in Randnummer 46 seines Urteils getroffene Feststellung, wonach die Verordnung Nr. 1017/68 auch für Abreden

13 — Siehe insbesondere die Entscheidung 88/589/EWG vom 4. November 1988 — London European/Sabena (ABl. L 317, S. 47), die Entscheidung 91/480/EWG vom 30. Juli 1991 — IATA Passenger Agency Programme (ABl. L 258, S. 18) und die Entscheidung 94/894/EWG vom 13. Dezember 1994 — Eurotunnel (ABl. L 354, S. 66).

14 — Besonders markant sind etwa die Ausführungen in der Eurotunnel-Entscheidung (a. a. O., Fußnote 13, Randnrn. 41 bis 49). Die von der UIC insoweit geäußerten Zweifel scheinen mir nicht begründet zu sein. Auch aus der von ihr genannten Entscheidung 92/213/EWG vom 26. Februar 1992 — British Midland/Aer Lingus (ABl. L 96, S. 34) läßt sich meines Erachtens nicht darauf schließen, die Kommission lege den Anwendungsbereich der den Wettbewerb betreffenden Verfahrensordnungen im Verkehrsbereich weit aus.

15 — Siehe die Rechtssachen T-79/95 (SNCF/Kommission) und T-80/95 (British Railways Board/Kommission), die beide die Eurotunnel-Entscheidung betreffen.

gelte, die Tätigkeiten betreffen, die mit der Eisenbahn-Verkehrsleistung „zusammenhängen und für diese unverzichtbar sind". Die Kommission vertritt demgegenüber die Auffassung, daß die genannte Verordnung grundsätzlich nur für Abreden gelte, die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen.

28. Die UIC hat sich auf den Standpunkt gestellt, es sei irrig, anzunehmen, das Gericht habe in Randnummer 46 seines Urteils ein allgemeines Kriterium des Inhalts aufstellen wollen, wonach die Verordnung Nr. 1017/68 auf alle mit der Verkehrsleistung zusammenhängenden und für diese unverzichtbaren Tätigkeiten Anwendung finde. Das Gericht habe diese Ausdrücke vielmehr nur benutzt, um das Merkblatt Nr. 130 zu charakterisieren. Es habe sich dabei um einen der Anhaltspunkte gehandelt, auf die das Gericht seine Schlußfolgerung gestützt habe, daß das Merkblatt Nr. 130 die Besonderheiten des internationalen Eisenbahnverkehrs betreffe. Andernfalls hätte das Gericht nicht im Anschluß an die genannte Stelle noch zu prüfen brauchen, ob das Merkblatt das Angebot von Verkehrsleistungen oder deren Preis betraf.

29. Diese Ausführungen dürften so zu verstehen sein, daß die UIC die von der Kommission insoweit erhobene Rüge für gegenstandslos hält. Ich vermag mich dieser Ansicht nicht anzuschließen. Wie die Kommission zu Recht bemerkt, ist das Verhältnis zwischen der vom Gericht in Randnummer 46 seines Urteils getroffenen Feststellung und den anschließenden Ausführungen nicht ganz klar. Aus dem Inhalt dieser Ausführungen sowie insbesondere aus dem Umstand, daß sie in Randnummer 47 des Urteils mit dem Wort „[f]erner" an die vorhergehende Passage angeknüpft werden, scheint mir jedoch deutlich hervorzugehen, daß es sich hierbei um eine zusätzliche Erwägung handelt, auf die das Gericht sich stützt. Die Rüge der Kommission ist daher sehr wohl zu prüfen.

30. Die Auffassung der Kommission, wonach die Verordnung Nr. 1017/68 grundsätzlich nur für Abreden gelten soll, die unmittelbar die Verkehrsleistung als solche betreffen, stützt sich in erster Linie auf die durch die Verordnung Nr. 141 getroffene Regelung. Zum Verständnis dieses Standpunkts ist es daher erforderlich, sich die Gesetzgebungsgeschichte im Verkehrsbereich zu vergegenwärtigen.

31. Mit der Verordnung Nr. 17 hatte der Rat Anfang 1962 eine Verfahrensordnung geschaffen, welche der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den gesamten Bereich der Wirtschaft dienen sollte. Durch die kurz danach erlassene Verordnung Nr. 141 wurde der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 im Hinblick auf den Verkehrsbereich — rückwirkend — eingeschränkt. Der Gemeinschaftsgesetzgeber begründete dies mit der Erwägung, daß es erforderlich werden könne, im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und „unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Wirtschaftsbereichs" eine Wettbewerbsregelung zu erlassen, die sich von der für andere Bereiche geltenden unterscheide [16]. In

16 — Siehe die erste Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141.

der dritten Begründungserwägung präzisierte der Rat dies mit folgenden Worten:

„Die Besonderheiten des Verkehrs rechtfertigen die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 nur auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die unmittelbar die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen ..."

32. Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 hatte folgenden Wortlaut:

„Die Verordnung Nr. 17 findet keine Anwendung auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen im Verkehr, die die Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen, die Beschränkung oder die Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen oder die Aufteilung der Verkehrsmärkte bezwecken oder bewirken, sowie auf beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt im Sinne des Artikels 86 des Vertrages."

33. In Artikel 3 der Verordnung Nr. 141 wurde die Geltungsdauer des Artikels 1 für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr auf den Zeitraum bis zum 31. Dezember 1965 beschränkt. Dieser Zeitraum wurde vom Rat später bis zum 30. Juni 1968 verlängert.

34. Am 19. Juli 1968 — also nach dem Ablauf dieser Frist — erließ der Rat die Verordnung Nr. 1017/68. In den Begründungserwägungen nahm der Rat auf die Verordnung Nr. 141 Bezug. Im Anschluß daran stellte er fest, daß die Festlegung von Wettbewerbsregeln in diesem Bereich eine Maßnahme sowohl der gemeinsamen Verkehrspolitik als auch der allgemeinen Wirtschaftspolitik darstelle [17]. Bei der Festlegung dieser Regeln müßten „die Besonderheiten des Verkehrs" berücksichtigt werden [18]. Aufgrund des Abweichens dieser Wettbewerbsregeln von den allgemeinen Wettbewerbsregeln müsse es den Unternehmen „ermöglicht werden, die in jedem einzelnen Fall anzuwendende Regelung zu kennen" [19].

