KENDELSE AFSAGT AF RETTENS PRÆSIDENT
10. marts 1995 *

I sag T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, Göteborg (Sverige),

Cho Yang Shipping Company Ltd, Seoul,

DSR-Senator Lines GmbH, Bremen (Tyskland),

Hapag Lloyd AG, Hamburg (Tyskland),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, Genève (Schweiz),

A. P. Møller-Mærsk Line, København,

Nedlloyd Lijnen BV, Rotterdam (Nederlandene),

Neptune Orient Lines LTD (NOL), Singapore,

* Processprog: engelsk.

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), Tokyo,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, Levington (Det Forenede Kongerige),

P & O Containers Ltd, London,

Polish Ocean Lines, Gdynia (Polen),

Sea-Land Service Inc., Jersey City, New Jersey (De Forenede Stater),

Tecomar SA de CV, Mexico,

Transportación Marítima Mexicana SA, Mexico,

ved Solicitors John Pheasant, Nicholas Bromfield og Suyong Kim og med valgt adresse i Luxembourg hos advokaterne Loesch og Wolter, 11, rue Goethe,

sagsøgere,

støttet af

Japanese Shipowners' Association, Tokyo, ved Nicholas J. Forwood, QC, Bar of England og Wales, og Solicitor Philip Ruttley og med valgt adresse i Luxembourg hos advokaterne Arendt og Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

og

European Community Shipowners' Associations ASBL, Bruxelles, ved advokat Denis Waelbroeck, Bruxelles, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

intervenienter,

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved Bernd Langeheine og Richard Lyal, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg hos Georgios Kremlis, Kommissionens Juridiske Tjeneste, Wagner-Centret, Kirchberg,

sagsøgt,

støttet af

Freight Transport Association Ltd, Turnbridge Wells (Det Forenede Kongerige),

Association des utilisateurs de transport de fret, Paris,

og

European Council of Transport Users ASBL, Bruxelles,

ved Barrister Mark Clough, Bar of England og Wales, og med valgt adresse i Luxembourg hos advokat Aloyse May, 31, Grand-rue,

intervenienter,

hvori der er fremsat begæring om udsættelse af gennemførelsen af Kommissionens beslutning 94/980/EF af 19. oktober 1994 i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (EFT L 376, s. 1),

har

PRÆSIDENTEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET I FØRSTE INSTANS

afsagt følgende

Kendelse

Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

1 Ved stævning registreret på Rettens Justitskontor den 23. december 1994 har femten linjerederier, der deltager i Trans Atlantic Agreement (herefter benævnt »TAA«) i henhold til artikel 173, stk. 4, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab (herefter benævnt »EF-traktaten«) anlagt sag med påstand om annullation af Kommissionens beslutning 94/980/EF af 19. oktober 1994 i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (EFT L 376, s. 1).

2 Ved særskilt dokument registreret på Rettens Justitskontor samme dag har sagsøgerne endvidere i henhold til EF-traktatens artikel 185 og 186 fremsat begæring om udsættelse af gennemførelsen af den anfægtede beslutning.

3 Kommissionen, der har fået forlænget den til 11. januar 1995 fastsatte frist, har indgivet skriftlige indlæg om begæringen om foreløbige forholdsregler den 20. januar 1995.

4 Ved processkrifter registreret på Rettens Justitskontor den 9. januar 1995 har Freight Transport Association Ltd (herefter benævnt »FTA«) og Association des utilisateurs de transport de fret (herefter benævnt »AUTF«) fremsat begæring om at måtte intervenere til støtte for Kommissionens påstande.

5 Begæringerne om intervention er blevet forkyndt for parterne i hovedsagen i overensstemmelse med artikel 116, stk. 1, i Rettens procesreglement.

6 Ved telefax registreret på Rettens Justitskontor den 13. januar 1995 har sagsøgerne erklæret, at de ikke modsætter sig FTA og AUTF's begæringer om intervention. I samme skrivelse har sagsøgerne dog anmodet om, at visse dele af sagens akter, nemlig visse taloplysninger i den anfægtede beslutning, angivelsen af størrelsen af deres tab, der fremgår af bilag 10 til begæringen om foreløbige forholdsregler og angivelsen af de overskud, som de har opnået i 1991, 1992 og 1993, og som fremgår af bilag 16 til nævnte begæring, behandles fortroligt i henhold til artikel 116, stk. 2, i Rettens procesreglement.

7 Ved skrivelse registreret på Rettens Justitskontor den 13. januar 1995 har Kommissionen erklæret ikke at have indvendinger imod de af FTA og AUTF indgivne begæringer om intervention.

