BESLUT MEDDELAT AV FÖRSTAINSTANSRÄTTENS ORDFÖRANDE
den 10 mars 1995 *

I mål T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, bolag bildat enligt svensk rätt, Göteborg (Sverige),

Cho Yang Shipping Company Ltd, bolag bildat enligt koreansk rätt, Seoul,

DSR-Senator Lines GmbH, bolag bildat enligt tysk rätt, Bremen (Tyskland),

Hapag Lloyd AG, bolag bildat enligt tysk rätt, Hamburg (Tyskland),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, bolag bildat enligt schweizisk rätt, Genève (Schweiz),

A. P. Møller-Mærsk Line, bolag bildat enligt dansk rätt, Köpenhamn,

Nedlloyd Lijnen BV, bolag bildat enligt nederländsk rätt, Rotterdam (Nederländerna),

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), bolag bildat enligt singaporiansk rätt, Singapore,

* Rättegångsspråk: engelska.

Nippon Yusen Kaisha, (NYK Line), bolag bildat enligt japansk rätt, Tokyo,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, bolag bildat enligt engelsk rätt, Levington (Förenade konungariket),

P & O Containers Ltd, bolag bildat enligt engelsk rätt, London,

Polish Ocean Lines, bolag bildat enligt polsk rätt, Gdynia, (Polen),

Sea-Land Service Inc., bolag bildat enligt rätten i staten Delaware, Jersey City, New Jersey, (Förenta staterna),

Tecomar SA de CV, bolag bildat enligt mexikansk rätt, Mexico,

Transportación Marítima Mexicana SA, bolag bildat enligt mexikansk rätt, Mexiko,

företrädda av John Pheasant, Nicholas Bromfield och Suyong Kim, solicitors, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Loesch och Wolter, 11, rue Goethe,

sökande,

med stöd av

Japanese Shipowners' Association, förening bildad enligt japansk rätt, Tokyo, företrädd av Nicholas J. Forwood, QC, England och Wales, och Philip Ruttley, solicitor, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Arendt och Medernach, 8—10, rue Mathias Hardt,

och

European Community Shipowners' Association ASBL, förening bildad enligt belgisk rätt, Bryssel, företrädd av Denis Waelbroeck, advokat, Bryssel, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Ernest Arendt, 8—10, rue Mathias Hardt,

intervenienter,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av Bernd Langeheine och Richard Lyal, vid rättstjänsten, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg hos Georgios Kremlis, rättstjänsten, Centre Wagner, Kirchberg,

svarande,

med stöd av

The Freight Transport Association Ltd, förening bildad enligt engelsk rätt, Tunbridge Wells (Förenade konungariket),

Association des utilisateurs de transport de fret, förening bildad enligt fransk rätt, Paris,

och

The European Council of Transport Users ASBL, förening bildad enligt belgisk rätt, Bryssel,

företrädda av Mark Clough, barrister, England och Wales, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Aloyse May, 31, Grand-rue,

intervenienter,

angående en ansökan om uppskov med verkställigheten av kommissionens beslut 94/980/EG av den 19 oktober 1994, angående ett förfarande avseende tillämpning av artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, EGT nr L 376, s. 1),

meddelar

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS ORDFÖRANDE

följande

Beslut

Omständigheter och förfarande

1 Genom ansökan inkommen till förstainstansrätten den 23 december 1994 har femton företag som bedriver sjötransport i linjetrafik, parter i Trans Atlantic Agreement (nedan kallat "TAA"), i enlighet med artikel 173 fjärde stycket i fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen (nedan kallat "EG-fördraget"), väckt talan om ogiltigförklarande av kommissionens beslut 94/980/EG av den 19 oktober 1994 om ett förfarande avseende tillämpning av artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, EGT nr L 376, s.1).

2 I en särskild handling inkommen till förstainstansrätten samma dag, har de sökande även, i enlighet med artiklarna 185 och 186 i EG-fördraget, ansökt om uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet.

3 Kommissionen, som har beviljat en förlängning av den frist som tidigare fastställts till den 11 januari 1995, har den 20 januari 1995 inkommit med skriftligt yttrande över den föreliggande ansökan.

4 Genom ansökningar som inkommit till förstainstansrätten den 9 januari 1995, har Freight Transport Association Limited (nedan kallat "FTA") och Association des utilisateurs de transport de fret (nedan kallat "AUTF") ansökt om tillåtelse att intervenera till stöd för kommissionens yrkanden.

5 Ansökningarna om tillåtelse att intervenera har, i enlighet med artikel 116.1 i förstainstansrättens rättegångsregler, delgivits parterna.

