ORDINANZA DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNALE

10 marzo 1995 *

Nel procedimento T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, società di diritto svedese, con sede in Göteborg (Svezia),

Cho Yang Shipping Company Ltd, società di diritto coreano, con sede in Seul,

DSR-Senator Lines GmbH, società di diritto tedesco, con sede in Brema (Germania),

Hapag Lloyd AG, società di diritto tedesco, con sede in Amburgo (Germania),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, società di diritto svizzero, con sede in Ginevra (Svizzera),

A.P. Møller-Mærsk Line, società di diritto danese, con sede in Copenaghen,

Nedlloyd Lijnen BV, società di diritto olandese, con sede in Rotterdam (Paesi Bassi),

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), società di diritto di Singapore, con sede in Singapore,

* Lingua processuale: l'inglese.

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), società di diritto giapponese, con sede in Tokyo,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, società di diritto inglese, con sede in Levington (Regno Unito),

P & O Containers Ltd, società di diritto inglese, con sede in Londra,

Polish Ocean Lines, società di diritto polacco, con sede in Gdynia (Polonia),

Sea-Land Service Inc., società di diritto dello Stato del Delaware, con sede in Jersey City, New Jersey (Stati Uniti d'America),

Tecomar SA de CV, società di diritto messicano, con sede in Messico,

Transportación Marítima Mexicana SA, società di diritto messicano, con sede in Messico,

con gli avv.ti John Pheasant, Nicholas Bromfield e Suyong Kim, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio legale Loesch e Wolter, 11, rue Goethe,

richiedenti,

sostenute da

Japanese Shipowners' Association, associazione di diritto giapponese, con sede in Tokyo, con gli avv.ti Nicholas J. Forwood, QC, del foro d'Inghilterra e del Galles, e Philip Rutley, solicitor, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio legale Arendt e Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

e

European Community Shipowners' Association ASBL, associazione di diritto belga, con sede in Bruxelles, con l'avv. Denis Waelbroeck, del foro di Bruxelles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

intervenienti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai signori Bernd Langeheine e Richard Lyal, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor Georgios Kremlis, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

resistente,

sostenuta da

Freight Transport Association Ltd, associazione di diritto inglese, con sede in Turnbridge Wells (Regno Unito),

Association des utilisateurs de transport de fret, associazione di diritto francese, con sede in Parigi,

e

European Council of Transport Users ASBL, associazione di diritto belga, con sede in Bruxelles,

con il signor Mark Clough, barrister, del foro d'Inghilterra e del Galles, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio dell'avv. Aloyse May, 31, Grand-rue,

intervenienti,

avente ad oggetto una domanda di sospensione dell'esecuzione della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement; GU L 376, pag. 1),

IL PRESIDENTE DEL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO DELLE COMUNITÀ EUROPEE

ha emesso la seguente

Ordinanza

Fatti e procedimento

1 Con atto introduttivo registrato nella cancelleria del Tribunale il 23 dicembre 1994, quindici compagnie di trasporto marittimo di linea, firmatarie del Trans Atlantic Agreement (in prosieguo: il «TAA»), hanno proposto, a norma dell'art. 173, quarto comma, del Trattato che istituisce la Comunità europea (in prosieguo: il «Trattato CE»), un ricorso diretto all'annullamento della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement; GU L 376, pag. 1).

2 Con separata istanza, registrata nella cancelleria del Tribunale in pari data, le richiedenti hanno inoltre presentato, ai sensi degli artt. 185 e 186 del Trattato CE, una domanda di sospensione dell'esecuzione della decisione impugnata.

3 La Commissione, cui era stata concessa la proroga del termine precedentemente fissato all'11 gennaio 1995, ha presentato osservazioni scritte sulla presente domanda di provvedimenti urgenti il 20 gennaio 1995.

4 Con istanze depositate nella cancelleria del Tribunale il 9 gennaio 1995, la Freight Transport Association Limited (in prosieguo: la «FTA») e l'Association des utilisateurs de fret (in prosieguo: la «AUTF») hanno chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni della Commissione.

5 In conformità all'art. 116, n. 1, del regolamento di procedura del Tribunale, le istanze di intervento sono state notificate alle parti nella causa principale.

6 Con facsimile registrato nella cancelleria del Tribunale il 13 gennaio 1995, le richiedenti hanno dichiarato che non intendevano opporsi alle domande di intervento della FTA e della AUTF. Con il medesimo documento esse hanno inoltre presentato, a norma dell'art. 116, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, una richiesta di trattamento riservato per alcuni elementi del fascicolo, relativi a taluni dati numerici citati nella decisione controversa, all'ammontare delle perdite delle richiedenti stesse, menzionato nell'allegato 10 della domanda di provvedimenti provvisori, e ai risultati finanziari per il 1991, 1992 e 1993, riportati nell'allegato 16 di tale domanda.

