SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

de 11 de marzo de 1997 *

En el asunto C-264/95 P,

promovido por **Comisión de las Comunidades Europeas**, representada por el Sr. Giuliano Marenco, Consejero Jurídico, en calidad de Agente, que ha designado como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Carlos Gómez de la Cruz, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte recurrente,

que tiene por objeto un recurso de casación interpuesto contra la sentencia dictada por el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas (Sala Tercera ampliada) el 6 de junio de 1995, Union internationale des chemins de fer/Comisión (T-14/93, Rec. p. II-1503), y por el que se solicita que se anule dicha sentencia,

y en el que la otra parte en el procedimiento es:

Union internationale des chemins de fer (UIC), asociación de empresas ferroviarias, con sede en París, representada por Me Chantal Momège, Abogada de París, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de Me Aloyse May, 31, Grand-Rue,

* Lengua de procedimiento: francés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: G. C. Rodríguez Iglesias, Presidente; G. F. Mancini, J. C. Moitinho de Almeida y J. L. Murray, Presidentes de Sala; P. J. G. Kapteyn, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, G. Hirsch, P. Jann (Ponente) y M. Wathelet, Jueces;

Abogado General: Sr. C. O. Lenz;
Secretario: Sr. R. Grass;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de julio de 1996;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 4 de agosto de 1995, la Comisión de las Comunidades Europeas interpuso un recurso de casación, con arreglo al artículo 49 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, contra la sentencia de 6 de junio de 1995, Union internationale des chemins de fer/Comisión (T-14/93, Rec. p. II-1503; en lo sucesivo, «sentencia impugnada»), por la que el Tribunal de Primera Instancia anuló la Decisión 92/568/CEE de la Comisión, de 25 de noviembre de 1992, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CEE (IV/33.585 — Distribución de billetes de transporte por ferrocarril por parte de las agencias de viajes; DO L 366, p. 47; en lo sucesivo, «Decisión controvertida»).

2 De la sentencia impugnada se desprende que la Union internationale des chemins de fer (en lo sucesivo, «UIC») es una asociación mundial de sociedades ferroviarias que agrupa a 69 redes. En el marco de sus actividades, elaboró, en 1952, la ficha 130, que actualizó en numerosas ocasiones y que regula algunos aspectos de las relaciones entre las redes y las agencias de viajes en lo que se refiere particularmente a los transportes internacionales ferroviarios de viajeros (apartado 3).

3 A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia observó: «Los transportes ferroviarios internacionales de viajeros funcionan, esencialmente, mediante una pluralidad de prestaciones nacionales sucesivas y, por tanto, se efectúan en el marco de una cooperación entre las empresas ferroviarias nacionales ("redes"). El precio de un billete internacional equivale generalmente a la suma total de las tarifas de los recorridos nacionales. La compensación entre redes permite a cada una de ellas recibir la parte del precio del billete que corresponde a su prestación, al garantizarse entre sí el cálculo y el pago de las prestaciones adeudadas» (apartado 1).

4 La ficha 130 se refiere a los requisitos de autorización de las agencias por la compañía ferroviaria del país en el que estén situadas, a la concesión a las agencias de comisiones sobre los billetes vendidos y a los tipos de comisión concedidos para las prestaciones del tráfico internacional, a las demás redes y a las agencias acreditadas por otra red (siendo posible, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, establecer tipos superiores) (apartados 4 a 8). La ficha 130 recomienda también la utilización de las disposiciones de un contrato tipo que obliga a la agencia, entre otras estipulaciones, a respetar el precio oficial del billete indicado en la tarifa y a «no favorecer en su publicidad, en sus ofertas, ni en el asesoramiento a la clientela el tráfico por medios de transporte que compitan con el ferroviario y con los demás medios de transporte» explotados por las propias redes o en colaboración con éstas (apartado 9).

