SENTENZA DELLA CORTE

11 marzo 1997 *

Nel procedimento C-264/95 P,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal signor Giuliano Marenco, consigliere giuridico, in qualità di agente, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Carlos Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

avente ad oggetto il ricorso diretto all'annullamento della sentenza pronunciata dal Tribunale di primo grado delle Comunità europee (Terza Sezione ampliata) il 6 giugno 1995 nella causa T-14/93, Union internationale des chemins de fer/ Commissione (Racc. pag. II-1503),

procedimento in cui l'altra parte è:

Union internationale des chemins de fer (UIC), associazione di imprese ferroviarie, con sede in Parigi, con l'avv. Chantal Momège, del foro di Parigi, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Aloyse May, 31, Grand-Rue,

* Lingua processuale: il francese.

LA CORTE,

composta dai signori G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida e J. L. Murray, presidenti di sezione, P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (relatore) e M. Wathelet, giudici,

avvocato generale: C. O. Lenz
cancelliere: R. Grass

vista la relazione del giudice relatore,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 luglio 1996,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con atto depositato nella cancelleria della Corte il 4 agosto 1995 la Commissione delle Comunità europee ha proposto, ai sensi dell'art. 49 dello Statuto CE della Corte di giustizia, un ricorso contro la sentenza 6 giugno 1995, causa T-14/93, Union internationale des chemins de fer/Commissione (Racc. pag. II-1503; in prosieguo: la «sentenza impugnata»), con la quale il Tribunale di primo grado ha annullato la decisione della Commissione 25 novembre 1992, 92/568/CEE, relativa a un procedimento a norma dell'articolo 85 del Trattato CEE (IV/33.585 — Distribuzione dei biglietti ferroviari da parte delle agenzie di viaggio; GU L 366, pag. 47; in prosieguo: la «decisione controversa»).

2 Dalla sentenza impugnata emerge che l'Union internationale des chemins de fer (in prosieguo: la «UIC») è un'associazione mondiale di aziende ferroviarie alla quale aderiscono 69 imprese. Nell'ambito delle sue attività, nel 1952 ha redatto la scheda 130, più volte aggiornata, che disciplina determinati aspetti dei rapporti tra aziende ferroviarie e agenzie di viaggi nell'ambito specifico dei trasporti ferroviari internazionali di viaggiatori (punto 3).

3 A questo proposito il Tribunale ha rilevato che «La prestazione di trasporti ferroviari internazionali di viaggiatori avviene, sostanzialmente, per somma di prestazioni nazionali successive e presuppone, pertanto, una cooperazione tra le imprese ferroviarie nazionali (in prosieguo: le "aziende"). Il prezzo di un biglietto internazionale corrisponde, in genere, alla somma delle tariffe relative ai percorsi nazionali. Una compensazione tra le aziende consente a ciascuna di esse di ricevere la parte del prezzo corrispondente alla sua prestazione, mentre ognuna garantisce alle altre il calcolo e il pagamento delle prestazioni fornite» (punto 1).

4 La scheda 130 verte sulle condizioni di autorizzazione delle agenzie da parte dell'azienda ferroviaria del paese nel quale hanno sede, sulla concessione delle provvigioni alle agenzie sui biglietti venduti e sulle percentuali di dette provvigioni, per le prestazioni del traffico internazionale, da versare alle altre aziende ed alle agenzie autorizzate da un'azienda diversa (con la possibilità, tramite accordi bilaterali o multilaterali, di convenire percentuali superiori) (punti 4-8). La scheda 130 raccomanda inoltre di attenersi alle clausole del contratto tipo che vincola, fra l'altro, l'agenzia a praticare il prezzo ufficiale del biglietto indicato nella tariffa e a «non favorire nella sua pubblicità, nelle sue offerte e nei suoi consigli alla clientela i mezzi di trasporto concorrenti a detrimento del servizio ferroviario e degli altri mezzi di trasporto» gestiti dalle stesse aziende o in collaborazione con esse (punto 9).