7 Con lettera registrata nella cancelleria del Tribunale il 13 gennaio 1995, la Commissione ha dichiarato di non aver obiezioni in merito alle istanze di intervento presentate dalla FTA e dalla AUTF.

8 Con lettera 19 gennaio 1995, la cancelleria del Tribunale ha informato la FTA e la AUTF che, con decisione del presidente del Tribunale, erano state ammesse a presentare osservazioni orali nel corso dell'udienza del procedimento sommario ed era stato fissato il termine del 26 gennaio per la presentazione delle loro osservazioni scritte.

9 Con istanze registrate nella cancelleria del Tribunale il 20 gennaio 1995, la Hong Kong Shipowners' Association (in prosieguo: la «HKSA»), la Japanese Shipowners' Association (in prosieguo: la «JSA») e la European Shipowners' Association (in

prosieguo: la «ECSA») hanno chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni delle richiedenti. Nelle osservazioni depositate il 23 gennaio, la Commissione si è opposta all'accoglimento delle suddette istanze. Le richiedenti non hanno formulato osservazioni in proposito.

10 Con ordinanza 15 gennaio 1995, il presidente del Tribunale ha respinto l'istanza di intervento presentata dalla HKSA, in quanto non risultava dimostrata, prima facie, l'esistenza di un interesse di quest'ultima alla soluzione della controversia ai sensi dell'art. 37, secondo comma, dello Statuto (CE) della Corte.

11 Con lettera in pari data, la cancelleria del Tribunale ha informato la ECSA e la JSA che, alla luce del contenuto della loro istanza, il presidente del Tribunale aveva deciso di ammetterle a partecipare all'udienza del procedimento sommario affinché dimostrassero l'esistenza di un loro interesse alla soluzione della controversia, riservando la decisione sull'ammissibilità della domanda di intervento.

12 Con lettera registrata nella cancelleria del Tribunale il 24 gennaio 1995, l'European Council of Transport Users ASBL (in prosieguo: l'«ECTU») ha chiesto di intervenire a sostegno delle conclusioni della parte resistente. Le richiedenti e la Commissione non hanno presentato osservazioni in merito a tale domanda. Con lettera in pari data, la cancelleria del Tribunale ha informato l'ECTU che, alla luce del contenuto dell'istanza presentata, il presidente del Tribunale aveva deciso di ammettere l'ECTU a partecipare all'udienza del procedimento sommario affinché dimostrasse l'esistenza di un suo interesse alla soluzione della controversia, riservando la decisione in merito alla domanda di intervento.

13 Le parti sono state sentite il 27 gennaio 1995.

14 Prima di esaminare la fondatezza della domanda di provvedimenti urgenti, è opportuno ricordare il contesto della controversia sottoposta al Tribunale, quale emerge dalle memorie depositate dalle parti nonché dalle spiegazioni rese verbalmente nel corso dell'udienza.

15 Le ricorrenti sono le quindici compagnie di trasporto marittimo di linea che hanno sottoscritto l'accordo denominato TAA, a termini del quale esse forniscono congiuntamente i servizi internazionali di trasporto di linea mediante container attraverso l'Atlantico, tra l'Europa del Nord e gli Stati Uniti d'America, in direzione Est-Ovest e Ovest-Est. Il TAA è entrato in vigore il 31 agosto 1992, sostituendo le conferenze marittime precedentemente esistenti. Quattro nuovi membri hanno aderito all'accordo successivamente alla sua entrata in vigore.

16 Il TAA disciplina numerosi aspetti del trasporto marittimo. Esso prevede, in particolare, alcune regole relative alla fissazione dei tassi di nolo, ai contratti di servizio (che consentono ad un cliente di impegnarsi a far trasportare un quantitativo minimo di merci in un determinato periodo, fruendo così di un prezzo di trasporto inferiore alle tariffe abitualmente applicate) e ad un programma di gestione delle capacità (che persegue l'obiettivo di limitare l'offerta di trasporti al fine di garantire la stabilità del mercato).

17 Il TAA prevede due categorie di membri. I membri appartenenti alla prima categoria (i cosiddetti «membri strutturati») fanno parte dei comitati che controllano l'applicazione delle tariffe e dei contratti di servizio. Tutti i membri di tale categoria, ad eccezione di due, avevano aderito alle due conferenze marittime anteriori alla stipulazione del TAA. I membri della seconda categoria (i cosiddetti «membri non strutturati») non fanno parte dei comitati sopra menzionati e hanno la facoltà di stipulare contratti di servizio separati, il che non è consentito ai «membri strutturati», e possono altresì aderire ai contratti di servizio negoziati dai «membri strutturati», i quali non possono invece intervenire nei contratti stipulati dai «membri non strutturati».

