

BESLUT MEDDELAT AV DOMSTOLENS ORDFÖRANDE  
den 19 juli 1995 \*

I mål C-149/95 P(R),

**Europeiska gemenskapernas kommission**, företrädd av B. Langeheine och R. Lyal, vid rättstjänsten, i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg hos C. Gómez de la Cruz, vid rättstjänsten, Centre Wagner, Kirchberg,

klagande,

med stöd av

**Freight Transport Association Ltd**, förening bildad enligt engelsk rätt, Turnbridge Wells (Förenade Konungariket),

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

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

och

\* Rättegångspråk: engelska.

Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (Clecat), förening bildad enligt belgisk rätt, Bryssel,

företrädna av M. Clough, barrister, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Aloyse May, 31, Grand-rue,

intervenienter,

angående överklagande av beslut meddelat den 10 mars 1995 av förstainstansrättens ordförande i mål T-395/94 R, Atlantic Container Line AB m. fl. mot kommissionen, i vilket det förts talan om interimistiska åtgärder,

de andra parterna i förfarandet är:

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

Cho Yang Shipping Co., 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 Co., 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 singaporiensk rätt, Singapore,

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

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

**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 (Förenade staterna),

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

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

företrädna av J. Pheasant, N. Bromfield och Suyong Kim, solicitors, med delgivningsadress i Luxemburg hos advokatbyrån Loesch och Wolter, 11, rue Goethe,

med stöd av

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

och

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

intervenienter,

meddelar

## DOMSTOLENS ORDFÖRANDE

efter att ha hört generaladvokat N. Fennelly,

följande

### Beslut

1 Genom ansökan inkommen till domstolen den 12 maj 1995 har kommissionen i enlighet med artikel 168a i EG-fördraget och artikel 50 andra stycket i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol överklagat det beslut som ordföranden för förstainstansrätten meddelade den 10 mars 1995 i mål T-395/94 R i vilket denne till viss del har beviljat en ansökan om uppskov med verkställigheten av kommissio-

nens beslut 94/980/EG av den 19 oktober 1994, i ett förfarande avseende tillämpning av artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, EGT nr L 376, s. 1, i det följande "beslut 94/980" eller "det omtvistade beslutet").

- 2 Bakgrunden till tvisten framställs i det beslut som är föremål för talan enligt följande:

"15. De sökande är de femton företag som bedriver sjötransport i linjetrafik som har varit parter till TAA, en överenskommelse enligt vilken de gemensamt tillhandahåll internationella transporter i linjetrafik av containrar över Atlanten, mellan Nordeuropa och Amerikas förenta stater, i riktning öst-väst och väst-öst. TAA trädde i kraft 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 om 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 transportkapaciteten (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 av 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 parter 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. 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 i det följande 'förordning nr 4056/86'), ansökte de sökande om att bestämmelserna i artikel 85.3 i fördraget skulle tillämpas.

20. I skrivelse av den 24 september 1992 meddelade kommissionen 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 i det följande '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 oskäligen 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 framställdes 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 varken artikel 85.3 i fördraget eller 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 av 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."

- 3 Genom ansökan inkommen till förstainstansrätten den 23 december 1994 har femton företag som bedriver sjötransport i linjetrafik (nedan kallat "Atlantic Container Line AB m. fl."), som var parter till TAA, i enlighet med artikel 173 i EG-fördraget, väckt talan om ogiltigförklaring av beslut 94/980/EG.
- 4 I en särskild handling inkommen till förstainstansrätten samma dag har de i enlighet med artiklarna 185 och 186 i EG-fördraget också ansökt om uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet.
- 5 Genom det beslut som är föremål för överklagandet beviljade förstainstansrättens ordförande bl. a. uppskov med verkställigheten av artikel 1—4 i beslut 94/980/EG, "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" (punkt 4 i domslutet).
- 6 I förevarande överklagande begär kommissionen att domstolens ordförande skall ogiltigförklara detta beslut, i den mån som detta innebär ett uppskov med verkställigheten av artikel 1—4 i beslut 94/980/EG, ogilla ansökan om interimistiska åtgärder och förplikta sökanden vid förstainstansrätten att ersätta rättegångskostnaderna för förfarandet beträffande de interimistiska åtgärderna.
- 7 Atlantic Container Line AB m. fl. har inkommit med skriftligt yttrande genom handling ingiven till domstolens kansli den 15 juni 1995. The Japanese Shipowners' Association och The European Community Shipowners' Associations ASBL, intervenier till stöd för de yrkanden som lagts fram av sökanden vid förstainstansrätten, liksom The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret och The European Council of Transport Users ASBL, intervenier till stöd för kommissionens yrkanden, har inkommit med skriftliga yttranden genom handlingar ingivna till domstolens kansli den 16 juni 1995.
- 8 Genom handling ingiven till domstolens kansli den 21 juni 1995 har Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (nedan kallat "Clecat") ansökt om tillåtelse att intervensera till stöd för kommissionens yrkanden.