Weiterhin führte der Rat aus, daß es die Einführung einer Wettbewerbsregelung auf dem Verkehrssektor wünschenswert erscheinen lasse, die gemeinsame Finanzierung oder Anschaffung von Transportmaterial zur gemeinsamen Verwendung durch bestimmte Unternehmensgemeinschaften sowie einige mit dem Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr verbundene Tätigkeiten des Verkehrshilfsgewerbes „in gleichem Maße" in die Regelung einzubeziehen [20]. Außerdem sollten bestimmte Arten von technischen Vereinbarungen vom Kartellverbot ausgenommen werden [21].

17 — Erste und dritte Begründungserwägung.
18 — Vierte Begründungserwägung.
19 — Fünfte Begründungserwägung.
20 — Sechste Begründungserwägung.
21 — Achte Begründungserwägung.

35. Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68, der den Titel „Grundsätzliche Bestimmung" trägt, hat folgenden Wortlaut:

„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 notwendig ist, bezwecken oder bewirken, sowie für beherrschende Stellungen auf dem Verkehrsmarkt. Diese Vorschriften gelten auch für die Tätigkeit[en] des Verkehrshilfsgewerbes, die den oben bezeichneten Zweck oder die oben bezeichneten Wirkungen haben."

36. Artikel 2 der Verordnung Nr. 1017/68 enthält ein Verbot wettbewerbsbeschränkender Abreden, dessen Wortlaut weitgehend dem des Artikels 85 Absatz 1 des Vertrages entspricht. Artikel 3 enthält eine gesetzliche Ausnahme von diesem Kartellverbot für die bereits erwähnten technischen Vereinbarungen. Artikel 4 enthält eine Ausnahme für die Bildung und die Tätigkeit von Unternehmensgemeinschaften des Straßen- und Binnenschiffsverkehrs und die hierfür erforderliche gemeinsame Finanzierung oder den gemeinsamen Erwerb von Verkehrsmaterial oder -zubehör.

37. Nach ihrem Artikel 30 Absatz 1 trat die Verordnung Nr. 1017/68 — rückwirkend — zum 1. Juli 1968 in Kraft.

38. Aus dem soeben Gesagten erhellt, daß die in der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 zum Ausdruck kommende Beschränkung auf Abreden, die „unmittelbar" die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen, in Artikel 1 dieser Verordnung keinen ausdrücklichen Niederschlag gefunden hat. Auch in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 findet sich — von einer einzelnen Ausnahme abgesehen — keine entsprechende Einschränkung. Ebenso unstreitig ist, daß die Verordnung Nr. 1017/68 für den Bereich des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs mit Wirkung vom 1. Juli 1968 an die Stelle der Verordnung Nr. 141 getreten ist. Strittig ist hingegen, welche Folgerungen aus diesen Umständen zu ziehen sind.

39. Nach der Auffassung der UIC stellte die Verordnung Nr. 141 eine Übergangsregelung dar, die durch die Verordnung Nr. 1017/68 abgelöst wurde und somit gegenstandslos geworden ist. Gleiches gelte für die dritte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141. Es sei daher nicht möglich, diese Begründungserwägung für die Auslegung der Verordnung Nr. 1017/68 heranzuziehen. Dies entspricht auch der Auffassung des

Gerichts, wie sie in dem angefochtenen Urteil zum Ausdruck kommt [22].

Die UIC macht weiter geltend, daß der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 weiter sei als der der Verordnung Nr. 141. Die nunmehr geltende Verordnung umfasse auch Abreden, die nicht unmittelbar den Verkehr beträfen. Der Rat sei auch durchaus befugt gewesen, der Verordnung Nr. 1017/68 einen weiteren Anwendungsbereich zu geben, als ihn die Verordnung Nr. 141 gehabt habe. Der Verordnung Nr. 1017/68 seien im übrigen auch ausführliche Begründungserwägungen beigegeben worden. Hätte der Rat den Anwendungsbereich der Verordnung tatsächlich in dem von der Kommission vertretenen Sinne beschränken wollen, hätte er dies im Text des Artikels 1 oder zumindest in den Begründungserwägungen erläutert. In diesem Zusammenhang sei insbesondere zu beachten, daß sich der Rat — wie sich den Begründungserwägungen entnehmen lasse — beim Erlaß der Verordnung Nr. 1017/68 der Notwendigkeit, die Belange der Rechtssicherheit zu wahren, bewußt gewesen sei.

40. Diese Argumentation hat manches für sich. Insbesondere ist sie mit dem Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 wesentlich einfacher zu vereinbaren als die von der Kommission vertretene Auffassung. Ich bin gleichwohl zu der Überzeugung gelangt, daß die von der Kommission verfochtene Auslegung den Vorzug verdient.

22 — A. a. O. (Fußnote 3, Randnr. 43).

41. Die Kommission weist zunächst ganz zu Recht darauf hin, daß zwischen der Verordnung Nr. 141 und der Verordnung Nr. 1017/68 ein enger Bezug besteht. Die zuletzt genannte Verordnung verweist in ihrer Begründung ausdrücklich auf die Verordnung Nr. 141. Sie trat mit dem Zeitpunkt in Kraft, an dem die Verordnung Nr. 141 — was den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr anlangt — außer Kraft trat und schloß damit unmittelbar an diese an. Sieht man von den neu hinzugekommenen technischen Vereinbarungen, den Vereinbarungen über die gemeinsame Finanzierung oder den gemeinsamen Erwerb von Verkehrsmaterial oder-zubehör und von der in Satz 2 für die Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes getroffenen Regelung einmal ab, ist der verbleibende Anwendungsbereich des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 weitgehend identisch mit dem des Artikels 1 der Verordnung Nr. 141.

42. Es kann meines Erachtens keinen Zweifel daran geben, daß der Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 eng auszulegen war. Dies ergibt sich bereits aus dem Umstand, daß diese Verordnung die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 17 auf den Verkehrsbereich ausschloß. Da die Verordnung Nr. 17 die allgemeine Verordnung für die Durchführung der Artikel 85 und 86 des Vertrages darstellt, ist die Verordnung Nr. 141 — ebenso wie die Verordnung Nr. 1017/68 — als Ausnahmeregelung aufzufassen, die nicht weiter auszulegen ist, als es ihr Zweck gebietet.