18 Il TAA fissa le tariffe applicabili al trasporto marittimo e al trasporto combinato, il quale comprende oltre al primo anche l'instradamento via terra, da o verso le coste, di merci destinate a o provenienti da una località interna. Le tariffe applicabili al trasporto combinato, stabilite per ciascuna operazione nell'ambito di un unico contratto di trasporto, coprono quindi sia le tratte marittime sia quelle terrestri.

19 Il 28 agosto 1992 il TAA veniva notificato alla Commissione. Le richiedenti sollecitavano, a norma dell'art. 12, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4056, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi (GU L 378, pag. 4, in prosieguo: il «regolamento n. 4056/86»), l'adozione di una decisione di esenzione ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato.

20 Con lettera 24 settembre 1992 la Commissione informava le richiedenti che l'accordo sarebbe stato esaminato anche sotto il profilo del regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (GU L 175, pag. 1, in prosieguo: il «regolamento n. 1017/68»).

21 Nel periodo 13 ottobre 1992 - 19 luglio 1993, la Commissione riceveva numerose denunce in ordine all'attuazione del TAA. Le denunce provenivano da esportatori e associazioni di esportatori stabiliti nei vari Stati membri della Comunità ed operanti verso gli Stati Uniti, da numerose autorità portuali europee nonché da spedizionieri e da associazioni di spedizionieri. Nelle denunce venivano contestate al TAA numerose violazioni degli artt. 85 e 86 del Trattato, manifestatesi, per quanto riguarda la determinazione delle tariffe, nell'imposizione di condizioni contrattuali inique e nella limitazione artificiale dell'offerta di trasporto.

22 I denuncianti chiedevano alla Commissione l'adozione di misure provvisorie a norma dell'art. 11, n. 1, del regolamento n. 4056/86. Dopo aver avviato la procedura di cui all'art. 23 del medesimo regolamento, la Commissione decideva di respingere tali domande.

23 Con lettera 10 dicembre 1993, la Commissione inviava alle richiedenti una comunicazione degli addebiti.

24 In esito alle discussioni svoltesi nel corso del procedimento precontenzioso, le richiedenti notificavano alla Commissione, il 5 luglio 1994, una versione modificata del TAA, denominata «Trans Atlantic Conference Agreement» (in prosieguo: il «TACA»). Il nuovo accordo, che introduceva numerose modifiche, diveniva operativo il 24 ottobre 1994, sostituendosi al TAA. A tale data, la Commissione non aveva concluso l'esame di tale accordo.

25 Il 19 ottobre 1994 la Commissione adottava la decisione controversa. Nell'art. 1 la decisione constata che le disposizioni del TAA relative agli accordi di prezzo e di capacità costituiscono infrazioni all'art. 85, n. 1, del Trattato. Nell'art. 2 viene negata l'applicazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato e dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68 alle disposizioni dell'accordo TAA di cui all'art. 1 della decisione. L'art. 3 della medesima decisione impone alle imprese destinatarie enumerate all'art. 6 di porre fine alle infrazioni constatate all'art. 1, mentre a sua volta l'art. 4 vieta alle stesse l'attuazione di accordi o pratiche concordate che possano avere un oggetto o un effetto identico o analogo agli accordi e alle pratiche di cui all'art. 1. L'art. 5 della decisione impone infine alle imprese destinatarie di informare, nel termine di due mesi, i clienti coi quali avevano stipulato contratti di servizio o contratti di altra natura nell'ambito del TAA che essi hanno facoltà, se lo desiderano, di rinegoziare le clausole di tali contratti o di risolverli con effetto immediato.

In diritto

26 A norma del combinato disposto degli artt. 185 e 186 del Trattato e dell'art. 4 della decisione del Consiglio 24 ottobre 1988, 88/591/CECA, CEE, Euratom, che istituisce un Tribunale di primo grado delle Comunità europee (GU L 319, pag. 1), emendata con decisione del Consiglio 8 giugno 1993, 93/350/Euratom, CECA, CEE (GU L 144, pag. 21), il Tribunale può, quando reputi che le circostanze lo richiedano, ordinare la sospensione dell'esecuzione dell'atto impugnato o i provvedimenti provvisori necessari.

27 L'art. 104, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale dispone che le domande relative a provvedimenti provvisori ai sensi degli artt. 185 e 186 del Trattato devono precisare i motivi di urgenza e gli argomenti di fatto e di diritto che giustifichino prima facie l'adozione del provvedimento provvisorio richiesto. I provvedimenti richiesti devono avere natura provvisoria, nel senso che non devono pregiudicare la decisione sul merito.

