

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Terza Sezione)

28 febbraio 2002 *

Nella causa T-86/95,

Compagnie générale maritime, con sede a Suresnes (Francia),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, con sede ad Amburgo (Germania),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, con sede a Tokyo (Giappone),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, con sede a Trieste,

A.P. Møller-Maersk Line, con sede a Copenaghen (Danimarca),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, con sede a Kuala Lumpur (Malesia),

Mitsui OSK Lines Ltd, con sede a Tokyo,

Nedlloyd Lijnen BV, con sede a Rotterdam (Paesi Bassi),

Neptune Orient Lines Ltd, con sede a Singapore,

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, con sede a Tokyo,

Orient Overseas Container Line, con sede a Hong Kong (Cina),

* Lingua processuale: l'inglese.

P & O Containers Ltd, con sede a Londra (Regno Unito),

Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, con sede a Oslo (Norvegia),

rappresentate dai sigg. P. Rutley, solicitor, J. Pheasant e A. Mariott, avvocati, con domicilio eletto in Lussemburgo,

ricorrenti,

sostenute da

The European Community Shipowners' Associations ASBL, con sede a Bruxelles (Belgio), rappresentata dal sig. D. Waelbroeck, avvocato, con domicilio eletto in Lussemburgo,

e da

The Japanese Shipowners' Association, con sede a Tokyo, rappresentata dai sigg. F. Randolph, barrister, e F. Murphy, solicitor, con domicilio eletto in Lussemburgo,

intervenienti,

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. B. Langeheine e R. Lyal, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

II - 1023

sostenuta da

The European Council of Transport Users ASBL, con sede a Bruxelles, comprendente **The European Shippers Council**, rappresentata dal sig. M. Clough, barrister, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniante,

avente ad oggetto una domanda d'annullamento della decisione della Commissione 21 dicembre 1994, 94/985/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference; GU L 378, pag. 17),

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO
DELLE COMUNITÀ EUROPEE (Terza Sezione),

composto dai sigg. K. Lenaerts, presidente, J. Azizi e M. Jaeger, giudici,

cancelliere: Y. Mottard, referendario

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 7 giugno 2000,

ha pronunciato la seguente

Sentenza ¹

Contesto giuridico

- 1 Il regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4056, che determina le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi (GU L 378, pag. 4), prevede un regime di esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime. L'ottavo 'considerando' di detto regolamento è così formulato:

«considerando che è opportuno prevedere un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime; che infatti queste conferenze esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori; che esse contribuiscono in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci, tenendo inoltre equamente conto degli interessi degli utenti; che questi risultati non possono essere ottenuti senza la cooperazione che le compagnie marittime organizzano in seno alle suddette conferenze in materia di tariffe e eventualmente di offerta di capacità o di ripartizione del tonnellaggio da trasportare, e anche delle entrate; che nella maggior parte dei casi le conferenze restano sottoposte ad una concorrenza effettiva da parte sia dei servizi regolari non conferenziati sia in determinati casi, dei servizi non di linea e di altri modi di trasporto; che inoltre, la mobilità delle flotte, che caratterizza la struttura dell'offerta nel settore dei servizi di trasporti marittimi, esercita una pressione

1 — Sono riprodotti solo i punti della motivazione della presente sentenza di cui il Tribunale ritiene utile la pubblicazione.

concorrenziale permanente sulle conferenze, che di norma non hanno la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di trasporto marittimo in questione».

- 2 Ai sensi dell'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86, quest'ultimo concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali, esclusi i servizi di tramp, ossia il trasporto di merci alla rinfusa per mezzo di navi noleggiate a richiesta, da o verso uno o più porti comunitari. L'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86 definisce come segue la nozione di conferenza marittima:

«[U]n gruppo di due o più trasportatori armatori che assicura servizi internazionali di linea per il trasporto di merci su una o più linee entro limiti geografici determinati e in base ad accordi o intese di qualunque natura, nell'ambito dei quali essi gestiscono in comune applicando tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata nei riguardi della fornitura di detti servizi di linea».

- 3 L'art. 3 del regolamento n. 4056/86 esenta dal divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato CE (divenuto art. 81, n. 1, CE), gli accordi intesi a perseguire la fissazione dei prezzi e delle condizioni relativi alla fornitura di servizi regolari di trasporto marittimo. L'esenzione si estende inoltre agli accordi che perseguono uno o più dei seguenti obiettivi:

«a) il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;

b) la determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali;

- c) il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;
- d) la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;
- e) la ripartizione fra i membri del tonnellaggio trasportato o delle entrate».

4 A norma dell'art. 23, n. 1, del regolamento n. 4056/86, la Commissione, prima di adottare una decisione, dà modo alle imprese e associazioni di imprese interessate di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti su cui essa si basa. Il regolamento della Commissione 16 dicembre 1988, n. 4260, relativo alle comunicazioni, denunce, domande e audizioni previste dal regolamento n. 4056/86 (GU L 376, pag. 1), in vigore all'epoca dei fatti, precisa le condizioni procedurali che devono essere rispettate nell'audizione delle parti.

5 L'art. 1 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) dispone quanto segue:

«Nel settore dei trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile, le disposizioni del presente regolamento sono applicabili agli accordi, decisioni e pratiche concordate che hanno per oggetto o per effetto la fissazione di prezzi e condizioni di trasporto, la limitazione o il controllo dell'offerta di trasporto, la ripartizione dei mercati dei trasporti, l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica, il finanziamento o l'acquisizione in comune di materiale o di forniture di trasporto direttamente connessi alla prestazione di trasporto, sempreché ciò sia necessario per l'esercizio in comune di un raggruppamento di imprese di trasporto stradale o per via navigabile come definito all'articolo 4, nonché alle

posizioni dominanti sul mercato dei trasporti. Queste disposizioni sono applicabili anche alle operazioni degli ausiliari dei trasporti che hanno lo stesso oggetto o gli stessi effetti sopra indicati».

6 L'art. 2, lett. a), del regolamento n. 1017/68 dispone quanto segue:

«Fatte salve le disposizioni degli articoli da 3 a 6, sono incompatibili con il mercato comune e vietati, senza che a tale effetto sia necessaria una decisione preventiva, tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni d'impresa e tutte le pratiche concordate che possono pregiudicare il commercio tra gli Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune ed in particolare quelli consistenti nel:

a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi e le condizioni di trasporto o altre condizioni di transazione,

(...)».

7 L'art. 5 del regolamento n. 1017/68 è così formulato:

«Il divieto di cui all'articolo 2 può essere dichiarato inapplicabile, con effetto retroattivo,

— a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,

— a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese,

— a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate

che contribuiscano

— a migliorare la qualità dei servizi di trasporto, o

— a promuovere, sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo dell'offerta e della domanda, una migliore continuità e stabilità nel soddisfacimento del fabbisogno di trasporto, o

— ad aumentare la produttività delle imprese, o

— a promuovere il progresso tecnico o economico prendendo in considerazione nella giusta misura gli interessi degli utenti dei trasporti evitando di

a) imporre alle imprese di trasporti interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi,

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale del mercato dei trasporti di cui trattasi».

