

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN 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 viaje)

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(92/568/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento n° 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal, y, en particular, sus artículos 3 y 15,

Visto el pliego de cargos enviado a la Union Internationale des Chemins de Fer el 10 de octubre de 1991,

Después de haber ofrecido a las empresas interesadas la oportunidad de dar a conocer sus puntos de vista en relación con las objeciones formuladas por la Comisión con arreglo al apartado 1 del artículo 19 del Reglamento n° 17 y al Reglamento n° 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento n° 17⁽²⁾,

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y de posiciones dominantes,

Considerando lo que sigue :

I. HECHOS

A. Objeto del procedimiento

(1) El presente procedimiento se refiere a las condiciones establecidas por la « Union Internationale

des Chemins de Fer » (UIC) (Unión Internacional de Ferrocarriles) para poder autorizar a las agencias para expedir billetes de transporte de pasajeros por ferrocarril y a las condiciones en las que las agencias autorizadas pueden vender los billetes.

B. La comercialización de los billetes internacionales de transporte de pasajeros por ferrocarril

(2) En el estado actual de la reglamentación aplicable al sector del transporte por ferrocarril, los transportes internacionales se efectúan mediante una cooperación entre todas las empresas ferroviarias interesadas.

(3) En este contexto, el precio de un billete internacional corresponde generalmente a la suma total de las tarifas de recorridos nacionales.

Mediante una compensación efectuada posteriormente entre las empresas ferroviarias, cada una recibe la parte del precio del billete que corresponde a la prestación efectuada.

(4) Los billetes internacionales se pueden comercializar por las empresas ferroviarias directamente o mediante agencias de viaje autorizadas. El número de agencias autorizadas, así como el porcentaje de billetes vendidos por éstas con relación al total de billetes vendidos, varía considerablemente según los Estados miembros. En 1990, la situación era la siguiente :

(1) DO n° 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.

(2) DO n° 127 de 20. 8. 1963, p. 2268/63.

Estado miembro	Número de agencias autorizadas	Porcentaje de billetes vendidos por las agencias	
Alemania	1 805	25	
Bélgica	211	0,5	Tráfico nacional
		53	Tráfico internacional
España	1 800	24	
Francia	2 391	20	
Reino Unido			
— Tráfico nacional :	1 983	7,5	Tráfico nacional
— Tráfico internacional :	246	54	Tráfico internacional
Grecia	140	25	
Italia	1 710	8	
Luxemburgo	36	5,2	
Países Bajos	184	29	

(5) La evolución del número de agencias autorizadas varía según las empresas ferroviarias. Algunas empresas, como la Deutsche Bundesbahn (DB), la Société Nationale de Chemins de Fer Belge (SNCB) y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), incrementaron el número de agencias autorizadas durante los últimos años, mientras que otras, como los ferrocarriles británicos (BR) y franceses (SNCF) adoptaron la política opuesta.

(6) A lo largo del procedimiento, los representantes de la UIC declararon que el número de viajes internacionales asciende a unos 130 millones por año, con un precio medio de 50 ecus por viaje, lo que representa un volumen de negocios total de unos 6 500 millones de ecus.

C. Retribución de los distribuidores de los billetes

(7) La venta de un billete de transporte por parte de una agencia constituye una prestación de servicios que da lugar a una retribución.

(8) Esta retribución consiste en una comisión calculada con arreglo al importe del precio del billete. Así, cuando una agencia vende un billete para un transporte internacional efectuado por dos empresas ferroviarias, recibe una comisión por parte de ambas empresas, determinada en proporción a los ingresos que percibe cada una.

(9) Asimismo, cuando una empresa ferroviaria vende directamente un billete internacional para un transporte que efectúa con otra empresa, recibe una comisión por parte de la segunda empresa por cuya cuenta ha comercializado el billete.

En cambio, la empresa que vende el billete « se ahorra » la comisión que habría de pagar si este billete fuese vendido por una agencia de viajes.

D. La Unión internacional de ferrocarriles (UIC)

(10) La UIC es una asociación mundial de empresas ferroviarias. El artículo 1 de sus estatutos señala que la UIC tiene por objeto :

- a) « efectuar o encomendar investigaciones y estudios con vistas a unificar y mejorar, a escala internacional, las condiciones de establecimiento y de explotación de los ferrocarriles ;
- b) garantizar, en las condiciones previstas en los presentes estatutos, la representación en el exterior de las redes, para examinar los asuntos de interés común y la defensa de sus intereses ;
- c) garantizar la coordinación y la unidad de acción de las organizaciones internacionales que se hayan adherido al acuerdo especial reproducido en el anexo 1. A los efectos de los presentes estatutos, las organizaciones distintas de la UIC se denominarán « organizaciones participantes ».

(11) Los principales órganos de la UIC son :

- a) La Asamblea general : que decide principalmente las modificaciones que se deben introducir en los estatutos y la admisión o exclusión de miembros, establece las orientaciones y adopta las decisiones necesarias por lo que se refiere a las actividades de la UIC con arreglo a las propuestas del Comité de gobierno ...
- b) El Comité de gobierno está compuesto por 26 redes, incluida la encargada de la presidencia.

Sus objetivos fundamentales son :

- « llevar a cabo la gestión de la UIC y adoptar las decisiones de aplicación general ;
- nombrar las redes que deben presidir los comités de estudio, los miembros de las comisiones, los comités técnicos ;

— aprobar el programa de trabajo de los comités de estudio, dar directrices de ejecución y tomar cualquier decisión que sea necesaria con arreglo a las propuestas e informes que estos comités le presenten.»

c) El Secretario general, nombrado por la Asamblea general, da cuenta de la actividad de la UIC ante la Asamblea General y el Comité de gobierno, presenta a este último las cuentas y proyectos de presupuesto de la Secretaría general, difunde las decisiones de la UIC, asume la responsabilidad de las relaciones públicas de la UIC, etc.

(12) La UIC cuenta también con los siguientes comités de estudio, previstos en el artículo 15 de los estatutos:

1) comisiones constituidas por el Comité de gobierno para estudiar las principales categorías de asuntos que pueden ser de interés para las redes.

