YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTIN MÄÄRÄYS

10 päivänä maaliskuuta 1995 *

Asiassa T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, kotipaikka Göteborg (Ruotsi),

Cho Yang Shipping Company Ltd, kotipaikka Soul,

DSR-Senator Lines GmbH, kotipaikka Bremen (Saksa),

Hapag Lloyd AG, kotipaikka Hampuri (Saksa),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, kotipaikka Geneve (Sveitsi),

A. P. Møller-Mærsk Line, kotipaikka Kööpenhamina,

Nedlloyd Lijnen BV, kotipaikka Rotterdam (Alankomaat),

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), kotipaikka Singapore,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

Nippon Yusen Kaisha, (NYK Line), kotipaikka Tokio,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, kotipaikka Levington (Yhdistynyt kuningaskunta),

P & O Containers Ltd, kotipaikka Lontoo,

Polish Ocean Lines, kotipaikka Gdynia, Puola,

Sea-Land Service Inc., Delawaren osavaltion oikeuden alainen yhteisö, kotipaikka Jersey City, New Jersey (Yhdysvallat),

Tecomar SA de CV, kotipaikka Meksiko,

Transportación Marítima Mexicana SA, kotipaikka Meksiko,

edustajinaan solicitor John Pheasant, solicitor Nicholas Bromfield ja solicitor Suyong Kim, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Loesch et Wolter, 11 rue Goethe,

kantajina,

joita tukevat

Japanese Shipowners' Association, Tokio, edustajanaan Nicholas J. Forwood, QC (Englannin ja Walesin asianajajayhteisö), jota avustaa solicitor Philip Ruttley, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Arendt et Medernach, 8—10 rue Mathias Hardt,

ja

European Community Shipowners' Associations ASBL, Bryssel, edustajanaan asianajaja Denis Waelbroeck, Bryssel, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Arendt et Medernach, 8—10, rue Mathias Hardt,

väliintulijoina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellisen osaston virkamiehet Bernd Langeheine ja Richard Lyal, prosessiosoite Luxemburgissa c/o oikeudellisen osaston virkamies Georgios Kremlis, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaajana,

jota tukevat

Freight Transport Association Ltd, Turnbridge Wells (Yhdistynyt kuningaskunta),

Association des utilisateurs de transport de fret, Pariisi

ja

European Council of Transport Users ASBL, Bryssel,

edustajinaan barrister Mark Clough (Englannin ja Walesin asianajajayhteisö), prosessiosoite Luxemburgissa Aloyse Mayn asianajotoimisto, 31, Grand-rue,

väliintulijoina,

jossa vaaditaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 19 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, EYVL L 376, s. 1) täytäntöönpanon lykkäämistä,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on antanut seuraavan

määräyksen

Tosiseikat ja asian käsittely

1 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 23.12.1994 toimittamallaan kanteella viisitoista Trans Atlantic Agreement -sopimuksessa (jäljempänä TAA-sopimus) osapuolena olevaa merireittikuljetusyhtiötä on nostanut Euroopan yhteisön perustamissopimuksen (jäljempänäEY:n perustamissopimus) 173 artiklan 4 kohdan nojalla kanteen EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 19 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, EYVL L 376, s. 1) kumoamiseksi.

2 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon samana päivänä toimittamallaan erillisellä asiakirjalla kantajat ovat EY:n perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklan nojalla hakeneet kanteen kohteena olevan päätöksen täytäntöönpanon lykkäystä.

3 Komissio, jonka osalta määräaikaa oli pidennetty 11.1.1995 asti, esitti kirjalliset kannanottonsa 20.1.1995 nyt esillä olevasta välitoimia koskevasta hakemuksesta.

4 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 9.1.1995 jättämillään hakemuksilla Freight Transport Association Limited (jäljempänä FTA) ja Association des utilisateurs de transport de fret (jäljempänä AUTF) ovat pyytäneet väliintuloa komission vaatimusten tueksi.

5 Väliintulohakemukset on annettu tiedoksi pääasian asianosaisille yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 116 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

6 Kantajat ovat ilmoittaneet 13.1.1995 yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon toimittamallaan telekopiolla, etteivät ne vastusta FTA:n ja AUTF:n väliintulopyyntöjä. Kantajat pyysivät samassa yhteydessä työjärjestyksen 116 artiklan 2 kohdan nojalla, että tiettyjä osia oikeudenkäyntiasiakirjoista käsiteltäisiin luottamuksellisina, kuten kanteen kohteena olevassa päätöksessä olevia tiettyjä lukuja, välitoimihakemuksen liitteessä kymmenen olevaa tappioiden määrää ja saman hakemuksen liitteessä kuusitoista olevia tuloksia vuosilta 1991, 1992 ja 1993.

7 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 13.1.1995 toimittamassaan kirjeessä komissio ilmoitti, ettei se vastusta FTA:n ja AUTF:n väliintulopyyntöjä.