5 En 1990, la Comisión dirigió a UIC y a otras redes europeas diversas solicitudes de información relativas a la ficha 130 y basadas en el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, Primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado (DO 1962, 13, p. 204; EE 08/01, p. 22) (apartado 10). El 10 de octubre de 1991 envió a UIC un pliego de cargos y el 18 de febrero de 1992 tuvo lugar una audiencia siempre con arreglo al mismo fundamento (apartado 11). Tras recabar el dictamen del Comité Consultivo previsto por el Reglamento nº 17, la Comisión adoptó, conforme al mismo Reglamento, la Decisión controvertida, por la que condenaba a UIC con arreglo al apartado 1 del artículo 85 del Tratado y le imponía una multa de un millón de ECU (apartado 12).

Procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia

6 El 8 de febrero de 1993, UIC interpuso ante el Tribunal de Primera Instancia un recurso mediante el que solicitaba, con carácter principal, la anulación de la Decisión controvertida, invocando seis motivos, y, con carácter subsidiario, la anulación de la multa o la reducción de su cuantía (apartados 15, 17 y 18).

7 En su primer motivo, UIC sostenía que la Decisión controvertida no habría debido basarse en el Reglamento nº 17, sino en el Reglamento (CEE) nº 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; EE 08/01, p. 106). Alegaba, en particular, que la ficha 130 se refería al «control de la oferta de transporte» y a la «fijación de precios de transporte», en el sentido del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, que define su ámbito de aplicación (apartado 20).

8 El artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 establece:

«Disposición de principio

En el sector de los transportes por ferrocarril, carretera y vía navegable, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte, la aplicación de mejoras técnicas o la cooperación técnica, la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte, en la medida en que ello sea necesario para la explotación en común de una agrupación de empresas de transporte por carretera o vía navegable, según la definición del artículo 4, así como a las posiciones dominantes en el mercado de los transportes. Estas disposiciones se aplicarán igualmente a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos.»

9 En su contestación, la Comisión expuso que se había basado en el Reglamento nº 17 porque, por una parte, la ficha 130 no se refería «directamente» a la prestación de transporte y, por otra, las agencias de viajes no son auxiliares de transporte en el sentido de la segunda frase del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, sino prestadores de servicios independientes (apartado 30). Pues bien, el tercer considerando del Reglamento nº 141 del Consejo, de 26 de noviembre de 1962, sobre la no aplicación del Reglamento nº 17 del Consejo al sector de los transportes (DO 1962, 124, p. 2751; EE 07/01, p. 57) define el ámbito de aplicación de este Reglamento de forma que las prestaciones no vinculadas directamente a la prestación del servicio de transporte no están incluidas en él. En la misma línea, la expresión «auxiliares de transporte» debería tener un alcance limitado (apartado 31).

La sentencia impugnada

10 En la sentencia impugnada, el Tribunal de Primera Instancia estimó el recurso de UIC y anuló la Decisión controvertida basándose en este primer motivo (apartado 57), al considerar que los errores de Derecho cometidos constituían vicios sustanciales de forma y habían privado a la demandante de las garantías de procedimiento de las que legalmente goza, en el marco de la aplicación de las disposiciones del Reglamento nº 1017/68 (apartados 64 y 65).

11 En los apartados 43 a 46 de su sentencia, el Tribunal de Primera Instancia consideró:

«43. En segundo lugar, por lo que se refiere al extremo de si la ficha 130 queda excluida del ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68, debido a que no se refiere "directamente" a la prestación de transporte, este Tribunal de Primera Instancia señala que la cuestión que se le ha sometido en el presente asunto versa sobre la interpretación del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 y no sobre la del Reglamento nº 141. Aunque el tercer considerando del Reglamento nº 141 pueda

ser un elemento importante en el marco legal en el que se inserta, la palabra "directamente" no figura ni en el artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 ni en el artículo 1 del Reglamento nº 141, cuya vigencia expiró, en cualquier caso, el 30 de junio de 1968 en lo que respecta al transporte por ferrocarril.