Dieser Zweck bestand jedoch darin, die Erfüllung des vom Vertrag in Artikel 3 Buchstabe g gestellten Auftrags, ein „System" zu schaffen, „das den Wettbewerb

innerhalb des Binnenmarkts vor Verfälschungen schützt" [23], mit der von Artikel 3 Buchstabe f verlangten Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs in Einklang zu bringen. Der Erlaß der Verordnung Nr. 141 stellte daher nicht nur eine Maßnahme nach Artikel 87 des Vertrages [24] — der in der ersten Begründungserwägung dieser Verordnung ausdrücklich genannt wird — dar, sondern zugleich eine Maßnahme der gemeinsamen Verkehrspolitik [25].

43. Der am Beginn des dem Verkehr gewidmeten Titels IV des Zweiten Teils des EG-Vertrags stehende Artikel 74 bestimmt:

„Auf dem in diesem Titel geregelten Sachgebiet verfolgen die Mitgliedstaaten die Ziele dieses Vertrags im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik."

Der Gerichtshof hat dazu in seinem Urteil vom 4. April 1974 in der Rechtssache Kommission/Frankreich [26] ausgeführt:

„Artikel 74 erwähnt die Vertragsziele und nimmt damit Bezug auf die Artikel 2 und 3, zu deren Verwirklichung vor allem die für das gesamte Wirtschaftsleben geltenden Grundsatzbestimmungen beitragen. Die Vorschriften über die Verkehrspolitik dienen nicht dazu, diese Grundsatzbestimmungen außer Kraft zu setzen, sondern gerade dazu, ihnen Wirksamkeit zu verleihen und sie durch gemeinsame Aktionen auszufüllen. Sofern sich demnach diese Ziele mit Hilfe der besagten allgemeinen Vorschriften irgend erreichen lassen, sind diese Vorschriften auch anzuwenden."

44. Diese Entscheidung des Gerichtshofes betraf die Frage, ob die allgemeinen Vertragsvorschriften auch auf die Seeschiffahrt anwendbar waren, obwohl nach Artikel 84 Absatz 1 des Vertrages der Titel IV nur für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr galt. Die vom Gerichtshof getroffene Feststellung läßt sich jedoch meines Erachtens verallgemeinern. Es ist unstreitig, daß die Vorschriften dieses Titels IV für den Bereich des Eisenbahnverkehrs (wie auch im Bereich des Straßen- und des Binnenschiffsverkehrs) gelten. Wenn die allgemeinen Vertragsbestimmungen schon in einem Bereich anwendbar sind, den dieser Titel IV nicht erfaßt, so muß dies erst recht für einen Bereich wie den Eisenbahnverkehr gelten, der den Vorschriften dieses Titels unterfällt. Auch im Bereich des Eisenbahnverkehrs sind danach die allgemeinen Vertragsbestimmungen — und damit auch die Artikel 85 und 86 — anzuwenden, soweit auf dieser Grundlage die Ziele des Vertrages erreicht werden können. Entsprechendes gilt für die zur Durchführung dieser Bestimmungen erlassenen allgemeinen Vorschriften. Der Erlaß besonderer Vorschriften zum Beispiel für den Wettbewerb ist daher nur geboten, soweit dies erforderlich ist, um diesen allgemeinen Bestimmungen „Wirksamkeit zu verleihen und sie durch gemein-

23 — Diese Vorschrift entspricht dem ursprünglichen Artikel 3 Buchstabe f des EWG-Vertrags, der — ohne daß sich daraus ein sachlicher Unterschied ergäbe — vom Wettbewerb „innerhalb des Gemeinsamen Marktes" sprach.

24 — Diese Vorschrift ermächtigt den Rat, die „zur Verwirklichung der in den Artikeln 85 und 86 niedergelegten Grundsätze" nötigen Verordnungen und Richtlinien zu erlassen.

25 — Für die Verordnung Nr. 1017/68 wird dies in deren bereits zitierten dritten Begründungserwägung ausdrücklich betont.

26 — Rechtssache 167/73 (Slg. 1974, 359, Randnr. 24 bis 26).

same Aktionen auszufüllen". Im Bereich des Verkehrs ist daher eine wettbewerbsrechtliche Sonderregelung nur erforderlich, wenn die „Besonderheiten dieses Wirtschaftszweiges" [27] dies gebieten. Soweit dies nicht der Fall ist, finden die allgemeinen Regeln Anwendung.

45. Der Rat ist sich beim Erlaß der Verordnung Nr. 141 dieser Zusammenhänge bewußt gewesen. Bereits in der ersten Begründungserwägung wird auf die Besonderheiten des Verkehrsbereiches verwiesen. In der dritten Begründungserwägung wird daraus der Schluß gezogen, daß die „Besonderheiten des Verkehrs" die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 *nur* für solche Abreden rechtfertigen, die *unmittelbar* die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen. Daß diese Beschränkung im Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung Nr. 141 nicht ausdrücklich erwähnt wird, spielt meines Erachtens keine Rolle. Der Rat hatte in der Begründung der Verordnung klar zum Ausdruck gebracht, daß die in Artikel 1 bestimmte Ausnahme vom Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 auf Abreden begrenzt bleiben sollte, die einen unmittelbaren Bezug zur Verkehrsleistung aufwiesen. Es konnte daher nicht zweifelhaft sein, daß der Artikel 1 in diesem Sinne und somit eng auszulegen war.

46. Diese Erwägungen sind nicht nur von historischem Interesse. Die Verordnung Nr. 141 ist zwar — für das Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs — von der Verordnung Nr. 1017/68 abgelöst worden. Auch für die Auslegung dieser Verordnung gilt jedoch, daß grundsätzlich nur Abreden erfaßt werden, die *unmittelbar* die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen.

47. Wie bereits erwähnt, verweisen die Begründungserwägungen der Verordnung Nr. 1017/68 auf die Verordnung Nr. 141. Die Verordnung Nr. 1017/68 trat zudem mit dem Ablauf der Geltungsdauer der Verordnung Nr. 141 für den fraglichen Sektor in Kraft. Davon abgesehen spricht vor allem die bereits erwähnte Parallelität der Formulierung dafür, daß die sowohl in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 wie in Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 genannten Abreden in gleicher Weise auszulegen sind.