8 Ved skrivelse af 19. januar 1995 har Rettens Justitskontor meddelt FTA og AUTF, at de ifølge afgørelse, truffet af Rettens præsident, havde tilladelse til at afgive mundtlige indlæg i retsmødet om foreløbige forholdsregler, og at de kunne indgive skriftlige indlæg indtil den 26. januar 1995.

9 Ved processkrifter registreret på Rettens Justitskontor den 20. januar 1995 har Hong Kong Shipowners Association (herefter benævnt »HKSA«), Japanese Shipowners' Association (herefter benævnt »JSA«) og European Shipowners' Associ-

ation (herefter benævnt »ECSA«) fremsat begæring om at måtte intervenere til støtte for sagsøgernes påstande. Kommissionen har i sit skriftlige indlæg, indgivet den 23. januar 1995, rejst indsigelse mod disse begæringer om intervention. Sagsøgerne har ikke taget stilling hertil.

10 Ved kendelse af 15. januar 1995 tog Rettens præsident ikke HKSA's begæring om intervention til følge med den begrundelse, at HKSA ikke umiddelbart har godtgjort at have en berettiget interesse i sagens afgørelse, jf. artikel 37, stk. 2, i EF-statutten for Domstolen.

11 Ved skrivelse af samme dato har Rettens Justitskontor meddelt ECSA og JSA, at Rettens præsident under hensyn til deres begæringer havde givet dem tilladelse til at deltage i retsmødet om de foreløbige forholdsregler, således at de kunne godtgøre deres interesse i sagens afgørelse, idet en stillingtagen til deres begæringer om intervention var blevet udsat.

12 Ved skrivelse registreret på Rettens Justitskontor den 24. januar 1995 har European Council of Transport Users ASBL (herefter benævnt »ECTU«) fremsat begæring om at måtte intervenere til støtte for sagsøgtes påstande. Sagsøgerne og Kommissionen har ikke taget stilling til denne begæring om intervention. Rettens Justitskontor har i skrivelse af samme dato meddelt ECTU, at Rettens præsident under hensyn til begæringen havde givet denne tilladelse til at deltage i retsmødet om de foreløbige forholdsregler, således at ECTU kunne godtgøre sin interesse i sagens afgørelse, idet en stillingtagen til begæringen om intervention var blevet udsat.

13 Parterne har afgivet mundtlige indlæg den 27. januar 1995.

14 Inden der tages stilling til begæringen om foreløbige forholdsregler bør der redegøres for baggrunden for den for Retten forelagte tvist, således som den fremgår af parternes processkrifter og de mundtlige indlæg i retsmødet.

15 Sagsøgerne er femten linjerederier, der er parter i TAA, en aftale, hvorefter de i fællesskab foretager international container-linjefart over Atlanterhavet mellem Nordeuropa og De Forenede Stater i både vestgående og østgående retning. TAA trådte i kraft den 31. august 1992, idet den erstattede de linjekonferencer, der fandtes tidligere. Efter ikrafttrædelsen har fire nye medlemmer tilsluttet sig aftalen.

16 TAA finder anvendelse på flere aspekter af søtransport. Den indeholder bl.a. regler om fragtrater, servicekontrakter (hvorefter en kunde forpligter sig til inden for et givet tidsrum at lade en bestemt minimumsmængde transportere mod at opnå en pris, der ligger under normaltariffen) og et kapacitetsstyringsprogram (der har til formål at begrænse transportudbuddet for at sikre markedets stabilitet).

17 TAA har to kategorier af medlemmer. Medlemmerne i den første kategori (»strukturerede medlemmer«) deltager i de komitéer, der kontrollerer anvendelsen af tariffer og servicekontrakter. Disse medlemmer har bortset fra to deltaget i de to linjekonferencer, der gik forud for indgåelsen af TAA. Medlemmerne i den anden kategori (»ikke-strukturerede medlemmer«) deltager ikke i de nævnte komitéer og kan indgå uafhængige servicekontrakter, hvilket ikke er tilladt for »strukturerede medlemmer«, ligesom de kan deltage i servicekontrakter, der er forhandlet af »strukturerede medlemmer«, hvorimod disse ikke kan deltage i kontrakter, der er indgået af »ikke-strukturerede medlemmer«.

18 TAA fastsætter tarifferne for søtransport og for kombineret transport, som ikke alene omfatter søtransport, men også befordringen på land til eller fra kysten af varer til eller fra et punkt inde i landet. Tarifferne for den kombinerede transport, der omfatter en enkelt transportkontrakt for hver transaktion, dækker således både den del af transporten, der foregår til søs, og den del, der foregår på land.