Sulle istanze di intervento

28 Alla luce delle considerazioni esposte per iscritto e verbalmente nel corso dell'udienza del procedimento sommario, si deve constatare che ciascuno degli istanti, ad eccezione della HKSA la cui domanda era già stata respinta, ha dimostrato l'esistenza di un interesse ad intervenire nell'ambito del presente procedimento sommario. Va ricordato, infatti, che la decisione controversa è stata adottata in esito ad un procedimento cui hanno partecipato, in qualità di denuncianti, la FTA, la AUTF e l'European Shippers Council, membro dell'ECTU. Va inoltre rilevato, come emerge segnatamente dalle spiegazioni verbali fornite dalla JSA e dalla ECSA nel corso dell'udienza del 27 gennaio 1995, che l'esecuzione immediata della decisione della Commissione può, prima facie, pregiudicare le condizioni del traffico marittimo verso o dai porti europei.

29 Occorre pertanto ammettere la JSA e la ECSA, da un lato, e la FTA, la AUTF e l'ECTU, dall'altro, ad intervenire nell'ambito del presente procedimento sommario a sostegno rispettivamente delle conclusioni delle richiedenti e della parte resistente.

Sulla richiesta di trattamento riservato

30 Considerata la natura degli elementi cui si riferisce la richiesta di trattamento riservato, appare giustificato, nella fase del procedimento sommario, accogliere la richie-

sta presentata dalle richiedenti, in quanto elementi del genere rientrano, prima facie, nell'ambito del segreto commerciale.

Sulla domanda di provvedimenti urgenti

Sull'oggetto della domanda

31 Nell'atto introduttivo del ricorso le richiedenti chiedono la sospensione dell'esecuzione degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione impugnata, nei limiti in cui viene loro inibito l'esercizio congiunto del potere di fissazione dei prezzi applicabili alle tratte terrestri, nel territorio della Comunità, effettuate nell'ambito dei servizi di trasporto combinato. Esse chiedono altresì la sospensione dell'esecuzione dei medesimi articoli della decisione nei limiti in cui da essi discende il divieto di stipulazione congiunta dei contratti di servizio e, infine, la sospensione dell'esecuzione dell'art. 5 della decisione.

32 Nel corso dell'udienza del 27 gennaio 1995, la Commissione ha confermato la considerazione già espressa nelle osservazioni scritte, vale a dire che la decisione controversa non si oppone ai contratti di servizio in quanto tali. In seguito a tale dichiarazione, le richiedenti hanno riconosciuto che la loro domanda di sospensione dell'esecuzione era, riguardo a quel punto specifico, priva di oggetto.

33 In ordine all'art. 5 della decisione, le richiedenti hanno chiarito che, dei 463 contratti in corso di esecuzione alla data della notifica della decisione, 27 hanno conservato la propria efficacia successivamente al 31 dicembre 1994. Poiché la Commissione ha confermato in udienza quanto dichiarato nelle osservazioni scritte, ossia che la disposizione di cui trattasi riguarda esclusivamente i suddetti 27 contratti, le richiedenti hanno ammesso che l'esecuzione immediata di quell'articolo non è tale da comportare un danno grave e irreparabile nei loro confronti.

34 Alla luce di quanto precede, si deve in primo luogo dichiarare che non occorre statuire sulla domanda di sospensione dell'esecuzione degli artt. 1-4 della decisione, per la parte in cui si vieta alle richiedenti di stipulare congiuntamente contratti di servizi, in secondo luogo, respingere la domanda di sospensione dell'esecuzione dell'art. 5 della decisione controversa e, in terzo luogo, constatare che l'oggetto della domanda di provvedimenti provvisori si limita alla sospensione dell'esecuzione degli artt. 1-4 della decisione, nella parte in cui si vieta alle richiedenti di fissare congiuntamente i prezzi applicabili alle tratte terrestri, nel territorio della Comunità, effettuate nell'ambito dei servizi di trasporto combinato.

Argomenti delle parti

— Sul fumus boni juris

35 Per quanto riguarda l'esistenza del fumus boni juris, le richiedenti asseriscono sostanzialmente, rifacendosi ai motivi e agli argomenti dedotti nell'ambito del ricorso principale, che la decisione contestata è inficiata da numerosi errori di diritto, in quanto sarebbe stata adottata in violazione dell'art. 85 del Trattato e delle disposizioni relative alla sua esecuzione, nonché da numerosi errori di valutazione in ordine al contesto economico nel quale opera il TAA, errori di valutazione che si sarebbero tradotti in errori di diritto.

36 Il primo motivo dedotto dalle richiedenti, relativo alla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, è articolato in due parti. Le richiedenti fanno valere, per un verso, che la Commissione non ha definito correttamente il mercato di cui trattasi e, per l'altro, che non ha dimostrato che il TAA ha pregiudicato il commercio tra gli Stati membri.