- 9 De argument som Clecat har åberopat till stöd för sin ansökan om tillåtelse att intervensera uppvisar vid en första bedömning ett intresse av utgången av ifrågavarande överklagande, varför dennas ansökan skall beviljas, vilket har delgivits Clecat genom brev från domstolens kansli den 22 juni 1995.
- 10 Clecat ingav skriftligt yttrande vad gäller ifrågavarande överklagande den 30 juni 1995.
- 11 Då parternas skriftliga yttranden innehåller all den information som är nödvändig för att avgöra ifrågavarande överklagande, saknas det skäl för att höra parternas muntliga yttranden.

### Upptagande till prövning

- 12 Atlantic Container Line AB m. fl. har hävdad att överklagandet inte är möjligt att ta upp till prövning av två skäl.
- 13 För det första är överklagandet grundat på artikel 49 i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol och inte i enlighet med artikel 50 som är den tillämpliga bestämmelsen.
- 14 I detta avseende skall det konstateras att det faktum att det i ansökan skulle ha felaktigt hänvisats till en bestämmelse i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol som grund för överklagandet, när domstolens rättegångsregler inte kräver en sådan hänvisning, är ett skrivfel som kommissionen för övrigt har korrigerat genom brev av den 14 juni 1995 ställt till domstolens kansli. Detta fel, som inte har haft några konsekvenser vad gäller förfarandets senare förlopp, utgör inget skäl för att överklagandet inte kan upptas till prövning.

- 15 Detta argument skall därför ogillas.
- 16 För det andra har Atlantic Container Line AB m. fl. hävdad att överklagandet, åtminstone till viss del, inte kan upptas till prövning på grund av att det inte är begränsat till rättsfrågor såsom det föreskrivs i artikel 51 i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol.
- 17 Det skall i detta avseende påpekas att enligt artiklarna 168a i EG-fördraget och 51 första stycket i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol kan ett överklagande endast stödja sig på grunder som rör förstainstansrättens överträdelse av rättsregler, vilket utesluter all bedömning av sakförhållanden.
- 18 Då ovannämnda bestämmelser även är tillämpliga på överklaganden i enlighet med artikel 50 andra stycket i stadgan för Europeiska gemenskapernas domstol, skall ifrågasättande talan begränsas till att gälla endast rättsfrågor, vilket utesluter all möjlighet att ifrågasätta den bedömning av sakförhållandena som förstainstansrätten företog i det interimistiska förfarande då den beviljade de interimistiska åtgärderna.
- 19 De påståenden som Atlantic Container Line AB m. fl. har framfört i detta avseende bör ändå prövas inom ramen för de grunder som åberopats av kommissionen till stöd för den överklagande.

## Sakfrågan

- 20 Kommissionen anser att det överklagade beslutet innehåller ett antal rättsliga fel vad gäller bedömningen av om åtgärden vid en första anblick framstår som nöd-

vändig (*fumus boni juris*) och om omständigheter som föranleder brådskande förelig-  
ger — vilka är villkor som uppställs i artikel 104.2 i förstainstansrättens rättegångs-  
regler för beviljande av uppskov — samt, vad gäller avvägningen mellan ifrågava-  
rande intressen, vad gäller tillämpningen av proportionalitetsprincipen och vad  
gäller beslutets motivering.