44. Por otra parte, el hecho de que el artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 se aplique, por un lado, a determinados acuerdos, decisiones y prácticas concertadas celebrados por una agrupación de empresas de transporte y que tengan por objeto "la financiación o la adquisición en común de material o suministros de transporte directamente vinculados a la prestación de transporte" y, por otro, a determinados acuerdos, decisiones y prácticas concertadas relativos a "las operaciones de auxiliares del transporte" indica que este artículo puede tener un alcance más amplio que el sugerido por la Comisión.

45. Además, este Tribunal de Primera Instancia señala que la letra a) del artículo 2 del Reglamento nº 1017/68 establece que los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas contemplados por el Reglamento consisten, en especial, en fijar "directa *o indirectamente*" no sólo "los precios y condiciones de transporte" sino también "*otras condiciones de transacción*", y que la letra b) del artículo 2 se refiere a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que limiten o controlen "la oferta de transporte, los mercados, el desarrollo técnico o las inversiones". Por consiguiente, el concepto de acuerdo o de decisión que tiene por objeto o por efecto la "limitación o el control de la oferta de transporte", en el sentido del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, no debe interpretarse que se refiere únicamente a los acuerdos o decisiones relativos al número o a la capacidad de los trenes (véase el apartado 35 *supra*), sino que debe englobar un acuerdo o una decisión que limite o controle la oferta de transporte o los mercados, tal y como dispone el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68.

46. En estas circunstancias, el Tribunal de Primera Instancia considera que el Reglamento nº 1017/68 no puede interpretarse en el sentido de que excluye de su ámbito de aplicación una decisión de asociación de empresas ferroviarias que regula las modalidades de venta de billetes internacionales de ferrocarril, como la ficha 130. En efecto, esta decisión se refiere a actividades conexas con la prestación del servicio de transporte por ferrocarril y que son indispensables para tal prestación. Por otra parte, puesto que, en su estado actual, el transporte internacional por ferrocarril se efectúa mediante prestaciones nacionales sucesivas (véase el

apartado 1 *supra)*, la venta de billetes internacionales de ferrocarril no puede realizarse sin un sistema de cooperación entre las redes ferroviarias para garantizar la venta de tales billetes y el reparto de los ingresos que producen. La ficha 130 afecta a estos aspectos especiales del transporte internacional por ferrocarril.»

12 En el apartado 47 de su sentencia, el Tribunal de Primera Instancia declaró:

«47. Además, este Tribunal de Primera Instancia considera que la ficha 130 se refiere tanto a la "oferta de transporte" como al "precio del transporte", en el sentido del Reglamento nº 1017/68.»

13 En el apartado 48, relativo a la oferta de transporte, el Tribunal de Primera Instancia consideró que la cláusula 1 de la ficha 130, que se refiere a los requisitos de autorización de las agencias de viajes, alude directamente a la determinación de los puntos de venta de billetes internacionales y, por lo tanto, en el supuesto de que tuviera los efectos mencionados en los puntos 70 a 72 de la Decisión controvertida, a saber, limitar el número de agencias acreditadas, limitaría los mercados de las redes y, por ello, limitaría o controlaría la oferta de transporte, en el sentido del Reglamento nº 1017/68.

14 En el apartado 49, relativo al precio del transporte, el Tribunal de Primera Instancia declaró que la comisión contemplada en la cláusula 4 de la ficha 130, que fija su tipo y que se aplica tanto a los billetes vendidos directamente por las redes como a los billetes vendidos por las agencias de viajes, constituye un coste directo de la venta de un billete internacional y determina el precio neto, esto es, el precio del billete menos la comisión, que cada red obtiene por su parte de la prestación de transporte internacional por ferrocarril de que se trate, y que por lo tanto, en las circunstancias del caso, la cláusula 4 de la ficha 130 fija indirectamente «el precio del transporte», en el sentido del Reglamento nº 1017/68.