6 I ett telefax som inkommit till förstainstansrätten den 13 januari 1995 har de sökande förklarat att de inte har något att invända mot de ansökningar om tillåtelse att intervenera som framställts av FTA och AUTF. I samma handling har de sökande, i enlighet med artikel 116.2 i förstainstansrättens rättegångsregler, yrkat att vissa delar av akten skulle behandlas konfidentiellt, nämligen de delar som omfattar vissa siffror som uppgivits i det omtvistade beslutet, specifika uppgifter om de sökandes förluster som förekommer i bilaga 10 i ansökan om interimistiskt förfarande och specifika uppgifter om de finansiella resultat som de sökande uppnått åren 1991, 1992 och 1993 som förekommer i bilaga 16 i nämnda ansökan.

7 I skrivelse inkommen till förstainstansrätten den 13 januari 1995 har kommissionen förklarat att den inte har några invändningar mot de ansökningar om tillåtelse att intervenera som gjorts av FTA och AUTF.

8 I skrivelse av den 19 januari 1995 har förstainstansrätten informerat FTA och AUTF om att de genom beslut av förstainstansrättens ordförande givits tillfälle att avge muntliga yttranden under förhandlingen beträffande det interimistiska förfarandet och att fristen för att inkomma med skriftligt yttrande satts till den 26 januari.

9 I ansökningar som inkommit till förstainstansrätten den 20 januari 1995, har The Hong Kong Shipowners' Association (nedan kallat "HKSA"), The Japanese Shipowners' Association (nedan kallat "JSA") och The European Shipowners'

Association (nedan kallat "ECSA") ansökt om tillåtelse att intervenera till stöd för de sökandes yrkanden. I sitt yttrande av den 23 januari, har kommissionen motsatt sig dessa ansökningar om tillåtelse att intervenera. De sökande har inte yttrat sig över detta.

10 Genom beslut av den 15 januari 1995 har förstainstansrättens ordförande avslagit HKSA: s ansökan om tillåtelse att intervenera på grund av att HKSA, vid en första bedömning, inte hade påvisat ett intresse avseende utgången av tvisten i enlighet med artikel 37 andra stycket i stadgan (EG) för domstolen.

11 I skrivelse daterad samma dag har förstainstansrätten informerat ECSA och JSA om att förstainstansrättens ordförande, med beaktande av innehållet i ansökningarna, har gett dem tillåtelse att delta i förhandlingen beträffande det interimistiska förfarandet för att visa att de har ett intresse av utgången av tvisten, dock med förbehåll för det slutgiltiga beslutet angående deras interventionsansökan.

12 I skrivelse inkommen till förstainstansrätten den 24 januari 1995, har The European Council of Transport Users ASBL (nedan kallat "ECTU") ansökt om tillåtelse att intervenera till stöd för svarandens yrkande. De sökande och kommissionen har inte inkommit med några yttranden angående denna interventionsansökan. I skrivelse daterad samma dag har förstainstansrätten informerat ECTU om att förstainstansrättens ordförande med beaktande av innehållet i dess ansökan, har gett ECTU tillåtelse att delta i förhandlingen beträffande det interimistiska förfarandet för att visa att ECTU har ett intresse av utgången av tvisten, dock med förbehåll för det slutgiltiga beslutet angående dess interventionsansökan.

13 Parterna har den 27 januari 1995 avgett ett muntligt yttrande inför rätten.

14 Före det att grunderna för ansökan om interimistiska åtgärder analyseras, bör erinras om omständigheterna i det mål som är anhängiggjort vid förstainstansrätten, i enlighet med vad som framgår av de handlingar som ingivits av parterna och de muntliga förklaringar som avgivits under förhandlingen.

15 De sökande är de femton företag som bedriver sjötransport i linjetrafik och som har varit parter i TAA, en överenskommelse enligt vilken de gemensamt tillhandahöll internationella transporter i linjetrafik av containrar över Atlanten, mellan Nordeuropa och Amerikas förenta stater, i riktning öst-väst och väst-öst. TAA trädde ikraft den 31 augusti 1992 och ersatte tidigare linjekonferenser. Fyra nya medlemmar anslöt sig till överenskommelsen efter det att den trätt i kraft.

16 TAA tillämpas på flera frågor inom sjötransporten. Den innehåller bland annat regler om fastställande av fraktavgifter, om avtal avseende tjänst (enligt vilka kunderna förbinder sig att sända en minimikvantitet av varor under en period, i utbyte mot ett pris som är lägre än den tariff som normalt tillämpas) och om ett program avseende administrationen av transportkapaciteterna (som har till syfte att begränsa transportutbudet för att säkerställa marknadens stabilitet).