19 TAA blev anmeldt til Kommissionen den 28. august 1992. Sagsøgerne har i henhold til artikel 12, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport (EFT L 378, s. 4) anmodet om, at der blev truffet en beslutning om anvendelse af traktatens artikel 85, stk. 3.

20 Ved skrivelse af 24. september 1992 meddelte Kommissionen sagsøgerne, at den ligeledes gennemgik aftalen på grundlag af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1968 I, s. 295).

21 I perioden mellem den 13. oktober 1992 og den 19. juli 1993 har Kommissionen modtaget talrige klager om iværksættelsen af TAA. Disse klager er indgivet af eksportører og eksportørorganisationer i Fællesskabets forskellige medlemsstater, som eksporterer til De Forenede Stater, havnemyndigheder i flere europæiske havne samt speditører og speditørsammenslutninger. Klagerne over TAA indeholdt forskellige beskyldninger om tilsidesættelse af traktatens artikel 85 og 86, idet der for så vidt angår tariffastsættelsen indføres urimelige kontraktvilkår og en kunstig begrænsning af transportudbuddet.

22 Klagerne har anmodet Kommissionen om i henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 4056/86 at træffe foreløbige foranstaltninger. Efter at have indledt den i forordningens artikel 23 omhandlede procedure har Kommissionen ikke imødekommet disse begæringer.

23 Ved skrivelse af 10. december 1993 har Kommissionen tilstillet sagsøgerne en meddelelse af klagepunkter.

24 Som følge af de drøftelser, der har fundet sted i løbet af den administrative procedure, har sagsøgerne den 5. juli 1994 anmeldt en ændret udgave af TAA til Kommissionen, Trans Atlantic Conference Agreement (herefter benævnt »TACA«). Den nye aftale er med flere ændringer trådt i kraft den 24. oktober 1994, idet den erstatter TAA. Kommissionen havde ikke på dette tidspunkt afsluttet gennemgangen af nævnte aftale.

25 Kommissionen vedtog den anfægtede beslutning den 19. oktober 1994. I beslutningens artikel 1 konstateres det, at TAA-aftalens bestemmelser om pris- og kapacitetsaftaler udgør overtrædelser af traktatens artikel 85, stk. 1. I artikel 2 afvises det at anvende traktatens artikel 85, stk. 3, og artikel 5 i forordning nr. 1017/68 på de i artikel 1 omhandlede bestemmelser i TAA-aftalen. Ifølge beslutningens artikel 3 skal beslutningens adressater bringe de fastslåede overtrædelser til ophør, ligesom de i henhold til artikel 4 i fremtiden skal afholde sig fra enhver aftale eller samordnet praksis, der kan have samme eller tilsvarende formål eller virkning som de i artikel 1 omhandlede aftaler og praksis. Endelig pålægger beslutningens artikel 5 de virksomheder, den er rettet til, inden for en frist på to måneder at underrette de kunder, med hvem de har indgået servicekontrakter og andre kontraktrelationer inden for rammerne af TAA, om, at de pågældende kunder efter ønske kan genforhandle eller straks opsige kontrakterne.

Retlige bemærkninger

26 I henhold til traktatens artikel 185 og 186, sammenholdt med artikel 4 i Rådets afgørelse 88/591/EKSF, EØF, Euratom af 24. oktober 1988 om oprettelse af De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans (EFT L 319, s. 1), som ændret ved Rådets afgørelse 93/350/Euratom, EKSF, EØF af 8. juni 1993 (EFT L 144, s. 21), kan Retten, hvis den skønner, at forholdene kræver det, udsætte gennemførelsen af den anfægtede retsakt eller foreskrive de nødvendige foreløbige forholdsregler.

27 Det bestemmes i artikel 104, stk. 2, i Rettens procesreglement, at begæringer om de i traktatens artikel 185 og 186 omhandlede foreløbige forholdsregler skal angive de omstændigheder, der medfører uopsættelighed og grundene til, at den begærede forholdsregel umiddelbart forekommer berettiget. De begærede forholdsregler skal være af foreløbig art i den forstand, at de ikke må foregribe afgørelsen i hovedsagen.