15 En el apartado 50, que también se refiere al precio del transporte, el Tribunal de Primera Instancia consideró por otra parte que la obligación, impuesta por la cláusula 4.7 del contrato tipo, de expedir y vender los billetes a los precios oficiales indicados en las tarifas tiene por objeto y por efecto, por su propio tenor, fijar el precio del transporte en el sentido del Reglamento nº 1017/68.

16 Por último, en el apartado 52, el Tribunal de Primera Instancia señaló que, en lo que respecta a la prohibición, impuesta a las agencias por la cláusula 4.3 del contrato tipo, de favorecer en su publicidad, en sus ofertas o en su asesoramiento a los clientes, a medios de transportes competidores, la Comisión declaró, en el punto 95 de la motivación de la Decisión controvertida, que esta norma «tiene por objeto y por efecto restringir la competencia entre los distintos medios de transporte». En consecuencia, el Tribunal de Primera Instancia consideró que de ello se desprendía que esta disposición se refiere al sector de los transportes.

El recurso de casación

17 Mediante su recurso de casación, la Comisión solicita al Tribunal de Justicia que anule la sentencia impugnada y que desestime el recurso interpuesto ante el Tribunal de Primera Instancia por UIC o, subsidiariamente, devuelva el asunto al Tribunal de Primera Instancia.

18 La UIC, por su parte, solicita que se desestime el recurso de casación y que se estimen sus pretensiones formuladas ante el Tribunal de Primera Instancia.

19 En apoyo de su recurso de casación, la Comisión invoca tres motivos.

Sobre el primer motivo

20 En su primer motivo, la Comisión declara en primer lugar que para ella se trata de una cuestión de principio, a saber, la delimitación de los ámbitos de aplicación respectivos de los Reglamentos nºs 17 y 1017/68, e incluso, más allá de éstos, de los Reglamentos de aplicación de los artículos 85 y 86 a los transportes marítimos y aéreos. Censura al Tribunal de Primera Instancia haber considerado, en los apartados 43 a 46 de la sentencia impugnada, que el Reglamento nº 1017/68 no se aplica solamente a los acuerdos o prácticas concertadas directamente vinculados con la prestación de transporte, sino que comprende también las actividades «conexas» con la prestación del servicio de transporte por ferrocarril e «indispensables» para tal prestación, como la determinación en común de las modalidades de venta de los billetes de tren.

21 Este motivo tiene en realidad dos aspectos.

22 Por un lado, la Comisión alega, con carácter preliminar, que, en el apartado 46 de la sentencia impugnada, el Tribunal de Primera Instancia supeditó la aplicación del Reglamento nº 1017/68 a un criterio inadecuado, al considerar que dicho Reglamento se aplicaba a las actividades conexas con la prestación del servicio de transporte por ferrocarril e indispensables para tal prestación, cuando, según ella, el único criterio al mismo tiempo lógico y de fácil aplicación es el del mercado en el que se sitúa la práctica colusoria.

23 Por otro lado, con carácter principal, la Comisión considera que el Tribunal de Primera Instancia incurrió en un error al estimar que no cabía entender que el tenor del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, que define su ámbito de aplicación, contuviera implícitamente el término «directamente», y al negarse por tanto a tomar en consideración el Reglamento nº 141. Pues bien, según la Comisión, las decisiones de asociación de empresas de que se trata escapan al ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68 porque no se refieren «directamente» a la prestación de transporte.

24 Sobre este extremo, la Comisión invoca la génesis de los Reglamentos nºs 17, 141 y 1017/68 y recuerda que, en un principio, el primero de estos Reglamentos se aplicaba a todas las actividades cubiertas por el Tratado CEE, incluido el sector de los

transportes. Posteriormente, el Reglamento nº 141 retiró, con carácter retroactivo, todo este sector del ámbito de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado. Por último, el propio Reglamento nº 141 fue sustituido por tres Reglamentos sectoriales, entre los que se encuentra el Reglamento nº 1017/68 relativo a los transportes terrestres y, por lo tanto, a los transportes por ferrocarril.