- 8 A norma dell'art. 11, n. 4, del regolamento n. 1017/68, «[s]e la Commissione giunge alla conclusione, al termine di una procedura avviata su denuncia o d'ufficio, che un accordo, una decisione o una pratica concordata soddisfa alle condizioni previste agli articoli 2 e 5, essa emette una decisione di applicazione dell'articolo 5. Nella decisione è indicata la data a decorrere dalla quale la decisione stessa prende effetto. Tale data può essere anteriore a quella della decisione».
- 9 Conformemente all'art. 22, n. 2, del regolamento n. 1017/68, la Commissione può infliggere ammende alle imprese ed alle associazioni di imprese quando, intenzionalmente o per negligenza, commettono un'infrazione, in particolare, all'art. 2 di detto regolamento.
- 10 Ai sensi dell'art. 26, n. 1, del regolamento n. 1017/68, la Commissione, prima di adottare una decisione, dà modo alle imprese e alle associazioni di imprese interessate di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti su cui essa si basa. Il regolamento (CEE) della Commissione 8 agosto 1969, n. 1630, relativo alle audizioni previste all'art. 26, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 19 luglio 1968, n. 1017 (GU L 209, pag. 11), precisa le condizioni procedurali che devono essere rispettate nello svolgimento di detta audizione.

Fatti all'origine della controversia

- 11 La Far Eastern Freight Conference (in prosieguo: la «FEFC») designa un gruppo di conferenze marittime associate cui aderiscono compagnie di navigazione che

assicurano servizi regolari di trasporto marittimo di container tra l'Europa settentrionale e l'Asia sud-orientale e orientale, nonché servizi di trasporto «porta a porta» o multimodale.

- 12 Le compagnie membri della FEFC hanno convenuto, oltre alle condizioni generali di adesione, una tariffa comune. Per tenere conto del trasporto multimodale, intorno al 1971, anno dell'avvento della containerizzazione, esse hanno esteso al settore del trasporto terrestre le competenze della FEFC in materia di fissazione dei prezzi nel settore del trasporto marittimo e della movimentazione nel porto di carico o scarico.

- 13 La tariffa della FEFC applicabile all'epoca dei fatti è indicata in un documento intitolato NT90, ed è stata praticata a partire dal 1° gennaio 1990. In detto documento vengono stabilite le condizioni generali di prestazione dei servizi di trasporto, ivi comprese le modalità di pagamento. Esso è diviso in cinque parti, due delle quali sono dedicate ai segmenti terrestri delle operazioni di trasporto multimodale (segmenti terrestri nei paesi d'origine e in quello di destinazione).

- 14 Il 28 aprile 1989, la Commissione riceveva, da parte del Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), del Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) e del Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), organizzazioni cui fa capo il Deutsches Seeeverladerkomitee (DSVK, Comitato dei caricatori tedeschi), una denuncia concernente talune pratiche dei membri del FEFC in materia di fissazione dei prezzi nel settore del trasporto multimodale.

- 15 I denunciati hanno elencato i cinque elementi costitutivi di un servizio di trasporto multimodale:

a) trasporto terrestre fino al porto d'imbarco,

- b) movimentazione del carico nel porto (trasferimento dal modo di trasporto terrestre alla nave),

- c) trasporto marittimo (trasporto marittimo dal porto d'imbarco a quello di destinazione),

- d) movimentazione del carico nel porto di destinazione (trasferimento dalla nave al modo di trasporto terrestre),

- e) trasporto terrestre dal porto di destinazione al luogo di destinazione finale.

- 16 I denunciati hanno fatto valere che l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 riguarda soltanto il terzo di questi cinque elementi (il trasporto marittimo in senso proprio), mentre i membri della FEFC hanno convenuto di applicare prezzi di cartello non soltanto al trasporto marittimo in quanto tale, ma anche ai servizi di trasporto terrestre ed alle operazioni di movimentazione dei carichi.
- 17 Essi hanno affermato che, poiché l'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86 ha ad oggetto «i trasporti marittimi internazionali — esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari — da o verso uno o più porti comunitari», l'ambito di applicazione dell'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del suddetto regolamento non può essere più ampio di quello del regolamento stesso. A loro parere, la legislazione applicabile nella fattispecie è il regolamento n. 1017/68, il cui art. 2 vieta le pratiche restrittive, ivi compresa la fissazione di prezzi, e non prevede un'esenzione per le operazioni di fissazione dei prezzi effettuate dai membri della FEFC nel settore dei trasporti terrestri.

- 18 I denuncianti hanno chiesto alla Commissione di adottare le misure necessarie per porre fine a tale pratica di fissazione dei prezzi da parte della FEFC relativamente ai servizi di trasporto terrestre.
- 19 Il 18 dicembre 1992, la Commissione decideva di avviare un procedimento.
- 20 Con lettera 21 dicembre 1992, la Commissione notificava alle ricorrenti una comunicazione degli addebiti.
- 21 La Commissione dava quindi alle imprese interessate la possibilità di manifestare il loro punto di vista in merito agli addebiti su cui essa si basava e di presentare eventuali altre osservazioni ai sensi dell'art. 26, n. 1, del regolamento n. 1017/68 e delle disposizioni del regolamento n. 1630/69.
- 22 Il 21 dicembre 1994, la Commissione ha adottato la decisione 94/985/CE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (GU L 378, pag. 17; in prosieguo: la «decisione impugnata»).
- 23 Il dispositivo della decisione impugnata è il seguente:

«Articolo 1

I membri della Far Eastern Freight Conference (...) hanno commesso un'infrangimento alle disposizioni dell'articolo 85 del Trattato CE e dell'articolo 2 del

regolamento (CEE) n. 1017/68 concordando prezzi per i servizi di trasporto terrestri forniti all'interno del territorio della Comunità europea ai caricatori congiuntamente ad altri servizi nel quadro di operazioni di trasporto multimodale per l'inoltro di carichi containerizzati tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente.

Articolo 2

Le condizioni dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 non sono soddisfatte.

Articolo 3

I membri della Far Eastern Freight Conference (...) sono tenuti a porre fine all'infrazione constatata all'articolo 1.

Articolo 4

Le imprese destinatarie della presente decisione devono astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che possa avere un oggetto o un effetto identico o analogo all'accordo di cui all'articolo 1.

Articolo 5

Alle imprese destinatarie della presente decisione sono inflitte, per l'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 di cui all'articolo 1, le seguenti ammende:

Compagnie Générale Maritime	10 000 ECU
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ECU
Croatia Line	10 000 ECU
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ECU
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ECU
A.P. Møller-Maersk Line	10 000 ECU
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ECU
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ECU
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ECU
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ECU
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ECU
Orient Overseas Container Line	10 000 ECU
P & O Containers Ltd	10 000 ECU

Articolo 6

Le ammende inflitte all'articolo 5 vanno versate, in ECU, entro tre mesi dalla data della presente decisione sul conto n. 310-0933000-43 intestato alla Commissione delle Comunità europee presso la Banca Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schumann 5, B-1040 Bruxelles.