Para ayudarles en sus labores, estas comisiones tienen la facultad de crear órganos de trabajo que pueden ser:

— o bien grupos de trabajo para el examen de un problema concreto;

— o bien sus subcomisiones para aquellas cuestiones que se caracterizan por una cierta continuidad;

2) comités técnicos constituidos por el Comité de gobierno y asimilados a las comisiones;

3) delegaciones, oficinas y centros constituidos por la Asamblea general para que persigan las tareas que no pueden ser asumidas por las comisiones;

4) grupos *ad hoc*, de carácter permanente o provisional, creados por el Comité de gobierno, en función de las necesidades.

(13) El artículo 33 de los estatutos establece que las comisiones y grupos *ad hoc* contemplados en el artículo 15 se ajustarán a las directrices de los organismos superiores de la UIC al elaborar su programa de trabajo que deberán presentar al Comité de Gobierno.

Las modalidades de organización y funcionamiento de las comisiones y grupos *ad hoc* se recogen en un reglamento especial aprobado por el Comité de gobierno y titulado «ficha C 1».

(14) El artículo 1 de la ficha C 1 está redactado como sigue:

«Artículo 1 — La ejecución de estudios, la realización de proyectos en común y el intercambio de información se encomendarán, según las distintas

esferas de competencia, a los siguientes organismos:

1) Ocho Comisiones

Comisión de Viajeros

Comisión de Mercancías

Comisión de Finanzas

Comisión de Rutas

Comisión de Material y Tracción

Comisión de Investigación prospectiva y de Economía

Comisión de Instalaciones Fijadas

Comisión de Informática.

2) El Comité de Dirección de la Oficina de Investigación y Ensayos (ORE).

3) La Oficina Central de Compensación de Bruselas (BCC).

4) Los Grupos *ad hoc*, entre ellos el Grupo Jurídico, el Grupo de Documentación y el Grupo de Estadística, constituidos con arreglo al artículo 15 de los estatutos.»

(15) Con arreglo al artículo 6 de la ficha C 1, las comisiones disponen de un poder de decisión respecto de aquellos asuntos que figuren en su programa de trabajo.

(16) Las comisiones están compuestas por representantes de las redes, cuyo grado es inmediatamente inferior a las personas que componen la Dirección General.

(17) Las conclusiones de los estudios pueden presentarse en forma de «fichas». El artículo 12 de la ficha C 1 señala al respecto:

«Las conclusiones de un estudio para la adopción de una decisión con carácter de obligación, de recomendación o de orientación deberán redactarse de forma definitiva para constituir una «ficha» nueva o una modificación de una ficha ya existente. Las conclusiones deberán especificar si las medidas obligatorias prescritas deben aplicarse a todas las redes de la UIC o sólo a algunas de ellas.»

(18) El derecho de voto de las redes miembros de las comisiones se determina con arreglo a lo dispuesto en el artículo 47 de los estatutos que establece que «las redes dispondrán de un voto incrementado en 1/5 del número de votos que le corresponden en aplicación del artículo 43, redondeando el cálculo hasta el primer decimal».

No obstante, un organismo sólo puede adoptar una decisión obligatoria si dos tercios al menos de sus miembros están representados y si la mitad al menos está realmente presente y participa en la votación.

- (19) Los procedimientos de difusión de las actas de las reuniones de las comisiones o grupos de estudio se detallan en el Anexo 2 de la ficha C1.

En cualquier caso, las actas de las reuniones se distribuyen a los miembros de la UIC a través de la Secretaría General.

E. Condiciones de autorización de las agencias de viaje

- (20) La Comisión de Viajeros de la UIC elaboró una ficha UIC « Agencia de viajes », codificada bajo el número 130 en 1952 y posteriormente actualizada en numerosas ocasiones. La edición del 1 de julio de 1979 figura como la decimocuarta edición, que, a su vez, ha sido objeto de 11 modificaciones como mínimo hasta 1990.
- (21) Dicha ficha define las relaciones generales entre las empresas ferroviarias y las agencias de viaje e incluye un contrato tipo de autorización, así como un cuadro de las comisiones concedidas a las agencias por prestaciones en el tráfico internacional. Las principales disposiciones de esta ficha son las siguientes :
- (22) *Condiciones de autorización*

En virtud del artículo 1. a. de la ficha 130, « la acreditación será concedida a las agencias por la red ferroviaria principal del país en el que estén situadas dichas agencias. Para los cupones directos o para los cupones de secciones que correspondan a otra red, la acreditación se concederá previo acuerdo de ésta. No obstante, se podrán establecer excepciones a estas normas, especialmente en los acuerdos de reciprocidad celebrados entre las distintas redes ferroviarias ».

De las informaciones suministradas por las empresas se desprende que esta disposición es observada en una gran mayoría de casos y que la autorización de las agencias de viaje por una empresa ferroviaria fuera de su país sólo se efectúa con carácter excepcional y normalmente para comercializar prestaciones muy concretas.

Así sucede con la SNCF, que autorizó a una agencia del Reino Unido para vender billetes especiales para sus trenes de transporte nocturno de viajeros y de automóviles.

Asimismo, la DSB (empresa danesa) autorizó algunas agencias situadas en Islandia, Estados Unidos, Australia y Singapur.

Por último, Ferrovie dello Stato (Italia) autorizó a algunas agencias situadas en el exterior de este país, si bien se trata únicamente de agencias de su filial CIT.

(23) *Utilización de un contrato tipo*

El artículo 1.3 de la ficha 130 establece lo siguiente :

« En los acuerdos que se celebren con las agencias, se recomienda a las redes que se remitan al contrato tipo que figura en el Anexo 1 de la presente ficha ».

Según la información facilitada por las redes, las empresas ferroviarias también observan en una gran mayoría de casos esta disposición, utilizando el contrato tipo o recogiendo las principales disposiciones en su propio contrato.