25 La Comisión subraya que, al tener carácter excepcional, el Reglamento nº 1017/68, y en particular su ámbito de aplicación, debe ser objeto de una interpretación estricta y debe por tanto aplicarse exclusivamente a la propia actividad de transporte. Por otra parte, al no haber indicado el Consejo que pretendía ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68 en relación con el del Reglamento nº 141, sería preciso delimitarlo por referencia a este último Reglamento, y especialmente a su tercer considerando, que menciona la exigencia de un vínculo directo entre los acuerdos y la prestación de transporte.

26 Asimismo, la Comisión considera que, contrariamente a lo que afirma el Tribunal de Primera Instancia en el apartado 45 de la sentencia impugnada, el artículo 2 del Reglamento nº 1017/68, que establece que los acuerdos contemplados por dicho Reglamento son especialmente los que fijan «directa o indirectamente los precios y condiciones de transporte u otras condiciones de transacción», no justifica una interpretación más extensiva.

27 Por lo que se refiere al primer extremo del primer motivo, debe precisarse que, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, de la sentencia impugnada se desprende que el Tribunal de Primera Instancia no estableció ningún principio general según el cual el Reglamento fuera aplicable a todas las actividades conexas con la prestación de transporte e indispensables para tal prestación. Al contrario, tras haber descartado, en los apartados 43 y siguientes, la inclusión del término «directamente» en el tenor del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, examinó en concreto si la ficha 130 correspondía a los acuerdos contemplados por dicho artículo, es decir, si tenía por objeto o por efecto la fijación del precio de transporte o la limitación o el control de la oferta de transporte.

28 Por lo que se refiere al segundo extremo del primer motivo, debe observarse que el tenor literal de la parte pertinente del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 es preciso y detallado, al igual que el del artículo 1 del Reglamento nº 141 cuyos términos recoge, y que no menciona la palabra «directamente».

29 Por otro lado, en el apartado 43 de la sentencia impugnada, el Tribunal de Primera Instancia consideró acertadamente que el litigio versaba sobre la interpretación del Reglamento n° 1017/68 y no sobre la del Reglamento n° 141.

30 En estas circunstancias, el tenor literal y la génesis de los Reglamentos no demuestran la continuidad de la intención del legislador sobre la que la Comisión basó la Decisión controvertida.

31 Por último, al no haber demostrado esta continuidad de la intención del legislador, la Comisión no puede invocar la necesidad de una supuesta coherencia en la interpretación del ámbito de aplicación de los tres Reglamentos sectoriales adoptados en materia de transporte.

32 Por consiguiente, debe desestimarse el primer motivo.

Sobre el segundo motivo

33 Mediante su segundo motivo, la Comisión alega esencialmente que el Tribunal de Primera Instancia incurrió en un error de Derecho al considerar, en el apartado 47 de la sentencia impugnada, que «la ficha 130 se refiere tanto a la "oferta del transporte" como al "precio del transporte", en el sentido del Reglamento n° 1017/68».

34 En efecto, según la Comisión, el Tribunal de Primera Instancia debería haber efectuado previamente un análisis de los mercados y, por lo tanto, una identificación del mercado de que se trata. Dicha identificación, prosigue la Comisión, es primordial e inherente a la cuestión de si los acuerdos se refieren efectivamente a la oferta

o al precio del transporte. Pues bien, en el presente caso hay dos mercados distintos: el mercado del transporte, que sólo se refiere al número de trenes y de plazas en los trenes, y el de la distribución de billetes, que la Comisión denomina «mercado de la intermediación» y en el que las compañías ferroviarias contratan los servicios de las agencias. Los acuerdos de que se trata deberían apreciarse en función de sus efectos principales, incluso cuasiexclusivos, que, según ella, se producen en este último mercado y no en el de los transportes.

35 En consecuencia, la Comisión considera que el análisis de las distintas cláusulas controvertidas efectuado por el Tribunal de Primera Instancia en los apartados 48, 49, 50 y 52 de la sentencia impugnada es erróneo.