5 Nel 1990 la Commissione ha chiesto alla UIC e a talune aziende europee informazioni circa la scheda 130, a norma del regolamento del Consiglio 6 febbraio 1962, n. 17, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato (GU 1962, n. 13, pag. 204) (punto (10). Il 10 ottobre 1991 ha inviato alla UIC una comunicazione degli addebiti e il 18 febbraio 1992 si è svolta un'audizione in base al medesimo fondamento giuridico (punto 11). Dopo aver sentito il parere del comitato consultivo, come previsto dal regolamento n. 17, la Commissione ha adottato, ai sensi dello stesso regolamento, la decisione controversa che condannava la UIC in base all'art. 85, n. 1, del Trattato e le infliggeva un'ammenda di un milione di ECU (punto 12).

Il procedimento dinanzi al Tribunale

6 L'8 febbraio 1993 la UIC ha proposto dinanzi al Tribunale un ricorso mirante in via principale all'annullamento, in base a sei motivi, della decisione controversa e, in subordine, all'annullamento dell'ammenda o alla riduzione del suo importo (punti 15, 17 e 18).

7 Con il primo motivo la UIC sosteneva che la decisione controversa avrebbe dovuto fondarsi non già sul regolamento n. 17, bensì sul regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, pag. 1). Essa osservava in particolare che la scheda 130 verteva sul «controllo dell'offerta di trasporto» e sulla «fissazione del prezzo del trasporto» ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68, che definisce la sfera d'applicazione del regolamento stesso (punto 20).

8 L'art. 1 del regolamento n. 1017/68, stabilisce che:

«Disposizioni di principio

Nel settore dei trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile, le disposizioni del presente regolamento sono applicabili agli accordi, decisioni e pratiche concordate che hanno per oggetto o per effetto la fissazione di prezzi e condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto, la ripartizione dei mercati dei trasporti, l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica, il finanziamento o l'acquisizione in comune di materiale o di forniture di trasporto direttamente connessi alla prestazione di trasporto, sempreché ciò sia necessario per l'esercizio in comune di un raggruppamento di imprese di trasporto stradale o per via navigabile come definito all'articolo 4, nonché alle posizioni dominanti sul mercato dei trasporti. Queste disposizioni sono applicabili anche alle operazioni degli ausiliari dei trasporti che hanno lo stesso oggetto o gli stessi effetti sopra indicati».

9 La Commissione ha ribattuto di essersi fondata sul regolamento n. 17 in quanto, da un lato, la scheda 130 non riguardava «direttamente» la prestazione di trasporto e, dall'altro, le agenzie di viaggi non erano degli ausiliari dei trasporti ai sensi della seconda frase dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68, bensì prestatori di servizi autonomi (punto 30). Orbene, il terzo 'considerando' del regolamento del Consiglio 26 novembre 1962, n. 141, relativo alla non applicazione del regolamento n. 17 del Consiglio al settore dei trasporti (GU 1962, n. 124, pag. 2751), definirebbe l'ambito d'applicazione del regolamento n. 141 in modo tale che prestazioni non direttamente connesse al servizio di trasporto ne esulerebbero. Secondo la stessa ratio, l'espressione «ausiliari dei trasporti» dovrebbe avere una portata circoscritta (punto 31).

La sentenza impugnata

10 Nella sentenza impugnata il Tribunale ha accolto il ricorso dalla UIC ed ha annullato la decisione controversa in base al suddetto primo motivo (punto 57), in quanto gli errori di diritto commessi costituivano una violazione delle forme sostanziali ed avevano avuto l'effetto di privare la ricorrente delle garanzie procedurali di cui essa avrebbe legittimamente potuto fruire nell'ambito dell'applicazione delle disposizioni del regolamento n. 1017/68 (punti 64 e 65).