Allo spirare del termine soprammenzionato l'importo di tale ammenda produce di pieno diritto interessi calcolati in base al tasso applicato dall'Istituto monetario europeo alle proprie operazioni in ecu il primo giorno lavorativo del mese nel corso del quale è stata adottata la presente decisione, maggiorato di 3,5 punti percentuali, vale a dire 9,25%.

Articolo 7

Sono destinatarie della presente decisione le imprese elencate nell'allegato.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo a norma dell'articolo 192 del Trattato CE».

Procedimento

- 24 Il 16 marzo 1995, tredici delle quattordici compagnie marittime destinatarie della decisione impugnata hanno depositato un ricorso volto all'annullamento di detta decisione, in forza dell'art. 173 del Trattato CE (divenuto, in seguito a modifica, art. 230 CE).
- 25 Con atto separato del 10 aprile 1995, esse hanno anche chiesto, in forza degli artt. 185 e 186 del Trattato CE (divenuti artt. 242 CE e 243 CE), la sospensione dell'esecuzione della decisione impugnata. Tenuto conto dell'ordinanza del presidente della Corte 19 luglio 1995, causa C-149/95 P(R), Commissione/

Atlantic Container Line e a. (Racc. pag. I-2165), le parti hanno convenuto che la Commissione non avrebbe perseguito l'esecuzione del divieto della fissazione collettiva dei tassi del servizio di trasporto terrestre prevista dalle ricorrenti, in attesa della sentenza del Tribunale nella causa T-395/94, Atlantic Container Line e a./Commissione e nella presente causa. In tale contesto, il presidente del Tribunale, su richiesta delle parti, il 31 ottobre 1995 ha disposto la sospensione del procedimento sommario sino alla pronuncia della sentenza nella causa T-395/94 e nella presente causa.

- 26 Con ordinanza 12 dicembre 1995, il presidente della Quinta Sezione ampliata del Tribunale ha ammesso l'intervento di The European Community Shipowners' Association ASBL (in prosieguito: l'«ECSA») e di The Japanese Shipowners' Association (in prosieguito: la «JSA») a sostegno delle ricorrenti, nonché di The European Council of Transport Users ASBL (in prosieguito: l'«ECTU»), comprendente The European Shippers Council, a sostegno della Commissione.
- 27 Il 30 ottobre 1995, la High Court of Justice (England & Wales) ha sottoposto alla Corte, in forza dell'art. 177 del Trattato CE (divenuto art. 234 CE), varie questioni pregiudiziali concernenti, in particolare, l'applicazione dell'art. 85 del Trattato CE e l'interpretazione dei regolamenti n. 4056/86 e n. 1017/68 in relazione ad accordi tra compagnie marittime aventi ad oggetto la fissazione di tassi di nolo nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale composte da segmenti terrestri e marittimi (causa C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima e a.; GU 1995, C 351, pag. 4).
- 28 Con ordinanza 26 giugno 1996 (non pubblicata nella Raccolta), il Tribunale ha disposto la sospensione del procedimento nella causa T-86/95 fino alla pronuncia della sentenza nella causa C-339/95, conformemente all'art. 47, terzo comma, dello Statuto CE della Corte ed agli artt. 77, lett. a), e 78 del regolamento di procedura del Tribunale. In seguito alla cancellazione dal ruolo della causa C-339/95, disposta con ordinanza del presidente della Corte 11 marzo 1998 (non pubblicata nella Raccolta), il procedimento nella causa T-86/95 è stato ripreso.

- 29 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale ha deciso di avviare la fase orale e, nel quadro delle misure di organizzazione del procedimento, ha invitato le parti a rispondere ad alcuni quesiti posti per iscritto.
- 30 Le parti hanno presentato osservazioni orali e hanno risposto ai quesiti del Tribunale all'udienza pubblica del 7 giugno 2000.

Conclusioni delle parti

- 31 Le ricorrenti, sostenute dalla JSA e dall'ECSA, chiedono che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione impugnata;

— condannare la Commissione alle spese.

- 32 La Commissione, sostenuta dall'ECTU, chiede che il Tribunale voglia:

— respingere il ricorso;

— condannare le ricorrenti alle spese.

In diritto

- 33 Le ricorrenti deducono cinque motivi a sostegno della loro domanda. Il primo motivo è tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Il secondo motivo è tratto dalla violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86, che prevede l'esenzione per categoria. Il terzo è tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato e dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68, che concerne la concessione delle esenzioni individuali. Il quarto motivo è tratto dall'esistenza di irregolarità nel procedimento amministrativo. Il quinto motivo è diretto all'annullamento o alla riduzione delle ammende.

I — Osservazioni preliminari

- 34 Mediante espresso rinvio alle cause T-395/94 e T-395/94 R, le ricorrenti deducono, nell'ambito del presente procedimento, gli argomenti svolti in dette cause. Come ha osservato giustamente la Commissione, un siffatto rinvio complessivo agli argomenti svolti in un'altra causa non può essere preso in considerazione. Infatti, conformemente all'art. 19, primo comma, dello Statuto della Corte, applicabile al Tribunale in virtù dell'art. 46, primo comma, di detto Statuto, e dell'art. 44, n. 1, lett. c), del regolamento di procedura del Tribunale, il ricorrente deve esporre, quanto meno in forma sommaria, i motivi invocati. Tali disposizioni hanno lo scopo di consentire al convenuto di predisporre la sua difesa e al Tribunale di esercitare il suo controllo giurisdizionale (v., in particolare, sentenza della Corte 13 dicembre 1990, causa C-347/88, Commissione/Repubblica ellenica, Racc. pag. I-4747, punto 28, e ordinanza del Tribunale 28 aprile 1993, causa T-85/92, De Hoe/Commissione, Racc. pag. II-523, punti 20-22).
- 35 Orbene, nella specie il riferimento contenuto nel ricorso (punto 1.37) «per quanto è possibile e necessario (...) agli argomenti e agli elementi di prova addotti (...) nelle cause T-395/94 e T-395/94 R, nella misura in cui riguardano la questione

delle tariffe multimodali delle conferenze marittime» costituisce un rinvio troppo generale agli atti della causa T-395/94 perché il Tribunale possa esercitare il suo controllo giurisdizionale. Tale conclusione s'impone anche in relazione al rinvio operato nel punto 11.25 del ricorso all'insieme degli argomenti svolti nell'ambito della causa T-395/94 R, riassunti sommariamente al punto 11.26 del ricorso stesso. Pertanto, occorre limitare il controllo giurisdizionale del Tribunale ai motivi e agli argomenti espressamente esposti nel ricorso.

II — *Sul primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato*

A — Argomenti delle parti

Mercato pertinente

da
36
a 69 [...]

Restrizione rilevante della concorrenza

da
70
a 82 [...]