(24) *Condiciones de concesión de las comisiones a las agencias :*

Se establecen en el artículo 3 de la ficha 130 :

Artículo 3.1 : « Se recomienda a cada red que conceda a las agencias una comisión idéntica sobre sus cupones de sección y sobre su parte de los billetes y cupones directos. Cuando algunas redes que permitan a las agencias imprimir sus cupones deseen establecer una diferencia entre los tipos de comisión de las dos categorías de billetes, con objeto de retribuir a las agencias en concepto de gastos de impresión, es conveniente que la diferencia entre tipos concedidos sea lo más reducida posible ».

Artículo 3.2 : « las redes deberán conceder una comisión sobre sus partes de billetes y cupones directos y de los cupones de sección adquiridos por las agencias en las estaciones y despachos oficiales de la red que concede la acreditación, siempre que el contrato entre dichas agencias y esta red no les permita expedirlos por sí mismas.

Se recomienda a las redes conceder un tipo de comisión sobre los billetes adquiridos con un tipo de comisión inferior al concedido para los billetes expedidos por las propias agencias, salvo en aquellos países en los que la emisión de algunas categorías de billetes no se encomienda nunca a las agencias y en los que se aplica a estas categorías de billetes el tipo normal establecido para la emisión.

Las disposiciones del artículo 3 se presentan como « prescripciones de carácter esencial ». Las disposiciones específicas del artículo 3.2 se definen como obligatorias para las empresas ferroviarias.

- (25) De la información suministrada por las empresas durante la instrucción se desprende que las empresas ferroviarias aplican mayoritariamente las disposiciones relativas a las condiciones de concesión de las comisiones.

Por lo que se refiere al tipo de comisión por los cupones de sección y los cupones directos, las seis empresas ferroviarias interrogadas al respecto respondieron que aplican el mismo tipo.

Asimismo, se ha comprobado que once de las doce empresas ferroviarias de la Comunidad aplican efectivamente un tipo de comisión inferior por los billetes adquiridos por las agencias, en relación con los billetes emitidos por estas últimas. Sólo la SNCB aplica el mismo tipo de comisión en ambos casos.

- (26) *Determinación de los tipos de comisión*

Para los billetes emitidos por las agencias, los tipos de comisión concedidos por las empresas ferroviarias hasta el 31 de diciembre de 1989 eran los siguientes :

- diez empresas aplicaban un 9 %,
- una empresa aplicaba un 8,5 %,
- una empresa aplicaba un 8 %.

Estos tipos eran idénticos para los billetes emitidos entre empresas ferroviarias.

- (27) Por lo que se refiere a la determinación de estos tipos de comisión, conviene destacar que, en respuesta a una solicitud de información, el presidente del Comité de distribución de la UIC comunicó a la Comisión mediante carta con fecha de 6 de marzo de 1990 que « el Comité de distribución ha propuesto y obtenido que el tipo de comisión aplicado a las agencias se incremente al 10 % a partir del 1 de enero de 1990. Excepción : los ferrocarriles italianos mantuvieron el antiguo tipo del 9 % y los ferrocarriles tunecinos y la compañía marítima Transmediterránea el 8 % ».

El presidente del Comité de distribución de la UIC señala asimismo que « a la espera de la reimpresión de la ficha 130, las redes (*) han recibido la carta cuya copia se adjunta ».

- (28) Dicha carta fue enviada a las redes por el presidente del Comité de distribución de la UIC con fecha de 24 de enero de 1990.

En esta carta se señala que : « a raíz de las decisiones de la Comisión de viajeros de la UIC de 25 de abril de 1989 y 26 de octubre de 1989, adjunto le remito un texto rectificativo de la ficha UIC 130... Dicho Anexo deberá considerarse como rectificación provisional de la ficha 130 en tanto la UIC no reimprima la misma ».

- (29) El texto rectificativo antes mencionado de la ficha UIC 130 señala, por lo que se refiere a las comisiones lo siguiente :

« Los tipos de comisión aplicados a las agencias acreditadas por una red extranjera por las prestaciones efectuadas, o a las redes extranjeras por las prestaciones emitidas por sus estaciones, se recogen en el Anexo 4. Estos tipos de comisión se aplicarán a todas las prestaciones del tráfico internacional cubiertas por el TCV (Tráfico Común Viajeros) y sus anexos particulares o especiales, así como a todas las prestaciones sujetas a directrices o acuerdos asimilables a anexos especiales al TCV, siempre que dichas tarifas no establezcan otros tipos.

Para las « reservas » que se registren por medios electrónicos según la ficha 301.2, se aplicará el tipo de comisión único que la red conceda a las demás redes. El tipo de comisión concedido a estas últimas y a las agencias acreditadas por una red extranjera se establece en principio con carácter uniforme en un 10 %. Las redes que concedan un tipo de comisión inferior al 10 % sólo recibirán de las demás el tipo correspondiente al que ellas mismas concedan a las demás redes (acuerdo de reciprocidad). Mediante acuerdo bilateral o multilateral, las redes podrán aplicar un tipo de comisión superior al previsto en el Anexo 4. La red que autorice a una agencia para la venta de prestaciones regulará íntegramente por sí misma la comisión adeudada a esta agencia por la venta de dichas prestaciones. Lo mismo cabe decir respecto de las prestaciones que las agencias estén autorizadas a obtener en las ventanillas ferroviarias, quedando entendido que la comisión reducida aplicada en este caso se incluye en la concedida por las otras redes en concepto de ventas efectuadas en estaciones de la red acreditadora ».

- (30) El Anexo 4 contempla, para cada red, el tipo de comisión concedida a las agencias de viajes acreditadas por una red extranjera, así como el tipo concedido a las demás redes.

Todas las redes europeas conceden un tipo del 10 %, salvo la italiana, que concede un tipo del 6 % para los billetes emitidos en las estaciones y el 9 % para los billetes emitidos en las agencias.

Para el conjunto de las redes, el tipo de comisión se concede siempre que las demás redes respeten el principio de reciprocidad.

(*) El término « redes » se utiliza en el sentido « empresa ferroviaria ».