11 Ai punti 43-46 della sentenza il Tribunale ha osservato:

«43. In secondo luogo, con riferimento al punto se la scheda 130 esuli dall'ambito di applicazione del regolamento n. 1017/68 in quanto non riguardi "direttamente" la prestazione di trasporto, il Tribunale prende atto che, nel caso di specie, tale punto ha ad oggetto l'interpretazione dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 e non quella del regolamento n. 141. Sebbene il terzo 'considerando' di quest'ultimo regolamento possa costituire un importante elemento nel contesto normativo al

quale appartiene, il termine "direttamente" non figura né nell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 né nel corrispondente articolo del regolamento n. 141, il quale è peraltro divenuto inoperante dalla data di scadenza del 30 giugno 1968 per quanto riguarda il trasporto ferroviario.

44. D'altra parte, la circostanza che l'art. 1 del regolamento n. 1017/68 si applichi, da un lato, a determinati accordi, decisioni o pratiche concordate, posti in essere da un'associazione di imprese di trasporto per quanto riguarda "il finanziamento o l'acquisizione in comune di materiale o di forniture di trasporto direttamente connessi alla prestazione di trasporto" e, dall'altro, a determinati accordi, decisioni o pratiche concordate relativi alle "operazioni degli ausiliari dei trasporti" dimostra che questo articolo può avere una portata più ampia di quella attribuitagli dalla Commissione.

45. Inoltre, il Tribunale rileva che l'art. 2, lett. a), del regolamento n. 1017/68 stabilisce che gli accordi, le decisioni o le pratiche concordate considerati in questo regolamento sono, in particolare, quelli che fissano "*direttamente o indirettamente*" non solo "i prezzi e le condizioni di trasporto", ma anche "*altre condizioni di transazione*" e che la successiva lett. b) fa riferimento agli accordi, alle decisioni o alle pratiche concordate che limitano o controllano "l'offerta di trasporto, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti". Conseguentemente, la nozione di accordo o di decisione che ha per scopo o per effetto di "limitare o controllare l'offerta di trasporto" ai sensi dell'art. 1 del regolamento in parola non va interpretata nel senso che essa riguardi soltanto gli accordi o le decisioni concernenti il numero o la capacità dei treni (...), ma ricomprende necessariamente un accordo o una decisione che limiti o controlli l'offerta di trasporto o gli sbocchi ai sensi dell'art. 2 del regolamento n. 1017/68.

46. Ciò premesso, il Tribunale ritiene che questo regolamento non può essere interpretato nel senso che esso escluda dal proprio ambito d'applicazione una decisione di una associazione di imprese ferroviarie che disciplini le modalità di vendita dei biglietti ferroviari internazionali, quale è la scheda 130. Invero, questa decisione riguarda attività che sono connesse alla prestazione del servizio di trasporto ferroviario e indispensabili per questa prestazione. D'altra parte, poiché il trasporto ferroviario internazionale, allo stato attuale, viene effettuato mediante prestazioni

nazionali successive (...), la vendita dei biglietti ferroviari internazionali non sarebbe assolutamente realizzabile senza un sistema di cooperazione tra le aziende ferroviarie, inteso ad assicurare la vendita di tali biglietti e la ripartizione dei relativi introiti. La scheda 130 si riferisce a questi aspetti specifici del trasporto ferroviario internazionale».

12 Al punto 47 della sua sentenza il Tribunale ha dichiarato:

«47. Inoltre, il Tribunale ritiene che la scheda 130 concerne sia l'"offerta di trasporto" sia il "prezzo del trasporto", ai sensi del regolamento n. 1017/68».

13 Al punto 48, relativo all'offerta di trasporto, il Tribunale ha rilevato che l'art. 1 della scheda 130, il quale riguarda le condizioni di autorizzazione delle agenzie di viaggi, verte direttamente sulla determinazione dei punti di vendita dei biglietti internazionali e di conseguenza, pure se avesse gli effetti descritti nei punti 70-72 della decisione controversa, cioè limitare il numero di agenzie autorizzate, esso limiterebbe gli sbocchi delle aziende e per questo motivo limiterebbe o controllerebbe l'offerta di trasporto ai sensi del regolamento n. 1017/68.