8 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamosta ilmoitettiin 19.1.1995 kirjeitse FTA:lle ja AUTF:lle, että ne voivat yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin päätöksen nojalla esittää suulliset kannanottonsa välitoimihakemusta koskevassa suullisessa käsittelyssä ja että niille oli myönnetty aikaa 26.1.1995 asti kirjallisten kannanottojen esittämiseen.

9 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 20.1.1995 toimittamallaan hakemuksella Hong Kong Shipowners' Association (jäljempänä HKSA), Japanese Shipowners' Association (jäljempänä JSA) ja European Shipow-

ners' Association (jäljempänä ECSA) ovat pyytäneet väliintuloa kantajan vaatimuksien tueksi. Komissio esitti 23.1.1995 vastustavansa näitä väliintulopyyntöjä. Kantajat eivät ole ottaneet tähän kantaa.

10 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti hylkäsi 15.1.1995 antamallaan määräyksellä HKSA:n esittämän väliintulopyynnön sillä perusteella, että HKSA ei ollut näyttänyt hakemuksessaan toteen, että asian ratkaisu koskee sen oikeutta Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen perussäännön 37 artiklan toisen alakohdan mukaisesti.

11 *Samalle päivälle päivätyllä kirjeellä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamosta tiedotettiin ECSA:lle ja JSA:lle, että ottaen huomioon niiden esittämän väliintulohakemuksen sisällön yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti on hyväksynyt ne osallistumaan välitoimia koskevaan käsittelyyn, jotta ne voisivat osoittaa, että riidan ratkaisu koskee niiden oikeutta; ratkaisua niiden väliintulohakemuksesta ei vielä tehdä.*

12 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 24.1.1995 toimittamallaan hakemuksella European Council of Transport Users ASBL (jäljempänä ECTU) on pyytänyt väliintuloa vastaajan vaatimusten tueksi. Kantajat ja komissio eivät ottaneet kantaa tähän pyyntöön. Samalle päivälle päivätyllä kirjeellä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimesta tiedotettiin ECTU:lle, että ottaen huomioon sen väliintulohakemuksen yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti on hyväksynyt ECTU:n osallistumaan välitoimia koskevaan käsittelyyn, jotta se voisi osoittaa riidan ratkaisun koskevan myös sen oikeutta, ja siten ratkaisua väliintulohakemuksesta ei vielä tehdä.

13 Asianosaisia kuultiin 27.1.1995.

14 Ennen väliintulohakemuksen aiheellisuuden tutkimista on selvitettävä yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa vireillä olevan asian tausta, sellaisena kuin se on asianosaisten oikeudenkäyntikirjelmissä ja esitetyissä suullisissa kannanotoissa.

15 Kantajina ovat viisitoista merireittikuljetusyhtiötä, jotka ovat olleet sopimuspuolina TAA-sopimuksessa ja sopimuksen mukaisesti yhtiöt vastaavat yhdessä Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisestä konttikuljetuksesta idästä länteen ja lännestä itään Atlantin kansainvälisillä reiteillä. TAA-sopimus tuli voimaan 31.8.1992 korvaten aikaisemmin olemassa olleet merikonferenssit. Neljä uutta jäsentä on liittynyt sopimukseen sen voimaantulon jälkeen.

16 TAA-sopimusta sovelletaan useisiin merikuljetusta koskeviin seikkoihin. Sopimuksessa käsitellään erityisesti rahtimaksujen vahvistamista, kuljetussopimuksia (joiden mukaan asiakas voi sitoutua lähettämään tietyn ajan kuluessa vähimmäismäärän tavaroita hyötyen näin tavallisesti sovellettavaa hintaa halvemmasta hinnasta) sekä kapasiteetin hallinto-ohjelmaa (jonka tarkoituksena on rajoittaa kuljetusten tarjontaa markkinoiden tasapainon ylläpitämiseksi).

17 TAA-sopimuksessa on kahdenlaisia sopimuspuolia. Ensimmäisen ryhmän sopimuspuolet ("perustavat sopimuspuolet") osallistuvat sovellettavien maksujen ja kuljetussopimuksien valvontaa hoitaviin komiteoihin. Tähän ryhmään kuuluvat osapuolet ovat kahta lukuun ottamatta osallistuneet TAA-sopimuksen tekemistä edeltäviin kahteen merikonferenssiin. Toisen ryhmän sopimuspuolet ("muut sopimuspuolet") eivät osallistu mainittuihin komiteoihin ja ne voivat tehdä omia kuljetussopimuksiaan, mikä ei ole sallittua ensimmäisen ryhmän jäsenille, ja ne voivat osallistua myös "perustavien sopimuspuolten" tekemiin kuljetussopimuksiin, kun taas "perustavat sopimuspuolet" eivät voi osallistua "muiden sopimuspuolten" tekemiin sopimuksiin.