- (31) Los datos facilitados por las redes a la Comisión confirman que éstas aplican efectivamente un tipo del 10 %, salvo los ferrocarriles italianos.
- (32) *Obligación de emitir y vender los títulos de transporte a los precios oficiales indicados en las tarifas*
- El artículo 4 del contrato tipo de autorización de las agencias establecido por la UIC establece, por lo que se refiere a las obligaciones de la agencia que :
- « La agencia deberá emitir y vender los títulos a los precios oficiales indicados en las tarifas, absteniéndose de cobrar gastos de emisión por los títulos de transporte expedidos. »
- (33) Los contratos utilizados por las empresas ferroviarias contienen disposiciones similares.
- Así, por ejemplo, el contrato utilizado por British Railways Board establece en su artículo 2 (II) : « el agente no podrá vender los títulos de transporte sino al precio establecido por British Railways Board, y todo billete deberá ser fechado en el momento de la venta ».
- (34) El contrato que utiliza la SNCB precisa, en su artículo 4.5, que « la agencia deberá efectuar la venta de los títulos que se le entregan según las prescripciones de la SNCB y a los precios que le sean comunicados ».
- (35) Por lo que se refiere a la SNCF, el artículo 5 del contrato que utiliza establece que « los títulos deberán ser vendidos a los precios establecidos por la compañía », y el apartado 5 de las cláusulas y condiciones generales precisa que « los títulos deberán venderse a los precios establecidos por la compañía. Las facturas extendidas al efecto deberán indicar claramente las sumas percibidas por cuenta de la SNCF ».
- (36) Algunas empresas ferroviarias completan a estas disposiciones con otras específicas referentes a las comisiones concedidas a las agencias.
- (37) El contrato de British Railways precisa en su artículo 3 que « el agente conservará la comisión íntegra concedida por British Railways Board, sin posibilidad de cederla total o parcialmente, a por medio de descuentos o por cualquier otro medio ».
- (38) Asimismo la compañía nacional de ferrocarriles griegos, en una carta fechada el 3 de abril de 1990 dirigida a la Comisión señala que « las agencias de viaje autorizadas por los ferrocarriles griegos no pueden ceder a sus clientes una parte de su comisión, y ello con objeto de evitar problemas de competencia desleal entre los ferrocarriles ».
- (39) Por último, los ferrocarriles daneses, en su carta de 30 de mayo de 1990 dirigida a la Comisión, señalan al respecto que las agencias de viaje podrán ceder parte de su comisión, pero solamente a sus sucursales.
- (40) *Prohibición de favorecer los sistemas de transporte competidores*
- Las agencias de viajes facultadas para vender billetes de transporte por ferrocarril suelen estar también autorizadas a vender billetes de transporte por otros medios : avión, autobús, barco.
- (41) El artículo 4 del contrato tipo de autorización establecido por la UIC establece que : « la agencia tendrá la obligación de no favorecer en su publicidad o en sus ofertas, ni en los consejos dados a la clientela el tráfico por medios de transporte que compitan con el ferroviario y con los demás medios de transporte contemplados en el párrafo 1 » (el párrafo 1 hace referencia a los demás medios de transporte explotados por las propias redes o en colaboración con éstas).

II. VALORACIÓN JURÍDICA

A. Aplicabilidad de las normas de competencia

- (42) Según los representantes de la UIC, las normas de competencia no son aplicables en el presente caso, por tres motivos principales :
- las agencias autorizadas no asumen los riesgos derivados de la ejecución del contrato de transporte ;
 - las empresas ferroviarias no se hallan en una situación de competencia, pero cooperan para ofrecer servicios internacionales ;
 - las agencias no pueden ir más allá de la simple negociación y celebración de contratos por cuenta de las redes ni ceder parte de su comisión.

- (43) La cuestión de la aplicabilidad de las normas de competencia a las relaciones entre las agencias de viajes y sus mandantes se planteó en el asunto VVR/Sociale Dienst⁽¹⁾.

El Gobierno belga cuestionaba la aplicabilidad del artículo 85 del Tratado, al mantener que las relaciones existentes entre los *tour operators* y las agencias de viaje son las que existen entre un mandante y un mandatario y que, en consecuencia, el agente de viajes debería ser considerado como órgano auxiliar del *tour operator*.

- (44) A este respecto, el Tribunal de Justicia señaló que :

« Hay que observar que, por el contrario, un agente de viajes del tipo contemplado por el órgano jurisdiccional nacional debe ser considerado un intermediario independiente que ejerce una actividad autónoma de prestación de servicios. En efecto, por una parte, el agente vende viajes organizados por un número muy elevado de *tour operators* y, por otra parte, un *tour operator* vende sus viajes a través de un número muy elevado de agentes. Semejante agente de viaje no puede ser calificado, como sugiere el Gobierno belga, de órgano auxiliar integrado en la empresa de un *tour operator*. »

- (45) Este razonamiento se puede aplicar al presente caso, ya que, por una parte, los agentes venden prestaciones de transporte, pero también prestaciones hoteleras, turísticas, artísticas, etc. organizadas y suministradas por un número muy elevado de transportistas, organizadores de viaje u otros prestadores de servicios; por otra parte, cada empresa de transporte, en el presente caso, cada empresa ferroviaria, vende sus servicios a través de un número muy elevado de distribuidores, ya se trate de agentes o de otras empresas ferroviarias.
- (46) En consecuencia, en este caso, los agentes de viaje no pueden ser calificados de órganos auxiliares integrados en las empresas ferroviarias. Las relaciones entre las empresas ferroviarias y los agentes de viaje están, por lo tanto, sujetas a las disposiciones del artículo 85 del Tratado.

B. Reglamento n° 17

- (47) El 10 de octubre de 1991 fue enviado el pliego de cargos a la UIC, con arreglo a las reglas de procedimiento recogidas en el Reglamento n° 17.
- (48) En su respuesta escrita y oral al pliego de cargos, la UIC impugnó la aplicabilidad del Reglamento n° 17. Según la UIC, en el presente asunto, las agencias de viaje son auxiliares de transporte y, en

consecuencia, la norma de procedimiento aplicable es el Reglamento (CEE) n° 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⁽²⁾, modificado por el Acta de adhesión de Grecia.