- 21 Inledningsvis skall det påpekas att enligt artiklarna 185 och 186 i EG-fördraget kan  
domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet, om denna finner att  
omständigheterna så kräver, besluta om uppskov med verkställigheten av den rätts-  
akt som är föremål för talan eller föreskriva nödvändiga interimistiska åtgärder.  
domstolen måste då beakta de villkor som föreskrivs i artikel 83.2 i domstolens  
rättegångsregler eller 104.2 i förstainstansrättens rättegångsregler, så som de har  
fastställts av rättspraxisen.
- 22 På så sätt kan uppskov med verkställigheten av en rättsakt och de interimistiska  
åtgärderna beviljas av domstolen om det har fastställts att beviljandet faktiskt och  
rättsligt framstår som nödvändigt vid en första bedömning (*fumus boni juris*) och  
att de är brådskande på det sättet att de — för att undvika en allvarlig och irrepa-  
rabel skada av sökandes intressen — måste förordnas och ha verkan redan innan  
det att målet i sak har avgjorts. De skall för övrigt vara interimistiska på det sättet  
att de varken får avgöra de omtvistade rättsliga och faktiska frågorna eller på för-  
hand motverka konsekvenserna av det beslut som senare skall fattas i sak i målet.
- 23 Vid denna helhetsbedömning förfogar domstolen som prövar ansökan om en inter-  
imistisk åtgärd över ett omfattande utrymme för skönsmässig bedömning och är  
fri att med avseende på de särskilda omständigheterna i fallet i fråga avgöra sättet  
att pröva om dessa olika villkor är uppfyllda, liksom i vilken ordning denna pröv-  
ning utförs, då det inte i någon bestämmelse i gemenskapsrätten föreskrivs ett i  
förväg upprättat analyschema för bedömningen av om det är nödvändigt att  
bevilja interimistiska åtgärder.
- 24 Det är med avseende på dessa överväganden som domstolen, med beaktande av de  
grunder som åberopats av kommissionen, skall undersöka om det överklagade  
beslutet är fattat med beaktande av de definierade begränsningarna och inte inne-  
håller något rättsligt fel.

*Om talan vid en första bedömning framstår som välgrundad*

25 Enligt kommissionen föreligger ett fel i det överklagade beslutet vad gäller bedömningen av de faktorer som vid en första bedömning berättigar de interimistiska åtgärder om vilka det ansökts. Den hävdar att då domstolen som beslutade i det interimistiska förfarandet i punkt 49 i beslutet anser, att de grunder som har åberopats av Atlantic Container Line AB m. fl. "vid en första bedömning verkar vara relevanta och i varje fall inte helt ogrundade", har domstolen ändrat villkoret "fumus boni juris" till ett villkor gällande "fumus non mali juris" och följaktligen försvagat detta krav då den sökande i förekommande fall inte behöver visa att yrkandena i målet angående saken vid en första bedömning är välgrundade, utan att de inte är uppenbart helt ogrundade.

26 I detta avseende kan det konstateras att ett flertal formuleringar har använts i rättspraxis för att definiera det villkor som krävs för att uppfylla "fumus boni juris" beroende på omständigheterna i det ifrågakvarande fallet. Den formulering som används i det överklagade beslutet och som hänvisar till grunder som vid en första bedömning inte är helt ogrundade, är identisk eller liknar den som domstolen eller dess ordförande vid ett flertal tillfällen har använt sig av (se bland annat beslut meddelat av domstolens ordförande av den 13 juni 1989, Publishers Association mot kommissionen, 56/89 R, Rec. s. 1693, punkt 31; av den 10 oktober 1989, kommissionen mot Förenade Konungariket, 246/89 R, Rec. s. 3125, punkt 33; av den 28 juni 1990, kommissionen mot Tyskland, C-195/90 R, Rec. s. I-2715, punkt 19; av den 31 januari 1992, kommissionen mot Italien, C-272/91 R, Rec. s. I-457, punkt 24; beslut meddelat av domstolen av den 29 juni 1993, Tyskland mot rådet, C-280/93 R, Rec. s. I-3667, punkt 21). Enligt den ståndpunkt som domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet har, får en sådan formulering det att framgå att de argument som framställts av den som ansöker om interimistiska åtgärder inte kan avfärdas i detta skede av förfarandet utan en mer genomgripande prövning.