17 TAA innefattar två kategorier av medlemmar. Medlemmarna i den första kategorin ("organiserade medlemmar") deltar i de kommittéer som kontrollerar tillämpningen av avgifterna och avtalen avseende tjänst. Med undantag för två medlemmar, deltog dessa medlemmar i de två linjekonferenser som föregick TAA. Medlemmarna i den andra kategorin ("icke-organiserade medlemmar") deltar inte i ovannämnda kommittéer och kan sluta fristående avtal avseende tjänst, vilket inte är möjligt för "organiserade medlemmar". De kan även vara parter i de avtal avseende tjänst som förhandlats fram av de "organiserade medlemmarna", medan dessa inte kan vara part i de avtal som slutits av "icke-organiserade medlemmar".

18 TAA fastställer de tariffer som tillämpas vid sjötransporter och vid kombinerade transporter, vilket inbegriper både sjötransport och befordran över land, till eller från kusten, av varor på väg till eller från en plats innanför kusten. De tariffer som tillämpas vid kombinerade transporter, som för varje fall gäller ett enda avtal avseende transport, täcker alltså både sjöavsnitten och landavsnitten.

19 TAA anmäldes till kommissionen den 28 augusti 1992. De sökande ansökte i enlighet med artikel 12.1 i rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten (EGT nr L 378, 1986, s. 4, nedan kallad "förordning nr 4056/86"), om att bestämmelserna i artikel 85.3 i fördraget skulle tillämpas.

20 I skrivelse av den 24 september 1992 har kommissionen meddelat de sökande att den även skulle undersöka överenskommelsen med beaktande av bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968, om tillämpning av konkurrensregler på transport via järnväg, väg och inlands vattenvägar (EGT nr L 175, s. 1, nedan kallad "förordning nr 1017/68)".

21 Under tiden mellan den 13 oktober 1992 och den 19 juli 1993 erhöll kommissionen ett stort antal klagomål angående tillämpningen av TAA. Dessa klagomål framfördes av exportörer och exportsammanslutningar etablerade i olika medlemsstater i gemenskapen och som exporterade till Amerikas förenta stater, av förvaltningen vid flera europeiska hamnar liksom av ett antal speditörer och speditörssammanslutningar. Dessa klagomål innehöll olika påståenden om att överenskommelsen innebar — vad beträffar fastställande av avgifter — en överträdelse av artiklarna 85 och 86 i fördraget eftersom TAA innehöll oskäliga kontraktsvillkor och på ett artificiellt sätt begränsade transportutbudet.

22 De som framställt klagomål ansökte om att kommissionen skulle vidta interimistiska åtgärder i enlighet med artikel 11.1 i förordning nr 4056/86. Efter att ha inlett förfarandet i enlighet med artikel 23 i denna förordning, efterkom kommissionen emellertid inte ansökningarna.

23 I skrivelse av den 10 december 1993, informerade kommissionen de sökande om de anmärkningar som framställts mot dem.

24 Som en följd av de diskussioner som ägde rum under beredningsförfarandet anmälde de sökande den 5 juli 1994 en modifierad version av TAA, Trans Atlantic Conference Agreement (nedan kallat "TACA") till kommissionen. Efter ett flertal ändringar trädde denna nya överenskommelse, som ersatte TAA, i kraft den 24 oktober 1994. Kommissionen hade då ännu inte avslutat undersökningen av TACA.

25 Den 19 oktober 1994 antog kommissionen det omtvistade beslutet. I artikel 1 i beslutet fastställs att de bestämmelser i TAA som gäller överenskommelser angående pris och kapacitet utgör överträdelser av artikel 85.1 i fördraget. Enligt artikel 2 i beslutet skall artikel 85.3 i fördraget och artikel 5 i förordning nr 1017/68 inte tillämpas på de bestämmelser i TAA som omnämns i artikel 1. I artikel 3 i beslutet åläggs de i artikel 6 uppräknade adressaterna att upphöra med de överträdelser som fastställts i artikel 1 och i artikel 4 krävs att de i framtiden avhåller sig från varje överenskommelse eller samordnat förfarande som skulle kunna ha samma eller liknande syfte eller resultat som de överenskommelser eller förfaranden som avses i artikel 1. Slutligen fordras i artikel 5 i beslutet att adressaterna, inom en tidsfrist på två månader, skall informera de kunder med vilka de slutit avtal avseende tjänst eller andra avtal inom ramen för TAA om att de, om de så skulle önska, kan omförhandla avtalsvillkoren eller säga upp dem omedelbart.