- (49) En efecto, el artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 1017/68 dispone :

« 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 concepto o por objeto 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 tuviera el mismo objeto o efectos que los arriba previstos. »

- (50) Sin embargo, no se pueden admitir las alegaciones de la UIC, y ello por tres motivos.
- (51) En primer lugar, conviene destacar que el Reglamento n° 141 del Consejo, de 26 de noviembre de 1962 sobre la no aplicación del Reglamento n° 17 del Consejo en el sector de los transportes⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1002/67⁽⁴⁾, establece la inaplicabilidad del Reglamento n° 17 al sector de los transportes con objeto de tener en cuenta los aspectos especiales del mismo.
- (52) El tercer considerando del Reglamento n° 141 dispone al respecto : « Considerando que las peculiaridades de los transportes no justifican la no aplicación del Reglamento n° 17 más que respecto de los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas que afecten directamente a la prestación del servicio de transportes ».
- (53) Ahora bien, la decisión de la UIC objeto del presente procedimiento se refiere a las condiciones en las que se autoriza a las agencias de viaje para

⁽¹⁾ Sentencia de 1 de octubre de 1987, en el asunto 311/85, Rec. 1987, p. 3801.

⁽²⁾ DO n° L 175 de 23. 7. 1968, p. 1.

⁽³⁾ DO n° 124 de 28. 11. 1962, p. 2751/62.

⁽⁴⁾ DO n° L 306 de 16. 12. 1967, p. 1.

comercializar los títulos de transporte, así como a las condiciones de distribución de esos billetes. Es evidente que esta actividad no afecta « directamente » a la prestación del servicio de transportes.

- (54) Por otra parte, el Tribunal de Justicia en su sentencia en el asunto 311/85 ya mencionado en relación con las condiciones en las que los agentes de viaje pueden vender los viajes de los *tour operators*, precisa que un « agente de viajes del tipo contemplado por el órgano jurisdiccional nacional debe ser considerado un intermediario independiente que ejerce una actividad autónoma de prestación de servicios ».

Esta actividad autónoma de prestación de servicios no incluye, por lo tanto, la prestación de transporte, efectuada exclusivamente por el mandante.

- (55) El Consejo, en su Directiva 82/470/CEE, de 29 de junio de 1982, relativa a las medidas destinadas a favorecer el ejercicio efectivo de la libertad de establecimiento y de la libre prestación de servicios para las actividades por cuenta propia de determinados auxiliares del transporte y de los agentes de viaje (grupo 718 CITI), así como de los almacenistas (grupo 720 CITI)⁽¹⁾, diferenciaba también claramente la actividad del auxiliar del transporte de la del agente de viajes.
- (56) Según el artículo 2 de la mencionada Directiva, la actividad del auxiliar del transporte consiste, en particular, en « actuar como intermediario entre los empresarios de los distintos modos de transporte y las personas que expiden o reciben mercancías, así como efectuar diversas operaciones anejas ».
- (57) En virtud del artículo 3 de dicha Directiva, la denominación de auxiliar del transporte incluye las actividades de « *commissionaire de transport* » y de « *courtier de fret* » en Bélgica, Francia y Luxemburgo, de « *spediteur* » en Alemania y de « *freight forwarder* » en el Reino Unido.
- (58) La denominación de « *agent de voyages* », idéntica en Bélgica, Francia y Luxemburgo, es similar a la de « *travel agent* » en Irlanda y en Reino Unido y de « *Reisebürounternehmer* » en Alemania.
- (59) En consecuencia, cabe concluir que las actividades del agente de viajes y del auxiliar de transporte no pueden confundirse y que la actividad de los agentes de viajes constituye una prestación de servi-

cios independientes que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17.

C. Concepto de asociación de empresas

- (60) Las compañías ferroviarias de la Comunidad son empresas públicas encargadas de prestar y comercializar servicios de transporte de viajeros y de mercancías. Estas empresas operan en los distintos mercados del transporte en competencia con otras empresas públicas o privadas.

En consecuencia, constituyen empresas en el sentido del artículo 85 del Tratado.

- (61) Dichas empresas constituyeron « la Unión Internacional de Ferrocarriles » (UIC), que es una asociación dotada de personalidad jurídica y que permite a las empresas ferroviarias cooperar en el ámbito técnico y comercial.

En consecuencia, la UIC constituye una asociación de empresas en el sentido del artículo 85 del Tratado.

D. Concepto de decisión de asociación

- (62) En el transcurso del procedimiento, la UIC argumentó que la ficha CUIC nº 130 no es sino una recomendación que no impide a las empresas ferroviarias autorizar a las agencias situadas fuera de su territorio. Según la UIC, esta recomendación no constituye una decisión de asociación en el sentido del artículo 85 del Tratado.
- (63) A este respecto, conviene señalar que los órganos de trabajo de la UIC redactaron las disposiciones de la ficha UIC nº 130, que a su vez fueron aprobadas por la Comisión de viajeros, antes de su difusión a las redes miembros.
- (64) Por lo que se refiere al tipo de comisión aplicado a las agencias, el presidente del Comité de Distribución de la UIC declaró que « el Comité de Distribución propuso y consiguió que el tipo de comisión concedido a las agencias se elevara al 10 % a partir del 1 de enero de 1990 ».

Esta modificación se puso en conocimiento de las redes miembros de la UIC mediante carta del presidente del Comité de Distribución de la UIC fechada el 24 de enero de 1990.

- (65) La ficha 130 incluye disposiciones redactadas en términos imperativos. Así sucede con el apartado 1.1, que señala que la « acreditación se concederá a las agencias por la red principal del país en el que dichas agencias estén situadas ».

⁽¹⁾ DO nº L 213 de 21. 7. 1982, p. 1.

(66) Cabe aceptar que la mayor parte de las disposiciones de dicha ficha no tienen carácter vinculante para las redes.

(67) No obstante, en su sentencia de 8 de noviembre de 1983 IAZ/Comisión⁽¹⁾, el Tribunal de Justicia señaló que « una recomendación de una asociación de empresas, aunque carezca de efecto obligatorio, no se sustrae al alcance del apartado 1 del artículo 85 si la aceptación de la recomendación por las empresas destinatarias ejerce una influencia considerable sobre el juego de la competencia en el mercado en cuestión ».