37 Nella prima parte di tale motivo, le richiedenti sostengono che il mercato interessato, per quanto riguarda i trasporti di container da esse effettuati via terra nell'ambito dei trasporti combinati, è il mercato dei trasporti marittimi, in quanto i servizi considerati ne costituiscono parte integrante. Le tariffe applicabili al trasporto di container via terra vanno quindi valutate alla luce del regolamento n. 4056/86 e non in base al regolamento n. 1017/68, come ha fatto la Commissione. Esse rilevano peraltro che, nell'ipotesi in cui i trasporti terrestri considerati rientrassero nella sfera di applicazione di quest'ultimo regolamento, il mercato interessato sarebbe il mercato dei trasporti di container via terra. Orbene, in tal caso la quota di tale mercato da esse detenuta non sarebbe tale da consentire alle pratiche contestate di incidere in modo sensibile sulla concorrenza.

38 Con la seconda parte del primo motivo, le richiedenti fanno valere che la Commissione non avrebbe dimostrato che le condizioni applicabili ai trasporti terrestri considerati abbiano influito in modo sensibile sul commercio tra gli Stati membri. Contrariamente a quanto sostiene la Commissione, gli effetti del TAA sulla concorrenza tra i vari porti sarebbero stati di entità trascurabile e non risulta dalla decisione impugnata in che modo il TAA avrebbe condizionato il comportamento commerciale dei trasportatori via terra stabiliti in diversi Stati membri, influendo in tal modo sul commercio intracomunitario per questa categoria di servizi. Il prezzo relativo al trasporto effettuato via terra avrebbe peraltro un effetto molto ridotto sul prezzo finale delle merci trasportate.

39 Con il secondo motivo le richiedenti sostengono che, contrariamente a quanto deciso dalla Commissione, gli accordi relativi al trasporto combinato, nei limiti in cui si riferiscono alle tratte terrestri, rientrano nell'ambito dell'esenzione per categoria di cui all'art. 3 del regolamento n. 4056/86. Esse ricordano che uno degli obiettivi perseguiti da tale regolamento è quello di garantire la stabilità del mercato dei trasporti marittimi e rilevano che la Commissione ha commesso un errore nella valutazione del contesto economico, essendosi basata su un'errata definizione di tale nozione. Secondo la Commissione, l'obiettivo della stabilità presuppone la fissazione di tassi di nolo uniformi. Orbene, le richiedenti asseriscono che l'esistenza di tassi diversificati è un elemento necessario per garantire la stabilità del mercato. Il TAA, che agisce in tal senso, avrebbe quindi dovuto fruire dell'esenzione previ-

sta dal regolamento n. 4056/86. Inoltre tale regolamento, che disciplina l'intero settore dei trasporti marittimi, andrebbe applicato a tutte le attività che rientrano in questa categoria di trasporti. Le richiedenti sostengono quindi, richiamando numerose disposizioni del detto regolamento che fanno riferimento ai trasporti terrestri, che va concessa a questi ultimi l'esenzione per categoria di cui all'art. 3 del medesimo regolamento. L'interpretazione della Commissione, secondo cui questa categoria di trasporti rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1017/68, sarebbe in contraddizione con le posizioni espresse da numerosi Stati membri e da varie associazioni di utenti dei servizi di trasporto nel corso del procedimento che si è svolto dinanzi alle autorità statunitensi nel 1982, concludendosi con il riconoscimento da parte delle stesse della possibilità, per le conferenze marittime, di fissare le tariffe applicabili alle tratte terrestri, nel territorio degli Stati Uniti, effettuate nell'ambito dei servizi di trasporto combinato.

40 Con il terzo motivo le richiedenti deducono che la Commissione avrebbe dovuto, in ogni caso, concedere al TAA l'esenzione individuale ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato o, se applicabile, dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68, poiché il TAA è atto a promuovere la stabilità del mercato.

41 In subordine, le richiedenti sostengono che, nell'ipotesi in cui la decisione della Commissione avesse l'effetto di vietare la fissazione delle tariffe applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato mediante un accordo diverso dal TAA, che non presenti le due caratteristiche richiamate dalla Commissione per negare l'esenzione nel caso di specie — vale a dire il fatto che il TAA stabilisce almeno due livelli di tariffe e prevede una non utilizzazione delle capacità —, la decisione dovrebbe essere annullata per difetto di motivazione.