Begæringerne om intervention

28 På baggrund af de skriftlige og mundtlige indlæg under retsmødet om foreløbige forholdsregler bemærkes, at de parter, der har begæret intervention, bortset fra HKSA, hvis begæring allerede er blevet afvist, har godtgjort deres interesse i at intervenere i den foreliggende sag om foreløbige forholdsregler. Det skal nemlig for det første bemærkes, at den anfægtede beslutning er truffet efter iværksættelsen af en procedure, hvori FTA, AUTF, og European Shippers Council, der er medlem af ECTU, har deltaget som klagere. For det andet bemærkes, hvilket navnlig fremgår af de mundtlige forklaringer, som JSA og ECSA har afgivet under retsmødet den 27. januar 1995, at en omgående anvendelse af Kommissionens beslutning umiddelbart må antages at påvirke de betingelser, hvorunder søtransport til og fra europæiske havne finder sted.

29 Det tillades herefter JSA og ECSA på den ene side og FTA, AUTF og ECTU på den anden side at intervenere i den foreliggende sag om foreløbige forholdsregler til støtte for henholdsvis sagsøgernes og sagsøgtes påstande.

Begæringen om fortrolighed

30 Under hensyn til karakteren af de oplysninger, som sagsøgerne har anmodet om fortrolig behandling af, er det i forbindelse med sagen om de foreløbige forholds-

regler begrundet at tage sagsøgernes begæring til følge, for så vidt som sådanne oplysninger umiddelbart kan indeholde forretningshemmeligheder.

Begæringen om foreløbige forholdsregler

Begæringens genstand

31 Sagsøgerne har fremsat begæring om udsættelse af gennemførelsen af artikel 1, 2, 3 og 4 i den anfægtede beslutning, for så vidt sagsøgerne derved forbydes i fællesskab at fastsætte de fragtrater, der finder anvendelse på landtransport på Fællesskabets område i forbindelse med kombineret transport. De har ligeledes begæret udsættelse af gennemførelsen af samme artikler i beslutningen, for så vidt de derved forbydes i fællesskab at indgå servicekontrakter, og endelig udsættelse af gennemførelsen af beslutningens artikel 5.

32 Kommissionen har i retsmødet den 27. januar 1995 bekræftet, hvilket den allerede havde anført i sit skriftlige indlæg, at den anfægtede beslutning ikke forbyder fælles servicekontrakter som sådan. Sagsøgerne har som følge af denne udtalelse erkendt, at deres begæring om udsættelse af gennemførelsen på dette punkt er uden genstand.

33 For så vidt angår beslutningens artikel 5 har sagsøgerne forklaret, at ud af de 463 løbende kontrakter på tidspunktet for meddelelsen af beslutningen har 27 aftaler fortsat retsvirkninger efter den 31. december 1994. Da Kommissionen i retsmødet har bekræftet, således som den allerede havde anført i de skriftlige indlæg, at den pågældende artikel alene omfatter disse 27 kontrakter, har sagsøgerne erkendt, at en omgående anvendelse af artiklen ikke kan påføre dem et alvorligt og uopretteligt tab.

34 Herefter må det for det første fastslås, at det er ufornødent at træffe afgørelse om begæringen om udsættelse af gennemførelsen af beslutningens artikel 1-4, for så vidt disse bestemmelser forbyder sagsøgerne at indgå fælles servicekontrakter, for det andet, at begæringen om udsættelse af gennemførelsen af den anfægtede beslutnings artikel 5 ikke tages til følge, og, for det tredje, at genstanden for den foreliggende begæring om foreløbige forholdsregler er begrænset til udsættelse af gennemførelsen af beslutningens artikel 1-4, for så vidt bestemmelserne forbyder sagsøgerne i fællesskab at fastsætte de fragtrater, der finder anvendelse på landtransport på Fællesskabets område i forbindelse med kombineret transport.

Parternes argumenter

— Fumus boni juris

35 For så vidt angår betingelsen om fumus boni juris har sagsøgerne under henvisning til de anbringender og argumenter, de har fremført i hovedsagen, i korthed gjort gældende, at den anfægtede beslutning er behæftet med flere retlige mangler, idet den er udstedt i strid med traktatens artikel 85 og forskrifterne om anvendelse heraf, ligesom der foreligger en fejlvurdering for så vidt angår den økonomiske sammenhæng, TAA indgår i, som har været grundlaget for de retlige mangler.