(68) Ahora bien, la información facilitada por las redes en lo que se refiere a las condiciones con arreglo a las cuales deciden autorizar a las agencias revela que las disposiciones incluidas en la ficha UIC n° 130 son aceptadas y aplicadas mayoritariamente por las redes.

Así, por ejemplo, por lo que se refiere a los tipos de comisión, se ha comprobado que en la Comunidad, sólo la red italiana concede un tipo diferente del de las demás redes.

(69) Por consiguiente, debe concluirse que la ficha UIC n° 130 expresa fielmente la voluntad de la UIC de coordinar el comportamiento de sus miembros conforme a sus estatutos y que, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia⁽²⁾, constituye una decisión de asociación en el sentido del artículo 85 del Tratado.

E. Restricciones de la competencia

(70) *Control de la autorización de las agencias de viaje por parte de cada empresa ferroviaria nacional*

En virtud de las condiciones de autorización establecidas por la UIC, la agencia sólo puede ser autorizada por la red del país en el que se encuentre situada.

Ahora bien, la expedición de billetes de transporte constituye una prestación de servicios distinta de la actividad de transporte y se efectúa a cambio de una retribución por las redes y las agencias de viajes.

La comisión abonada por una red por la venta de un billete de transporte es idéntica independientemente de que la venta corra a cargo de una agencia o de otra red, que este caso interviene como distribuidor del billete.

(1) Asuntos acumulados 96-102, 104, 105, 108 y 110/82; Rec. 1983, p. 3369.

(2) En particular, la sentencia IAZ/Comisión, antes mencionada, y la sentencia de 27 de enero de 1987 en el asunto 45/85 *Verband der Sachversicherer/Comisión*, Rec. 1987, p. 447.

Por lo tanto, existe competencia entre las agencias y entre las agencias y las redes para la expedición de billetes.

(71) Los usuarios resultan beneficiados de la existencia de agencias de viajes autorizadas para vender billetes de ferrocarril.

En efecto, la proliferación de centros de venta de títulos de transporte permite a los usuarios adquirir dichos títulos limitando sus desplazamientos.

Por otra parte, las agencias pueden prestar otros servicios, especialmente por lo que a alojamiento se refiere, permitiendo así a los usuarios organizar su estancia de forma global.

Por último, los usuarios pueden resultar beneficiados económicamente debido a la existencia de estas agencias de viajes.

(72) Ahora bien, la posición adoptada en el seno de la UIC, con arreglo a la cual sólo la red del país en el que se encuentra la agencia puede conceder la autorización, produce el efecto de limitar el número de agencias autorizadas y, en consecuencia, el de limitar la competencia entre puntos de venta de billetes en perjuicio de los usuarios.

(73) Durante el procedimiento, los representantes de la UIC declararon que, teniendo en cuenta el actual funcionamiento de los transportes ferroviarios internacionales, sería necesario que cada red nacional controle el proceso de autorización de agencias.

En efecto, cada red es responsable, desde el punto de vista contable, de las agencias autorizadas en su territorio, de la formación de los agentes o de la supervisión general de las agencias.

El sistema creado por la UIC constituye, pues, un sistema de mandato general y mutuo entre redes, indispensable para el funcionamiento del mercado.

(74) Este argumento es inadmisibles. En efecto, los propios representantes de la UIC reconocieron durante el procedimiento que algunas empresas ferroviarias autorizan ya directamente, aunque en número limitado, agencias situadas fuera de su territorio nacional. Por lo tanto, el control de la acreditación de las agencias por cada red nacional no puede considerarse medio indispensable para que las empresas interesadas penetren en este mercado.

(75) Por consiguiente, debe concluirse que la disposición de la ficha 130 relativa al control de la autorización de las agencias de viajes por cada red en su territorio tiene por objeto y efecto restringir la competencia en el mercado de la distribución de títulos de transporte por ferrocarril.

(76) *Definición de las condiciones de concesión de las comisiones*

En virtud de las disposiciones del artículo 3 de la ficha 130, se recomienda a cada red:

- conceder una comisión idéntica sobre sus cupones de sección y sobre su parte de cupones directos;
- conceder respecto de los billetes adquiridos en las estaciones por las agencias un tipo de comisión inferior al concedido por los billetes emitidos por las propias agencias.

Por otra parte, cuando las agencias adquieren los billetes en las estaciones, la red sólo debe conceder una comisión si el contrato no permite a la agencia emitir los billetes por sí misma.

(77) La instrucción del asunto reveló que las empresas ferroviarias aplican mayoritariamente estas disposiciones.

(78) De no existir dichas disposiciones, las agencias podrían negociar individualmente con cada empresa ferroviaria las condiciones de concesión de las comisiones y obtener, en su caso, condiciones más ventajosas.

(79) Por otra parte, aunque no existieran negociaciones individuales entre la empresa ferroviaria y las agencias de viajes, las condiciones de concesión de las comisiones establecidas por cada empresa ferroviaria podrían ser también más ventajosas por los distribuidores, de no existir condiciones uniformes establecidas por la UIC.

(80) En ambos casos, las condiciones más beneficiosas obtenidas por algunas agencias les permitirían estar en una situación competitiva más favorable frente a otras agencias, así como frente a la empresa ferroviaria que participase como distribuidor de los billetes. Las agencias podrían hacer beneficiar así a los usuarios de las ventajas obtenidas.

(81) Por consiguiente, las disposiciones antes mencionadas de la ficha 130 dirigidas a uniformar las condiciones de concesión de las comisiones tienen por objeto y efecto restringir la competencia entre los distribuidores de billetes.

(82) *Definición de un tipo uniforme de comisión*

Se ha probado que la modificación del tipo de comisión aplicado a las agencias a partir del 1 de enero de 1990 es consecuencia de una decisión adoptada por la UIC en 1989.

Desde aquella fecha, todas las empresas ferroviarias de la Comunidad conceden el mismo tipo del 10 %, con excepción de los ferrocarriles italianos, que aplican un 9 %.

(83) El establecimiento de un tipo de comisión uniforme para la retribución de las agencias impide a éstas negociar un tipo que pudiera ser más interesante, obteniendo así una ventaja competitiva en relación con otras agencias y con la empresa ferroviaria nacional.