48. Die UIC wie auch das Gericht in seinem Urteil weisen demgegenüber darauf hin, daß in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 auch bestimmte Abreden aufgeführt würden, die in der Verordnung Nr. 141 fehlten. Sie schließen daraus, daß die nunmehr geltende Verordnung einen breiteren Anwendungsbereich habe als die Verordnung Nr. 141. Dies ist offensichtlich und wird von der Kommission auch nicht bestritten. Die entscheidende Frage ist jedoch, ob diese Tatsache es gebietet, im Hinblick auf die übrigen Abreden, die bereits von der Verordnung Nr. 141 erfaßt worden waren, eine weite Auslegung vorzunehmen und von dem Erfordernis, wonach ein unmittelbarer Bezug zur Verkehrsleistung erforderlich ist, abzusehen. Diese Frage ist meines Erachtens zu verneinen.

27 — So die vom Gerichtshof in dem genannten Urteil (a. a. O., Fußnote 26, Randnr. 27) gebrauchte Formulierung.

49. Die Kommission hat darauf hingewiesen, daß die in Artikel 1 Satz 1 der Verordnung Nr. 1017/68 genannten technischen Vereinbarungen und die Vereinbarungen über die Finanzierung oder den Erwerb von Verkehrsmaterial oder-zubehör für Unternehmensgemeinschaften zu besonderen Zwecken in die Verordnung aufgenommen wurden. In der Tat ist zu beachten, daß die Verordnung in ihren Artikeln 3 und 4 für Abreden dieser Art Ausnahmen vom Kartellverbot vorsieht. Betrachtet man die Erwägungen, mit denen der Rat diese Regelung begründet [28], so erscheint die Ansicht der Kommission, der Rat habe diese Abreden nicht in die Verordnung aufgenommen, um deren Geltungsbereich generell zu erweitern, sondern um die Rechtmäßigkeit dieser Abreden sicherzustellen, durchaus plausibel.

Auch die in Artikel 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 vorgenommene Einbeziehung bestimmter Tätigkeiten des Verkehrshilfsgewerbes spricht nicht gegen die hier vertretene Auffassung. Ich teile zwar nicht die Ansicht der Kommission, daß bereits die Verordnung Nr. 141 diese Tätigkeiten erfaßt habe. Zum einen hat nämlich die Kommission ihre Behauptung, dies ergebe sich aus den vom Rat seinerzeit angestellten Überlegungen, nicht zu belegen vermocht. Andererseits spricht die Formulierung der sechsten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1017/68 deutlich gegen diese Ansicht, heißt es doch dort, man habe es für „wünschenswert" gehalten, daß diese Tätigkeiten in die Verordnung „einbezogen werden". Entscheidend erscheint mir jedoch, daß Artikel 1 Satz 2 der Verordnung die Tätigkeiten des Verkehrshilfsgewerbes nur insoweit einbezieht, als sie „den oben bezeichneten Zweck oder die oben bezeichneten Wirkungen haben". Für die Auslegung der in Satz 1 der Vorschrift aufgeführten Abreden, auf die hier Bezug genommen wird, gibt der Satz 2 daher nichts her.

50. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß entgegen der vom Gericht vertretenen Auffassung aus Artikel 2 der Verordnung Nr. 1017/68 keine Rückschlüsse auf den Umfang des Anwendungsbereichs der Verordnung gezogen werden können. Artikel 2 betrifft allein die Frage des Kartellverbots. Der Anwendungsbereich der Verordnung wird hingegen ausschließlich durch Artikel 1 festgelegt. Die Kommission hat im übrigen in überzeugender Weise dargetan, daß die Aufnahme des Artikels 2 mit seinem an Artikel 85 des Vertrages angelehnten Wortlaut darauf zurückzuführen ist, daß zum Zeitpunkt des Erlasses der Verordnung es noch nicht außer Zweifel stand, daß Artikel 85 des Vertrages unmittelbar auf den Verkehrsbereich angewendet werden kann. Auch die UIC hat sich im übrigen in ihren Ausführungen im vorliegenden Verfahren das auf Artikel 2 der Verordnung gestützte Argument des Gerichts nicht ausdrücklich zu eigen gemacht.

51. Die Kommission trägt außerdem vor, daß die vom Gericht vertretene Auslegung bedeuten würde, daß Artikel 1 der Verord-

28 — Siehe vor allem die sechste, achte und neunte Begründungserwägung.

nung Nr. 1017/68 auch insoweit einen breiteren Anwendungsbereich als die Verordnung Nr. 141 habe, als die schon in dieser Verordnung genannten Abreden betroffen seien. Dies würde notwendigerweise bedeuten, daß mit dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1017/68 der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 17 entsprechend geschmälert worden sei. Die Kommission macht nicht ganz zu Unrecht geltend, daß zu erwarten gewesen wäre, daß der Rat dies in den der Verordnung vorangestellten Erwägungen begründet hätte. Solche Erwägungen fehlen jedoch. Es ist daher nicht ersichtlich, daß der Rat eine solche Erweiterung des Anwendungsbereichs des wortgleichen Teils der Verordnung Nr. 1017/68 gegenüber der Verordnung Nr. 141 beabsichtigt hätte.

52. Es ist zwar zuzugeben, daß der Wortlaut der Verordnung Nr. 1017/68 für sich genommen eher für die von der UIC und dem Gericht vertretene Auslegung spricht. Auch diesem Wortlaut kann aber meines Erachtens ein — wenn auch nicht zwingender — Anhaltspunkt entnommen werden, der für die Auffassung der Kommission anzuführen wäre. Die vom Gericht in Randnummer 43 seines Urteils aufgestellte Behauptung, das Wort „unmittelbar" komme im Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 nicht vor, ist nämlich nicht zutreffend. Die gemeinsame Finanzierung oder der gemeinsame Erwerb von Verkehrsmaterial oder -zubehör werden von Artikel 1 nur erfaßt, wenn sie „unmittelbar mit der Verkehrsleistung verknüpft sind". Dieses Kriterium wird in der sechsten Begründungserwägung der Verordnung, wo der Rat die Einbeziehung dieser Tätigkeiten begründet, nicht genannt. Es heißt dort aber, daß diese Tätigkeiten „in gleichem Maße" in die Regelung einbezogen werden sollten. Da sich in den übrigen Begründungserwägungen der Verordnung Nr. 1017/68 kein Hinweis dazu findet, welches „Maß" damit gemeint sein könnte, ließe sich erwägen, ob der Rat hier nicht implizit auf die dritte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 Bezug nimmt. Dies würde erklären, warum die genannte Stelle des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 eine „unmittelbare" Verknüpfung mit der Verkehrsleistung verlangt.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß die Kommission selbst die Auffassung geäußert hat, daß die fraglichen Abreden nicht unmittelbar die Erbringung der Verkehrsleistung beträfen. Dies scheint der Grund dafür gewesen zu sein, daß sie auf die Erwähnung des Wortes „unmittelbar" in der genannten Passage nicht näher eingegangen ist.