18 TAA-sopimuksessa vahvistetaan merikuljetuksessa ja yhdistetyissä kuljetuksissa sovellettavat maksut; yhdistetyillä kuljetuksilla tarkoitetaan sekä merikuljetusta että rannikolle tai rannikolta tapahtuvan sellaisen tavaran maakuljetusta, jonka määränpää tai lähtöpaikka on tietty kohta sisämaassa. Yhdistetyissä kuljetuksissa yhden kuljetussopimuksen pohjalta sovellettavat maksut kattavat siis sekä meri- että maaosuuden.

19 TAA-sopimus ilmoitettiin komissiolle 28.8.1992. Kantajat pyysivät perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamisesta merikuljetuksiin 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 (EYVL L 378, s. 4, jäljempänä asetus N:o 4056/86) 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti, että TAA-sopimukseen sovellettaisiin perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa.

20 Komissio lähetti kantajille 24.9.1992 kirjeen, jossa se ilmoitti tarkastelevansa TAA-sopimusta myös kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 (EYVL L 175, s. 1, jäljempänä asetus N:o 1017/68) säännösten pohjalta.

21 Komissio vastaanotti useita valituksia 13.10.1992—19.7.1993 TAA-sopimuksen soveltamisesta. Valituksia esittivät yhteisön eri jäsenmaiden viejät ja vientiyhdistykset, joiden kohdemaana oli Amerikan yhdysvallat, samoin kuin useiden eurooppalaisten satamien hallintoviranomaiset, samoin kuin huolitsijat sekä huolintaliikkeet. Näissä valituksissa väitettiin, että TAA-sopimus on perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan vastainen, erityisesti maksujen vahvistamisen, epäoikeudenmukaisten sopimusehtojen käyttämisen sekä keinotekoisen kuljetusten tarjonnan rajoittamisen osalta.

22 Valittajat vaativat komissiota ryhtymään välitoimiin asetuksen N:o 4056/86 11 artiklan 1 kohdan perusteella. Aloitettuaan asetuksen 23 artiklassa tarkoitetun menettelyn komissio ei ole suostunut tähän vaatimukseen.

23 Komissio tiedotti kantajille kirjeitse 10.12.1993 näistä valituksista.

24 Valvontamenettelyä edeltävänä aikana käytyjen neuvotteluiden tuloksena kantajat ilmoittivat 5.7.1994 komissiolle muutetun version TAA-sopimuksesta, Trans Atlantic Conference Agreementista (jäljempänä TACA). Useiden muutosten seurauksena tämä uusi sopimus tuli voimaan 24.10.1994 korvaten TAA-sopimuksen. Tähän mennessä komissio ei ollut päättänyt TAA-sopimuksen arvioimista koskevaa menettelyään.

25 Komissio teki 19.10.1994 kanteen kohteena olevan päätöksen. Tämän päätöksen 1 artiklan mukaan TAA-sopimuksen määräykset hinta- ja kapasiteettisopimuksista merkitsevät perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista. Päätöksen 2 artiklassa kieltäydytään soveltamasta perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklaa TAA-sopimuksen niihin määräyksiin, joita tarkoitetaan komission päätöksen 1 artiklassa. Päätöksen 3 artiklassa määrätään 6 artiklassa luetellut päätöksen vastaanottajat lopettamaan 1 artiklassa todettu rikkominen; 4 artiklassa velvoitetaan vastaanottajat puolestaan pidättäytymään sellaisista sopimuksista tai yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla voi olla päätöksen 1 artiklassa tarkoitettujen sopimusten tai menettelytapojen kanssa sama tai samanlainen päämäärä tai vaikutus. Lopuksi komission päätöksen 5 artiklassa velvoitetaan päätöksen vastaanottajat tiedottamaan kahdessa kuukaudessa sellaisille asiakkailleen, joiden kanssa niillä on voimassa TAA-sopimuksen yhteydessä tehty kuljetussopimus tai muu sopimus, että asiakkaat voivat niin tahtoessaan ryhtyä uusiin sopimusneuvotteluihin näiden sopimusten muuttamiseksi tai purkaa sopimuksen välittömästi.

Oikeussäännökset

26 EY:n perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklan sekä Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen perustamisesta 24 päivänä lokakuuta 1988 tehdyn neuvoston päätöksen 88/591/EHTY, ETY, Euratom (EYVL L 319, s. 1) muuttamisesta 8 päivänä kesäkuuta 1993 tehdyn neuvoston päätöksen 93/350/ Euratom, EHTY, ETY (EYVL L 144, s. 21) 4 artiklan nojalla yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä kanteen kohteena olevan säädöksen täytäntöönpanon lykättäväksi tai päättää tarpeellisista välitoimista, mikäli se katsoo olosuhteiden tätä edellyttävän.

27 Työjärjestyksen 104 artiklan 2 kohdan mukaan perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklassa tarkoitetussa välitoimia koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava ne seikat, joiden vuoksi asia on kiireellinen, sekä ne tosiseikat ja oikeudelliset perusteet, joiden vuoksi vaadittujen välitoimien myöntäminen on ilmeisesti perusteltua. Pyydetyillä toimenpiteillä on oltava väliaikainen luonne siten, että ne eivät vaikuta pääasian ratkaisuun.