Rättsfrågan

26 I enlighet med artiklarna 185 och 186 i EG-fördraget i kombination med artikel 4 i rådets beslut 88/591/EKSG, EEG, Euratom av den 24 oktober 1988 om upprättandet av Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt (EGT nr L 319, s. 1), såsom det ändrats genom rådets beslut 93/350/Euratom, EKSG, EEG av den 8 juni 1993 (EGT nr L 144, s. 21) kan förstainstansrätten, om den anser att omständigheterna så kräver, besluta om uppskov med verkställigheten av rättsakten mot vilken talan förs eller föreskriva nödvändiga interimistiska åtgärder.

27 I artikel 104.2 i förstainstansrättens rättegångsregler föreskrivs att ansökningar som avser interimistiska åtgärder enligt artiklarna 185 och 186 i fördraget skall ange de omständigheter som föranleder brådska och de faktiska och rättsliga grunder på vilka den begärda åtgärden framstår som nödvändig. De åtgärder som avses med ansökan skall vara av ett provisoriskt slag i den meningen att de inte skall föregripa beslutet i saken.

Angående ansökningarna om tillåtelse att intervenera

28 Med beaktande av de överväganden som framlagts skriftligen och muntligen under förhandlingen angående ansökan om interimistiska åtgärder, måste alla de som ansökt om tillåtelse att intervenera, förutom HKSA vars ansökan redan har avvisats, anses ha styrkt att de har ett intresse att intervenera i det interimistiska förfarandet. För det första har det omtvistade beslutet fattats i ett förfarande i vilket FTA, AUTF och The European Shippers' Council, en medlem av ECTU, har varit delaktiga i såsom klagande. För det andra är det såsom framkommit särskilt av de muntliga förklaringar som lämnats av JSA och ECSA under förhandlingen den 27 januari 1995, är det sannolikt att den omedelbara tillämpningen av kommissionens beslut, vid ett första påseende, påverkar sjöfarten till och från europeiska hamnar.

29 Följaktligen skall JSA och ECSA, å ena sidan, och FTA, AUTF och ECTU å andra sidan, ges tillåtelse att intervenera till stöd för de sökandes respektive svarandens yrkanden i den aktuella ansökan om interimistiska åtgärder.

Angående yrkande om konfidentialitet

30 Med beaktande karaktären av de handlingar för vilka en konfidentiell behandling har yrkats, synes skäl föreligga att bifalla de sökandes yrkande.

Handlingarna synes nämligen, vid ett första påseende, kunna hänföras till kategorin affärshemligheter.

Angående ansökan om interimistiska åtgärder

Föremålet för ansökan

31 I sin ansökan har sökandena begärt uppskov med verkställigheten av artiklarna 1, 2, 3 och 4 i det omtvistade beslutet, i den mån som dessa förbjuder dem att gemensamt fastställa de avgifter som tillämpas på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land inom gemenskapens territorium. De sökande har vidare begärt uppskov med verkställigheten av samma artiklar, i den mån som de förbjuder dem att gemensamt sluta avtal avseende tjänst och slutligen begär de sökande uppskov med verkställigheten av beslutets artikel 5.

32 Under förhandlingen den 27 januari 1995 har kommissionen, så som den uppgivit i de skriftliga yttrandena, bekräftat att det omtvistade beslutet inte förbjuder gemensamma avtal avseende tjänst i sig. Efter denna förklaring har sökandena medgivit att deras ansökan om uppskov med verkställigheten av beslutet i detta avseende är utan grund.

33 Vad beträffar artikel 5 i beslutet har de sökande förklarat att av de 463 avtal som var gällande när beslutet delgavs dem har 27 stycken fortsatt att ha verkan efter den 31 december 1994. Efter det att kommissionen under förhandlingen bekräftat att, såsom den redan uppgivit i de skriftliga yttrandena, endast dessa 27 avtal påverkas av artikel 5, har de sökande medgivit att den omedelbara tillämpningen av denna artikel inte skulle orsaka dem en allvarlig och irreparabel skada.

34 Med beaktande av det föregående saknas det för det första skäl att besluta om ansökan om uppskov med verkställigheten av artiklarna 1—4 i beslutet, i den mån de skulle kunna hindra de sökande att gemensamt sluta avtal avseende tjänst. För det andra skall ansökan om uppskov med verkställigheten av artikel 5 i det omtvistade beslutet avslås; för det tredje fastslås att föremålet för ansökan om interimistiska åtgärder därför är begränsat till uppskov med verkställigheten av artiklarna 1—4 i beslutet, i den mån som de hindrar de sökande att gemensamt fastställa de avgifter som tillämpas på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land inom gemenskapens territorium.