27 Det framgår av ovannämnda rättspraxis att domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet, med beaktande av omständigheterna i fallet i fråga, kan göra den bedömningen att sådana grunder vid en första bedömning berättigar att uppskov enligt artikel 185 eller interimistiska åtgärder enligt artikel 186 beviljas.

28 För övrigt har kommissionen hävdat att TAA utgör en uppenbar överträdelse av artikel 85.1 i fördraget, att fastställandet av tariffer för inlandstransport inte faller

inom tillämpningsområdet för gruppundantag som föreskrivs i förordning nr 4056/86 och att kommissionen inte kan bevilja ett enskilt undantag då konsumenterna inte tillförsäkras någon fördel och begränsningen i fråga inte är nödvändig.

- 29 De parter som intervenerar till stöd för kommissionens yrkanden har tillagt att det sätt på vilket det har prövats om villkoret för fumus boni juris är uppställt i det överklagade beslutet har lett till att argument som i själva verket är oförsvarliga anses som välgrundade vid en första bedömning. Detta är fallet särskilt vad gäller det påstående som Atlantic Container Line AB m. fl. har gjort, enligt vilket den relevanta marknaden för inlandstransport av containrar i samband med kombinerade transporter är marknaden för sjötransporter.
- 30 Det skall påpekas att granskningen av om de argument som framställts av Atlantic Container Line AB m. fl. är välgrundade, och som i första hand har syftat till att fastställa att de överenskommelser som rör de delar av de kombinerade transporterna som avser befordran över land täcks av gruppundantaget som föreskrivs i artikel 3 i förordning nr 4056/86, eller att TAA i varje fall skulle ha medgivits ett enskilt undantag grundat på artikel 85.3 i fördraget eller, för det fall att den är tillämplig, artikel 5 i förordning nr 1017/68, innebär en prövning av komplicerade rättsliga frågor, bland annat frågan om att bestämma respektive tillämpningsområde för förordningarna nr 4056/86 och 1017/68. Dessa frågor fordrar en grundlig prövning efter att ha hört argument från båda sidornas parter.
- 31 Kommissionens påstående, enligt vilket TAA utgör en uppenbar överträdelse av artikel 85.1 i fördraget, är inte relevant eftersom frågan om denna överenskommelse lagenligt kan vara föremål för ett gruppundantag eller ett enskilt undantag då uppkommer.
- 32 Kommissionen och de parter som intervenerar till stöd för denna gör slutligen gällande att den kritik som riktats mot kommissionen av de sökande vid förstain-

stansrätten och som omnämns i punkt 49 i det överklagande beslutet, att kommissionen på ett rättstridigt sätt tillämpat sina slutsatser rörande TAA på TACA är utan relevans, eftersom det omtvistade beslutet endast berör TAA.

- 33 Detta påstående är inte korrekt. Artikel 4 i det omtvistade beslutet täcker obestriddigen TACA, som är en modifierad version av TAA, genom att det ålägger Atlantic Container Line AB m. fl. att i framtiden avhålla sig från överenskommelser eller samordnade förfaranden som skulle kunna ha samma eller liknande syfte eller resultat som de överenskommelser och förfaranden som anges i artikel 1 i samma beslut har.
- 34 Den första grunden skall därför ogillas.