53. Eine überzeugende Bestätigung der hier vertretenen Auffassung ist jedoch — worauf die Kommission zu Recht hingewiesen hat — den verfahrensrechtlichen Verordnungen über die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Luftverkehr zu entnehmen. Der Artikel 1 der Verordnung Nr. 141 hatte auch für diesen Bereich die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 17 ausgeschlossen. Die damit entstandene Lücke wurde erst durch die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen [29] geschlossen. Diese Verordnung regelt ihrem Artikel 1 zufolge „die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den

29 — ABl. L 374, S. 1.

Luftverkehr". Der somit umschriebene Anwendungsbereich wird in der Verordnung nicht näher definiert.

Am selben Tag wie die Verordnung Nr. 3975/87 erließ der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 3976/87 zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr [30]. Die erste Begründungserwägung dieser Verordnung hat folgenden Wortlaut:

„Die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 legt die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen fest. In der Verordnung Nr. 17 des Rates sind die Einzelheiten der Anwendung dieser Regeln auf Vereinbarungen, Beschlüsse und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die sich nicht direkt auf Flugdienste beziehen, festgelegt."

54. Diese Begründungserwägung zeigt ganz deutlich, daß der Rat zumindest im Bereich des Luftverkehrs die von der Kommission im vorliegenden Verfahren vertretene Auffassung, wonach die besonderen wettbewerbsrechtlichen Regeln nur für Abreden gelten sollen, die *unmittelbar* den Verkehr als solchen betreffen, während alle sonstigen Abreden an den allgemeinen Regeln der Verordnung Nr. 17 zu messen seien, teilt. Dies entspricht der Auffassung, die der Rat in der dritten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 141 geäußert hatte. Wenn der Rat jedoch in seiner im Jahre 1987 erlassenen Verordnung im Bereich des Luftverkehrs dieselbe Auffassung vertritt wie in der im Jahre 1962 erlassenen Verordnung Nr. 141, so kann dies nur bedeuten, daß er an der in der zuletzt genannten Verordnung zum Ausdruck kommenden Sichtweise festhält. Es ist nämlich nicht ersichtlich, daß der Rat in den zwischen diesen Zeitpunkten liegenden Jahren seine Meinung geändert hätte. Sowohl die Verordnung Nr. 1017/68 als auch die Verordnung Nr. 3975/87 betreffen den Verkehrssektor. Beide sind — jeweils für den von ihnen geregelten Teilbereich — an die Stelle der Verordnung Nr. 141 getreten. Aus all dem ergibt sich meines Erachtens notwendigerweise, daß auch für die im Jahre 1968 ergangene Verordnung Nr. 1017/68 davon auszugehen ist, daß von ihr nur Abreden erfaßt werden, die unmittelbar die Verkehrsleistung betreffen, soweit der Gesetzgeber keine abweichende Regelung getroffen hat (wie dies etwa für die in Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 genannten technischen Vereinbarungen der Fall ist). Der Umstand, daß die genannten Verordnungen im Luftverkehrsbereich knapp zwanzig Jahre nach der hier zu prüfenden Verordnung erlassen wurden, spielt insoweit entgegen der von der UIC geäußerten Ansicht keine Rolle. Entscheidend ist nicht diese Regelung im Luftverkehrsbereich als solche, sondern die Kontinuität der zugrundeliegenden Auffassung, die ihr zu entnehmen ist.

55. Die soeben erörterte Regelung im Luftverkehrsbereich zeigt im übrigen auch ganz deutlich, daß die auf den scheinbar klaren Wortlaut der Verordnung Nr. 1017/68

30 — ABl. L 374, S. 9.

gestützten Argumente der UIC fehlgehen. Auch die Verordnung Nr. 3975/87 enthält nämlich keinen ausdrücklichen Hinweis darauf, daß ihr Anwendungsbereich auf Abreden beschränkt sein soll, die unmittelbar die Verkehrsleistung betreffen, obwohl dies — wie sich aus der ersten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 3976/87 ergibt — der Absicht des Rates entspricht.

56. Die auf die Notwendigkeit der Wahrung der Belange der Rechtssicherheit gestützten Einwände der UIC gegen die hier vertretene Auslegung vermögen nicht zu überzeugen. Wenn es den Unternehmen ermöglicht werden sollte, „die in jedem einzelnen Fall anzuwendende Regelung zu kennen“ [31], hätte es zwar nahegelegen, daß der Gesetzgeber klargestellt hätte, daß der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 eng auszulegen ist. Der Gesetzgeber war jedoch keineswegs verpflichtet, eine solche Klarstellung vorzunehmen.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, daß der beschränkte Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 sich bereits daraus ergibt, daß der Gesetzgeber zum Erlaß einer solchen Regelung nur insoweit befugt war, als sie aufgrund der Besonderheiten des Verkehrs geboten war. Diese Beschränkung hatte der Rat auch vor Augen, als er die Verordnung Nr. 141 erließ, wie deren dritte Begründungserwägung zeigt. Die besonderen Verfahrensregelungen über den Verkehr sind daher nur anwendbar, wenn die Besonderheiten des Verkehrs dies gebieten. Daraus ergibt sich, daß im Zweifel die Verordnung Nr. 17 anzuwenden ist. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, daß die Verordnung Nr. 1017/68 keineswegs eine umfassende Regelung für den Bereich des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs enthält. Ihrem Anwendungsbereich unterfallen vielmehr nur bestimmte, in Artikel 1 der Verordnung ausdrücklich aufgeführte Abreden. Schon dies wirft daher die Frage auf, wie der Anwendungsbereich dieser Verordnung gegenüber jenem der allgemeinen Verordnung Nr. 17 abzugrenzen ist. Es bedarf daher in jedem Falle eines Kriteriums, anhand dessen diese Abgrenzung vorgenommen werden kann. Das von der Kommission hierzu vorgeschlagene Kriterium entspricht — wie ich gezeigt habe — der Absicht des Gesetzgebers und wird auch der durch den Vertrag vorgegebenen sachlichen Beschränkung des Anwendungsbereichs dieser Sonderregelung gerecht. Das vom Gericht verwendete Kriterium, wonach die Verordnung auch für Tätigkeiten gelte, die „mit der Erbringung der Eisenbahn-Verkehrsleistung zusammenhängen und für diese unverzichtbar sind“, wirft hingegen, wie die Kommission zu Recht gerügt hat, mehr Fragen auf als es beantworten hilft.