Parternas argument

— Förhandsbedömning för att avgöra om ansökan är välgrundad

35 Beträffande kravet på att ansökan vid en första bedömning skall anses välgrundad, har de sökande, med hänvisning till de grunder och argument som framställts i förevarande mål, i huvudsak gjort gällande att det omtvistade beslutet innefattar en felaktig rättstillämpning på ett flertal punkter i det att det innebär en överträdelse av artikel 85 i fördraget och de bestämmelser som avser dess tillämpning liksom en felaktig bedömning av TAA: s ekonomiska bakgrund, vilken har legat till grund för den felaktiga rättstillämpningen.

36 Den första grunden, med vilken sökandena gör gällande att det skett en överträdelse av artikel 85.1 i fördraget, omfattar två delar. Sökande har för det första hävdat att kommissionen inte har presenterat en korrekt definition av den relevanta marknaden och för det andra att kommissionen inte har visat att TAA har påverkat handeln mellan medlemsstaterna.

37 Vad beträffar den första delen av denna grund, vidhåller de sökande att den relevanta marknaden för den transport av containrar landvägen, som de tillhandahåller som en del av de kombinerade transporterna, är marknaden för sjötransport, då de kombinerade transporterna utgör en del av dessa transporter. De avgifter som tillämpas på transport av containrar landvägen bör därför bedömas med utgångspunkt från förordning nr 4056/86 och inte, som kommissionen gjort, med utgångspunkt från förordning nr 1017/68. Även om de transporter som sker landvägen faller inom ramen för den senare förordningen, så skulle den relevanta marknaden vara den som omfattar transport av containrar landvägen. I sådant fall skulle de sökandes marknadsandel vara för liten för att de förfaranden som görs gällande skulle kunna ha en påtaglig inverkan på konkurrensen.

38 Vad gäller den andra delen av den första grunden, har de sökande gjort gällande att kommissionen inte har visat att de villkor som tillämpas på de ifrågavarande transporterna landvägen påverkat handeln mellan medlemsstaterna på ett påtagligt sätt. I motsats till vad kommissionen påstår var enligt sökandena inverkan av TAA på konkurrensen mellan hamnarna försumbar. Det omtvistade beslutet visar inte heller hur TAA skall ha påverkat det kommersiella beteendet hos de företag, etablerade i olika medlemsstater, som transporterar landvägen och på detta sätt följaktligen påverkat handeln inom gemenskapen vad gäller detta slag av tjänster. Priset på transporten landvägen har, för övrigt, endast en mycket begränsad inverkan på de transporterade varornas slutliga pris.

39 Med den andra grunden gör sökandena gällande, i motsats till vad kommissionen har beslutat, att de överenskommelser som gäller kombinerade transporter, i den mån de avser de delar som avser befordran över land, är täckta av gruppundantaget föreskrivet i artikel 3 i förordning nr 4056/86. De påpekar att ett av denna förordnings syften är att säkra stabiliteten på marknaden för sjötransport och hävdar att kommissionen på ett oriktigt sätt har bedömt det ekonomiska sammanhanget, i det att den baserar sig på en felaktig definition av detta begrepp. Enligt kommissionen kan stabilitet endast uppnås genom ett fastställande av enhetliga fraktavgifter. Enligt de sökande är emellertid ett flertal avgifter nödvändiga för att säkerställa marknadens stabilitet. TAA hade denna inverkan och borde därför ha varit

kvalificerad för det undantag om vilket föreskrivs i förordning nr 4056/86. Vidare borde denna förordning, vilken fastställer regler för hela sjötransportsektorn, tillämpas på all verksamhet som har samband med detta slag av transport. De sökande har åberopat ett flertal bestämmelser i denna förordning som hänvisar till transport landvägen och hävdat att sådan transport därför bör falla under gruppundantaget enligt förordningens artikel 3. Kommissionens tolkning, enligt vilken transporter landvägen faller inom tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68, motsades av det ställningstagande som ett flertal medlemsstater samt sammanslutningar av transportkunder gjorde under förfaranden som handlades av de amerikanska myndigheterna 1982, vilket ledde till att myndigheterna medgav rätt att i linjekonferenser fastställa avgifter tillämpliga på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land inom Förenta staternas territorium.

40 Med den tredje grunden, gör sökandena gällande att kommissionen, i alla händelser, borde ha medgivit TAA ett individuellt undantag i enlighet med artikel 85.3 i fördraget eller, i den mån den är tillämplig, i enlighet med artikel 5 i förordning nr 1017/68, med hänsyn till att TAA förbättrade marknadens stabilitet.

41 I andra hand hävdar de sökande att kommissionens beslut skall ogiltigförklaras på grund av att de grunder på vilka det vilar inte angivits, om dess syfte är att förbjuda ett fastställande av avgifter, tillämpliga på de delar av de avtal gällande kombinerade transporttjänster som avser befordran över land, genom varje annan överenskommelse än TAA, som inte uppvisar de två särdrag som kommissionen åberopar i det aktuella fallet som skäl för att vägra att medge undantag, nämligen det faktum att TAA fastställer åtminstone två tariffnivåer och föreskriver en icke-användning av kapacitet.