Effetto sugli scambi tra gli Stati membri

da
70
a 82 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

- 110 Nell'ambito dell'esame del primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato, va rilevato, in limine, che le ricorrenti non contestano la natura restrittiva della concorrenza dell'accordo oggetto della decisione impugnata, con il quale hanno fissato collettivamente la tariffa dei servizi di trasporto terrestre della FEFC forniti nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale. A tale proposito, si deve rammentare che un accordo sulla fissazione dei prezzi costituisce una restrizione della concorrenza espressamente contemplata dall'art. 85, n. 1, lett. a), del Trattato (v., in particolare, sentenza della Corte 17 ottobre 1972, causa 8/72, *Cementhandelaren/Commissione*, Racc. pag. 977, punti 18 e 19, e sentenza del Tribunale 17 dicembre 1991, causa T-6/89, *Enichem Anic/Commissione*, Racc. pag. II-1623, punto 198).
- 111 Le ricorrenti invece negano che detto accordo sia atto a limitare la concorrenza sul mercato pertinente correttamente definito e ad incidere in misura rilevante sul commercio tra Stati membri, e che quindi possa essere soggetto al divieto di cui all'art. 85, n. 1, del Trattato. A tale proposito, esse contestano alla Commissione, in via principale, il fatto di non avere definito il mercato pertinente nella decisione impugnata. In subordine, sostengono che la definizione di detto mercato implicitamente utilizzata dalla Commissione nella decisione impugnata è errata, in quanto presuppone che l'instradamento terrestre dei container organizzato dalla FEFC nell'ambito delle operazioni di trasporto multimodale costituisca un mercato distinto da quello del trasporto marittimo. Infine le ricorrenti affermano che se i servizi di trasporto in questione rientrano in un mercato di servizi di trasporto terrestre, tale mercato dovrebbe comprendere tutti i servizi di trasporto terrestre.

a) Sulla definizione del mercato pertinente

- 112 Per quanto riguarda la censura formulata in via principale, si deve rilevare che, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, la Commissione ha chiara-

mente identificato, al decimo e quarantaduesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, i servizi di trasporto terrestre in questione come il mercato interessato dall’accordo controverso. La Commissione ha affermato che i servizi cui si riferisce la decisione impugnata sono i servizi di trasporto terrestre forniti entro il territorio della Comunità europea a caricatori, nel quadro di un’operazione di trasporto multimodale di merci collocate in container tra l’Europa settentrionale e l’Estremo Oriente, da società di navigazione membri della FEFC. Inoltre, dal dodicesimo al trentasettesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, la Commissione ha descritto in modo più dettagliato tali servizi identificandone gli operatori economici attivi dal punto di vista dell’offerta e della domanda (dal sedicesimo al ventisettesimo ‘considerando’), e le condizioni di concorrenza pertinenti, in particolare in materia di prezzi (ventiseiesimo, ventottesimo e trentesimo ‘considerando’).

- 113 Ne consegue che la Commissione ha bene illustrato il contesto reale in cui l’accordo in questione è stato concluso ed è destinato a produrre i suoi effetti, nonché la struttura ed il funzionamento dei servizi di cui trattasi.
- 114 Peraltro, è irrilevante il fatto che la Commissione non abbia incluso nella decisione impugnata una parte specificamente dedicata alla definizione del mercato pertinente e recante tale titolo.
- 115 Pertanto, dev’essere disattesa la censura delle ricorrenti tratta dalla mancata definizione del mercato pertinente nella decisione impugnata.
- 116 In ogni caso, va ricordato che, ai fini dell’applicazione dell’art. 85 del Trattato, si deve, ove necessario, definire il mercato di cui trattasi proprio per determinare se l’accordo possa incidere sugli scambi tra Stati membri ed abbia per oggetto o per effetto quello di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all’interno del mercato comune (sentenze del Tribunale 6 luglio 2000, causa T-62/98, Volkswagen/Commissione, Racc. pag. II-2707, punto 230, e

15 settembre 1998, cause riunite T-374/94, T-375/94, T-384/94 e T-388/94, European Night Services e a./Commissione, Racc. pag. II-3141, punti 93-95 e 103). Perciò, nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85, le censure mosse dalle ricorrenti alla definizione del mercato utilizzata dalla Commissione non possono avere una dimensione autonoma rispetto a quelle relative all'incidenza sugli scambi tra Stati membri e agli effetti negativi sulla concorrenza (sentenze del Tribunale 21 febbraio 1995, causa T-29/92, SPO e a./Commissione, Racc. pag. II-289, punto 75, e 15 marzo 2000, cause riunite T-25/95, T-26/95, da T-30/95 a T-32/95, da T-34/95 a T-39/95, da T-42/95 a T-46/95, T-48/95, da T-50/95 a T-65/95, da T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, Cimenteries CBR e a./Commissione, Racc. pag. II-491, punto 1093).

- 117 Per quanto riguarda, poi, la censura in subordine, secondo cui la definizione del mercato pertinente che sottende la decisione impugnata sarebbe erronea, si deve rammentare che l'accordo restrittivo della concorrenza identificato nella decisione impugnata riguarda la fissazione, da parte dei membri della FEFC, di una tariffa comune per i «servizi di trasporto terrestre forniti sul territorio della Comunità europea ai caricatori congiuntamente ad altri servizi nel quadro di operazioni di trasporto multimodale per l'inoltro di carichi containerizzati tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente» (art. 1 della decisione impugnata).
- 118 Si deve osservare che la nozione di «trasporto multimodale» (denominato anche, nel settore in questione, trasporto «intermodale», «trasporto diretto» o «trasporto combinato») si riferisce al trasporto combinato di container per via terrestre e marittima. Per quanto riguarda il trasporto terrestre, è pacifico che l'instradamento di container marittimi dagli impianti dei caricatori al porto d'imbarco (pre-instradamento) e dal porto di sbarco agli impianti del destinatario (post-instradamento) può, come si rileva nella decisione impugnata (sedicesimo 'considerando'), essere assicurato sia dallo stesso caricatore che dal vettore marittimo. A tale proposito, il caricatore può decidere liberamente se ricorrere all'una o all'altra di queste due formule (diciassettesimo 'considerando' della decisione impugnata). In entrambi i casi, il servizio di trasporto terrestre può essere subappaltato (dal diciannovesimo al ventiquattresimo 'considerando' della decisione impugnata).