Välitoimia koskevat hakemukset

28 Sekä kirjallisesti että suullisesti esitetyt kannanotot huomioon ottaen välitoimien myöntämistä koskevassa käsittelyssä on katsottava, että kaikki väliintulopyynnön esittäneet osapuolet — paitsi HKSA, jonka pyyntö hylättiin — ovat näyttäneet toteen riittävän intressinsä osallistua välitoimen myöntämistä koskevaan käsittelyyn. Itse asiassa on muistettava, että kanteen kohteena oleva päätös tehtiin sen menettelyn seurauksena, jossa valittajina olivat FTA, AUTF ja The European Shippers Council, joka puolestaan on ECTU:n jäsen. Toisaalta on otettava huomioon, kuten 27.1.1995 pidetyssä käsittelyssä JSA:n ja ECSA:n esittämistä kannanotoista ilmenee, että komission päätöksen välitön soveltaminen on omiaan vaikuttamaan heti eurooppalaisten satamien meriliikenteeseen.

29 Siten on hyväksyttävä toisaalta JSA ja ECSA ja toisaalta FTA, AUTF ja ECTU väliintulijoiksi nyt esillä olevassa välitoimia koskevassa oikeudenkäynnissä kantajan ja vastaajan vaateiden tueksi.

Luottamuksellista käsittelyä koskeva pyyntö

30 Niiden tietojen luonteen vuoksi, jotka on pyydetty käsittelemään luottamuksellisina, välitoimia koskevassa oikeudenkäynnissä on perusteltua suostua kantajien pyyntöön siltä osin kuin tiedot ovat ensi sijassa liikesalaisuuksia.

Välitoimia koskeva hakemus

Hakemuksen kohde

31 Kantajat vaativat kanteen kohteena olevan päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan täytäntöönpanon lykkäämistä siltä osin kuin niissä kielletään kantajia päättämästä yhdessä yhdistetyissä kuljetuksissa yhteisön alueella tapahtuvien maakuljetusten maksuista. Kantajat vaativat myös päätöksen samojen artiklojen täytäntöönpanon lykkäystä siltä osin kuin niissä kielletään kantajia tekemästä yhdessä kuljetussopimuksia sekä viimeiseksi päätöksen 5 artiklan täytäntöönpanon lykkäystä.

32 Komissio vahvisti 27.1.1995 pidetyssä kuulemistilaisuudessa, kuten se oli jo kirjallisissa kannanotoissaan esittänyt, että kanteen kohteena olevassa päätöksessä ei sellaisenaan kielletä tekemästä yhteisiä kuljetussopimuksia. Tämän julistuksen seurauksena kantajat myönsivät, että niiden täytäntöönpanon lykkäystä koskeva hakemus oli tältä osin perusteeton.

33 Päätöksen 5 artiklan osalta kantajat esittivät, että päätöksen ilmoitushetkellä voimassa olleesta 463 sopimuksesta vain 27 sopimuksella oli oikeusvaikutuksia pidemmälle kuin 31.12.1994 jälkeen. Koska komissio vahvisti kuulemistilaisuudessa kirjallisesti jo esittämiensä kannanottojen mukaisesti, että ainoastaan nämä 27 sopimusta kuuluvat 5 artiklan soveltamisalaan, kantajat katsoivat, että mainitun artiklan soveltaminen ei ole sen luontoinen, että se aiheuttaisi kantajille vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

34 Edellä mainitun perusteella on katsottava ensiksi, ettei päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan täytäntöönpanon lykkäystä koskevien pyyntöjen osalta ole tarpeen lausua siltä osin kuin artikloissa kielletään kantajia tekemästä yhteisiä kuljetussopimuksia, ja toiseksi, että tuomioistuin hylkää täytäntöönpanon lykkäystä koskevan pyynnön 5 artiklan osalta ja kolmanneksi, että nyt esillä olevan välitoimia koskeva pyyntö rajoittuu päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan täytäntöönpanon lykkäämiseen siltä osin kuin niissä kielletään kantajia yhdessä päättämästä yhdistettyjen kuljetusten yhteisön alueella tapahtuvien maakuljetusten maksuista.

Asianosaisten perustelut

— Fumus boni juris

35 Vedotakseen siihen, että pääasian kanne on ensi näkemältä perusteltu (fumus boni juris), kantajat viittaavat pääasiassa esittämiinsä perusteluihin, joiden mukaisesti kanteen kohteena olevassa päätöksessä on sekä useita oikeudellisia virheitä siltä osin, kuin se rikkoo perustamissopimuksen 85 artiklaa ja sen soveltamista koskevia säännöksiä, että arviointivirheitä, jotka ovat aiheuttaneet oikeudellisia virheitä TAA-sopimuksen pohjana olevien taloudellisten puitteiden suhteen.