42 Kommissionen har i första hand gjort gällande att TAA påverkade handeln mellan medlemsstaterna, eftersom transportföretagen, genom att de erbjöd tjänster inom den gemensamma marknaden, konkurrerade med varandra på marknaden för denna tjänst. Denna marknad påverkades därför av en överenskommelse som begränsade denna konkurrens. För det andra anser kommissionen att TAA inte är en sjöfartsöverenskommelse i enlighet med artikel 1.3 b i förordning nr 4056/86, eftersom de fraktavgifter som tillämpats inte är desamma för alla transportföretag. I varje fall avser denna förordning endast de internationella sjötransporterna och inte de delar av de kombinerade transporterna som avser befordran över land, följaktligen kan inte det undantag som medges enligt dess artikel 3 utsträckas till att omfatta dessa tjänster. I tredje hand har kommissionen påpekat att beviljandet av ett individuellt undantag förutsätter en bedömning av en komplex ekonomisk situation, som innefattar en avvägning mellan de sökandes intressen, andra ekonomiska aktörers intressen och allmänintresset. För att kunna göra en sådan bedömning förfogar kommissionen enligt en fast rättspraxis över ett stort mått av bedömningsfrihet. I frånvaro av ett uppenbart fel kan förstainstansrätten inte ersätta kommissionens bedömning med sin egen. I detta fall förelåg det inte något sådant fel, utan endast en annan bedömning av de ekonomiska faktorerna än den sökandena gjort.

43 FTA och AUTF har bekräftat att fastställandet av de avgifter som tillämpas på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land endast faller inom tillämpningsområdet för förordning nr 1017/68, eftersom förordning nr 4056/86 inte är tillämplig på detta slag av transport. Enligt intervenienterna är inte heller de villkor som är nödvändiga för ett beviljande av ett individuellt undantag uppfyllda, då överenskommelsen inte möjliggör för befraktarna att tillgodogöra sig en rättvis del av vinsten.

— Angående risken för en allvarlig och irreparabel skada

44 Sökande har gjort gällande att ett förbud att fastställa avgifter beträffande de delar av de kombinerade transporttjänsterna i Europa som avser befordran över land skulle medföra en kollaps av tarifferna inom hela sektorn, vilket skulle orsaka dem en allvarlig och irreparabel skada. Till stöd för detta påstående har de sökande åberopat vad som enligt deras uppfattning inträffade 1982 och 1983 inom området för transatlantiska transporter. Till följd av restriktioner fastställda enligt amerikansk rätt avseende möjligheten att genom linjekonferenser fastställa avgifter tillämpliga på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land, kollapsade marknaden, vilket ledde till att transportföretagen gjorde enorma förluster och att det uppstod en störning av sjötransporttjänsterna på Nordatlanten. Ett förbud av gemenskapens myndigheter att fastställa dessa tariffer skulle absolut ha samma verkan, det skulle medföra en avsevärd sänkning av tarifferna samt att tillhandahållandet av transporttjänster avseende transatlantisk trafik skulle bli en icke vinstgivande verksamhet för många aktörer. Resultatet skulle bli en minskning av de tjänster som tillhandahålls befraktarna, vilket skulle påverka handeln inom gemenskapen. Det ligger i sakens natur att dessa skador inte skulle vara möjliga att reparera.

45 De sökande har vidare påpekat att fastställandet av de avgifter som tillämpas gällande de delar av de kombinerade transporttjänsterna i Europa som avser befordran över land har tillämpats i mer än två decennier. Med hänvisning till domstolens ordförandes beslut V av den 11 maj 1989, RTE m. fl. mot kommissionen (76/89 R, 77/89 R och 91/89 R, Rec. s. 1141) påpekar de att tillämpningen av det omtvistade beslutet fram till det att målet avgörs skulle orsaka en oåterkallelig utveckling på marknaden, vilket skulle orsaka dem en allvarlig och irreparabel skada.

46 ECSA och JSA har också framhållit risken med en upprepning av den minskning av avgifterna som inträffade 1982, som orsakade väsentliga skador och som ledde till att det inte längre var möjligt att tillhandahålla reguljära transporttjänster.