- 119 Quando l'instradamento terrestre è assicurato dal caricatore, quest'ultimo deve procurarsi i container necessari, se del caso, presso una compagnia di navigazione di sua scelta, per collocarvi i prodotti di cui trattasi presso i propri impianti ed instradarli fino al punto di consegna del materiale stabilito dalla compagnia di navigazione. Del pari, nel porto di scarico spetta al caricatore o al destinatario delle merci trasportate organizzare l'instradamento terrestre dei container verso i propri impianti per scaricarli e rispedirli, svuotati del loro contenuto, alla compagnia di navigazione. Se non effettua egli stesso il trasporto terrestre, il caricatore può avvalersi, come si rileva nella decisione impugnata (dal ventunesimo al ventiquattresimo 'considerando'), dei servizi di terzi indipendenti, come ad esempio uno spedizioniere, un trasportatore stradale, una società ferroviaria o una compagnia di navigazione.
- 120 Quando l'instradamento terrestre viene assicurato dal vettore marittimo, è la compagnia di navigazione che fornisce i container al caricatore e li instrada verso il porto d'imbarco o verso gli impianti del destinatario con partenza dal porto di sbarco. In tal caso, il trasporto terrestre dei container nella maggior parte dei casi è assicurato fisicamente non già dalla stessa compagnia di navigazione, bensì da un trasportatore stradale o ferroviario o da un'impresa di trasporto per via navigabile indipendente dalla compagnia di navigazione, cui quest'ultima subappalta l'operazione (diciannovesimo e ventesimo 'considerando' della decisione impugnata). Solo un numero limitato di compagnie di navigazione ha creato consociate incaricate di fornire i servizi di trasporto terrestre. È pacifico che l'accordo in questione ha ad oggetto la fissazione, da parte dei membri della FEFC, del prezzo di vendita ai caricatori di detti servizi di trasporto terrestre organizzati dalle compagnie di navigazione nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale.
- 121 Nell'ambito della loro censura in subordine, relativa ad una definizione errata del mercato pertinente, le ricorrenti fanno valere che detti servizi di trasporto terrestre sono compresi nel più ampio mercato dei trasporti marittimi organizzati nell'ambito del trasporto multimodale. A parere delle ricorrenti, il mercato pertinente va quindi identificato nel trasporto marittimo regolare, nell'ambito di servizi da porto a porto o di trasporto multimodale, tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente, con scalo nei porti situati in tali territori. A tale proposito, le ricorrenti sottolineano in particolare il fatto che i servizi di trasporto terrestre di

container da esse offerti ai caricatori costituiscono parte integrante dei servizi di trasporto marittimo regolare venduti dalla FEFC ai caricatori per l'instradamento delle loro merci collocate in container tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente e sono da questi indissociabili.

- 122 Dalla giurisprudenza risulta che, per essere considerato come un mercato sufficientemente distinto, il servizio o il bene di cui trattasi deve poter essere individuato attraverso caratteristiche particolari che lo distinguano da altri servizi o beni in modo che risulti ch'esso è scarsamente intercambiabile con questi e subisce la loro concorrenza solo in una misura scarsamente rilevante (in tal senso, v. sentenze della Corte 11 aprile 1989, causa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen e Silver Reisebüro, Racc. pag. 803, punti 39 e 40, e 14 febbraio 1978, causa 27/76, United Brands/Commissione, Racc. pag. 207, punti 11 e 12, nonché sentenza del Tribunale 12 dicembre 1991, causa 30/89, Hilti/Commissione, Racc. pag. II-1439, punto 64). Il grado d'intercambiabilità tra prodotti va valutato in funzione delle loro caratteristiche obiettive, nonché della struttura della domanda e dell'offerta sul mercato e delle condizioni di concorrenza (v. sentenza della Corte 9 novembre 1983, causa 322/81, Michelin/Commissione, Racc. pag. 3461, punto 37, e sentenza del Tribunale 6 ottobre 1994, causa T-83/91, Tetra Pak/Commissione, Racc. pag. II-755, punto 63).
- 123 Va ricordato che è pacifico che, sebbene le compagnie di navigazione offrano servizi di trasporto terrestre come complemento a servizi di trasporto marittimo, i caricatori conservano la possibilità di scegliere di acquistare separatamente questi due tipi di prestazioni presso operatori economici diversi. L'art. 5, n. 3, del regolamento n. 4056/86 garantisce peraltro ai caricatori tale facoltà di rivolgersi ad imprese di loro scelta per i servizi di trasporto terrestre. Per la vendita di detti servizi ai caricatori, le compagnie di navigazione sono quindi in concorrenza con i trasportatori terrestri. Orbene, non si può contestare che questi ultimi sono presenti solo sul mercato dei servizi di trasporto terrestre.
- 124 Si deve inoltre osservare che, prima che le compagnie di navigazione cominciasero ad offrire servizi di trasporto terrestre di pre-instradamento e post-instradamento di container, i caricatori dovevano organizzarsi per assicurare

l'instradamento dei prodotti da o verso i porti. Il mercato dell'instradamento terrestre di merci esisteva prima che vi entrassero le compagnie di navigazione. Anche dopo l'avvento dei container e l'entrata delle compagnie di navigazione sul mercato dei servizi di trasporto terrestre, occorre, come si rileva nella relazione economica dei professori S. Gilman e M. Graham (punto 4.42 della loro relazione, citata al diciassettesimo 'considerando' della decisione impugnata), prodotta dalle ricorrenti a sostegno della loro tesi, che «i caricatori mantenessero l'opzione di continuare ad operare come prima e organizzassero, se volevano, il loro proprio merchant haulage». Sebbene sia innegabile che l'impiego dei container ha agevolato la combinazione delle varie modalità di trasporto, tuttavia il pre-instradamento e il post-instradamento delle merci rimangono servizi terrestri. Tale circostanza dimostra l'esistenza di un mercato dei servizi di trasporto terrestre connesso ma distinto dal mercato dei servizi di trasporto marittimo nell'ambito di un servizio di trasporto multimodale (v., in tal senso, sentenza della Corte 3 ottobre 1985, causa 311/84, CBEM, Racc. pag. 3261, punto 26).

125 Inoltre è pacifico, come si sottolinea nella decisione impugnata (dal diciannovesimo al ventiquattresimo 'considerando'), che i servizi di trasporto terrestre necessari al pre-instradamento e al post-instradamento di container nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, in linea di massima, vengono forniti da imprese di trasporto terrestre indipendenti dalle compagnie di navigazione e dai caricatori, a prescindere dal fatto che l'instradamento terrestre venga assicurato dal caricatore ovvero dalla compagnia di navigazione. In entrambe le ipotesi, infatti, nella maggior parte dei casi i servizi di trasporto terrestre necessari per il pre-instradamento e il post-instradamento dei container vengono subappaltati ad imprese di trasporto indipendenti specializzate nel trasporto su strada, su ferrovia o per via navigabile.

126 Risulta quindi che il pre-instradamento e il post-instradamento terrestre di container nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale sono oggetto di una domanda e di un'offerta specifiche. Esistono imprese di trasporto terrestre indipendenti dai caricatori e dalle compagnie di navigazione che forniscono a questi ultimi servizi specializzati di trasporto terrestre di container marittimi precedente o successivo al loro inoltro via mare nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.

