

ORDINANZA DEL PRESIDENTE DELLA CORTE  
19 luglio 1995 \*

Nel procedimento C-149/95 PR,

**Commissione delle Comunità europee**, rappresentata dai signori B. Langeheine e R. Lyal, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo presso il signor C. Gómez de la Cruz, membro del servizio giuridico, Centre Wagner, Kirchberg,

ricorrente,

sostenuta da

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

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

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

e

\* Lingua processuale: l'inglese.

**Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (Clecat)**, associazione di diritto belga, con sede in Bruxelles,

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

intervenanti,

avente ad oggetto il ricorso proposto contro l'ordinanza emessa dal presidente del Tribunale di primo grado delle Comunità europee il 10 marzo 1995 in merito alla domanda di provvedimenti provvisori che gli era stata presentata nella causa T-395/94 R, Atlantic Container Line AB e a./Commissione,

procedimento in cui le altre parti sono:

**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-Maersk Line**, società di diritto danese, con sede in Copenhagen,

**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,

**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 Mexico,

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

rappresentate dagli avvocati J. Pheasant, N. Bromfield e Suyong Kim, solicitors, con domicilio eletto in Lussemburgo presso lo studio legale Loesch e Wolter, 11, rue Goethe,

sostenute da

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

e

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

intervenanti,

#### IL PRESIDENTE DELLA CORTE,

sentito l'avvocato generale, signor N. Fennelly,

ha emesso la seguente

#### Ordinanza

1 Con atto introduttivo registrato nella cancelleria della Corte il 12 maggio 1995, la Commissione ha proposto, ai sensi dell'art. 168 A del Trattato CE e dell'art. 50, secondo comma, dello Statuto CE della Corte di giustizia, un ricorso contro l'ordinanza che il presidente del Tribunale di primo grado ha emesso il 10 marzo 1995 nella causa T-395/94 R e con cui ha in parte accolto una domanda di sospensione

dell'esecuzione della decisione della Commissione 19 ottobre 1994, 94/980/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, GU L 376, pag. 1; in prosieguo: la «decisione 94/980»).

- 2 I fatti all'origine della controversia sono esposti nell'ordinanza impugnata nei termini seguenti:

«15. Le ricorrenti sono le quindici compagnie di trasporto marittimo di linea che hanno sottoscritto l'accordo denominato TAA (Trans Atlantic Agreement), 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 denunciati 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».

3 Con atto introduttivo registrato nella cancelleria del Tribunale il 23 dicembre 1994, quindici compagnie di trasporto marittimo di linea (in prosieguo: l'«Atlantic Container Line AB e a.»), firmatarie del TAA, hanno proposto ex art. 173 del Trattato CE un ricorso di annullamento avverso la decisione 94/980.

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

5 Con l'ordinanza impugnata, il presidente del Tribunale ha accordato in particolare la sospensione dell'esecuzione degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione 94/980 «nella parte in cui inibisc[ono] alle ricorrenti 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» (punto 4 del dispositivo).

6 Nell'ambito del presente ricorso, la Commissione chiede al presidente della Corte di annullare tale ordinanza nella parte in cui sospende l'applicazione degli artt. 1, 2, 3 e 4 della decisione 94/980, di respingere la domanda di provvedimenti provvisori e di condannare alle spese del procedimento sommario le ricorrenti dinanzi al Tribunale.

7 L'Atlantic Container Line AB e a. hanno presentato osservazioni scritte con istanza registrata in cancelleria il 15 giugno 1995. La Japanese Shipowners' Association e la European Community Shipowners' Association ASBL, intervenienti a sostegno delle conclusioni delle ricorrenti dinanzi al Tribunale di primo grado, nonché la Freight Transport Association Ltd, l'Association des utilisateurs des transports de fret e la European Council of Transport Users ASBL, intervenienti a sostegno delle conclusioni della Commissione, hanno presentato osservazioni scritte con istanze depositate nella cancelleria della Corte il 16 giugno 1995.

8 Con istanza depositata nella cancelleria della Corte il 21 giugno 1995 il Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (in prosieguo: il «Clecat») ha presentato istanza d'intervento a sostegno delle conclusioni della Commissione.