36 Kantajien ensimmäinen peruste eli perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkominen jakautuu kahteen osaan. Kantajat katsovat ensiksikin, että komissio ei ole määritellyt oikein asiaankuuluvia markkinoita ja toiseksi, että komissio ei ole näyttänyt toteen, että TAA-sopimus vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

37 Perusteen ensimmäisen osan suhteen kantajat katsovat, että asiaankuuluvat markkinat niiden yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä toteuttamille konttikuljetuksille maalla ovat merikuljetukset, jos maalla tapahtuva kuljetus liittyy läheisesti yhteen merikuljetuksen kanssa. Siten maalla tapahtuvien konttikuljetuksien hintoja olisi arvioitava asetuksen N:o 4056/86 nojalla eikä komission tapaan asetuksen N:o 1017/68 nojalla. Kantajat katsovat, että mikäli maakuljetuksia arvioitaisiin asetuksen N:o 1017/68 nojalla, asiaankuuluvat markkinat olisivat konttien maakuljetusta koskevat markkinat. Tällaisessa tapauksessa, ottaen huomioon kantajien osuuden näillä markkinoilla, niiden menettely ei vaikuttaisi suuresti kilpailuun.

38 Ensimmäisen perusteen toisen osan suhteen kantajat katsovat, että komissio ei ole näyttänyt toteen, että kysymyksessä olevien maakuljetusten ehdot olisivat vaikuttaneet huomattavasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Vastoin komission käsitystä TAA-sopimuksen vaikutus satamien väliseen kilpailuun on vähäistä eikä kanteen kohteena olevassa päätöksessä osoiteta, miltä osin TAA-sopimus vaikuttaa eri jäsenvaltioiden maakuljetuksia hoitavien yrittäjien kaupalliseen käyttäytymiseen, mikä puolestaan vaikuttaisi tällaisten palvelujen tarjontaan yhteisön sisällä. Maakuljetuksen hinnoilla on sitä paitsi vain erittäin rajallinen vaikutus kuljetettujen tavaroiden lopulliseen hintaan.

39 Toisessa kanneperusteessaan kantajat katsovat vastoin komission päätöstä, että yhdistettyihin kuljetuksiin maa-alueen osalta liittyvät sopimukset kuuluvat asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Kantajat muistuttavat, että asetuksen yhtenä päämääränä on merikuljetusmarkkinoiden tasapainon säilyttäminen, joten kantajat katsovat komission tehneen siten taloudellisten olosuhteiden arvioinnissa virheen siltä osin kuin komissio on tulkinnut väärin tämän käsitteen määritelmää. Komissio katsoo, ettei tasapainoa voida saavuttaa kuin yhdenmukaisten kuljetusmaksujen aikaansaamisella. Kantajien mukaan erilainen hintataso on tarpeellinen markkinoiden tasapainon säilyttämiseksi. TAA-sopimuksella on tällainen vaikutus, ja siten sopimukseen olisi pitänyt soveltaa

asetuksen N:o 4056/86 ryhmäpoikkeusta. Lisäksi tätä koko merikuljetusalaa sääntelevää asetusta olisi sovellettava kaikkiin toimenpiteisiin, jotka kuuluvat tällaiseen kuljetukseen. Kantajat vetoavat useisiin asetuksen maakuljetukseen viittaaviin säännöksiin, ja katsovat, että maakuljetuksiin tulee soveltaa asetuksen 3 artiklan ryhmäpoikkeusta. Komission tulkinta näiden kuljetusten kuulumisesta asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaan kumoutuu useiden jäsenvaltioiden ja rahtiyritysten kannanotoista amerikkalaisten viranomaisten edessä käydyssä menettelyssä vuonna 1982, jossa tunnustettiin merikonferenssien oikeus vahvistaa maakuljetusten osalta sovellettavat hinnat Yhdysvaltojen alueella, milloin kysymys oli yhdistetyistä kuljetuksista.

40 Kolmannessa kanneperusteessaan kantajat katsovat, että komission olisi tullut myöntää TAA-sopimukselle joka tapauksessa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukainen poikkeus tai siltä osin kuin asetusta N:o 1017/68 sovellettaisiin, sen 5 artiklan mukainen poikkeus, koska TAA-sopimus edistäisi markkinoiden tasapainoa.

41 Toissijaisesti kantajat katsovat, että jos komission päätöksellä pyritään kieltämään mahdollisuus sopia TAA-sopimuksen ulkopuolella yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä tehtyjen maakuljetusten maksuista ja jos tällaisessa sopimuksessa ei ole komission kahta ryhmäpoikkeuksen epäämiseksi esittämää kriteeriä — nimittäin että TAA-sopimuksella on sovittu kahden tason maksuista ja että sopimuksessa on mahdollista jättää kapasiteettia käyttämättä — olisi komission päätös kumottava perustelujen puuttumisen vuoksi.