En efecto, la agencia que recibe una comisión más elevada puede estar en condiciones de ofrecer servicios suplementarios o de mejor calidad, compitiendo así con los demás distribuidores de billetes en beneficio del usuario.

(84) En consecuencia, el establecimiento de un tipo uniforme de comisión en la UIC tiene por objeto y efecto el restringir sensiblemente la competencia en el mercado de la distribución de billetes de ferrocarril.

(85) En el transcurso del procedimiento, la UIC señaló que el Convenio sobre transportes internacionales ferroviarios (COTIF), de 9 de mayo de 1980, no permite a las agencias ceder una parte de su comisión a sus clientes y que, en consecuencia, la determinación de un tipo uniforme de comisión no restringe la competencia.

(86) Dicho Convenio celebrado entre distintos Estados, entre los que figuran los doce Estados miembros de la Comunidad, tiene por objeto establecer un régimen jurídico uniforme aplicable a los transportes por ferrocarril de viajeros, equipajes y mercancías en tráfico internacional directo entre los Estados miembros, así como facilitar la ejecución y desarrollo de dicho régimen.

El Convenio incluye dos apéndices que forman parte integrante del mismo. El apéndice A establece « reglas uniformes relativas al transporte internacional ferroviario de viajeros y equipajes » (CIV).

(87) El artículo 5 del CIV dispone lo siguiente:

« § 1 Las tarifas internacionales deberán incluir todas las condiciones aplicables al transporte, en particular, los elementos necesarios para el cálculo del precio de transporte y de los gastos suplementarios, así como, en su caso, las condiciones de conversión de divisas.

Las condiciones de las tarifas internacionales sólo podrán establecer excepciones a las reglas uniformes cuando éstas lo prevean expresamente.

§ 2 Las tarifas internacionales deberán aplicarse a todos en las mismas condiciones ».

- (88) En el presente asunto, la UIC se basa en las disposiciones del apartado 2 del artículo 5 del CIV para señalar que las agencias no pueden ceder parte de su comisión a los usuarios.
- (89) Esta interpretación tampoco se puede admitir. En efecto, el artículo 5 del CIV se aplica exclusivamente a las tarifas de prestaciones de transporte.

Ahora bien, la comisión percibida por la agencia de viajes constituye una retribución de los servicios prestados por la misma en concepto de venta de cada título de transporte. Por lo tanto, la comisión no forma parte de la tarifa de venta de la prestación de transporte realizada por las empresas ferroviarias y no entra en el ámbito de aplicación del artículo 5 del CIV.

- (90) En cualquier caso, conviene destacar que la aplicabilidad de las normas de competencia del Tratado en este caso concreto se contempla en el artículo 62 del CIV, que establece que « las disposiciones de las reglas uniformes no podrán prevalecer sobre aquellas que determinados Estados deban tomar en el tráfico mutuo, en aplicación de Tratados tales como los Tratados constitutivos de la Comunidad Europea del Carbón y de Acero y de la Comunidad Económica Europea ».

- (91) *Obligación de las agencias de vender los títulos de transporte a los precios indicados por las redes*

En virtud del artículo 4 del contrato tipo de autorización establecido por la UIC « las agencias deberán expedir y vender los títulos a los precios oficiales indicados en las tarifas ». Las empresas ferroviarias limitan por consiguiente su libertad de hacer la retrocesión de toda o parte de su comisión a sus clientes.

- (92) Por consiguiente, tal decisión definida de forma horizontal limita necesariamente la libertad de cada empresa ferroviaria de negociar las condiciones de sus acuerdos con las agencias de viajes y puede así restringir el comportamiento competitivo de las empresas en causa.
- (93) Contrariamente a la posición manifestada por la UIC durante el procedimiento, las disposiciones del COTIF no pueden, por las razones ya expuestas en los puntos 89 y 90, justificar un comportamiento contrario al artículo 85.1.
- (94) *Prohibición impuesta a las agencias de favorecer en sus ofertas o consejos a la clientela modos de transporte competidores*

Las agencias de viajes venden generalmente títulos de distintos medios de transporte que se encuentran en situación de competencia.

Para un trayecto determinado, un medio de transporte que compite con el ferrocarril puede ofrecer un mejor servicio en términos de calidad o de precio.

Ahora bien, en estos casos, esta práctica tiene por objeto prohibir a las agencias de viajes recomendar a los usuarios la utilización de este modo de transporte más interesante.

- (95) En consecuencia, dicha disposición tiene por objeto y por efecto restringir la competencia entre los distintos modos de transporte.
- (96) En el transcurso del procedimiento, la UIC señaló que esta cláusula se introdujo en la ficha 130 en los años cincuenta y que ha caído en desuso.
- (97) A este respecto, cabe señalar que la ficha 130 ha sido modificada treinta y cinco veces desde 1952 sin que por ello haya desaparecido dicha disposición.
- (98) Además, con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽¹⁾ « a efectos de la aplicación del apartado 1 del artículo 85, es superfluo considerar los efectos concretos de un acuerdo o de una decisión de asociación, desde el momento en que éstos tienen por objeto restringir o eliminar el juego de la competencia ».
- (99) Por lo tanto, se llega a la conclusión de que la prohibición hecha a las agencias de favorecer en sus ofertas o consejos a la clientela demás modos de transporte competidores infringe lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 85 del Tratado.

F. Repercusiones en el comercio entre los Estados miembros

- (100) Las disposiciones antes mencionadas que menoscaban la competencia pueden además afectar al comercio entre los Estados miembros por varios conceptos: en primer lugar, los agentes de viajes que operan en un Estado miembro pueden vender viajes que incluyan el uso del ferrocarril, organizados por *tour operators* situados en otros Estados miembros. En segundo lugar, estos agentes pueden vender billetes a clientes residentes en otros Estados miembros. En tercer lugar, estos viajes se realizan en numerosas ocasiones hacia otros Estados miembros.

⁽¹⁾ Especialmente la sentencia 30 de enero de 1985, en el asunto 123/83 BNIC/Clair Rec. 1985, p. 391, fundamento 22.