- 9 Poiché gli argomenti invocati dal Clecat a sostegno dell'istanza d'intervento comprovano prima facie il suo interesse alla definizione del presente ricorso, la sua istanza va accolta, come gli è stato notificato dalla cancelleria della Corte con lettera 22 giugno 1995.
- 10 Il Clecat ha presentato le sue osservazioni scritte sul presente ricorso il 30 giugno 1995.
- 11 Dal momento che le osservazioni scritte delle parti contengono tutte le informazioni necessarie affinché venga statuito sul presente ricorso, non occorre sentire le difese orali delle parti.

### Sulla ricevibilità

- 12 L'Atlantic Container Line AB e a. sostengono che il ricorso è irricevibile per due motivi.
- 13 In primo luogo, il ricorso sarebbe stato proposto sulla base dell'art. 49 dello Statuto CE della Corte di giustizia e non conformemente all'art. 50 in quanto disposizione applicabile.
- 14 Va constatato in proposito che l'erronea menzione nell'atto introduttivo di una disposizione dello Statuto CE della Corte di giustizia che fosse assertivamente la base del ricorso, non imponendo il regolamento di procedura della Corte il richiamo di una disposizione siffatta, costituisce un errore di penna, peraltro rettificato dalla Commissione con lettera 14 giugno 1995 indirizzata alla cancelleria della Corte. Tale errore, che è rimasto senza conseguenze sul corso ulteriore della procedura, non costituisce motivo di irricevibilità del ricorso.

- 15 Tale argomento va quindi respinto.
- 16 In secondo luogo, l'Atlantic Container Line AB e a. fanno valere che il ricorso è in parte irricevibile per il motivo che non si limita a questioni di diritto, come prescrive l'art. 51 dello Statuto CE della Corte di giustizia.
- 17 A tal riguardo va ricordato che, a norma degli artt. 168 A del Trattato CE e 51, primo comma, dello Statuto CE della Corte di giustizia, un ricorso può essere fondato soltanto su motivi relativi alla violazione, da parte del Tribunale, di norme di diritto, ad esclusione di qualunque valutazione dei fatti.
- 18 Poiché le disposizioni richiamate si applicano del pari ai ricorsi proposti conformemente all'art. 50, secondo comma, dello Statuto CE della Corte di giustizia, il presente ricorso deve limitarsi alle sole questioni di diritto, evitando di rimettere in questione in qualsiasi modo il giudizio sui fatti a cui ha proceduto il giudice del procedimento sommario al fine di concedere i provvedimenti provvisori.
- 19 Tuttavia gli argomenti avanzati al riguardo dall'Atlantic Container Line AB e a. dovranno essere esaminati nell'ambito dei motivi fatti valere dalla Commissione a sostegno del suo ricorso.

## Sul merito

- 20 La Commissione ritiene che l'ordinanza è inficiata da diversi errori di diritto quanto alla valutazione del *fumus boni juris* e dell'urgenza, condizioni a cui l'art.

104, n. 2, del regolamento di procedura subordina la concessione della sospensione, alla ponderazione degli interessi in causa, all'applicazione del principio di proporzionalità nonché alla motivazione dell'ordinanza stessa.

- 21 Va preliminarmente ricordato che conformemente agli artt. 185 e 186 del Trattato CE il giudice del procedimento sommario può, quando reputi che le circostanze lo richiedano, ordinare la sospensione dell'esecuzione dell'atto impugnato o ordinare i provvedimenti provvisori necessari. Egli tiene conto a tal fine delle condizioni previste all'art. 83, n. 2, del regolamento di procedura della Corte o 104, n. 2, del regolamento di procedura del Tribunale, come precisate dalla giurisprudenza.
- 22 Pertanto la sospensione dell'esecuzione e i provvedimenti provvisori possono essere accordati dal giudice del procedimento sommario se è comprovato che la loro concessione è giustificata prima facie da argomenti di fatto e di diritto (*fumus boni juris*) e che gli stessi sono urgenti in quanto occorre, per evitare un danno grave ed irreparabile agli interessi del ricorrente, che essi siano emanati e producano i loro effetti già prima della decisione della causa principale. Inoltre essi devono essere provvisori nel senso di non pregiudicare i punti di diritto o di fatto controversi né anticipare le conseguenze della decisione che verrà pronunciata più avanti nella causa principale.
- 23 Nell'ambito di siffatta valutazione globale, il giudice del procedimento sommario dispone di un ampio potere discrezionale ed è libero di stabilire, considerate le particolarità del caso di specie, il modo in cui vanno accertate le varie condizioni in parola nonché l'ordine in cui condurre tale esame, posto che una disposizione di diritto comunitario non gli imponga uno schema di analisi predeterminato per valutare la necessità di statuire in via provvisoria.
- 24 Alla luce di tali considerazioni occorre verificare se, tenuto conto dei motivi fatti valere dalla Commissione, l'ordinanza impugnata ha rispettato i limiti così tracciati e non è inficiata da un errore di diritto.