57. Ich bin daher der Auffassung, daß das Gericht den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 falsch interpretiert und insoweit einen Rechtsfehler begangen hat. Dieser Rechtsfehler wäre allerdings folgenlos, wenn die Auffassung des Gerichts, das

31 — Siehe die fünfte Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1017/68.

Merkblatt Nr. 130 falle ohnehin in den Anwendungsbereich der Verordnung, richtig wäre.

2. *Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1017/68 auf das Merkblatt Nr. 130*

a) „Angebot von Verkehrsleistungen"

58. Das Gericht hat die Auffassung vertreten, daß Artikel 1 des Merkblatts Nr. 130 eine Beschränkung oder Überwachung des „Angebots von Verkehrsleistungen" bezwekken oder bewirken könne. Es hat dies mit der Erwägung begründet, daß sich die genannte Vorschrift „unmittelbar auf die Festlegung der Verkaufsstellen für internationale Fahrausweise" beziehe [32].

59. Die Kommission rügt, daß der Artikel 1 des Merkblatts Nr. 130 sich nicht auf die Verkehrsleistung, sondern auf deren Vertrieb beziehe. Beschränkt werde durch diese Vorschrift nicht das Angebot von Verkehrsleistungen, sondern das Angebot von Zwischendiensten für den Vertrieb dieser Verkehrsleistungen.

60. Ich kann mich der von der Kommission geäußerten Auffassung nur anschließen. Artikel 1 des Merkblatts regelt die Zulassung der Reisebüros zum Verkauf von Fahrscheinen. Er bezieht sich damit — wie das Gericht richtig erkannt hat — auf die Festlegung der Verkaufsstellen. Diese Vorschrift betrifft jedoch nicht *unmittelbar* die Verkehrsleistung als solche. Es geht nicht darum, die Zahl der auf einer bestimmten Strecke fahrenden Züge oder deren Kapazität zu verringern oder auf eine andere Weise das *Angebot von Verkehrsleistungen* zu beschränken oder zu überwachen. Die fragliche Vorschrift betrifft vielmehr die Frage, durch wen der Vertrieb der Fahrscheine erfolgen soll. Mit der Verkehrsleistung und den Besonderheiten des Verkehrs hat dies unmittelbar nichts zu tun. Beschränkt wird der Wettbewerb beim Vertrieb von Fahrscheinen, nicht der Wettbewerb auf dem Markt für die Erbringung von Verkehrsleistungen.

61. Der Einwand der UIC, daß die dem zugrunde liegende Unterscheidung zwischen dem Markt für die Verkehrsleistung als solche — die von den Bahnen an die Reisenden erbracht wird — und dem Markt für die Erbringung von Vermittlerdiensten beim Vertrieb — welche die Reisebüros für die Bahnen leisten — sich dem Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 nicht entnehmen lasse, überzeugt nicht. Wie die Kommission nämlich ganz zu Recht geltend macht, setzt die Beantwortung der Frage, ob es sich in einem konkreten Fall um das „Angebot von Verkehrsleistungen" handelt, logischerweise voraus, daß zunächst der betroffene Markt bestimmt wird.

32 — A. a. O. (Fußnote 3, Randnr. 48).

62. Es ist zwar richtig, daß die Bestimmungen über die Zulassung der Reisebüros gewisse mittelbare Auswirkungen auf das Angebot der Verkehrsleistungen selbst zeitigen können. So ist es zum Beispiel denkbar, daß eine Beschränkung der Zahl der Verkaufsstellen zu einem Rückgang der Nachfrage nach Fahrscheinen führt, was die Eisenbahnunternehmen dazu veranlassen kann, auch das Angebot von Verkehrsleistungen zu reduzieren. Dieses Beispiel zeigt aber auch sogleich, daß solche mittelbaren Folgen eher fernliegen. Die Kommission weist außerdem zu Recht darauf hin, daß die Eisenbahnunternehmen an solchen Folgen auch gar kein Interesse haben können.

63. Das Gericht hat in Randnummer 54 seines Urteils die Auffassung vertreten, daß die Auswirkungen des Merkblatts Nr. 130 auf den Wettbewerb auf dem Markt des Verkaufs von Fahrscheinen im Verhältnis zu den Auswirkungen im eigentlichen Bereich des Verkehrs „allenfalls zweitrangig" wären. Die UIC macht geltend, daß es sich dabei um eine Tatsachenfeststellung handele, die durch ein Rechtsmittel nicht angegriffen werden könne. Dem ist nicht zu folgen. Es geht hier vielmehr um die Frage, ob eine Abrede in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 fällt oder nicht. Es handelt sich daher um eine *Rechtsfrage*, die sehr wohl der Überprüfung durch das Rechtsmittelgericht unterliegt.

64. Die Vorschriften des Artikels 1 des Merkblatts betreffen somit nicht unmittelbar die Erbringung der Verkehrsleistung und sind daher nicht als Abreden zur Beschränkung oder Überwachung des Angebots von Verkehrsleistungen im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 zu betrachten.

b) „Festsetzung von Beförderungsentgelten und -bedingungen"

65. Das Gericht vertritt in seinem Urteil die Auffassung, daß die in den Artikeln 3 und 4 des Merkblatts Nr. 130 enthaltenen Vorschriften über die den Reisebüros zu gewährende Provision Abreden zur Festsetzung von „Beförderungsentgelten" oder von „Beförderungsbedingungen" darstellten. Die in Artikel 4.7 des Mustervertrags enthaltene Verpflichtung bezwecke oder bewirke bereits nach ihrem Wortlaut eine „Festsetzung von Beförderungsentgelten".

66. Die Kommission hatte in der Rechtsmittelschrift zunächst die Ansicht geäußert, der vom Kunden für den Fahrschein zu zahlende Preis enthalte zwei Elemente, nämlich zum einen das Beförderungsentgelt im eigentlichen Sinne und zum anderen die Provision für das Reisebüro. Da das Merkblatt Nr. 130 nur Vorschriften über die Provision enthalte, könne man nicht von einer Festsetzung des „Beförderungsentgelts" sprechen. Von dieser eher künstlichen und von der UIC zu Recht kritisierten Unterscheidung ist die Kommission in ihrer Replik wieder abgerückt. Auch sie erkennt nun an, daß das Beförderungsentgelt der Preis ist, der vom Reisenden zu zahlen ist. Die Provision bildet einen Bestandteil dieses Preises.