42 Komissio katsoo ensiksi, että TAA-sopimuksella vaikutetaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sillä tarjotessaan asiakkaille palveluja yhteismarkkinoilla kuljettajat kilpailevat keskenään tällaisen palvelun tarjonnassa. Sellainen sopimus, joka rajoittaa kilpailua, vaikuttaa tällaisiin markkinoihin. Toiseksi komissio katsoo, ettei TAA-sopimukseen voida soveltaa asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan merikonferensseja koskevaa sääntelyä, koska rahtimaksut eivät ole samat kaikille kuljettajille. Joka tapauksessa asetuksessa tarkoitetaan vain kansainvälisiä merikuljetuksia eikä yhdistetyn kuljetuksen maakuljetusosia: siten asetuksen 3 artiklan poikkeusta ei voi soveltaa näihin palveluihin. Kolmanneksi komissio katsoo, että yksittäisen poikkeuksen saaminen edellyttää monimutkaisen taloudellisen tilanteen arvioimista, mikä merkitsee poikkeuksen pyytäjien etujen ja muiden taloudellisten toimijoiden sekä julkisen edun vertailua. Tällaisen vertailun suorittamisessa komissiolla on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan laaja harkintavalta. Mikäli ei ole tehty ilmeistä arviointivirhettä, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen *tuomioistuin ei voisi korvata komission arviointia omalla arvioinnillaan*. Nyt esillä olevassa tapauksessa ei ole mitään tällaista virhettä, vaan ainoastaan kantajien käsityksistä poikkeava taloudellisten tekijöiden arviointi.

43 FTA ja AUTF katsovat, että maksujen vahvistaminen yhdistetyn kuljetuksen maakuljetusosille kuuluu ainoastaan asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaan, sillä asetusta N:o 4056/86 ei sovelleta tämäntyyppisiin kuljetuksiin. Väliintulijoiden mukaan yksittäisen poikkeuksen myöntämiselle tarvittavat edellytykset eivät täyty, sillä sopimuksessa tuotot eivät jakaudu tasapuolisesti rahtaajille.

— Vakava ja korjaamaton vahinko

44 Kantajat katsovat, että kielto sopia yhdistettyjen kuljetusten maakuljetusosien hinnoista Euroopan alueella merkitsisi koko alan hintojen romahdusta, mikä aiheut-

taisi taas kantajille vakavan ja korjaamattoman vahingon. Tämän väitteen tueksi kantajat muistuttavat vuosien 1982 ja 1983 tapahtumista Atlantin yli tapahtuvissa kuljetuksissa. Amerikkalaisissa säädöksissä rajoitettiin merikonferenssien oikeutta sopia yhdistetyn kuljetuksen maakuljetusosuuksien maksuista, minkä seurauksena markkinat romahtivat aiheuttaen kuljetuksen järjestäjille suuria tappioita ja Pohjois-Atlantilla tapahtuva säännöllinen kuljetus häiriytyi. Sama vaikutus olisi yhteisön viranomaisten kiellolla sopia maksuista, eli hinnat laskisivat merkittävästi ja Atlantin yli tapahtuva reittikuljetus ei enää olisi kannattavaa monelle yrittäjälle. Tämän seurauksena rahtaajille tarjottavat palvelut vähenisivät, mikä puolestaan vaikuttaisi yhteisön sisällä käytävään kauppaan. Näitä vahinkoja ei olisi niiden luonteen vuoksi helppo korjata.

45 Kantajat katsovat myös, että yhdistetyn kuljetuksen Euroopan alueen maakuljetusosuuksien maksuista sopiminen on yli kaksi vuosikymmentä voimassa ollut tapa. Viitaten yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 11.5.1989 antamaan määräykseen V asiassa RTE ym. vastaan komissio (76/89 R, 77/89 R ja 91/89 R, Kok. 1989, s. 1141) kantajat katsovat, että kanteen kohteena olevan päätöksen täytäntöönpano pääasian ollessa vielä vireillä vaikuttaisi peruuttamattomasti markkinoihin aiheuttaen kantajille vakavan ja korjaamattoman vahingon.

46 ECSA ja JSA katsovat, että hintojen romahduksen suhteen on olemassa samanlainen riski kuin vuonna 1982 hintojen romahduksen suhteen, mikä aiheuttaisi suuria vahinkoja eikä säännöllisistä kuljetuksista olisi mahdollista huolehtia.

47 Komissio ei katso päätöksensä voivan aiheuttaa kantajille vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa. Kantajat eivät ole näyttäneet, että päätöksen ja vahinkoriskin välillä olisi syy-yhteys. Kantajilla on itsellään keinoja tällaisen riskin välttämiseksi, erityisesti ne voisivat kieltää sopimasta maksuja todellisia kustannuksia alemmiksi. Jos kuljetusyritykset eivät noudattaisi tällaista ratkaisua, tämä olisi niiden oma vika. Sitä paitsi komissio on liittänyt päätöksensä tiedoksiantoon kantajille osoitetun kehotuksen ilmoittaa komissiolle uudet maakuljetuksia koskevat sopimuksensa, mitä kantajat eivät ole tehneet. Joka tapauksessa komissio katsoo, että rahtihintojen vuonna 1982 ja 1983 tapahtunut pudotus oli seuraus sen ajan taantuvasta taloudellisesta suhdanteesta, johon toinen öljykriisi liittyi läheisesti. Nykyiset taloudelliset olot ovat hyvin erilaiset, eikä siten ole riskiä samanlaisen tilanteen toistumisesta.