36 Sagsøgernes første anbringende, der vedrører overtrædelsen af traktatens artikel 85, stk. 1, har to led. Sagsøgerne har for det første gjort gældende, at Kommissionen ikke har defineret det relevante marked korrekt, og for det andet, at den ikke har godtgjort, at TAA påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

37 Vedrørende dette anbringendes første led har sagsøgerne anført, at det relevante marked for så vidt angår landtransport af containere, som udføres af dem som et led i kombineret transport, er markedet for søtransport, da de pågældende tjenesteydelser er et integreret led heri. De fragtrater, der anvendes på landtransport af containere, skal således vurderes i henhold til forordning nr. 4056/86 og ikke, således som Kommissionen har gjort det, i henhold til forordning nr. 1017/68. De tilføjer, at såfremt de pågældende landtransportydelser henhører under sidstnævnte forordning, er det relevante marked således markedet for landtransport af containere. I dette tilfælde kan sagsøgernes andele af dette marked ikke medføre, at den anfægtede fremgangsmåde har en mærkbar indflydelse på konkurrencen.

38 Vedrørende andet led i det første anbringende har sagsøgerne gjort gældende, at Kommissionen ikke har godtgjort, at betingelserne for de pågældende landtransportydelser i væsentligt omfang har påvirket handelen mellem medlemsstaterne. I modsætning til hvad Kommissionen har udtalt, har virkningerne af TAA på konkurrencen mellem havnene været ubetydelig, og den anfægtede beslutning godtgør ikke, hvorledes TAA har haft indflydelse på den kommercielle adfærd hos landtransportvirksomhederne i de forskellige medlemsstater og dermed påvirket samhandelen inden for Fællesskabet med denne type tjenesteydelser. Ydermere har prisen på landtransport kun en meget begrænset indflydelse på de transporterede varers endelige pris.

39 Sagsøgerne har i deres andet anbringende gjort gældende, at aftalerne om kombineret transport i modsætning til, hvad Kommissionen har besluttet, for så vidt angår landtransportdelen er dækket af gruppefritagelsen i artikel 3 i forordning nr. 4056/86. De har henvist til, at et af formålene med denne forordning er at sikre stabiliteten på markedet for søtransport, og har anført, at Kommissionen har begået en fejl ved vurderingen af den økonomiske sammenhæng, idet den har anvendt en forkert definition af dette begreb. For Kommissionen kan stabilitet alene opnås med fastlæggelse af ensartede fragtrater. Efter sagsøgernes opfattelse er det imidlertid nødvendigt med flere rater for at sikre markedets stabilitet. TAA har

en sådan virkning og burde derfor være omfattet af fritagelsen i forordning nr. 4056/86. Denne forordning, der fastsætter regler for den samlede søtransportsektor, bør desuden anvendes på alle de aktiviteter, der henhører under denne type transport. Under henvisning til flere bestemmelser i forordningen, der henviser til transport på landjorden, har sagsøgerne anført, at de derfor kan være omfattet af gruppefritagelsen i forordningens artikel 3. Kommissionens fortolkning, hvorefter denne form for transport henhører under anvendelsesområdet for forordning nr. 1017/68, er blevet underkendt af den holdning, som flere medlemsstater og transportbrugersammenslutninger indtog i forbindelse med den procedure, som fandt sted for de amerikanske myndigheder i 1982, og som førte til, at de sidstnævnte anerkendte, at linjekonferencerne har adgang til at fastsætte fragtrater for landtransportdelen på De Forenede Staters område i forbindelse med kombineret transport.

40 Sagsøgernes tredje anbringende støttes på, at Kommissionen under alle omstændigheder burde have givet TAA en individuel fritagelse i henhold til traktatens artikel 85, stk. 3, eller, i det omfang den er anvendelig, artikel 5 i forordning nr. 1017/68, da TAA fremmer markedets stabilitet.

41 Subsidiært har sagsøgerne anført, at Kommissionens beslutning bør annulleres på grund af manglende begrundelse, såfremt den antages at forbyde en fastsættelse af fragtrater for landtransportdelen i forbindelse med kombineret transport ved hjælp af en anden aftale end TAA, som ikke udviser de to karakteristika, Kommissionen har henvist til som grundlag for i dette tilfælde at nægte en fritagelse, nemlig at TAA medfører mindst to tarifniveauer, og at den indeholder en begrænsning af kapacitetsudnyttelsen.