- 127 Il carattere specifico sopra menzionato è inoltre rafforzato dal fatto che l'offerta e la domanda di servizi di trasporto terrestre in vista di un'instradamento multimodale rispondono a condizioni di concorrenza particolari, diverse da quelle esistenti su altri mercati, in particolare su quello del trasporto marittimo. Così, mentre il prezzo del trasporto marittimo dipende essenzialmente dal valore delle merci trasportate, non si contesta che il prezzo del servizio di trasporto terrestre viene fissato per ciascun container senza alcun rapporto diretto con il valore delle merci trasportate. D'altro canto, è pacifico che l'instradamento terrestre viene fatturato in valuta locale, mentre il trasporto marittimo viene quotato in dollari americani.
- 128 Così stando le cose, occorre considerare che, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, nella decisione impugnata la Commissione ha giustamente ritenuto che i servizi di trasporto terrestre relativi al pre-instradamento e al post-instradamento di container nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale costituiscano un mercato distinto dai servizi di trasporto marittimo forniti in tale ambito dalle compagnie di navigazione membri della FEFC. Come risulta dalla giurisprudenza, un sottomercato avente caratteristiche specifiche dal punto di vista della domanda e dell'offerta e che comprenda prodotti aventi una funzione indispensabile e non intercambiabile nel mercato globale di cui fa parte dev'essere considerato come un mercato distinto (v. sentenze del Tribunale 10 luglio 1991, causa T-69/89, RTE/Commissione, Racc. pag. II-485, punti 61 e 62; causa T-70/89, BBC/Commissione, Racc. pag. II-535, punto 50, e causa T-76/89, ITP/Commissione, Racc. pag. II-575, punti 47 e 48).
- 129 A tale proposito, non è pertinente l'affermazione delle ricorrenti secondo cui i servizi di trasporto terrestre assicurati dalle compagnie di navigazione nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale vengono forniti da queste ultime ai caricatori come parte integrante dei loro servizi di trasporto marittimo. Poiché esistono una domanda ed un'offerta specifica per i servizi di trasporto terrestre di container marittimi e tali servizi vengono offerti, in particolare, da imprese indipendenti dalle compagnie di navigazione, ne risulta necessariamente l'esistenza di un mercato distinto (v., per analogia, sentenza della Corte 31 maggio 1979, causa 22/78, Hugin/Commissione, Racc. pag. 1869, punti 7 e 8; sentenza del Tribunale Hilti/Commissione, citata, punto 67, confermata con sentenza della Corte 2 marzo 1994, causa C-53/92 P, Hilti/Commissione, Racc. pag. I-667,

punti 13 e 14, e sentenza del Tribunale Tetra Pak/Commissione, citata, punto 82, confermata con sentenza della Corte 14 novembre 1996, causa C-333/94 P, Tetra Pak/Commissione, Racc. pag. I-5951, punto 36). Così, nel settore dei trasporti terrestri di container marittimi, il Tribunale ha già dichiarato che i servizi ferroviari relativi, in particolare, all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, alla messa a disposizione di locomotive e alla loro trazione costituiscono, data la loro peculiarità, un mercato distinto da quello dei trasporti ferroviari in generale e dal mercato dei trasporti su strada e fluviali (sentenza del Tribunale 21 ottobre 1997, causa T-229/94, Deutsche Bahn/Commissione, Racc. pag. II-1689, punti 55 e 56).

130 Di conseguenza, contrariamente a quanto sostenuto dalle ricorrenti, nella decisione impugnata la Commissione ha giustamente ritenuto che il mercato pertinente nel caso di specie sia quello dei servizi specializzati di trasporto terrestre di container marittimi in vista del loro inoltro via mare nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente, ad esclusione dei servizi di trasporto marittimo di container forniti in tale contesto dalle compagnie di navigazione.

131 Infine, le ricorrenti sostengono ancora che, nel caso in cui il Tribunale ritenesse che detti servizi di trasporto terrestre formino parte di un mercato distinto, occorrerebbe quanto meno includere nel mercato pertinente tutti i trasporti terrestri simili. A tale proposito, le ricorrenti affermano in particolare che il mercato pertinente dovrebbe comprendere, oltre al trasporto terrestre di container in vista del loro inoltro marittimo da parte della FEFC tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente, il trasporto terrestre di container da parte di compagnie di navigazione indipendenti collegato a tale rotta marittima, il trasporto terrestre di container assicurato dalla FEFC e da compagnie indipendenti in relazione ad altre rotte, il trasporto terrestre di qualsiasi altro container tra punti dell'entroterra europeo, nonché il trasporto terrestre di altre merci effettuato in modo analogo ma non mediante container.

132 Questa tesi dev'essere respinta in quanto manifestamente infondata.

- 133 Infatti dal decimo e quarantaduesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, nonché dall’art. 1 del dispositivo di detta decisione, risulta che la tariffa comune in discussione nel presente procedimento riguarda i servizi di trasporto terrestre offerti ai caricatori congiuntamente ad altri servizi nell’ambito di operazioni di trasporto multimodale di merci collocate in container tra l’Europa settentrionale e l’Estremo Oriente, che sono assicurati dalle compagnie di navigazione membri della FEFC. Ne discende che, evidentemente, il mercato pertinente comprende non già tutti i servizi di trasporto terrestre di qualunque natura, ma solo i servizi di trasporto terrestre di container in quanto elemento del servizio di trasporto multimodale.
- 134 D’altro canto, e per lo stesso motivo, il mercato geografico pertinente non comprende tutti i trasporti terrestri di container effettuati nell’ambito di operazioni di trasporto multimodale su tutte le rotte marittime, ma solo i trasporti terrestri di container collegati alla rotta tra l’Europa settentrionale e l’Estremo Oriente. Infatti, la tariffa comune in discussione nella presente causa si applica esclusivamente nell’ambito dei servizi di trasporto multimodale sulla rotta marittima tra l’Europa settentrionale e l’Estremo Oriente, che peraltro non è sostituibile con altre rotte (v., per analogia, sentenza Ahmed Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro, citata, punti 40 e 41). Senza che nella specie occorra pronunciarsi sulla questione se il mercato pertinente debba essere limitato al trasporto terrestre di container destinati ad essere imbarcati sulle navi delle compagnie membri della FEFC, come sembra emergere dall’undicesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, o più in generale al trasporto terrestre di container destinati ad essere imbarcati su tutte le navi che viaggiano sulla predetta rotta, è sufficiente constatare che dal trentatreesimo ‘considerando’ della decisione impugnata risulta che la Commissione ha valutato l’effetto sulla concorrenza nel più ampio contesto della seconda ipotesi. La Commissione poteva quindi legittimamente escludere dalla definizione del mercato pertinente i servizi di trasporto terrestre forniti nell’ambito di servizi di trasporto multimodale su rotte marittime diverse da quella tra l’Europa settentrionale e l’Estremo Oriente.
- 135 Alla luce delle considerazioni che precedono, sembra che non si possa rimettere in discussione la definizione del mercato pertinente come mercato dei servizi di trasporto terrestre offerti ai caricatori congiuntamente ad altri servizi, all’interno

della Comunità europea, nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale di merci collocate in container tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente.

- 136 Vanno pertanto disattese le censure delle ricorrenti tratte in via principale dalla mancata definizione del mercato pertinente e in subordine dalla definizione errata dello stesso.