G. Apartado 3 del artículo 85

(101) La UIC no ha comunicado nunca a la Comisión la ficha UIC n° 130 con objeto de acogerse a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 85. En consecuencia, no puede adoptarse ninguna decisión de exención en virtud de dicho artículo.

(102) No obstante, en su respuesta al pliego de cargos, la UIC indicó que, desde su punto de vista, se daban las condiciones de exención para tres de los cargos :

- el control de la autorización de las agencias por cada red nacional,
- la definición de las condiciones de concesión de las comisiones,
- la determinación de un tipo uniforme de comisión.

La UIC justifica su solicitud basándose en el artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 1017/68.

(103) Esta alegación no puede admitirse por los motivos expuestos en los puntos 49 a 58. Si se reuniesen las condiciones, sólo se podrían conceder una exención en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 85.

(104) Ahora bien, por lo que a los tres cargos mencionados se refiere, no se ha demostrado que los acuerdos contribuyan a mejorar la distribución de billetes y que los usuarios obtengan una participación equitativa en el beneficio consiguiente.

En cambio, se puede observar que estas prácticas prohíben a los usuarios recibir parte de la comisión concedida a las agencias.

(105) Tampoco se ha demostrado que estas prácticas sean indispensables para alcanzar el objetivo indicado de mejorar la distribución.

(106) Por último, puede señalarse que estas prácticas ofrecen a las empresas ferroviarias la posibilidad de eliminar la competencia, en particular en materia de tarifas, entre las agencias de viaje respecto de la venta de títulos de transporte.

(107) En consecuencia, incluso si la ficha 130 hubiese sido comunicada, no se le hubiera podido conceder una exención en virtud del apartado 3 del artículo 85.

H. Apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 17

(108) En virtud del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 17, la Comisión podrá imponer a las empresas y asociaciones de empresas multas que oscilan entre 1 000 y 1 000 000 de ecus, pudiéndose superar este límite máximo hasta el 10 % del volumen de negocios alcanzado durante el ejercicio

económico precedente por cada empresa que hubiere tomado parte en la infracción cuando, deliberadamente o por negligencia, cometa una infracción a las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado. La cuantía de la multa se determinará en función de la gravedad y la duración de la infracción. La Comisión considera que, en el presente caso, se justifica imponer una multa a la UIC.

(109) Para determinar la cuantía de la multa, la Comisión considera que la presente infracción es ciertamente grave, ya que tiene por objeto y efecto eliminar la competencia entre todos los distribuidores de billetes. Además, esta infracción se cometió durante un largo período ya que la ficha se elaboró en 1952.

(110) Durante el procedimiento, la UIC declaró que había actuado de buena fe, considerando que la norma de procedimiento aplicable en este caso era el Reglamento (CEE) n° 1017/68 y que, en consecuencia, no era indispensable notificar la decisión de asociación para poder gozar de una exención. La UIC consideraba asimismo que se daban las condiciones necesarias para obtener dicha exención.

(111) A este respecto, cabe señalar que el Tribunal de Justicia confirmó en 1987⁽¹⁾ la aplicabilidad de las normas de competencia a los contratos de agentes y ha afirmado claramente la ilicitud de cualquier cláusula dirigida a prohibir la cesión de parte de la comisión. Desde 1987, la UIC no podía ignorar pues, que las disposiciones de la ficha 130 infringían, o al menos podían infringir, las normas de competencia.

Ahora bien, se ha comprobado que, entre 1987 y la fecha en que se envió la comunicación de los cargos, la UIC nada hizo con objeto de ajustar al Derecho comunitario la mencionada ficha.

(112) No obstante, conviene también tener en cuenta la intención manifestada por la UIC, al recibir la comunicación de los cargos, de modificar dicha ficha para ajustarse al Derecho comunitario.

I. Artículo 3 del Reglamento n° 17

(113) La UIC ha manifestado ya su voluntad de ajustar los textos objeto del presente procedimiento a las normas de Derecho comunitario sobre la competencia.

(114) Teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones, la Comisión considera no obstante necesario subrayar, en el marco de la presente Decisión, la obligación de poner fin a las infracciones comprobadas,

⁽¹⁾ En el asunto 311/85 ya citado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN :

Artículo 1

La « Union Internationale des Chemins de Fer » (UIC) ha infringido las disposiciones del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CEE al adoptar y difundir la ficha 130 referente a las relaciones entre empresas ferroviarias y agencias de viajes que establece:

- el control de la autorización de las agencias por cada empresa ferroviaria nacional,
- la fijación en común de las condiciones de concesión de las comisiones,
- la determinación de un tipo uniforme de comisión,
- la obligación para las agencias de expedir y vender los billetes a los precios oficiales indicados en las tarifas,
- la prohibición impuesta a las agencias de favorecer, en sus ofertas o consejos a la clientela, otros modos de transporte competidores.

Artículo 2

La « Union Internationale des Chemins de Fer » pondrá fin a las infracciones a que se refiere el artículo 1 en un plazo de doce meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión.

Artículo 3

Se impone a la « Union Internationale des Chemins de Fer » una multa de un millón (1 000 000) de ecus por las infracciones señaladas en el artículo 1.

La multa deberá hacerse efectiva en un plazo de tres meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, en la cuenta n° 310-0933000-43 de la Banque Bruxelles Lambert, agencia europea, rond-point Schuman 5, B-1040 Bruselas.

Transcurrido dicho plazo, se devengará automáticamente un interés al tipo aplicado por el Fondo Europeo de Cooperación Monetaria en sus operaciones en ecus el primer día hábil del mes en que se haya adoptado la presente Decisión, incrementado en tres puntos y medio, es decir, 13,75 %.

Si el pago se realiza en la moneda nacional del Estado miembro en el que esté situado el banco designado, el tipo de cambio aplicable será el vigente el día anterior al pago.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será:

La « Union Internationale des Chemins de Fer »
14, rue Jean Rey
F-75015 Paris.

La presente Decisión será título ejecutivo en virtud de lo dispuesto en el artículo 192 del Tratado.

Hecho en Bruselas, el 25 de noviembre de 1992.

Por la Comisión

Leon BRITTAN

Vicepresidente