47 Kommissionen har bestritt att tillämpningen av dess beslut skulle kunna orsaka de sökande en allvarlig och irreparabel skada. De sökande har inte visat förekomsten av kausalitet mellan beslutet och risken för skada. De sökande har möjlighet att undvika en sådan risk, särskilt genom att förbjudaatt avgifterna fastställs till en nivå under de faktiska kostnaderna. Om transportföretagen inte klarar av att säkerställa att en sådan lösning respekteras, är det deras ansvar. Kommissionen har även påpekat att meddelandet angående dess beslut åtföljdes av en inbjudan till de sökande att anmäla nya överenskommelser avseende transport landvägen, vilket de inte har gjort. Enligt kommissionen beror den minskning av fraktavgifterna som inträffade 1982 och 1983 hur som helst på den ekonomiska recessionen under perioden ifråga, vilken följde av den andra oljekrisen. De aktuella ekonomiska villkoren är mycket annorlunda och följaktligen finns det ingen risk för en upprepning av denna kollaps.

48 FTA och AUTF har bestritt att det föreligger någon risk för en allvarlig och irreparabel skada och har påstått att vad som inträffade 1982 var resultatet av specifika ekonomiska omständigheter som förelåg i synnerhet till följd av en lågkonjunktur, vilka inte föreligger nu. I varje fall skulle den maktställning som de sökande innehar på marknaden, vilken bekräftas av den fortlöpande ökningen av avgifter som kunnat iakttagas sedan två år tillbaka, förhindra upprepningen av en sådan kris. Även om en skada skulle uppstå, så skulle denna orsakas av en överträdelse av villkoren i överenskommelsen av de transportföretag som är delaktiga i den. Dessa företag skulle alltså bära ansvaret och inte kommissionens beslut. Intervenienterna har slutligen hävdat att en avvägning mellan de berörda parternas intressen visar att det som skall prioriteras är transportbrukarna i fråga, som alla exporterar till Förenta staterna och vars kostnader har ökats genom de oskäliga avgifter som fastställts av TAA och den väsentliga avgiftsökning som har skett under de senaste två åren.

Förstainstansrättens bedömning

49 Med hänsyn till omständigheterna i målet står det klart att åtminstone några av de rättsliga grunder som har lagts fram av sökandena vid en första bedömning verkar

vara relevanta och i varje fall inte helt ogrundade. Detta stämmer bl. a beträffande den omständighet som anförts till stöd för de sökandes första grund, enligt vilket kommissionen inte hade beaktat containertransport inom landet i dess helhet när den relevanta marknaden bestämdes, liksom beträffande den grund med vilken i andra hand gjorts gällande att kommissionen på ett rättsstridigt sätt på TACA — den överenskommelse som ersatte TAA och som kommissionen fortfarande undersöker — tillämpat de slutsatser, som kommissionen kommit fram till när den undersökte TAA. Därför föreligger, vid en första bedömning, anledning att fortsätta förfarandet.

50 Följaktligen måste det avgöras om den andra förutsättningen för ett beviljande av interimistiska åtgärder, risken för en allvarlig och irreparabel skada, föreligger. Det framgår av en fast rättspraxis (se särskilt förstainstansrättens ordförandes beslut av den 14 december 1993 i mål T-543/93 R, Gestevisíon Telecinco mot kommissionen, Rec. s. II-1409, punkt 27) att bedömningen av om en ansökan om interimistiska åtgärder är brådskande skall göras med beaktande av om ett interimistiskt beslut är nödvändigt för att undvika att en allvarlig och irreparabel skada förorsakas den part som ansöker om de interimistiska åtgärderna. Det åligger den part som ansöker om uppskov med verkställigheten av ett beslut att framlägga bevisning om att denna inte kan invänta utgången av målet utan att orsakas en skada som medför allvarliga och irreparabla konsekvenser.

51 I detta avseende står det klart att om kommissionens beslut tillämpades skulle det ha som omedelbar konsekvens att de sökande hindras att utöva en praxis — att transportföretag gemensamt fastställer de avgifter som avser landavsnitten som utgör en del av de tjänster som avser kombinerade transporter — som tillämpas sedan början av sjuttiotalet i Europa och i varje fall sedan förordning nr 4056/86 trädde i kraft, på vilken kommissionen stöder sig för att förklara denna praxis rättsstridig.

52 De sökande har vidare, såväl i ansökan som under förhandlingen, förebringat tillräcklig bevisning vad avser den risk som ett avbrott i dennapraxis skulle kunna medföra för transportmarknadens fortlöpande funktion. De har särskilt framhållit att en allmän kollaps av avgifterna för sjötransporter skulle vara en sannolik följd av att de sökande hindras att gemensamt fastställa avgifter för detta slag av transport. Även om de sökande och kommissionen inte är överens om exakt hur många procent av sjötransporten i dess helhet som utgörs av den kombinerade transporten, råder det ingen tvist om att det är fråga om en icke obetydlig andel. Det är därför inte uteslutet att en minskning av priset inom denna del av marknaden på ett märkbart sätt skulle kunna påverka den allmänna tariffnivån.