67. Vorschriften über die Höhe der zu zahlenden Provision können sich daher auf das Beförderungsentgelt auswirken. Die Kommission macht aber zu Recht geltend, daß es sich dabei um *mittelbare* Auswirkungen handelt. Es ist daran zu erinnern, daß das Beförderungsentgelt als solches von den jeweiligen Bahnen selbständig festgelegt wird. Die jeweilige Bahn bestimmt, ob für eine Reise von A nach B zum Beispiel 25, 50 oder 100 ECU zu zahlen sind. Würde man eine Abrede, mit der die Bahnen den Preis festlegen, den sie für eine bestimmte Dienstleistung zahlen, schon allein aus dem Grund als „Festsetzung des Beförderungsentgelts" im Sinne des Artikels 1 der Verordnung Nr. 1017/68 auffassen, weil die Kosten dieser Dienstleistung einen Teil des Beförderungsentgelts ausmachen, würde man den Anwendungsbereich dieser Verordnung ungebührlich ausdehnen. Die Kommission führt in ihrer Replik aus, daß auch der Preis, den die Bahnen für ihr Rollmaterial (also für Lokomotiven und Waggons) zu zahlen haben, die Höhe des Beförderungsentgelts beeinflußt. Würde man der Logik des Gerichts und der UIC folgen, fände die Verordnung Nr. 1017/68 daher zum Beispiel auch auf eine Abrede zwischen den Bahnen über die Preise, die sie ihren Lieferanten zu zahlen bereit sind, Anwendung. Die UIC hat dies in ihrer Duplik sogar ausdrücklich bejaht. Es liegt jedoch auf der Hand, daß solche Absprachen den Markt für die nachgefragten Produkte (zum Beispiel Lokomotiven) betreffen, nicht aber den Verkehrsmarkt als solchen. Es handelt sich nicht um Abreden, die *unmittelbar* das Beförderungsentgelt festlegen. Entsprechendes gilt für die Abreden über die an die Reisebüros zu zahlenden Provisionen.

68. Wie die Kommission richtig erkannt hat, betreffen die in den Artikeln 3 und 4 des Merkblatts Nr. 130 enthaltenen Vorschriften nicht den Markt für die Verkehrsleistung als solchen, sondern den Markt für den Vertrieb der Fahrscheine. Für die *Erbringung* der Verkehrsleistung sind die Besonderheiten des hier betroffenen Sektors — wie etwa der Umstand, daß die Bahnen nach dem derzeitigen Stand der Dinge bei grenzüberschreitenden Personenbeförderungen notwendigerweise zusammenarbeiten müssen — zu beachten. Für den *Vertrieb* der Fahrscheine sind hingegen keine solchen Besonderheiten erkennbar, die eine Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 erst rechtfertigen würden. Die hier zu prüfenden Absprachen über den Vertrieb der Fahrscheine unterliegen daher den allgemeinen Vorschriften der Verordnung Nr. 17.

69. Eine andere Beurteilung scheint auf den ersten Blick geboten, was die in Artikel 4.7 des Mustervertrags enthaltene Vorschrift anlangt. Der Einschätzung der Kommission zufolge wird dort den Reisebüros die Verpflichtung auferlegt, die Fahrscheine zu den von den Bahnen festgesetzten Preisen zu verkaufen. Es liegt nahe, darin eine „Festsetzung des Beförderungsentgelts" zu sehen, wird doch der Preis bestimmt, den der Reisende letzten Endes zu entrichten hat.

70. Auch insoweit ist aber zu bedenken, daß es die jeweiligen Eisenbahnunternehmen sind, die das Beförderungsentgelt für die von ihnen erbrachten Verkehrsleistungen festsetzen. Das Gericht erkennt in seinem Urteil an, daß die betreffende Vorschrift des Mustervertrags nicht die Festsetzung der amtlichen Preise selbst betrifft [33]. Wenn durch diese Vorschrift tatsächlich die Reise-

33 — A. a. O. (Fußnote 3, Randnr. 50).

büros daran gehindert werden, ihre Provision an die Reisenden weiterzugeben oder mit ihnen zu teilen, so liegt darin nach Auffassung des Gerichts jedoch eine Festsetzung von Beförderungsentgelten, „da die Bahnen auf diese Weise jeden Wettbewerb zwischen den zugelassenen Reisebüros hinsichtlich des Beförderungsentgelts ... verhindern" [34]. Auch das Gericht erkennt damit an, daß die fragliche Vorschrift den Wettbewerb zwischen den Reisebüros und damit den Bereich des Vertriebs betrifft, nicht aber die Verkehrsleistung als solche. Auch insoweit liegt daher meines Erachtens keine „Festsetzung von Beförderungsentgelten" im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 vor.

71. Eine Bestätigung für die hier vertretene Auffassung ergibt sich, wenn man sich die Ausführungen des Gerichts zu Artikel 4.3 des Mustervertrags vor Augen führt. Diese Vorschrift verbietet es den Reisebüros, bei ihrer Tätigkeit die mit der Eisenbahn im Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel zu begünstigen. Das Gericht beruft sich in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen der Kommission in ihrer Entscheidung, wonach diese Bestimmung „die Einschränkung des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln" bezweckt und bewirkt [35]. Es schließt daraus, daß diese Bestimmung „zum Bereich des Verkehrs gehört". Zugleich scheint es der Auffassung zu sein, daß auf diese Vorschrift deshalb die Verordnung Nr. 1017/68 anwendbar sein soll. Wie die Kommission zu Recht ausführt, ist diese Folgerung fragwürdig. Die Auswirkungen dieser Abrede können durchaus auch den Bereich des Luftverkehrs oder den Bereich des Seeverkehrs betreffen, für welche die Verordnung Nr. 1017/68 nicht gilt. Die Kommission fragt zu Recht, ob sie allein aus diesem Grunde auf die fragliche Vorschrift gegebenenfalls alle drei für diese Sektoren geltenden besonderen Verfahrensregelungen anwenden solle.