*Sul fumus boni juris*

- 25 Secondo la Commissione, l'ordinanza impugnata contiene un errore nella valutazione degli elementi che giustificano prima facie i provvedimenti provvisori richiesti. Considerando, al punto 49, che i mezzi invocati dall'Atlantic Container Line AB e a. «(...) sembrano prima facie rilevanti e, comunque, non del tutto privi di fondamento», il giudice del procedimento sommario ha trasformato la condizione del «fumus boni juris» in una condizione di «fumus non mali juris» e, conseguentemente, indebolito l'esigenza in parola dovendo il ricorrente dimostrare all'occorrenza non la fondatezza prima facie delle censure nella causa principale, ma che le stesse non sono manifestamente infondate.
- 26 Va rilevato in proposito che nella giurisprudenza sono state utilizzate numerose formule per definire la condizione relativa al fumus boni juris a seconda delle circostanze del caso di specie. Quella utilizzata dall'ordinanza impugnata, formula che menziona mezzi non privi prima facie di fondatezza, è identica o simile a quella a cui ha fatto ricorso, a più riprese, la Corte o il suo presidente (v., segnatamente, le ordinanze del presidente della Corte 13 giugno 1989, causa 56/89 R, Publishers Association/Commissione, Racc. pag. 1693, punto 31; 10 ottobre 1989, causa 246/89 R, Commissione/Regno Unito, Racc. pag. 3125, punto 33; 28 giugno 1990, causa C-195/90 R, Commissione/Germania, Racc. pag. I-2715, punto 19; 31 gennaio 1992, causa C-272/91 R, Commissione/Italia, Racc. pag. I-457, punto 24; ordinanza della Corte 29 giugno 1993, causa C-280/93 R, Germania/Consiglio, Racc. pag. I-3667, punto 21). Una formula siffatta pone in evidenza il fatto che, secondo il parere del giudice del procedimento sommario, gli argomenti avanzati dalla parte che sollecita provvedimenti provvisori non possono essere esclusi nella fase corrispondente a tale procedura senza un esame più approfondito.
- 27 Risulta dalla citata giurisprudenza che il giudice del procedimento sommario può considerare, date le circostanze del caso di specie, che tali mezzi giustificano prima facie la concessione della sospensione ai sensi dell'art. 185 o di provvedimenti provvisori ex art. 186.
- 28 Peraltro la Commissione asserisce che il TAA costituisce un'infrazione manifesta all'art. 85, n. 1, del Trattato, che la fissazione delle tariffe dei trasporti terrestri non rientra nel campo di applicazione dell'esenzione per categoria prevista dal regolamento n. 4056/86 e che essa non può accordare un'esenzione individuale poiché i

consumatori non ne trarrebbero alcun vantaggio, infine che la restrizione controversa non sarebbe indispensabile.

29 Le intervenienti a sostegno delle conclusioni della Commissione aggiungono che la maniera in cui la condizione relativa al *fumus boni juris* è stata verificata nell'ordinanza impugnata ha indotto a considerare come fondati «prima facie» argomenti che sono in realtà indifendibili. Questo è il caso dell'affermazione dell'Atlantic Container Line AB e a. secondo cui il mercato interessato, per quanto riguarda trasporti di containers effettuati via terra nell'ambito dei trasporti combinati, è quello dei trasporti marittimi.

30 Va rilevato che la verifica della fondatezza degli argomenti dell'Atlantic Container Line AB e a. diretti a provare, in via principale, che gli accordi relativi al trasporto combinato, nei limiti in cui quest'ultimo si riferisce alle tratte terrestri, rientrano nell'ambito dell'esenzione per categoria di cui all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 o che, comunque, il TAA avrebbe dovuto fruire del beneficio di un'esenzione individuale fondata sull'art. 85, n. 3, del Trattato, o, nella misura in cui fosse applicabile, sull'art. 5 del regolamento n. 1017/68, implica l'esame di questioni giuridiche complesse, tra cui quella della determinazione del campo di applicazione rispettivo dei regolamenti nn. 4056/86 e 1017/68. Tali questioni necessitano di un esame approfondito in seguito a dibattiti contraddittori.