### *Brådska*

- 35 I en andra grund har kommissionen hävdats att bedömningen i det överklagade beslutet av villkoret gällande brådska innehåller ett antal rättsliga fel som även leder till att kraven avseende detta villkor försvagas.
- 36 För det första framgår det enligt kommissionen av det överklagade beslutet att endast möjligheten att en skada kan uppkomma har beaktats i samband med kriteriet brådska. Enligt en fast rättspraxis skall emellertid den sökande med tillräcklig sannolikhet visa att det föreligger en risk för en särskild skada som är allvarlig och irreparabel.
- 37 Vad gäller detta första argument skall det påpekas att det i punkt 50 i det överklagade beslutet på ett korrekt sätt har hänvisats till en fast rättspraxis, enligt vilken 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.

- 38 I detta avseende och i motsats till vad kommissionen hävdar, behandlas inte en skada som är rent hypotetisk i det överklagade beslutet utan en allvarlig och irreparabel skada som med beaktande av omständigheterna i detta fall kan åsamkas Atlantic Container Line AB m. fl. på grund av en omedelbar verkställighet av det omtvistade beslutet. Dessutom framgår det inte av ovannämnda rättspraxis att det förhållande att skadan är nära förestående skall vara fastställt med en absolut viss-  
het. Det är tillräckligt att den ifrågavarande skadan, särskilt då den beror på före-  
komsten av ett antal faktorer, är förutsägbar med en tillräcklig grad av sannolikhet  
(se bland annat domstolens beslut, Tyskland mot rådet, nämnt ovan, punkterna 32  
och 34).
- 39 Den prövning som föreligger i det överklagade beslutet beträffande denna skada,  
liksom av den bevisning som tillhandahållits till stöd för denna, kräver en bedöm-  
ning av sakförhållandena som inte ingår i denna domstols behörighet, eftersom  
överklagandet är begränsat till endast rättsfrågor.
- 40 Det första argumentet skall därför ogillas.
- 41 För det andra anser kommissionen att den som ansöker om interimistiska åtgärder  
måste visa att det föreligger kausalitet mellan det omtvistade beslutet och den på-  
stådda skadan. I detta fall uppstår skadan emellertid inte nödvändigtvis på grund  
av tillämpningen av det omtvistade beslutet. Beslutet förpliktar inte de sökande att  
tillämpa en särskild tariff vad gäller kombinerade transporter, dessutom har kom-  
missionen, även om den påstådda skadan följde av det omtvistade beslutet, angivit  
ett sätt att undvika denna, nämligen genom att de berörda transportörerna förbin-  
der sig att inte tillämpa avgifter som är lägre än de faktiska kostnaderna för tjänster  
avseende landtransport. Denna lösning skulle ha kunnat beviljas ett enskilt undan-  
tag enligt artikel 85.3 i fördraget och föreskrivas av ordföranden för förstainstans-  
rätten som en interimistisk åtgärd.

- 42 Denna argumentation kan inte godtas.
- 43 Det skall först och främst konstateras att även om de skador som skulle ha kunnat åsamkas Atlantic Container Line AB m. fl. i första hand var följden av det agerande som kan tillskrivas de företag till vilka det omtvistade beslutet var riktat, i den mån dessa tillämpade särskilda avgifter för kombinerade transporter, skulle en sådan situation inte kunna uppkomma utan att det omtvistade beslutet tillämpas. Dessutom är domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet, vid bedömningen av de olika omständigheter som utgör grunden för kriteriet brådska, och som framställts av parterna, fri att avgöra vilka av dem som är övertygande för att berättiga dess beslut. Möjligheten att kunna vidta en annan åtgärd än uppskov med verkställigheten av beslutet för att undvika skada, till vilken kommissionen hänvisar, är endast en av de omständigheter som domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet kan beakta, men endast denna omständighet kan inte tvinga denna att avslå ansökan om uppskov.
- 44 För det tredje har kommissionen hävdad att det i punkt 55 i det överklagade beslutet fastställs som en allmän princip att större förändringar, av ramen inom vilken ett besluts adressater bedriver sin verksamhet, som följer av att beslutet fattas, kan leda till en utveckling på marknaden som skulle vara mycket svår att senare vända, för det fall att talan i sak skulle bifallas. Med anledning av detta har kommissionen hävdad att det inte finns någon sådan allmän princip och att den rättspraxis till vilken det hänvisas i punkt 55 endast gäller vertikala distributionsavtal som det skulle ha varit svårt att återskapa för det fall att de bröts upp, eftersom konsumenterna inte skulle ha accepterat en tillbakagång till det gamla systemet, medan det i ifrågavarande fall rör sig om ett horisontellt avtalssystem avseende fastställande av pris som utan problem kan återupprättas.
- 45 Punkt 55 i det överklagade beslutet som är föremål för talan lyder som följer: "Såsom framhållits tidigare vad beträffar ansökningar om interimistiska åtgärder kan de situationer, då marknadsvillkoren i sin helhet ändras genom ett beslut som är tillämpligt inom en relativt kort period och som fattats av kommissionen, innebära att beslutets adressater orsakas en risk för allvarlig och irreparabel skada, eftersom det medför större förändringar av ramen inom vilken 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 sak skulle bifallas.