14 Al punto 49, vertente sul prezzo di trasporto, il Tribunale ha considerato che la provvigione contemplata dall'art. 4 della scheda 130, il quale ne stabilisce l'entità e si applica tanto ai biglietti venduti direttamente dalle aziende quanto ai biglietti venduti tramite le agenzie di viaggi, costituisce un costo diretto della vendita di un biglietto internazionale e determina il prezzo netto, vale a dire il prezzo del biglietto al netto della provvigione, che ciascuna azienda percepisce per la propria parte della prestazione di trasporto ferroviario internazionale di cui trattasi; quindi, nelle circostanze della fattispecie, l'art. 4 della scheda 130 fissa indirettamente «il prezzo del trasporto», ai sensi del regolamento n. 1017/68.

15 Al punto 50, che riguarda del pari il prezzo del trasporto, il Tribunale ha d'altro canto ritenuto che l'obbligo, imposto dall'art. 4.7 del contratto tipo, di emettere e di vendere i titoli di trasporto ai prezzi ufficiali indicati nella tariffa ha lo scopo e l'effetto, dato il tenore di tale disposizione, di fissare i prezzi di trasporto ai sensi del regolamento n. 1017/68.

16 Infine, al punto 52, il Tribunale ha osservato che, per quel che riguarda il divieto, imposto alle agenzie dall'art. 4.3 del contratto tipo di favorire, nella loro pubblicità, nelle loro offerte o nei consigli ai clienti, mezzi di trasporto concorrenti, la Commissione ha accertato, nel punto 95 della motivazione della decisione controversa, che esso «ha lo scopo e l'effetto di restringere la concorrenza tra i vari mezzi di trasporto». Orbene, secondo il Tribunale, ne consegue che detta disposizione rientra nel settore dei trasporti.

Il ricorso contro la sentenza del Tribunale

17 Nel suo ricorso la Commissione chiede alla Corte di annullare la sentenza impugnata e di respingere il ricorso proposto dinanzi al Tribunale dalla UIC o, in alternativa, di rinviare la causa al Tribunale.

18 La UIC chiede alla Corte di respingere il ricorso della Commissione e di accogliere le sue conclusioni presentate nel procedimento di primo grado.

19 A sostegno del ricorso, la Commissione deduce tre motivi.

Sul primo motivo

20 Nell'ambito del primo motivo la Commissione dichiara anzitutto che si tratta per essa di una questione di principio, vale a dire della delimitazione della sfera d'applicazione rispettiva dei regolamenti n. 17 e n. 1017/68, se non, addirittura, dei regolamenti di applicazione degli artt. 85 e 86 ai trasporti marittimi ed aerei. Essa fa carico al Tribunale di aver considerato, ai punti 43-46 della sentenza impugnata, che il regolamento n. 1017/68 non si applica solo agli accordi o pratiche concordate vertenti direttamente sulla prestazione di trasporto, ma comprende anche le attività che sono «connesse» e «indispensabili» alla prestazione di servizi di trasporto tramite ferrovia, come la determinazione di comune accordo delle modalità di vendita dei biglietti ferroviari.

21 Questo motivo comporta in realtà due aspetti.

22 Da un lato, in limine, la Commissione osserva che, al punto 46 della sentenza impugnata, il Tribunale ha commisurato l'applicazione del regolamento n. 1017/68 secondo un criterio inadeguato, ritenendo che detto regolamento si applicasse alle attività connesse ed indispensabili alla prestazione di trasporti, mentre invece, a suo avviso, l'unico criterio che sia nel contempo logico e di facile applicazione è quello del mercato sul quale agisce l'intesa.

23 D'altra parte, in via principale, la Commissione sostiene che erroneamente il Tribunale ha dichiarato che non vi era motivo di sottintendere il termine «direttamente» nel tenore dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68, che definisce la sfera d'applicazione del regolamento medesimo, e quindi ha rifiutato di tener conto del regolamento n. 141. Orbene, secondo la Commissione, le decisioni di associazione di imprese di cui trattasi esulano dalla sfera d'applicazione del regolamento n. 1017/68 perché non riguardano «direttamente» la prestazione di trasporto.