31 L'affermazione della Commissione secondo cui il TAA costituisce un'infrazione manifesta all'art. 85, n. 1, del Trattato non è pertinente dal momento che, in questa fase, si pone la questione se tale accordo possa fruire legittimamente di un'esenzione per categoria o individuale.

32 La Commissione e le intervenienti a suo sostegno fanno valere infine che l'addebito, rivolto alla Commissione dalle ricorrenti dinanzi al Tribunale e di cui al

punto 49 dell'ordinanza impugnata, di avere applicato illegittimamente al TACA le sue conclusioni relative al TAA è senza pertinenza, dal momento che la decisione controversa riguarda soltanto il TAA.

33 Quest'ultima asserzione è inesatta. Infatti l'art. 4 della decisione litigiosa, intimando all'Atlantic Container Line AB e a. di astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che possano avere un oggetto o un effetto identico o analogo agli accordi e alle pratiche di cui all'art. 1 della stessa decisione, rientra incontestabilmente nel TACA, che è una versione modificata del TAA.

34 Il primo motivo va quindi respinto.

### *Sull'urgenza*

35 Con un secondo motivo, la Commissione sostiene che la valutazione del requisito dell'urgenza di cui all'ordinanza impugnata è inficiata da numerosi errori di diritto che comportano del pari un alleggerimento di siffatta condizione.

36 In primo luogo, risulta, secondo la Commissione, dall'ordinanza impugnata che la semplice eventualità di un danno è stata presa in considerazione sulla base dell'urgenza. Ora, secondo la costante giurisprudenza, il richiedente deve dimostrare, in base a sufficienti margini di probabilità, il rischio di uno specifico danno grave ed irreparabile.

37 Trattandosi di questo primo argomento, va constatato che l'ordinanza impugnata ha richiamato a giusto titolo, al punto 50 dei motivi, la costante giurisprudenza secondo cui il carattere urgente di una domanda di provvedimenti provvisori

dev'essere giudicato rispetto alla necessità che occorra statuire provvisoriamente allo scopo di evitare che un danno grave ed irreparabile sia causato alla parte richiedente il provvedimento provvisorio.

38 In proposito, contrariamente a quanto sostiene la Commissione, l'ordinanza non prende in considerazione un danno meramente ipotetico, ma un danno grave ed irreparabile che, tenuto conto delle circostanze del caso di specie, rischia di prodursi a detrimento dell'Atlantic Container Line AB e a. in conseguenza dell'immediata esecuzione della decisione controversa. Inoltre non risulta dalla giurisprudenza summenzionata che l'imminenza del danno debba essere comprovata con un'assoluta certezza. È sufficiente, specialmente quando la realizzazione del danno dipende dal verificarsi di un complesso di fattori, che essa sia prevedibile con un grado di probabilità sufficiente (v., segnatamente, ordinanza della Corte Germania/Consiglio, già citata, punti 32 e 34).

39 La disamina contenuta nell'ordinanza impugnata in ordine a siffatto danno nonché l'esame delle prove addotte per suffragarlo richiedono un giudizio di fatto che esula dal controllo della Corte, poiché il ricorso si limita alle sole questioni di diritto.

40 Il primo argomento va quindi respinto.

41 In secondo luogo, secondo la Commissione, la parte che sollecita provvedimenti provvisori deve dimostrare l'esistenza di un nesso di causalità tra la decisione controversa e il danno che viene fatto valere. Orbene, nel caso di specie, tale danno non risulta necessariamente dall'applicazione della decisione stessa. Infatti, da un lato quest'ultima non obbliga le ricorrenti a praticare una particolare tariffa per il trasporto combinato; dall'altro, anche se il danno asserito fosse imputabile alla decisione controversa, la Commissione avrebbe indicato il sistema per evitarlo, cioè la conclusione, da parte dei trasportatori interessati, di un impegno a non praticare tassi inferiori ai costi effettivi per i servizi di trasporto terrestre. Tale soluzione avrebbe potuto fruire di un'esenzione individuale ex art. 85, n. 3, del Trattato ed essere imposta dal presidente del Tribunale come provvedimento provvisorio.