42 Kommissionen har for det første gjort gældende, at TAA har påvirket samhandelen mellem medlemsstaterne, idet transportvirksomhederne, for så vidt de har tilbudt tjenesteydelser til kunder på det fælles marked, har konkurreret indbyrdes på markedet for denne form for ydelser. Dette marked er blevet underkastet en aftale, som begrænser denne konkurrence. For det andet er det Kommissionens opfattelse, at TAA ikke er en linjekonference efter artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning nr. 4056/86, da de anvendte fragtrater ikke er de samme for alle transportvirksomheder. Denne forordning omhandler under alle omstændigheder kun international søtransport og ikke landtransportdelen af kombineret transport; den i artikel 3 givne fritagelse kan derfor ikke udstrækkes til disse tjenesteydelser. For det tredje har Kommissionen anført, at udstedelsen af en individuel fritagelse forudsætter en vurdering af en kompleks økonomisk situation, der indebærer en sammenligning af interesserne hos de, der har anmodet om en fritagelse, med interesserne hos andre erhvervsdrivende samt den offentlige interesse. Kommissionen har ifølge fast retspraksis et vidt skøn ved gennemførelsen af en sådan vurdering. Såfremt der ikke foreligger åbenbare fejl, kan Retten ikke sætte sin vurdering i stedet for Kommissionens vurdering. I denne sag er der ikke begået en sådan fejl, men alene en vurdering af andre økonomiske faktorer end de, sagsøgerne har fremført.

43 FTA og AUTF har anført, at fastsættelsen af raterne for landtransportdelen i forbindelse med kombineret transport kun falder ind under forordning nr. 1017/68, da forordning nr. 4056/86 ikke er anvendelig på denne type transport. Efter intervenienternes opfattelse er de nødvendige betingelser for at meddele en individuel fritagelse heller ikke opfyldt, idet aftalen ikke giver afskiberne en rimelig andel af fortjenesten.

— Risikoen for et alvorligt og uopretteligt tab

44 Sagsøgerne har anført, at forbuddet mod at fastsætte raterne for landtransportdelen i forbindelse med den kombinerede transport i Europa medfører, at tarifordningen

for sektoren som helhed bryder sammen, hvilket medfører et alvorligt og uopretteligt tab for sagsøgerne. Til støtte herfor henviser sagsøgerne til det, som efter deres opfattelse skete i 1982 og 1983 på det transatlantiske transportområde. Som følge af restriktioner, som amerikansk lovgivning pålagde linjekonferencernes fastsættelse af satserne for landtransportdelen i forbindelse med kombineret transport, brød markedet sammen, hvilket medførte massive tab for transportvirksomhederne og en forstyrrelse af den faste linjefart på Nordatlanten. Såfremt fællesskabsmyndighederne udsteder et forbud mod fastsættelse af disse tariffer, vil dette nødvendigvis have de samme virkninger, hvilket vil medføre et betydeligt fald i tarifferne og gøre transatlantisk linjefart til en økonomisk uholdbar virksomhed for mange rederier. Resultatet vil være et fald i de tjenesteydelser, der tilbydes afskiberne, hvilket berører samhandelen inden for Fællesskabet. Disse tab vil på grund af deres karakter ikke kunne erstattes.

45 Sagsøgerne har videre anført, at fastsættelsen af raterne for landtransportdelen i forbindelse med kombineret transport i Europa er en fremgangsmåde, som har været anvendt i hvert fald i mere end to årtier. Sagsøgerne henviser til Domstolens præsidents kendelse af 11. maj 1989 (forenede sager 76/89 R, 77/89 R og 91/89 R, RTE m.fl. mod Kommissionen, Sml. s. 1141) og anfører, at anvendelsen af den anfægtede beslutning i det tidsrum, hvor hovedsagen behandles, vil føre til en uafvendelig markedsudvikling, der påfører sagsøgerne et alvorligt og uopretteligt tab.

46 ECSA og JSA har ligeledes fremhævet faren for en gentagelse af det fald i raterne, som fandt sted i 1982; et fald, der vil medføre meget betydelige tab, og hvorefter der ikke kan garanteres regelmæssige transportydelser.

47 Kommissionen bestrider, at anvendelsen af dens beslutning kan påføre sagsøgerne et alvorligt og uopretteligt tab. Sagsøgerne har ikke godtgjort, at der findes en årsagsforbindelse mellem beslutningen og risikoen for tab. Sagsøgerne disponerer over metoder til at undgå en sådan risiko, bl.a. ved at forhindre fastsættelsen af rater, der er lavere end de faktiske omkostninger. Den omstændighed, at rederierne ikke kan gennemføre en løsning af denne art, er deres fejl. Kommissionen har i øvrigt sammen med meddelelsen af beslutningen udsendt en opfordring, rettet til sagsøgerne, om, at den får meddelelse om nye aftaler om landtransport, hvilket de ikke har gjort. Under alle omstændigheder var det fald i fragtraterne, der fandt sted i 1982 og 1983, efter Kommissionens opfattelse en konsekvens af en vigende økonomisk konjunktur på det pågældende tidspunkt, der var præget af den anden oliekrise. De nuværende økonomiske vilkår er meget forskellige herfra, og der er derfor ikke risiko for, at situationen gentager sig.