42 La Commissione fa valere, anzitutto, che il TAA avrebbe pregiudicato gli scambi tra gli Stati membri in quanto i trasportatori, che offrivano un servizio agli utenti nell'ambito del mercato comune, erano in concorrenza gli uni con gli altri nel mercato del detto servizio. Tale mercato avrebbe quindi subito gli effetti di un accordo restrittivo della concorrenza. Essa ritiene, in secondo luogo, che il TAA non costituisce una conferenza marittima ai sensi dell'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86 poiché non tutti i trasportatori applicano i medesimi tassi di nolo. In ogni caso, il regolamento citato riguarderebbe esclusivamente i trasporti marittimi internazionali e non le tratte terrestri dei servizi di trasporto combinato; di conseguenza, l'esenzione concessa dall'art. 3 del regolamento non può essere estesa a questa categoria di servizi. La Commissione ricorda, in terzo luogo, che la concessione di un'esenzione individuale presuppone la valutazione di una situazione economica complessa che implica la ponderazione degli interessi dei richiedenti, di quelli degli altri operatori economici e dell'interesse pubblico. Per effettuare tale valutazione la Commissione dispone, per giurisprudenza costante, di un ampio margine di discrezionalità. In mancanza di errore manifesto, il Tribunale non può sostituire la propria valutazione a quella effettuata dalla Commissione. Nel caso di specie, non vi sarebbe un errore del genere, bensì soltanto una valutazione dei fattori economici diversa da quella suggerita dalle richiedenti.

43 La FTA e la AUTF affermano che la fissazione delle tariffe applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato è esclusivamente disciplinata dalle disposizioni del regolamento n. 1017/68, poiché il regolamento n. 4056/86 non si applica a questa categoria di trasporti. Secondo le intervenienti, non ricorrono peraltro i presupposti per la concessione di un'esenzione individuale in quanto l'accordo non riserverebbe ai caricatori una congrua parte dell'utile.

— Sul rischio di pregiudizio grave e irreparabile

44 Le richiedenti sostengono che il divieto di fissare i prezzi applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato in Europa determinerebbe il crollo delle tariffe dell'intero settore, il che arrecherebbe alle stesse un pregiudizio

grave ed irreparabile. A sostegno di tale affermazione, esse richiamano gli eventi che si sarebbero verificati nel 1982 e nel 1983 nel settore dei trasporti transatlantici. In seguito alle restrizioni imposte dal diritto statunitense alla fissazione, da parte delle conferenze marittime, dei prezzi applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato, il mercato avrebbe subito un crollo, provocando gravi perdite per i trasportatori con effetti destabilizzanti sulla regolarità dei servizi di trasporto marittimo nel Nordatlantico. Un divieto analogo, imposto dalle autorità comunitarie, determinerebbe necessariamente i medesimi effetti, causando una notevole riduzione del livello dei prezzi e trasformando la fornitura di servizi di linea nel traffico transatlantico in un'attività antieconomica per molti operatori. Ne discenderebbe un calo dei servizi offerti ai caricatori, il che inciderebbe sugli scambi intracomunitari. Pregiudizi siffatti sarebbero, per loro natura, irreparabili.

45 Le richiedenti ricordano ancora che la fissazione delle tariffe applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato in Europa è una prassi seguita da più di vent'anni. Esse affermano inoltre, rifacendosi all'ordinanza del presidente della Corte 11 maggio 1989, cause riunite 76/89 R, 77/89 R e 91/89 R, RTE e a./Commissione (Racc. pag. 1141), che l'esecuzione della decisione controversa durante lo svolgimento del procedimento principale determinerebbe un'evoluzione irreversibile del mercato da cui deriverebbe per esse un danno grave e irreparabile.

46 Le intervenienti ECSA e JSA hanno anch'esse rilevato il rischio del ripetersi della caduta dei prezzi verificatasi nel 1982, il che comporterebbe danni notevoli e ostacolerebbe la regolare fornitura dei servizi di trasporto.

47 La Commissione nega che l'esecuzione della sua decisione possa causare alle richiedenti un pregiudizio grave e irreparabile. Le richiedenti non avrebbero dimostrato l'esistenza di un nesso di causalità tra la decisione ed il danno temuto. Esse disporrebbero peraltro degli strumenti necessari ad evitare un simile rischio, potendo vietare la fissazione di prezzi inferiori ai costi effettivi. Il fatto che i trasportatori non riescano a far rispettare una soluzione siffatta è senz'altro ascrivibile alla loro responsabilità. La Commissione aveva peraltro rivolto alle richiedenti, insieme alla notifica della sua decisione, un invito a comunicarle nuovi accordi relativi al trasporto terrestre, invito che non ha avuto alcun esito. In ogni caso, secondo la Commissione, la riduzione dei tassi di nolo, verificatasi nel 1982 e nel 1983, sarebbe stata determinata dalla congiuntura economica recessiva di quegli anni, caratterizzati dalla seconda crisi petrolifera. Le condizioni economiche attuali sarebbero ben diverse e non sussisterebbe quindi il rischio che venga a ripetersi la stessa situazione.