Omvänt är inte uppskov med verkställigheten något som hindrar att beslutet senare får full effekt om talan i sak skulle ogillas (se beslut av domstolens ordförande RTE m. fl. mot kommissionen, 76/91 R, 77/91 R och 91/89 R, Rec. s. 1141, 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).”

46 Ovannämnda punkt ställer inte upp någon allmän princip som rör det villkor som avser brädska, dessutom syftar endast de hänvisningar till rättspraxis som förekommer i punkten till att förtydliga de slutsatser som domstolen som beslutade i det interimistiska förfarandet kom fram till på grundval av en bedömning av sakförhållandena.

47 Den andra grunden skall därför ogillas.

### *Intresseavvägningen*

48 I en tredje grund har kommissionen och de parter som intervenerat till stöd för denna hävdatt att ordföranden för förstainstansrätten inte tillräckligt har beaktat tredje mans intressen, särskilt vad gäller de europeiska befraktarna och exportörerna, som kommer att orsakas en avsevärd skada till följd av de prisökningar som fastställts av Atlantic Container Line AB m. fl. Kommissionen har tillagt att inte heller de allmänna intressen som den europeiska industrin och ekonomin i dess helhet innehar har beaktats.

- 49 Kommissionen anser under alla förhållanden att en intresseavvägning inte kan företas innan det har visats att Atlantic Container Line AB m. fl. skulle åsamkas en allvarlig och irreparabel skada om det omtvistade beslutet genomfördes omedelbart.
- 50 Det är fastslaget att allvarlig och irreparabel skada, ett av kriterierna för brådskan, även utgör den första omständigheten som beaktas vid den jämförelse som görs vid intresseavvägningen. Mer specifikt måste denna jämförelse leda till att domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet prövar om en eventuell ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet av den domstol som dömer i saken skulle göra det möjligt att vända på den situation som skulle uppstå på grund av beslutets omedelbara verkställighet och omvänt — om uppskov med verkställighet av beslutet skulle förhindra det från att ha full verkan för det fall att talan i saken skulle ogillas (se särskilt ovannämnda beslut RTE m. fl. mot kommissionen, punkt 15).
- 51 I förevarande fall fastställs det i punkt 55 i det överklagade beslutet att uppskov med verkställigheten av det omtvistade beslutet inte är något som hindrar att beslutet får full verkan om talan i sak skulle ogillas, men att verkställigheten av kommissionens beslut däremot skulle leda till svårigheter av en annan omfattning, eftersom det medför avsevärda förändringar av den ram inom vilken Atlantic Container Line AB m. fl. är verksamma, vilket kan leda till en utveckling på transportmarknaden som skulle vara mycket svår att senare vända om talan i sak skulle bifallas.
- 52 Detta resonemang visar med tillräcklig tydlighet att domstolen som beslutade i det interimistiska förfarandet i detta fall har bedömt berörda intressen genom att vidta en jämförelse mellan det allmännas intresse av att kommissionens beslut i konkurrensfrågor genomförs, beslutets adressaters intresse av att undvika att en allvarlig och irreparabel skada orsakas dem och behovet av att vidmakthålla stabilitet på marknaden i fråga i dess helhet.