48 FTA og AUTF bestrider, at der foreligger en risiko for et alvorligt og uopretteligt tab, og anfører, at det, der skete i 1982, var resultatet af de særlige økonomiske omstændigheder, som navnlig skyldtes en kriseperiode, der ikke foreligger på nuværende tidspunkt. Under alle omstændigheder forhindrer den magt, sagsøgerne udøver på det pågældende marked, og som bevises af den kontinuerlige forhøjelse af satserne, som har fundet sted de seneste to år, en gentagelse af en sådan krise. Selv om der viser sig et tab, vil dette være forårsaget af, at de deltagende rederier overtræder aftalens bestemmelser; ansvaret for tabet skal således placeres på disse virksomheder og ikke på Kommissionens beslutning. Endelig hævder intervenienterne, at en afvejning af interesserne taler til fordel for de, der anvender de pågældende tjenesteydelser, og som alle er virksomheder, der eksporterer til De Forenede Stater, og hvis omkostninger er steget på grund af de urimelige satser, der er fastsat af TAA, og den væsentlige forhøjelse, der har fundet sted i de seneste to år.

Retlig bedømmelse

49 For så vidt angår for det første grundlaget for hovedsagen må det anerkendes, at i hvert fald visse af de anbringender, som sagsøgerne har gjort gældende, umiddel-

bart er relevante og under alle omstændigheder ikke åbenbart ugrundede. Dette gælder navnlig for det argument, som sagsøgerne har fremført i forbindelse med deres første anbringende, hvorefter Kommissionen ikke ved bestemmelsen af det relevante marked har taget hensyn til landtransport af containere generelt, samt det subsidiære anbringende vedrørende lovligheden af Kommissionens anvendelse af de konklusioner, den er nået frem til i forbindelse med gennemgangen af TAA, på den aftale, som har afløst sidstnævnte, nemlig TACA, og hvis gennemgang Kommissionens tjenestegrene endnu ikke har afsluttet. På dette grundlag må det i denne sag anerkendes, at der umiddelbart foreligger fumus boni juris.

50 Der er derfor grundlag for at undersøge, om den anden betingelse for at træffe en foreløbig forholdsregel er opfyldt, nemlig om der er fare for et alvorligt og uopretteligt tab. Det fremgår af fast praksis (jf. bl.a. kendelse afsagt af Rettens præsident den 14.12.1993, sag T-543/93 R, Gestevisión Telecinco mod Kommissionen, Sml. II, s. 1409, præmis 27), at spørgsmålet om, hvorvidt en foreløbig forholdsregel er uopsættelig, skal vurderes ud fra, om det er nødvendigt at træffe en foreløbig afgørelse for at undgå, at der derigennem påføres den part, der har indgivet begæringen, et alvorligt og uopretteligt tab. Det påhviler den, der indgiver begæring om udsættelse af gennemførelsen af en beslutning, at godtgøre, at det vil påføre vedkommende et alvorligt og uopretteligt tab, såfremt man afventer afgørelsen i hovedsagen.

51 Hertil bemærkes, at anvendelsen af Kommissionens beslutning umiddelbart indebærer, at sagsøgerne forhindres i fortsat at anvende en fremgangsmåde — nemlig transportvirksomhedernes fælles fastsættelse af rater for landtransport i forbindelse med kombineret transport — der i Europa har været anvendt siden begyndelsen af 1970'erne og under alle omstændigheder siden ikrafttrædelsen af forordning nr. 4056/86, som er Kommissionens grundlag for at erklære den ulovlig.

52 Endelig bemærkes, at sagsøgerne såvel i stævningen som under den mundtlige forhandling har henvist til den alvorlige fare, som underkendelsen af denne fremgangsmåde kan medføre for transportmarkedets funktion. Sagsøgerne har navnlig henvist til, at det forhold, at det vil være umuligt for dem at fastsætte reglerne for denne type transport i fællesskab, kan medføre et almindeligt fald i raterne for søtransport. Det bemærkes, at selv om der ikke er enighed mellem sagsøgerne og Kommissionen om den nøjagtige andel, den kombinerede transport udgør af den samlede søtransport, er det ubestridt, at der er tale om en ikke ubetydelig andel. Herefter kan det ikke udelukkes, at et prisfald på dette område på væsentlig måde kan berøre det almindelige tarifniveau.