24 Su questo punto la Commissione si richiama alla cronistoria dei regolamenti n. 17, n. 141 e n. 1017/68 e ricorda che, in origine, il primo di questi regolamenti si applicava a tutte le attività disciplinate dal Trattato CEE, ivi compreso il settore dei

trasporti. In seguito, il regolamento n. 141 ha sottratto retroattivamente tutto questo settore alla sfera d'applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato. Infine, il regolamento n. 141 è stato a sua volta sostituito da tre regolamenti settoriali, tra i quali il regolamento n. 1017/68, relativo ai trasporti terrestri e quindi ai trasporti ferroviari.

25 La Commissione sottolinea che, poiché presenta carattere derogatorio, il regolamento n. 1017/68, in particolare per quanto riguarda la sua sfera d'applicazione, va interpretato restrittivamente e si deve quindi applicare esclusivamente all'attività di trasporto in quanto tale. D'altro canto, poiché il Consiglio non ha indicato di voler ampliare la sfera d'applicazione del regolamento n. 1017/68 rispetto a quella del regolamento n. 141, essa dovrebbe essere delimitata con riferimento a quest'ultimo regolamento, in particolare al suo terzo 'considerando', che ricorda che vi dev'essere un nesso immediato tra gli accordi e la prestazione di trasporto.

26 Inoltre la Commissione ritiene che, contrariamente a quanto afferma il Tribunale al punto 45 della sentenza impugnata, l'art. 2 del regolamento n. 1017/68, il quale stabilisce che gli accordi contemplati da detto regolamento sono in particolare quelli che fissano «direttamente o indirettamente i prezzi e le condizioni di trasporto o altre condizioni di transazione», non giustifichi un'interpretazione più ampia.

27 Quanto al primo aspetto del primo motivo, si deve precisare che, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, emerge dalla sentenza impugnata che il Tribunale non ha stabilito alcun principio generale secondo il quale il regolamento si applicherebbe a qualsiasi attività connessa e indispensabile alla prestazione di trasporto. Anzi dopo aver escluso, ai punti 43 e seguenti, l'aggiunta del termine «direttamente» al tenore dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68, ha valutato in concreto se la scheda 130 rientrasse negli accordi contemplati da detto articolo, cioè se avesse come scopo o come effetto la fissazione del prezzo di trasporto o la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto.

28 Quanto al secondo aspetto del primo motivo, si deve osservare che il tenore della parte pertinente dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 è preciso e dettagliato, esattamente come quello dell'art. 1 del regolamento n. 141 di cui ricalca i termini, e non contiene il termine «direttamente».

29 Inoltre, al punto 43 della sentenza impugnata, il Tribunale ha considerato giustamente che la controversia verteva sull'interpretazione del regolamento n. 1017/68 e non su quella del regolamento n. 141.

30 Di conseguenza, il tenore e la cronistoria dei regolamenti non dimostrano la continuità dell'intenzione del legislatore sulla quale la Commissione ha fondato la decisione contestata.

31 Infine, non avendo dimostrato questa continuità di intenti del legislatore, la Commissione non può invocare la necessità di una presunta coerenza nell'interpretazione della sfera d'applicazione dei tre regolamenti settoriali adottati in materia di trasporti.

32 Il primo motivo va quindi disatteso.

Sul secondo motivo

33 Con il secondo motivo la Commissione deduce sostanzialmente che il Tribunale ha commesso un errore di diritto ritenendo, al punto 47 della sentenza impugnata, che «la scheda 130 concerne sia "l'offerta di trasporto" sia il "prezzo del trasporto" ai sensi del regolamento n. 1017/68».

34 In realtà il Tribunale avrebbe dovuto, secondo la Commissione, procedere anzitutto ad un'analisi dei mercati e quindi ad un'identificazione del mercato in questione. Questa identificazione sarebbe fondamentale ed inerente alla questione del se gli accordi riguardino effettivamente l'offerta o il prezzo del trasporto. Orbene,

nella fattispecie vi sarebbero due mercati distinti: il mercato dei trasporti, limitato al numero di treni e di posti nei convogli, e quello della distribuzione dei biglietti, che la Commissione definisce «mercato dell'intermediazione» e che sarebbe il mercato sul quale le compagnie ferroviarie acquistano i servizi delle agenzie. Gli accordi in questione dovrebbero essere valutati in funzione dei loro effetti principali, se non quasi esclusivi, che si verificherebbero su quest'ultimo mercato e non su quello dei trasporti.