48 Le intervenienti FTA e AUTF negano che sussista il rischio di un danno grave e irreparabile, affermando che gli eventi del 1982 sono stati il risultato di circostanze economiche particolari, dovute segnatamente ad una fase di crisi, circostanze che non ricorrono nel periodo attuale. In ogni caso, il potere esercitato dalle richiedenti sul mercato, ampiamente dimostrato dall'aumento continuo dei prezzi rilevato negli ultimi due anni, può impedire il ripetersi di una crisi del genere. Anche nell'ipotesi in cui si verificasse un danno, esso sarebbe originato dalla violazione dei termini dell'accordo da parte dei trasportatori che lo hanno sottoscritto; la responsabilità di ciò dovrebbe quindi ricadere su tali imprese e non sulla decisione della Commissione. Le intervenienti affermano infine che il contemperamento degli interessi in causa sembrerebbe favorire gli utenti del servizio di cui trattasi, tutti esportatori che operano verso gli Stati Uniti, i cui costi hanno subito un forte aumento a causa dei prezzi abusivamente fissati dal TAA, che sono notevolmente aumentati negli ultimi due anni.

Valutazione del giudice del procedimento sommario

49 Per quanto riguarda anzitutto la fondatezza del ricorso principale, si deve riconoscere che per lo meno alcuni dei motivi dedotti dalle richiedenti sembrano prima

facie rilevanti e, comunque, non del tutto privi di fondamento. È questo il caso, in particolare, dell'argomento che le richiedenti hanno fatto valere nell'ambito del primo motivo, sostenendo che la Commissione non ha preso in considerazione per la determinazione del mercato interessato il complesso dei trasporti terrestri di container, nonché del motivo dedotto in subordine, relativo alla legittimità dell'applicazione operata dalla Commissione delle conclusioni raggiunte nell'ambito dell'analisi del TAA all'accordo concluso successivamente, il TACA, la cui valutazione da parte degli uffici dell'istituzione resistente è tuttora in corso. Stando così le cose, si deve riconoscere l'esistenza di un fumus boni juris nel caso di specie.

50 Occorre quindi esaminare se ricorre l'ulteriore presupposto per la concessione di un provvedimento provvisorio, ossia se sussiste il rischio di un danno grave e irreparabile. Secondo una giurisprudenza costante (v. segnatamente ordinanza del presidente del Tribunale 14 dicembre 1993, causa T-543/93 R, Gestevisión Telecinco/Commissione, Racc. pag. II-1409, punto 27), il carattere urgente di una domanda di provvedimenti provvisori deve essere valutato in relazione alla necessità di statuire provvisoriamente al fine di evitare che venga causato un danno grave e irreparabile alla parte che chiede il provvedimento provvisorio. La parte che chiede la sospensione dell'esecuzione è quindi tenuta a fornire la prova che essa non potrebbe attendere l'esito del procedimento principale senza dover subire un danno che comporterebbe conseguenze gravi e irreparabili.

51 Si deve constatare al riguardo che l'esecuzione della decisione della Commissione avrebbe la conseguenza immediata di inibire alle richiedenti il ricorso ad una prassi — la fissazione congiunta da parte dei trasportatori dei prezzi applicabili alle tratte terrestri nell'ambito dei servizi di trasporto combinato — comune in Europa sin dagli inizi degli anni '70 e, in ogni caso, negli anni successivi all'entrata in vigore del regolamento n. 4056/86, che la Commissione ha invocato per contestarne la legittimità.

52 Si deve poi rilevare che le richiedenti hanno allegato, nell'atto introduttivo del ricorso e in udienza, alcuni elementi concreti in merito ai rischi che comporterebbe l'interruzione della prassi sopra descritta per il funzionamento del mercato dei trasporti. È questo il caso, in particolare, dell'argomento fatto valere dalle richiedenti laddove sostengono che la mancanza di una determinazione congiunta dei prezzi applicabili per questa categoria di trasporti può causare il crollo generalizzato delle tariffe nel settore del trasporto marittimo. Va rilevato che, anche se le richiedenti non hanno raggiunto un'intesa con la Commissione sulla valutazione precisa dell'incidenza del trasporto combinato nell'ambito dei trasporti marittimi, è pacifico che si tratta di una quota non indifferente. In queste circostanze non si può escludere che la caduta dei prezzi in quel settore del mercato possa incidere in modo sostanziale sul livello complessivo delle tariffe.