48 FTA ja AUTF katsovat, ettei nyt esillä olevassa tapauksessa ole vaaraa vakavasta ja korjaamattomasta vahingosta, sillä vuoden 1982 tapahtumat olivat seurausta kriisiajanjakson aiheuttamista erityisistä taloudellisista olosuhteista, eikä tällaisesta ole nyt esillä olevassa tapauksessa kysymys. Joka tapauksessa kantajien määräysvalta markkinoilla estäisi tämän toistumisen, ja tästä määräysvallasta markkinoilla on esimerkkinä jatkuva hintojen nousu kahden vuoden aikana. Vaikka vahinkoa aiheutuisi, johtuisi se sopimukseen kuuluvien kuljetusyritysten sopimusrikkomuksesta; vastuullisina tällaisesta vahingosta on pidettävä näitä yrityksiä eikä suinkaan komission päätöstä. Lopuksi väliintulijat katsovat, että intressitasapaino koituu kysymyksessä olevien palvelujen käyttäjien hyväksi eli Yhdysvaltoihin suuntautuvan viennin harjoittajiin, sillä tässä viennissä käytettävät hinnat olisivat kasvaneet TAA-sopimuksella sovittujen liiallisten maksujen ja niiden kahden vuoden ajan tapahtuneen nousun vuoksi.

Tuomioistuimen välitoimia koskeva arviointi

49 Sen osalta, onko pääasiassa esitetty kanne aiheellinen, on myönnettävä, että tietyt kantajien esittämät perusteet vaikuttavat ensi näkemältä asianmukaisilta ja

perustelluilta. Asianmukaisilta vaikuttavat varsinkin kantajien sekä ensimmäisen kanneperusteensa yhteydessä esittämä väite, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon konttien maakuljetuksia kokonaisuudessaan asiaankuuluvien markkinoiden määrittelemiseksi, että toissijaisen perusteensa yhteydessä esittämä väite, joka koskee komission lausuntojen soveltamisen laillisuutta edelleen vireillä olevassa TAA-sopimuksen ja sitä seuranneen TACA-sopimuksen arvioinnissa. Näissä oloissa on katsottava pääasian kanne prima facie perustelluksi.

50 Toiseksi on selvitettävä, täyttyykö välitoimen myöntämisen toinen edellytys eli vaara vakavasta ja korjaamattomasta vahingosta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan (ks. erityisesti asiassa T-543/93 R, Gestevisión Telecinco v. komissio, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin 14.12.1993 antama määräys, Kok. 1993, s. II-1409, 27 kohta) välitoimen myöntämisen kiireellisyyttä arvioitaessa on ratkaistava, voidaanko tällaisella toimella välttää sen hakijalle aiheutuva vakava ja korjaamaton vahinko. Täytäntöönpanon lykkäystä hakevan on näytettävä toteen, että hakija ei voi odottaa pääasian kanteen ratkaisua ilman että tästä aiheutuisi sille vakavaa ja korjaamatonta vahinkoa.

51 Tässä suhteessa on katsottava, että komission päätöksen täytäntöönpano estäisi välittömästi kantajia soveltamasta käytäntöään eli yhdistetyn kuljetuksen maakuljetuksen osalta yhteisesti sovittuja hintoja, joka on ollut voimassa Euroopassa 1970-luvulta lähtien ja joka tapauksessa asetuksen N:o 4056/86 voimaantulosta lähtien, ja komissio vetoaa tähän asetukseen julistaakseen käytännön lainvastaiseksi.

52 Kantajat ovat tuoneet esille sekä kanteessaan että suullisessa käsittelyssä ne kuljetusmarkkinoiden toimivuudelle aiheutuvat vakavat seuraukset, jotka voivat aiheutua tämän käytännön keskeytymisestä. Näin on erityisesti kantajien mukaan siinä tapauksessa, jos kantajat eivät voi yhdessä päättää kuljetuksiin sovellettavista maksuista, mikä aiheuttaisi merikuljetusten alalla tapahtuvan yleisen hintojen romahduksen. On otettava huomioon, että vaikka komissio ja kantajat eivät ole samaa mieltä yhdistettyjen kuljetusten tarkasta merikuljetusten prosenttiosuudesta, on tämä osuus kuitenkin merkityksellinen. Näissä olosuhteissa hintojen romahtaminen näillä markkinoilla voisi vaikuttaa olennaisesti hintojen yleiseen tasoon.

53 Kantajien merikuljetuksiin erityisesti liittyviä taloudellisia piirteitä koskevien kannanottojen mukaisesti tällaisessa tapauksessa on olemassa riski siitä, että tietyt kuljetusyritykset kärsivät suurimmat tappiot ja katoavat markkinoilta, kuten tapahtui 1980-luvun alussa Pohjois-Atlantin markkinoilla.