53 Den tredje grunden skall därför ogillas.

*Proportionalitetsprincipen*

54 I en fjärde grund har kommissionen hävdade att det överklagade beslutet strider mot proportionalitetsprincipen då de interimistiska åtgärderna inte var begränsade till vad som var absolut nödvändigt för att undvika den påstådda skadan. För det första hade sökanden vid förstainstansrätten möjlighet att använda sig av en mindre restriktivt åtgärd i detta avseende — nämligen att förbinda sig att inte tillämpa lägre priser än de faktiska kostnaderna på de delar av de kombinerade transporterna som avser befordran över land. För det andra var det inte nödvändigt med ett uppskov med verkställigheten av artikel 1—3 i det omtvistade beslutet för att skydda de intressen som Atlantic Container Line AB m. fl. har. Enligt kommissionen skulle uppskovet ha kunnat begränsas till artikel 4 i beslutet, som förbjuder varje framtida tillämpning av överenskommelser eller samordnade förfaranden som skulle kunna ha samma eller liknande syfte eller resultat som de ifrågavarande överenskommelserna och förfarandena.

55 I punkterna 56 och 57 i det överklagade beslutet fastställs det, med beaktande av de specifika omständigheterna i fallet i fråga och särskilt den ekonomiska betydelsen av marknaden för sjötransport, att en större förändring av ramen inom vilken de sökande bedriver sin verksamhet — som verkställigheten av kommissionens beslut skulle innebära — skulle inte bara kunna orsaka de sökande en allvarlig och irreparabel skada utan även riskera marknadens stabilitet. Kommissionens påstående vederlägger inte dessa slutsatser som enligt domstolen som beslutade i det interimistiska förfarandet utgör en väsentlig invändning mot den omedelbara verkställigheten av det beslut som var föremål för ansökan om uppskov, även med beaktande av de alternativa interimistiska åtgärder som kommissionen har föreslagit.

56 Under dessa omständigheter är det inte möjligt att hävda att det överklagade beslutet innehåller något uppenbart bedömningsfel vad gäller proportionalitetsprincipen. Den fjärde grunden skall därför ogillas.

*Motiveringen*

- 57 I en femte grund har kommissionen hävdad att det överklagade beslutet inte anger en tillräcklig motivering med hänsyn till vissa viktiga frågor, särskilt kausaliteten mellan det omtvistade beslutet och den påstådda skadan, tredje mans intressen och intresseavvägningen i allmänhet.
- 58 I detta avseende skall det påpekas att det inte kan krävas av domstolen som skall besluta i det interimistiska förfarandet att den uttryckligen svarar på alla faktiska och rättsliga frågor som har uppkommit under förfarandet avseende interimistiska åtgärder. Det är tillräckligt att de skäl som angivits på ett rättsenligt sätt, med beaktande av omständigheterna i fallet i fråga, motiverar beslutet och möjliggör för domstolen att utöva sina kontrollmöjligheter.
- 59 Med beaktande av ovan nämnda överväganden, som speciellt rör frågorna om brådska och intresseavvägning såsom de har prövats i det överklagade beslutet, skall den femte grunden ogillas då den saknar stöd.
- 60 Talan skall därför ogillas.

**Rättegångskostnader**

- 61 Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part ersätta rättegångskostnaderna. Då de grunder som sökanden har åberopat har ogillats, åligger det denna att ersätta rättegångskostnaderna för ifrågavarande överklagande.

- 62 Enligt artikel 69.4 i rättegångsreglerna skall The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret, The European Council of Transport Users ASBL och Clecat, som intervenerat till stöd för kommissionen, bära sina egna rättegångskostnader.

På dessa grunder fattar

### DOMSTOLENS ORDFÖRANDE

följande beslut:

- 1) Överklagandet ogillas.
- 2) Kommissionen skall ersätta rättegångskostnaderna.
- 3) The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret, The European Council of Transport Users ASBL och Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun skall bära sina egna rättegångskostnader.

Luxemburg den 19 juli 1995.

R. Grass

Justitiesekreterare

G.C. Rodríguez Iglesias

Ordförande