35 Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'analisi delle diverse clausole controverse effettuata dal Tribunale ai punti 48, 49, 50 e 52 della sentenza impugnata sia erronea.

36 Quanto al punto 48, relativo all'offerta di trasporto, la Commissione ritiene che, accordandosi per limitare il numero di punti di vendita dei biglietti, le aziende ferroviarie non restringano l'offerta di trasporti, vale a dire il numero e la capacità dei treni, bensì quella del servizio di intermediazione mediante una limitazione del numero delle agenzie autorizzate.

37 Quanto ai punti 49 e 50 della sentenza impugnata, relativi al prezzo del trasporto, la Commissione ha anzitutto sostenuto che l'importo della provvigione rappresentava per l'azienda ferroviaria un costo di distribuzione distinto dal costo della prestazione di trasporto e che, quindi, la scheda 130 non fissava direttamente il prezzo del trasporto.

38 Nella replica riconosce poi che la provvigione costituiva una componente del prezzo del trasporto, al pari della trazione, della manutenzione, della pulizia, ecc. Tuttavia, dal momento che la vendita dei biglietti è un servizio fornito dall'agenzia a favore delle imprese ferroviarie, queste ultime, allorché stabiliscono l'entità della provvigione e obbligano al rispetto del prezzo ufficiale, si accordano sulla definizione delle modalità del servizio di intermediazione richiesto alle agenzie, sicché l'intesa verte sul mercato del servizio di intermediazione sul quale si incontrano aziende ferroviarie e agenzie e non su quello dei trasporti.

39 D'altro canto, secondo la Commissione, il fatto di riconoscere che, accordandosi su una componente del prezzo del trasporto, le compagnie ferroviarie determinerebbero, pur se indirettamente, il prezzo del trasporto che deve corrispondere l'utente avrebbe la conseguenza che qualsiasi intesa sulle componenti del prezzo del biglietto rientrerebbe nella sfera del regolamento n. 1017/68, il che sfocerebbe in un'estensione avventata della sfera d'applicazione di detto regolamento.

40 Quanto al punto 52 della sentenza impugnata, che riguarda il divieto imposto alle agenzie di favorire mezzi di trasporto concorrenti, la Commissione sostiene del pari che gli effetti di questa clausola si producono sul mercato della distribuzione dei titoli di trasporto, poiché è su questo mercato che le aziende ferroviarie limitano la loro libertà accordandosi per imporre alle agenzie di viaggi un obbligo che incide sulla concorrenza tra queste ultime su detto mercato. La Commissione ritiene inoltre che l'interpretazione del Tribunale porti a conseguenze inattese in quanto, poiché la clausola produce effetti anticoncorrenziali anche nel settore dei trasporti marittimi ed aerei, si dovrebbero applicare nei suoi confronti simultaneamente i tre regolamenti settoriali relativi ai trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

41 A proposito dell'insieme di questo secondo motivo, si deve ricordare che, a norma dell'art. 1, il regolamento n. 1017/68 si applica in particolare ad un certo numero di intese aventi «per oggetto o per effetto la fissazione di prezzi e condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto, la ripartizione dei mercati dei trasporti» nonché «alle operazioni degli ausiliari dei trasporti che hanno lo stesso oggetto o gli stessi effetti sopra indicati».

42 Dal tenore di detto articolo emerge che l'applicazione del regolamento n. 1017/68 è subordinata alla qualificazione degli accordi in questione, che devono avere come scopo o come effetto in particolare la fissazione dei prezzi di trasporto oppure la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto, e non già, come sostiene la Commissione, alla previa identificazione del mercato sul quale detti accordi producono i loro effetti.

43 Inoltre, per quanto riguarda il punto 52 della sentenza impugnata, non v'è motivo, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, di applicare il regolamento n. 17 né di applicare simultaneamente i tre regolamenti settoriali soprammenzionati.