Sulla rilevanza dell'effetto sulla concorrenza

- 137 Per quanto riguarda, in primo luogo, la censura delle ricorrenti relativa al fatto che la decisione impugnata non contiene alcuna valutazione in merito alla rilevanza della restrizione della concorrenza di cui trattasi e non definisce il mercato pertinente in riferimento al quale va esaminata tale rilevanza, basta osservare che dal trentatreesimo 'considerando' della decisione impugnata, non contestato dalle ricorrenti, risulta con sufficiente chiarezza che le compagnie di navigazione membri della FEFC nel 1993, ossia all'epoca dei fatti, detenevano il 38,5% del mercato del trasporto terrestre di container marittimi nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente. Come si è già constatato nell'ambito dell'esame dell'argomento relativo alla definizione del mercato pertinente, la Commissione ha giustamente ritenuto che detto mercato costituisca il mercato pertinente ai fini dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato all'accordo censurato.

- 138 Ne consegue che la censura delle ricorrenti dev'essere respinta per quest'unico motivo. Il fatto che le ricorrenti detengano quasi il 40% del mercato pertinente basta infatti a dimostrare che l'accordo oggetto della decisione impugnata è tale da restringere la concorrenza in misura rilevante su detto mercato. Una quota di mercato di tale ampiezza, infatti, non può essere ragionevolmente considerata insignificante ai sensi della giurisprudenza (v., in particolare, sentenze della Corte 9 luglio 1969, causa 5/69, *Völk*, Racc. pag. 295, punto 7, e 7 giugno 1983, cause riunite da 100 a 103/80, *Musique diffusion française e a./Commissione*, Racc.

pag. 1825, punto 86). Pertanto, poiché la decisione impugnata fa espressamente riferimento alla quota di mercato delle compagnie di navigazione membri della FEFC sul mercato pertinente, si deve ritenere che la Commissione abbia valutato correttamente dal punto di vista giuridico i criteri sulla cui base stabilire la rilevanza della restrizione della concorrenza di cui è causa.

- 139 D'altro canto, si deve anche sottolineare che la Commissione, nella decisione impugnata, ha rilevato che i servizi di trasporto terrestre assicurati dalle compagnie di navigazione membri della FEFC nel 1991 rappresentavano circa 1 015 208 container TEU (equivalenti da 20 piedi), ossia approssimativamente 9 276 653 tonnellate. Circa l'89% di tali trasporti sono stati effettuati, interamente o in parte, nel territorio della Comunità (trentatreesimo 'considerando' della decisione impugnata). Inoltre nella decisione impugnata si rileva che, sulle rotte tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente, le operazioni di trasporto terrestre rappresentano il 18,6% del costo totale dei servizi di trasporto multimodale, il che corrispondeva, nel 1992, ad un ammontare di circa ECU 477 200 000 (trentaquattresimo e trentacinquesimo 'considerando' della decisione impugnata). Alla luce di tali elementi, la Commissione ha concluso, al quarantacinquesimo 'considerando' della decisione impugnata, che «è molto probabile che la restrizione della concorrenza tra i membri della FEFC per quanto riguarda i prezzi applicabili al segmento terrestre di un'operazione di trasporto multimodale sia sensibile considerato il numero molto elevato di container e i relativi costi (v. i 'considerando' dal trentatreesimo al trentasettesimo)».
- 140 Così stando le cose, è evidente che le ricorrenti non possono contestare alla Commissione di non avere valutato la rilevanza dell'effetto dell'accordo controverso sulla concorrenza.
- 141 Per quanto riguarda, in secondo luogo, la censura delle ricorrenti relativa al fatto che la decisione impugnata non valuta correttamente se l'accordo in questione abbia un effetto rilevante sulla concorrenza, in quanto tale effetto andrebbe valutato nel contesto dei trasporti marittimi forniti nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale, anch'essa va respinta perchè basata su una definizione errata del mercato pertinente. Va inoltre rilevato che, supponendo che la

definizione del mercato pertinente proposta dalle ricorrenti fosse esatta, l'accordo in questione risulterebbe restrittivo della concorrenza in misura ancora maggiore. Infatti è pacifico che, sul mercato così definito, i membri della FEFC nel 1992 detenevano una quota di mercato del 58% (trentatreesimo 'considerando' della decisione impugnata). Inoltre non si può contestare che un accordo sulla fissazione dei prezzi, relativo a servizi che rappresentano una quota significativa del costo totale dei servizi di trasporto multimodale, concluso da imprese che rappresentano quasi il 60% del mercato pertinente, limiti la concorrenza in misura rilevante ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato.

- 142 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la tesi delle ricorrenti secondo cui la posizione delle parti dell'accordo in questione dovrebbe essere valutata sul mercato dei trasporti terrestri di tipo analogo, va anch'essa disattesa, in quanto si basa su una definizione errata del mercato pertinente, il quale comprende non già tutti i trasporti terrestri, bensì solo i servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale sulle rotte tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente.
- 143 D'altro canto, si deve rilevare che l'effetto sulla concorrenza è rilevante non solo se si limita il mercato ai soli servizi di trasporto terrestre forniti dalle compagnie di navigazione membri della FEFC, ma anche qualora vi si includano quelli forniti dalle compagnie di navigazione indipendenti. Infatti, come risulta incontestabilmente dal trentatreesimo 'considerando' della decisione impugnata, nella prima ipotesi le compagnie membri della FEFC deterrebbero il 70% del mercato, mentre nella seconda ne deterrebbero il 38,5%.
- 144 Infine, per quanto riguarda, in quarto luogo, la censura delle ricorrenti tratta dalla violazione dei diritti della difesa, dovuta al fatto che la Commissione avrebbe esaminato per la prima volta nella decisione impugnata l'effetto rilevante sulla concorrenza dell'accordo controverso, essa sarà esaminata separatamente nell'ambito del quarto motivo, tratto dall'esistenza di irregolarità procedurali, considerato che tale censura viene svolta dalle ricorrenti in un contesto più ampio.