54 Komission väitteitä erikoisesta taloudellisesta suhdanteesta, joka johti 1980-luvulla Atlantin yli tapahtuvien kuljetusten kriisiin, ei voida pitää täysin epäasianmukaisina, mutta on otettava huomioon, että mainitulla vuosikymmenellä voimassa ollut amerikkalainen sääntely saattoi vaikuttaa yhdistetyissä kuljetuksissa sovittujen hintojen osalta aineellisiin seurauksiin, jotka edes osaltaan olivat tilanteen taustalla. Toisaalta ei voi sulkea pois sitäkään mahdollisuutta, että riidanalaisella päätöksellä olisi itsellään samanlaisia vaikutuksia.

55 Kuten välitoimen myöntämistä harkitseva tuomioistuin on katsonut, sellaisissa tilanteissa, joissa komission päätös vaikuttaa olemassa oleviin markkinaolosuhteisiin ja päätöstä on sovellettava suhteellisen lyhyessä määräajassa, muutos merkitsee riskiä vakavasta ja korjaamattomasta vahingosta tällaisen päätöksen vastaanottajille siinä määrin kuin se aiheuttaa merkittäviä muutoksia vastaanottajien toiminnassa. Tällainen muutos vaikuttaisi markkinoihin, ja tätä vaikutusta olisi vaikea myöhemmin korjata, jos pääasian kanne hyväksyttäisiin. Sitä vastoin täytäntöönpanon lykkäämisellä ei estetä päätöksen täysien oikeusvaikutusten ilmenemistä, jos pääasian kanne hylätään (ks. tässä suhteessa mainittu yhteisöjen tuomioistuimen presidentin asiassa V RTE ym. vastaan komissio antama määräys, 15 ja 18 kohta; asiassa 56/89 R, Publishers Association vastaan komissio, yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 13.6.1989 antama määräys, Kok. 1989, s. 1693, 34 ja 35 kohta; asioissa T-24/92 R ja T-28/92 R, Langnese-Iglo ja Schöller vastaan komissio, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin 16.6.1992 antamat määräykset, Kok. 1992, s. II-1839, 29 kohta ja asiassa T-29/92 R, SPO ym. vastaan komissio, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin 16.7.1992 antama määräys, Kok. 1992, s. II-2161, 31 kohta).

56 Arvioitaessa kantajien esittämiä asioita voidaan katsoa, että saattaa olla todennäköistä, että kanteen kohteena olevan päätöksen aiheuttama muutos kantajan toiminnassa saisi aikaan yleisen pudotuksen hinnoissa, joka saattaisi vaikuttaa jopa merikuljetusten säännöllisyyteen. Näiden markkinoiden taloudellisen merkityksen huomioon ottaen tällainen tilanne voisi toteutuessaan aiheuttaa suurta vahinkoa.

57 Edellä mainitusta seuraa, että kanteen kohteena olevan päätöksen soveltaminen pääasian vireillä ollessa merkitsee kantajille riskiä sekä vakavasta että korjaamattomasta vahingosta ja myös markkinoiden tasapainon vaarantumista. Näissä olo-

suhteissa etujen tasapainon vuoksi on tarpeen lykätä päätöksen täytäntöönpanoa siltä osin kuin päätöksessä kielletään kantajia sopimasta yhteisesti yhteisön alueella tapahtuvien yhteisten kuljetusten maakuljetuksissa käytettävistä maksuista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

on määrännyt:

1) **Japanese Shipowners' Association ja European Community Shipowners' Associations ASBL hyväksytään väliintulijoiksi tukemaan kantajan vaatimuksia.**

2) **Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret ja European Council of Transport Users ASBL hyväksytään väliintulijoiksi tukemaan vastaajan vaatimuksia.**

3) **Kantajien pyyntöön tiettyjen oikeudenkäyntiasiakirjojen käsittelemisestä luottamuksellisina suostutaan.**

4) **EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) 19 lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY 1, 2, 3 ja 4 artiklan täytäntöönpanoa lykätään siltä osin kuin säännöksissä kielletään kantajia sopimasta yhteisesti yhteisön alueella tapah-**

tuvien yhdistettyjen kuljetuksien maakuljetuksien osalta sovellettavista maksuista, ja täytäntöönpano lykätään kunnes yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin antaa pääasiassa lopullisen tuomionsa.

5) Täytäntöönpanon lykkäyksen osalta ei ole tarpeellista lausua siltä osin kuin hakemus koskee yhteistä kuljetussopimusten tekemistä.

6) Komission päätöksen 5 artiklan täytäntöönpanon lykkäystä koskeva pyyntö hylätään.

7) Oikeudenkäyntikuluista päätetään pääasian yhteydessä.

Annettiin Luxemburgissa 10 päivänä maaliskuuta 1995.

Kirjaaja

H. Jung

Presidentti

J. L. Cruz Vilaça