- 42 Siffatta argomentazione va respinta.
- 43 Va infatti rilevato, in primo luogo che, se il danno che rischiano di subire l'Atlantic Container Line AB e a. dovesse imputarsi, innanzi tutto, al comportamento delle società destinatarie della decisione litigiosa, nella misura in cui esse praticassero tariffe particolari per il trasporto combinato, resta il fatto che tale situazione non potrebbe verificarsi senza l'applicazione di detta decisione. In secondo luogo, nel valutare i diversi elementi costitutivi dell'urgenza, presentati dalle parti, il giudice del procedimento sommario è libero di prendere in considerazione quelli che formano il suo convincimento per motivare la decisione. Così pure l'esistenza di una misura alternativa alla sospensione della decisione, a cui si riferisce la Commissione, per evitare il danno, è solo uno degli elementi di cui il giudice del procedimento sommario può tenere conto, ma questa sola circostanza non può obbligare al rigetto della domanda di sospensione.
- 44 La Commissione considera in terzo luogo che il punto 55 dell'ordinanza impugnata innalza a principio generale l'affermazione secondo cui modifiche rilevanti del contesto entro cui si esercita l'attività dei destinatari della decisione, in seguito all'adozione della stessa, sono idonee a determinare sul mercato un'evoluzione che molto difficilmente sarebbe reversibile in seguito qualora il ricorso principale venisse accolto. A questo proposito la Commissione fa rilevare che, da un lato, non esiste alcun principio generale in tal senso, e che, dall'altro, la giurisprudenza cui si riferisce il punto 55 riguarda unicamente accordi di distribuzione verticali il cui smantellamento sarebbe stato difficile rimettere in discussione in quanto i consumatori non avrebbero accettato un ritorno all'antico sistema, mentre trattasi nel caso di specie di un accordo orizzontale di fissazione dei prezzi il cui sistema può venire ripristinato senza difficoltà.
- 45 Il punto 55 dell'ordinanza impugnata recita come segue: «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 [11 maggio 1989, cause riunite 76/91 R, 77/91 R e 91/89 R] RTE e a./Commissione [Racc. pag. 1141], punti 15 e 18, e 13 giugno 1989, causa 56/89 R, Publishers Association/Commissione, Racc. pag. 1693, punti 34 e 35, nonché le 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)».

46 Tale punto non enuncia alcun principio generale relativo alla condizione dell'urgenza; per soprammercato i riferimenti alla giurisprudenza ivi richiamati servono solo ad illustrare le conclusioni cui è giunto il giudice del procedimento sommario sulla base di una valutazione di fatto.

47 Il secondo motivo va pertanto respinto.

### *Sulla ponderazione degli interessi*

48 Con un terzo motivo, la Commissione e le intervenienti a suo sostegno addebitano al presidente del Tribunale di non aver tenuto sufficientemente conto degli interessi dei terzi; in particolare dei caricatori e degli esportatori europei, i quali, a causa dell'aumento dei prezzi imposto dall'Atlantic Container Line AB e a., dovranno subire un danno considerevole. Essa aggiunge che nemmeno l'interesse generale dell'industria europea e dell'economia in senso lato sono stati presi in considerazione.

49 La Commissione ritiene che in ogni caso si può procedere al raffronto degli interessi soltanto dopo aver dimostrato che l'Atlantic Container Line AB e a. subirebbero un danno grave ed irreparabile se fosse eseguita immediatamente la decisione controversa.

50 È certo che il danno grave ed irreparabile, criterio dell'urgenza, costituisce del pari il primo termine del raffronto effettuato nell'ambito della ponderazione degli interessi. Più particolarmente, tale raffronto deve condurre il giudice che decide in sede di procedimento sommario ad accertare innanzi tutto se l'eventuale annullamento della decisione controversa da parte della Corte cagioni una modifica radicale della situazione rispetto a quanto si sarebbe invece verificato in caso di esecuzione immediata della decisione stessa e se, al contrario, la sospensione dell'esecuzione sia tale da ostacolare la piena efficacia della decisione nel caso in cui il ricorso in via principale sia respinto (v., segnatamente, ordinanza RTE e a./Commissione, già citata, punto 15).

51 Nella fattispecie si constata al punto 55 dell'ordinanza impugnata che la sospensione dell'esecuzione non è di natura tale da ostacolare la piena efficacia della decisione allorché venisse respinto il ricorso principale ma che, al contrario, l'esecuzione della decisione della Commissione causerebbe difficoltà di ben diversa gravità, dal momento che implicherebbe una modifica significativa del contesto delle attività dell'Atlantic Container Line AB e a., idonea a determinare un'evoluzione del mercato dei trasporti, che molto difficilmente sarebbe reversibile qualora il ricorso principale venisse accolto.