44 Sul primo punto il Tribunale ha giustamente rilevato che la clausola che vieta alle agenzie di favorire, nella loro pubblicità, nelle loro offerte o nei loro consigli ai clienti, mezzi di trasporto concorrenti dei trasporti ferroviari rientra nel settore dei trasporti e non nel regolamento n. 17 applicato dalla Commissione nella sua decisione. Infatti è il complesso del settore dei trasporti che è stato sottratto all'applicazione di quest'ultimo regolamento dal regolamento n. 141, il quale è stato poi sostituito dai tre regolamenti settoriali relativi ai trasporti terrestri, marittimi ed aerei.

45 Sul secondo punto si deve osservare che, da un lato, la clausola in esame mira a produrre effetti, se non i suoi effetti principali, nel settore dei trasporti terrestri, poiché impone alle agenzie di viaggi autorizzate una neutralità che si ritiene essere favorevole all'offerta di trasporto ferroviario, e che, d'altro lato, essa fa parte di accordi di associazione di imprese le cui clausole essenziali, analizzate dal Tribunale, rientrano nella sfera d'applicazione del regolamento n. 1017/68.

46 Il secondo motivo va dunque disatteso.

Sul terzo motivo

47 Con il terzo motivo la Commissione fa carico al Tribunale di aver commesso un errore di diritto ritenendo, ai punti 55 e 56 della sentenza impugnata, che nella fattispecie le agenzie di viaggi, vendendo i biglietti per conto delle aziende ferroviarie, effettuavano operazioni come «ausiliari dei trasporti» ai sensi dell'art. 1, seconda frase, del regolamento n. 1017/68, mentre, da un lato, dette agenzie di viaggi non rientrano nella categoria professionale degli ausiliari dei trasporti e,

dall'altro, il regolamento si applica solo alle operazioni di detti ausiliari che riguardano direttamente la prestazione di trasporto.

48 A questo proposito, senza esaminare dettagliatamente l'argomentazione della Commissione, si deve ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, la Corte respinge di primo acchito le censure formulate contro elementi inseriti ad abundantiam nella motivazione di una sentenza del Tribunale, poiché non possono comportarne l'annullamento (v., in particolare, sentenze 18 marzo 1993, causa C-35/92 P, Parlamento/Frederiksen, Racc. pag. I-991, punto 31, e 22 dicembre 1993, causa C-244/91 P, Pincherle/Commissione, Racc. pag. I-6965, punto 25).

49 Nella fattispecie si deve constatare che la motivazione del Tribunale figurante nei punti 55 e 56 della sentenza impugnata riveste carattere ultroneo rispetto a quella fornita ai punti 43-54.

50 Infatti, emerge dai termini dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 che esso si riferisce in via alternativa, da un lato, agli «accordi, decisioni e pratiche concordate» che possiedono le caratteristiche che esso elenca (art. 1, prima frase) e, dall'altro, alle «operazioni degli ausiliari dei trasporti» che possiedono le stesse caratteristiche (art. 1, seconda frase). È quindi sufficiente che ricorra una di queste due situazioni perché il regolamento n. 1017/68 possa applicarsi.

51 Pertanto, poiché emerge dall'esame dei due primi motivi che il Tribunale non ha commesso alcun errore di diritto nell'interpretazione della prima frase dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 e poiché le decisioni di associazione di imprese considerate risultano presentare certamente le caratteristiche che ivi sono menzionate, il terzo motivo, vertente sulla seconda frase di detto articolo, diviene inoperante e non può costituire valido fondamento per il ricorso.

52 Poiché nessuno dei motivi è stato accolto, il ricorso dev'essere respinto per intero.

Sulle spese

53 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, applicabile al procedimento d'impugnazione a norma dell'art. 118, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. La ricorrente è rimasta soccombente e quindi va condannata alle spese di questo procedimento.

Per questi motivi,

LA CORTE

dichiara e statuisce:

1) Il ricorso è respinto.

2) La Commissione è condannata alle spese.

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

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo l'11 marzo 1997.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

G. C. Rodríguez Iglesias