36 Por lo que se refiere al apartado 48, relativo a la oferta de transporte, la Comisión considera que, al concertarse para limitar el número de puntos de venta de billetes, las empresas ferroviarias no restringen la oferta de transporte, esto es, el número y la capacidad de los trenes, sino la del servicio de intermediación mediante una limitación del número de agencias acreditadas.

37 En lo que respecta a los apartados 49 y 50 de la sentencia impugnada, relativos al precio del transporte, la Comisión ha sostenido en primer lugar que el importe de la comisión suponía, para la empresa ferroviaria, un coste de distribución distinto del de la prestación de transporte y que, por consiguiente, la ficha 130 no fijaba directamente el precio del transporte.

38 En su escrito de réplica, pasa a reconocer que la comisión constituía un elemento del precio del transporte, al igual que la tracción, el mantenimiento, la limpieza, etc. No obstante, al ser la venta de los billetes un servicio prestado por la agencia a las empresas ferroviarias, estas últimas, cuando fijan el tipo de comisión y obligan a respetar el precio oficial, se conciertan sobre la definición de las modalidades del servicio de intermediación solicitado a las agencias, de modo que la práctica colusoria se refiere al mercado del servicio de intermediación en el que confluyen redes y agencias y no en el de los transportes.

39 Por otro lado, la Comisión sostiene que reconocer que, al concertarse sobre un elemento del precio del transporte, las compañías ferroviarias determinan, aunque sea indirectamente, el precio del transporte que debe pagar el usuario, supondría que toda práctica colusoria relativa a los elementos del precio estaría comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68, lo que llevaría a una imprudente extensión de dicho ámbito de aplicación.

40 En cuanto al apartado 52 de la sentencia impugnada relativa a la prohibición impuesta a las agencias de favorecer los medios de transporte competidores, la Comisión sostiene también que esta cláusula produce sus efectos en el mercado de la distribución de los títulos de transporte, puesto que es en este mercado en el que las compañías ferroviarias limitan su libertad al acordar imponer a las agencias de viajes una obligación que afecta a la competencia entre estas últimas en el mencionado mercado. La Comisión considera además que la interpretación del Tribunal de Primera Instancia lleva a consecuencias inesperadas en la medida en que, dado que la cláusula también produce efectos contrarios a la competencia en el sector de los transportes marítimos y aéreos, deberían aplicarse simultáneamente los tres Reglamentos sectoriales relativos a los transportes terrestres, marítimos y aéreos.

41 Por lo que se refiere a este segundo motivo, considerado en su conjunto, es preciso recordar que, según su artículo 1, el Reglamento nº 1017/68 se aplica especialmente a un determinado número de prácticas concertadas que tengan «por objeto o por efecto la fijación de precios y condiciones de transporte, la limitación o el control de la oferta de transporte, el reparto de los mercados de transporte» así como «a las operaciones de aquellos auxiliares de transporte que tuvieran el mismo objeto o efectos que los arriba previstos».

42 Del tenor literal de este artículo resulta que la aplicación del Reglamento nº 1017/68 está supeditada a la calificación de los acuerdos de que se trate, que deben tener por objeto o por efecto, en especial, la fijación de los precios del transporte o la limitación o el control de la oferta de transporte, y no, como sostiene la Comisión, a la previa identificación del mercado en el que dichos acuerdos produzcan sus efectos.

43 Además, en lo que respecta al apartado 52 de la sentencia impugnada, no procede, contrariamente a lo que sostiene la Comisión, aplicar el Reglamento nº 17 ni aplicar simultáneamente los tres Reglamentos sectoriales antes mencionados.

44 Sobre el primer extremo, el Tribunal de Primera Instancia declaró acertadamente que la cláusula que prohíbe a las agencias favorecer, en su publicidad, en sus ofertas o en su asesoramiento a los clientes, medios de transportes competidores de los transportes por ferrocarril se refiere al sector de los transportes y no está comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17, aplicado por la Comisión en su Decisión. En efecto, la totalidad del sector de los transportes quedó excluida del ámbito de aplicación de este último Reglamento por el Reglamento nº 141, que fue posteriormente sustituido por los tres Reglamentos sectoriales relativos a los transportes terrestres, marítimos y aéreos.