52 Tali considerazioni dimostrano a sufficienza che il giudice del procedimento sommario ha condotto, nel caso di specie, una valutazione degli interessi in parola raffrontando l'interesse pubblico connesso all'esecuzione delle decisioni della Commissione in materia di concorrenza, l'interesse dei destinatari della decisione ad evitare che sia loro causato un danno grave ed irreparabile nonché la necessità di mantenere la stabilità del mercato di cui è causa nel suo complesso.

53 Il terzo motivo va quindi respinto.

*Sul principio di proporzionalità*

54 In un quarto motivo, la Commissione ritiene che l'ordinanza impugnata viola il principio di proporzionalità poiché i provvedimenti provvisori non si sono limitati a ciò che sarebbe stato assolutamente necessario per evitare il danno asserito. Da un lato, secondo la Commissione, le ricorrenti dinanzi al Tribunale avevano a disposizione al riguardo uno strumento meno restrittivo, cioè la possibilità di concludere un impegno a non applicare alle tratte terrestri di un trasporto combinato prezzi inferiori ai costi effettivi. Dall'altro, per la tutela degli interessi dell'Atlantic Container Line AB e a. non sarebbe stato necessario sospendere l'esecuzione degli artt. 1, 2 e 3 della decisione litigiosa. Secondo la Commissione, si poteva limitare la sospensione al solo art. 4 della decisione che vietava di ricorrere in futuro a qualsiasi accordo o pratica concordata che possa avere un oggetto o un effetto identico o analogo agli accordi e pratiche in causa.

55 Ai punti 56 e 57 dell'ordinanza impugnata si constata, con riguardo alle circostanze proprie del caso di specie e, in particolare, dell'importanza economica che riveste il mercato dei trasporti marittimi, che una modifica rilevante del contesto in cui si svolge l'attività delle ricorrenti, come quella che implica la decisione della Commissione, potrebbe essere all'origine di un danno grave ed irreparabile e compromettere la stabilità di tale mercato. Si deve osservare che le affermazioni della Commissione non sono idonee ad infirmare tali constatazioni, le quali, secondo il giudice del procedimento sommario, rappresentano un impedimento fondamentale a che si esegua immediatamente la decisione la cui sospensione è richiesta, anche tenuto conto dei provvedimenti provvisori suggeriti in alternativa dalla Commissione.

56 Alla luce di quanto precede, non si può addebitare all'ordinanza impugnata alcun errore manifesto di valutazione, per quanto attiene al principio di proporzionalità. Il quarto motivo va quindi respinto.

*Sulla motivazione*

- 57 In un quinto motivo, la Commissione considera che l'ordinanza impugnata non è sufficientemente motivata circa taluni punti essenziali, quali il nesso di causalità tra la decisione controversa e il danno asserito, la presa in conto degli interessi dei terzi ed in generale la ponderazione degli interessi.
- 58 Va osservato in proposito che non si può esigere dal giudice del procedimento sommario che risolva espressamente tutti i punti di fatto o di diritto eventualmente dibattuti durante il procedimento sommario. È sufficiente che i motivi da lui accolti giustifichino in modo valido, date le circostanze del caso di specie, la sua ordinanza e consentano alla Corte di esercitare il proprio controllo giurisdizionale.
- 59 Sulla base delle considerazioni precedenti, consacrate soprattutto all'urgenza ed alla ponderazione degli interessi, come sono state esaminate nell'ordinanza impugnata, il quinto motivo va respinto in quanto infondato.
- 60 Di conseguenza il ricorso va respinto.

**Sulle spese**

- 61 A norma dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese. Poiché i mezzi invocati dalla ricorrente sono stati respinti, le spese del presente procedimento di ricorso vanno poste a suo carico.

- 62 Peraltro, in forza dell'art. 69, n. 4, del regolamento di procedura, The Freight Transport Association Ltd, l'Association des utilisateurs des transports de fret, The European Council of Transport Users ASBL ed il Clecat, intervenienti a sostegno della Commissione, sopporteranno le proprie spese.

Per questi motivi,

IL PRESIDENTE DELLA CORTE

così provvede:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
  
- 2) **La Commissione è condannata alle spese.**
  
- 3) **The Freight Transport Association Ltd, l'Association des utilisateurs des transports de fret, The European Council of Transport Users ASBL ed il Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun sopporteranno le proprie spese.**

Lussemburgo, 19 luglio 1995.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente

G.C. Rodríguez Iglesias