72. Eine sinnvolle Lösung kann nur dann gefunden werden, wenn man sich vor Augen hält, daß die in dem Merkblatt Nr. 130 enthaltenen Vorschriften nicht unmittelbar den Markt für die Verkehrsleistungen, sondern vielmehr den Markt für den Vertrieb dieser Leistungen betreffen. Auf *diesem* Markt entfalten sie ihre hauptsächlichen Wirkungen. Die Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt selbst sind hingegen zweitrangig. Auf diese Vorschriften ist daher die Verordnung Nr. 17, nicht aber die Verordnung Nr. 1017/68 anzuwenden.

c) „Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes"

73. Schließlich ist noch die vom Gericht geäußerte Auffassung zu prüfen, die Tätigkeit der Reisebüros beim Vertrieb der Fahrscheine sei als „Tätigkeit des Verkehrshilfsgewerbes" im Sinne von Artikel 1 Satz 2 der Verordnung Nr. 1017/68 aufzufassen.

34 — A. a. O. (Fußnote 3, Randnr. 51).

35 — Randnr. 52 des Urteils (a. a. O., Fußnote 3); Randnr. 95 der Entscheidung (a. a. O., Fußnote 4).

74. Der Begriff des „Verkehrshilfsgewerbes" wird in der Verordnung nicht definiert. Die Kommission hatte sich in ihrer Entscheidung auf die Richtlinie des Rates vom 29. Juni 1982 über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Ausübung der Niederlassungsfreiheit und des freien Dienstleistungsverkehrs für die selbständigen Tätigkeiten bestimmter Hilfsgewerbetreibender des Verkehrs und der Reisevermittler (ISIC-Gruppe 718) sowie der Lagerhalter (ISIC-Gruppe 720) [36] berufen. Nach Artikel 3 dieser Richtlinie umfaßt die Bezeichnung „Hilfsgewerbetreibender des Verkehrs" insbesondere die Tätigkeiten des „commissionaire de transport" (in Belgien, Frankreich und Luxemburg), des „Spediteurs" (in Deutschland) und des „freight forwarder" (im Vereinigten Königreich). Die Reisebüros zählen hingegen im Sinne dieser Nomenklatur zu den „Reisevermittlern". Diese Begriffsbestimmung ist allerdings für die Verordnung Nr. 1017/68 — die ganz andere Zwecke als diese Richtlinie verfolgt — nicht verbindlich.

75. Die Kommission hat sich außerdem auf die Schlußanträge von Generalanwalt Dutheillet de Lamothe in der Rechtssache Staatsanwaltschaft Luxemburg/Muller [37] berufen. Der Generalanwalt hatte dort im Hinblick auf den Artikel 1 der Verordnung Nr. 1017/68 ausgeführt, daß

„der Ausdruck"Verkehrshilfsgewerbe" in dem sehr eigentümlichen Vokabular des Verkehrsrechts im allgemeinen einen verhältnismäßig engen Sinn hat: Spediteure, Sammelgutspediteure oder Umschlagunternehmen usw." [38].

76. Auch ich neige zu der Ansicht, daß der Begriff des „Verkehrshilfsgewerbes" eine besondere, enge Bedeutung hat. Allem Anschein nach kommt ihm allein im Bereich des Güterverkehrs Bedeutung zu. Dem kann nicht — so wie die UIC dies tut — entgegengehalten werden, daß damit der Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1017/68 beschnitten würde. Wie die Kommission zu Recht ausführt, sind die in der Verordnung verwendeten Begriffe danach auszulegen, was sie tatsächlich bedeuten, und nicht zu dem Zweck, den Personenverkehr und den Gütertransport möglichst gleich zu behandeln. Ich halte es jedenfalls nicht für richtig, allein auf die Tatsache abzustellen, daß eine Person im Bereich des Verkehrs in irgendeiner Weise eine unterstützende Tätigkeit entfaltet, wie das Gericht dies zu tun scheint.

77. Letztlich kann diese Streitfrage jedoch auf sich beruhen. Wie sowohl die UIC als auch die Kommission anerkennen, hängt die Anwendbarkeit der Verordnung Nr. 1017/68 nicht so sehr davon ab, daß die betreffenden Personen zum „Verkehrshilfsgewerbe" zählen, als vielmehr davon, daß ihre Tätigkeiten den in Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung bezeichneten Zweck oder die dort bezeichneten Wirkungen haben. Es muß sich also

36 — ABl. L 213, S. 1.

37 — Schlußanträge vom 7. Juli 1971 in der Rechtssache 10/71 (Slg. 1971, 732).

38 — A. a. O. (Fußnote 37, S. 736).

nach den bereits getroffenen Feststellungen um Tätigkeiten handeln, die *unmittelbar* die Erbringung von Verkehrsleistungen betreffen. Davon kann hier nicht die Rede sein. Die Reisebüros erbringen keine Verkehrsleistungen. Ihre Tätigkeit beschränkt sich vielmehr auf den Vertrieb von Fahrausweisen. Die hier zu prüfenden Abreden, die den Wettbewerb auf diesem Markt betreffen, sind daher nicht nach Maßgabe der Verordnung Nr. 1017/68, sondern nach der allgemeinen Verfahrensverordnung Nr. 17 zu würdigen.

III — *Fazit*

78. Aus allen diesen Gründen bin ich der Auffassung, daß das Urteil des Gerichts mit Rechtsfehlern behaftet und daher aufzuheben ist. Eine Abweisung der von der UIC gegen die Entscheidung der Kommission erhobenen Klage, wie sie die Kommission in ihrer Rechtsmittelschrift beantragt hat, ist allerdings im derzeitigen Stadium des Verfahrens nicht möglich. Wie bereits erwähnt, hatte die UIC in dem Verfahren vor dem Gericht mehrere Klagegründe geltend gemacht, von denen das Gericht nur einen einzigen geprüft hat. Der Rechtsstreit ist daher gemäß Artikel 54 Absatz 1 des EWG-Statuts des Gerichtshofes an das Gericht zurückzuverweisen.

79. Nach Artikel 122 der Verfahrensordnung entscheidet der Gerichtshof über die Kosten, „wenn das Rechtsmittel zurückgewiesen wird oder wenn das Rechtsmittel begründet ist und er selbst den Rechtsstreit endgültig entscheidet". Da dies hier nicht der Fall ist, ist die Kostenentscheidung dem Gericht vorzubehalten.

C — Schlußantrag

80. Ich schlage daher vor, das Urteil des Gerichts vom 6. Juni 1995 in der Rechtssache T-14/93 aufzuheben, den Rechtsstreit an das Gericht zurückzuverweisen und die Kostenentscheidung vorzubehalten.