53 Endelig fremgår det af sagsøgernes indlæg, navnlig de, der drejer sig om de for søtransport særegne økonomiske karakteristika, at der i en sådan situation er en risiko for — som det skete på det nordatlantiske marked i begyndelsen af 1980'erne — at visse virksomheder akkumulerer tab og forsvinder fra markedet.

54 Selv om Kommissionens udtalelser om, at det var en særlig økonomisk konjunktur, der førte til krisen på det transatlantiske transportmarked i begyndelsen af 1980'erne, ikke kan frakendes enhver betydning, skal det for det første bemærkes, at den dagældende amerikanske lovgivning for så vidt angår fastsættelsen af rater for den kombinerede transport, kan have haft faktiske virkninger, som i hvert fald delvis var skyld i denne situation. For det andet kan det ikke udelukkes, at den anfægtede beslutning kan have tilsvarende virkninger.

55 Retten har allerede tidligere fastslået, at situationer, hvor det eksisterende markeds vilkår ændres ved en kommissionsbeslutning, som finder anvendelse med en relativ kort frist, indebærer fare for en alvorlig og uoprettelig skade for beslutningens adressater, i det omfang, de indebærer væsentlige ændringer af rammerne for udøvelsen af deres virksomhed. En sådan ændring af markedet kan skabe en udvikling, som det vil være meget vanskeligt at ændre på et senere tidspunkt, såfremt sagsøgerne i hovedsagen får medhold. Omvendt vil en udsættelse af gennemførelsen ikke forhindre, at beslutningen får virkning i fuldt omfang fra det tidspunkt, hvor sagsøgte får medhold (jf. til støtte herfor Domstolens præsidents kendelse i ovennævnte sag RTE m.fl. mod Kommissionen, præmis 15 og 18, og af 13.6.1989, sag 56/89 R, Publishers Association mod Kommissionen, Sml. s. 1693, præmis 34 og 35, samt Rettens præsidents kendelse af 16.6.1992, forenede sager T-24/92 R og T-28/92 R, Langnese-Iglo og Schöller mod Kommissionen, Sml. II, s. 1839, præmis 29, og af 16.7.1992, sag T-29/92 R, SPO m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 2161, præmis 31).

56 En umiddelbar vurdering af de elementer, sagsøgerne har fremført, viser, at der findes en ikke ubetydelig risiko for, at en ændring af rammerne for udøvelsen af deres virksomhed, således som en anvendelse af den anfægtede beslutning indebærer, medfører et almindeligt fald i fragtraterne, der kan berøre selve søtransporternes regelmæssighed. På baggrund af dette markeds økonomiske betydning kan en sådan situation, såfremt den opstår, medføre et generelt tab af et ikke ubetydeligt omfang.

57 Det følger heraf, at en umiddelbar anvendelse af den anfægtede beslutning i det tidsrum, hvor hovedsagen behandles, indebærer en risiko for ikke alene, at der opstår et alvorligt og uopretteligt tab for sagsøgerne, men også for, at markedets stabilitet bringes i fare. En interesseafvejning fører under disse omstændigheder til at udsætte gennemførelsen af beslutningen, for så vidt sagsøgerne derved forbydes

i fællesskab at fastsætte de fragtrater, der finder anvendelse på landtransport på Fællesskabets område i forbindelse med kombineret transport.

Af disse grunde

bestemmer

RETTENS PRÆSIDENT

1) Japanese Shipowners' Association og European Community Shipowners' Associations ASBL tillades at intervenere til støtte for sagsøgernes påstande.

2) Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret og European Council of Transport Users ASBL tillades at intervenere til støtte for sagsøgtes påstande.

3) Sagsøgernes begæring om fortrolighed i behandlingen af visse dele af sagen tages til følge.

4) Gennemførelsen af artikel 1, 2, 3 og 4 i Kommissionens beslutning 94/980/EF af 19. oktober 1994 i henhold til EF-traktatens artikel 85 (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) udsættes indtil det tidspunkt, hvor Retten afsiger ende-

lig dom i hovedsagen, for så vidt sagsøgerne derved forbydes i fællesskab at fastsætte de fragtrater, der finder anvendelse på landtransport på Fællesskabets område i forbindelse med kombineret transport.

5) Det er ufornødent at træffe afgørelse om begæringen om udsættelse af gennemførelsen for så vidt angår fælles indgåelse af servicekontrakter.

6) Begæringen om udsættelse af gennemførelsen af beslutningens artikel 5 tages ikke til følge.

7) Afgørelsen om sagens omkostninger udsættes.

Således bestemt i Luxembourg den 10. marts 1995.

H. Jung
Justitssekretær

J.L. Cruz Vilaça
Præsident