53 Det framgår vidare av de sökandes yttranden, särskilt av de som rör sjötransportens ekonomiska särdrag, att det i en sådan situation föreligger en risk att vissa transportföretag ackumulerar förluster och som en följd av detta försvinner från marknaden, såsom inträffade på den nordatlantiska marknaden i början av åttiotalet.

54 Även om det i detta hänseende inte är möjligt att helt förneka det väsentliga i kommissionens påstående, att den kris som uppstod på den transatlantiska transportmarknaden i början av åttiotalet var en följd av specifika ekonomiska faktorer med en kortsiktig verkan, skulle den amerikanska reglering som gällde under denna period ändå kunnat ha påtagliga effekter som åtminstone skulle kunnat ha bidragit till situationen, vad gäller fastställande av de avgifter som tillämpades inom området för kombinerade transporter. Det kan inte heller uteslutas att det omtvistade beslutet skulle kunna orsaka liknande effekter.

55 Såsom framhållits tidigare vad beträffar ansökningar om interimistiska åtgärder kan de situationer, då marknadsvillkoren i deras helhet ändras genom ett beslut av kommissionen, tillämpligt inom en relativt kort period, innebära att beslutets adressater orsakas en risk för allvarlig och irreparabel skada, eftersom det medför större förändringar för det område inom vilket de bedriver sin verksamhet. Dessa förändringar kan leda till en utveckling på marknaden som skulle vara mycket svår att senare vända, för det fall att talan i målet skulle bifallas. Omvänt är inte uppskov med verkställigheten något som hindrar att beslutet senare får full effekt om talan i målet skulle ogillas (se beslut av domstolens ordförande, RTE m. fl. mot kommissionen, nämnt ovan, punkterna 15 och 18, och av den 13 juni 1989, Publishers Association mot kommissionen, 56/89 R, Rec. s. 1693, punkterna 34 och 35 och beslut av förstainstansrättens ordförande av den 16 juni 1992, Langnese-Iglo och Schöller mot kommissionen, T-24/92 R och T-28/92 R, Rec. s. II-1839, punkt 29 och av den 16 juli 1992, SPO m. fl. mot kommissionen, T-29/92 R, Rec. s. II-2161, punkt 31).

56 Av en inledande undersökning av de grunder som åberopats av sökandena framgår att det föreligger en icke oväsentlig risk att en förändring — som skulle bli följden av det omtvistade beslutets tillämpning — av det område inom vilken de bedriver sin verksamhet skulle kunna medföra en allmän minskning av avgifterna så att även sjötransporternas regelbundenhet påverkas. Skulle en sådan situation uppstå, skulle det, med beaktande av den ekonomiska betydelsen av denna marknad, kunna leda till en allmän skada av avsevärd omfattning.

57 Av detta följer att en omedelbar tillämpning av det omtvistade beslutet under tiden som målet avgörs medför en risk inte bara för att de sökande orsakas en allvarlig och irreparabel skada, utan även för att marknadens stabilitet äventyras. En avvägning mellan de berörda parternas intressen kräver därför ett uppskov med verkstäl-

ligheten av beslutet i den mån som det förbjuder de sökande att gemensamt fastställa avgifterna vad gäller de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land inom gemenskapens territorium.

På dessa grunder fattar

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS ORDFÖRANDE

följande beslut:

1) Japanese Shipowners' Association och European Community Shipowners' Associations ASBL tillåts att intervenera till stöd för de sökandes yrkanden.

2) The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret och The European Council of Transport Users ASBL tillåts att intervenera till stöd för svarandens yrkanden.

3) De sökandes yrkande om konfidentiell behandling av vissa delar av akten bifalls.

4) Uppskov med verkställigheten av artiklarna 1—4 i kommissionens beslut 94/980/EG av den 19 oktober 1994 angående ett förfarande i enlighet med artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement), i den mån som dessa förbjuder de sökande att gemensamt fastställa de avgifter

som tillämpas på de delar av de kombinerade transporttjänsterna som avser befordran över land inom gemenskapens territorium, beviljas till dess att den slutliga domen i målet avkunnas av förstainstansrätten.

5) Det saknas skäl att besluta om ansökan om uppskov med verkställigheten, såvitt den rör avtal avseende tjänst som slutes gemensamt.

6) Ansökan om uppskov med verkställigheten av beslutets artikel 5 avslås.

7) Beslut om rättegångskostnader meddelas senare.

Luxemburg den 10 mars 1995

H. Jung
Justitiesekreterare

J.L. Cruz Vilaça
Ordförande