45 Sobre el segundo extremo, debe señalarse que, por un lado, la cláusula de que se trata tiene por objeto producir efectos, si no sus efectos principales, en el sector de los transportes terrestres, puesto que impone a las agencias de viajes una neutralidad que se supone favorecerá la oferta de transporte por ferrocarril y que, por otro lado, se integra en acuerdos de asociación de empresas cuyas cláusulas esenciales, analizadas por el Tribunal de Primera Instancia, están comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68.

46 Por consiguiente, debe desestimarse el segundo motivo.

Sobre el tercer motivo

47 Mediante su tercer motivo, la Comisión reprocha al Tribunal de Primera Instancia haber cometido un error de Derecho al estimar, en los apartados 55 y 56 de la sentencia impugnada, que en el caso concreto las agencias de viajes, al comercializar los billetes por cuenta de compañías ferroviarias, efectuaban «operaciones de auxiliares de transporte» en el sentido de la segunda frase del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68, pese a que, por un lado, dichas agencias de viajes no pertenecen a la categoría profesional de los auxiliares de transporte y, por otra, el Reglamento

sólo contempla las operaciones de tales auxiliares que se refieren directamente a la prestación de transporte.

48 A este respecto, y sin entrar en el detalle de la argumentación de la Comisión, es preciso recordar que, según reiterada jurisprudencia, el Tribunal de Justicia desestima sin proceder a un examen detenido los motivos dirigidos contra fundamentos reiterativos de una sentencia del Tribunal de Primera Instancia, puesto que estos últimos no podrían dar lugar a su anulación (véanse, en especial, las sentencias de 18 de marzo de 1993, Parlamento/Frederiksen, C-35/92 P, Rec. p. I-991, apartado 31, y de 22 de diciembre de 1993, Pincherle/Comisión, C-244/91 P, Rec. p. I-6965, apartado 25).

49 En el presente caso, debe reconocerse que la fundamentación del Tribunal de Primera Instancia que figura en los apartados 55 y 56 de su sentencia reviste un carácter reiterativo habida cuenta de lo expuesto en los apartados 43 a 54 de dicha sentencia.

50 En efecto, del tenor del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 se desprende que contempla alternativamente, por un lado, los «acuerdos, decisiones y prácticas concertadas» que responden a los requisitos que enumera (primera frase del artículo 1) y, por otro, las «operaciones de los auxiliares de transporte» que cumplan esos mismos requisitos (segunda frase del artículo 1). Por consiguiente, basta que se produzca una de estas dos situaciones para que el Reglamento nº 1017/68 sea aplicable.

51 Por lo tanto, puesto que del examen de los dos primeros motivos se deduce que el Tribunal de Primera Instancia no ha cometido ningún error de Derecho en la interpretación de la primera frase del artículo 1 del Reglamento nº 1017/68 y que resulta que las decisiones de asociación de empresas de que se trata cumplen efectivamente los requisitos que en él se establecen, el tercer motivo, relativo a la segunda frase de este artículo, es inoperante y no puede dar lugar a que se estime el recurso de casación.

52 Al no haber sido acogido ninguno de los motivos, procede desestimar el recurso de casación en su totalidad.

Costas

53 A tenor del apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, aplicable al procedimiento de recurso de casación en virtud del artículo 118, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así se hubiera solicitado. Al haber sido desestimados todos los motivos de la parte recurrente, procede condenarla al pago de las costas del presente procedimiento.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

decide:

1) Desestimar el recurso de casación.

2) Condenar en costas a la Comisión.

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

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 11 de marzo de 1997.

El Secretario

R. Grass

El Presidente

G. C. Rodríguez Iglesias