53 Emerge inoltre dalle osservazioni delle rechiedenti, segnatamente da quelle attinenti alle caratteristiche economiche specifiche dei trasporti marittimi, che in una situazione del genere vi è il rischio che alcuni trasportatori accumulino perdite e scompaiano dal mercato, analogamente a quanto si è verificato nel mercato del Nordatlantico agli inizi degli anni '80.

54 A tale riguardo, benché le affermazioni della Commissione, secondo cui la crisi che ha caratterizzato il mercato dei trasporti transatlantici agli inizi degli anni '80 sarebbe dovuta all'esistenza di una congiuntura economica particolare, non possano considerarsi prive di pertinenza, si deve rilevare che la normativa statunitense all'epoca vigente ha potuto avere, per quanto riguarda la fissazione dei prezzi applicabili nel trasporto combinato, effetti concreti ai quali può essere ricondotta, almeno parzialmente, l'origine di tale situazione. Non si può escludere, peraltro, che la decisione controversa sia essa stessa atta a produrre effetti analoghi.

55 Per giurisprudenza consolidata nell'ambito dei procedimenti sommari, situazioni simili, nelle quali le condizioni complessivamente esistenti sul mercato vengono modificate per effetto di una decisione della Commissione, applicabile in un termine relativamente breve, rappresentano per i destinatari della decisione un rischio di danno grave e irreparabile, in quanto implicano modifiche significative del contesto nel quale si svolge la loro attività. Tali modifiche possono determinare un'evoluzione del mercato, che sarebbe difficilmente reversibile qualora il ricorso principale venisse accolto. Per contro, il provvedimento di sospensione dell'esecuzione non è di natura tale da ostacolare la piena esecuzione della decisione qualora venisse respinto il ricorso principale (v., in tal senso, ordinanze del presidente della Corte, RTE e a./Commissione, citata, punti 15 e 18, 13 giugno 1989, causa 56/89 R, Publishers Association/Commissione, Racc. pag. 1693, punti 34 e 35, e ordinanze del presidente del Tribunale 16 giugno 1992, cause riunite T-24/92 R e T-28/92 R, Langnese-Iglo e Schöller/Commissione, Racc. pag. II-1839, punto 29, e 16 luglio 1992, causa T-29/92 R, SPO e a./Commissione, Racc. pag. II-2161, punto 31).

56 Orbene, da una prima analisi degli elementi forniti dalle richiedenti emerge che sussiste il rischio non trascurabile che una modifica del contesto nel quale esse svolgono la propria attività, come quella che discenderebbe dall'esecuzione della decisione controversa, comporti un crollo generalizzato dei prezzi tale da incidere sulla regolarità stessa dei trasporti marittimi. Alla luce dell'importanza economica di tale mercato, una situazione del genere, ove si verificasse, potrebbe essere all'origine di un pregiudizio di ordine generale la cui importanza appare innegabile.

57 Risulta da quanto precede che l'esecuzione immediata della decisione controversa, durante lo svolgimento del procedimento principale, comporta il rischio di un danno grave ed irreparabile per le richiedenti e può compromettere la stabilità del mercato. Stando così le cose, il contemperamento degli interessi in causa porta a ritenere che vada concessa la sospensione dell'esecuzione della decisione, nella parte

in cui vieta alle richiedenti di esercitare congiuntamente il potere di fissare i prezzi applicabili alle tratte terrestri, nel territorio della Comunità, effettuate nell'ambito dei servizi di trasporto combinato.

Per questi motivi,

IL PRESIDENTE DEL TRIBUNALE

così provvede:

1) **Sono accolte le domande di intervento presentate dalla Japanese Shipowners' Association e dalla European Community Shipowners' Association ASBL a sostegno delle conclusioni delle richiedenti.**

2) **Sono accolte le domande di intervento presentate dalla Freight Transport Association Ltd, dalla Association des utilisateurs de transport de fret e dall'European Council of Transport Users ASBL a sostegno delle conclusioni della resistente.**

3) **È accolta la domanda di trattamento riservato presentata dalle richiedenti in relazione ad alcuni elementi del fascicolo.**

4) **È sospesa fino alla pronuncia della sentenza del Tribunale l'esecuzione degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement), nella parte in cui inibisce alle**

richiedenti l'esercizio congiunto del potere di fissazione delle tariffe applicabili alle tratte terrestri, nel territorio della Comunità, effettuate nell'ambito dei servizi di trasporto combinato.

5) Non occorre statuire sulla domanda di sospensione dell'esecuzione della decisione nei limiti in cui fa riferimento alla stipulazione congiunta dei contratti di servizi.

6) La domanda di sospensione dell'esecuzione dell'art. 5 della decisione è respinta.

7) Le spese sono riservate.

Lussemburgo, 10 marzo 1995.

Il cancelliere

H. Jung

Il presidente

J.L. Cruz Vilaça