Per quanto riguarda l'effetto sul commercio fra Stati membri

- 145 Per quanto riguarda l'effetto sul commercio fra Stati membri, si deve anzitutto rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, un accordo tra imprese, per essere atto a pregiudicare il commercio fra Stati membri, deve consentire, in base ad un complesso di elementi obiettivi di diritto o di fatto, di ritenere con un grado sufficiente di probabilità che esso possa esercitare un'influenza diretta o indiretta, attuale o potenziale, sulle correnti di scambio fra Stati membri in un modo che possa nuocere al conseguimento degli scopi di un mercato unico fra Stati (sentenza della Corte 31 marzo 1993, cause riunite C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 e da C-125/85 a C-129/85, *Ahlström Osakeyhtiö e a./Commissione*, detta «Pasta di legno II», Racc. pag. I-1307, punto 143). In particolare, non si richiede che il comportamento contestato abbia effettivamente pregiudicato in misura rilevante il commercio tra Stati membri, ma solo che tale comportamento sia atto a produrre questo effetto (v., nell'ambito dell'applicazione dell'art. 85 del Trattato, sentenza SPO e a./Commissione, citata, punto 235).
- 146 E' giocoforza constatare inoltre che l'accordo controverso è un accordo concluso tra compagnie di navigazione, in maggioranza stabilite in vari Stati membri, avente ad oggetto le condizioni di vendita di servizi di trasporto terrestre a caricatori anch'essi stabiliti in vari Stati membri. Un accordo del genere è chiaramente atto a pregiudicare il commercio tra Stati membri ai sensi dell'art. 85, n. 1, del Trattato. Poiché la condizione dell'effetto sul commercio fra Stati membri ha tra l'altro lo scopo di determinare l'ambito di azione del diritto comunitario rispetto ai diritti nazionali (sentenza della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, *Consten e Grundig/Commissione*, Racc. pag. 457, e sentenza del Tribunale SPO e a./Commissione, citata, punto 227), non si può contestare che l'accordo di cui trattasi, che impone condizioni di vendita di servizi di trasporto terrestre a gran parte dei caricatori della Comunità, sia soggetto al diritto comunitario della concorrenza. A tale proposito, si deve rilevare in particolare che la fissazione del prezzo di vendita dei servizi di trasporto terrestre può incidere segnatamente sulla decisione dei caricatori di affidare l'instradamento terrestre dei loro container ai membri della FEFC oppure ad un vettore stradale, falsando in tal modo la concorrenza esistente nel mercato dei servizi di trasporto terrestre tra le compagnie di navigazione membri della FEFC ed i vettori stradali presenti in vari Stati membri.

- 147 Analogamente, al cinquantesimo e cinquantesimo ‘considerando’ della decisione impugnata la Commissione ha inoltre constatato, giustamente, che la fissazione del prezzo del trasporto terrestre può anche influire sulla concorrenza tra i porti di vari Stati membri. Infatti, la fissazione di detti prezzi in funzione di un trasporto fittizio, nell’ambito di un sistema di «perequazione dei porti», tra un punto dell’entroterra ed il più vicino porto servito da uno qualunque dei membri della FEFC ha anche lo scopo di neutralizzare il vantaggio economico costituito da una minore distanza rispetto ad un determinato porto. A tale proposito, si deve osservare che le ricorrenti non hanno contestato l’esistenza dello sviamento di nolo risultante dall’applicazione della tariffa comune relativa al trasporto terrestre, ma si sono limitate a relativizzarne l’importanza. La circostanza, peraltro non dimostrata, che, anche in assenza di un accordo sulla fissazione delle tariffe dei servizi di trasporto terrestre in seno alla FEFC, le compagnie di navigazione si farebbero carico delle spese supplementari richieste dall’instradamento delle merci verso un porto più lontano non toglie che l’oggetto o quanto meno l’effetto della pratica di «perequazione dei porti» è convogliare le merci verso porti che altrimenti non ne sarebbero stati destinatari e che tale modifica dei flussi delle merci è una conseguenza dell’accordo di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre. Si deve aggiungere che lo sviamento del traffico risultante dalla fissazione collettiva dei prezzi è anche diverso da quello che si sarebbe verificato qualora ciascuna compagnia avesse operato una perequazione individuale dei porti in base a criteri propri.
- 148 Infine, l’accordo in questione, ancorché in modo più indiretto, è quanto meno atto ad avere un effetto sul commercio di prodotti tra Stati membri, in quanto i prezzi dei servizi di trasporto terrestre fissati dalla FEFC rappresentano una parte del prezzo di vendita finale delle merci trasportate (v., in tal senso, sentenza della Corte 3 dicembre 1987, causa 136/86, BNIC, Racc. pag. 4789, punto 18). La Commissione ha quindi giustamente ritenuto, al cinquantaquattresimo ‘considerando’ della decisione impugnata, che l’accordo controverso, dato l’effetto che produceva sul costo dell’esportazione verso altri paesi, potesse indurre i produttori della Comunità a cercare mercati alternativi rispetto ai quali il costo di trasporto delle loro merci fosse inferiore, in particolare il mercato nazionale dello stesso produttore o i mercati di altri Stati membri.
- 149 Ne consegue che le censure delle ricorrenti tratte dalla mancanza di effetto rilevante sul commercio intracomunitario vanno disattese.

Conclusione sul primo motivo delle ricorrenti

150 Alla luce delle considerazioni che precedono, il primo motivo delle ricorrenti tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, va dichiarato infondato.

III — *Sul secondo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86*

A — *Argomenti delle parti*

da
151
a 155 [...]

La decisione impugnata non terrebbe conto del fatto che i regolamenti n. 1017/68 e n. 4056/86 erano destinati a stabilire le regole applicabili a settori particolari dell'economia

da
156
a 159 [...]

La decisione impugnata non terrebbe conto della definizione corretta dei mercati su cui gli accordi producono i loro effetti

da
160
a 161 [...]

La decisione impugnata sarebbe incompatibile con le indicazioni del regolamento n. 4056/86 relative al suo campo di applicazione

da
162
a 209 [...]

La decisione impugnata non sarebbe compatibile con i principi generali del diritto comunitario applicabili alla determinazione della portata delle norme comunitarie

da
210
a 215 [...]

La decisione impugnata non sarebbe compatibile con l'interpretazione data ad espressioni identiche in altri regolamenti settoriali nel campo dei trasporti

da
216
a 221 [...]

La decisione impugnata sarebbe fonte di incertezza giuridica e di incoerenza procedurale

da
222
a 224 [...]

La decisione impugnata non sarebbe conciliabile con il ragionamento svolto dal Consiglio nel regolamento n. 4056/86 in relazione alla concessione di un'esenzione per categoria alle conferenze

225 [...]

La decisione impugnata ignorerebbe le caratteristiche peculiari del settore dei trasporti

226 [...]

La sentenza della Corte 5 ottobre 1995, causa C-96/94, Centro Servizi Spediporto (Racc. pag. I-2883), citata dalla Commissione, nella specie non sarebbe pertinente

da
227
a 229 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

230 Le ricorrenti sostengono, in sostanza, che l'accordo controverso beneficia dell'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86 e che la Commissione ha errato nell'esaminarlo alla luce del regolamento n. 1017/68.

- 231 Poiché l'esenzione per categoria prevista dall'art 3 del regolamento n. 4056/86 è applicabile solo agli accordi rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento, occorre in primo luogo verificare se l'accordo di fissazione dei prezzi concluso tra i membri della FEFC per i servizi di trasporto terrestre forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale rientri nel campo di applicazione del suddetto regolamento.
- 232 Si deve rammentare che l'art. 1 del regolamento n. 4056/86, rubricato «oggetto e campo d'applicazione del regolamento», dispone, al n. 1, che «[i]l presente regolamento determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi». Pertanto rientrano nel campo di applicazione del regolamento n. 4056/86 solo le intese e gli abusi di posizione dominante relativi ai «trasporti marittimi».
- 233 A tale proposito, va anzitutto ricordato che nell'ambito del primo motivo si è constatato che i servizi di trasporto terrestre in questione costituiscono un servizio distinto dai servizi di trasporto marittimo.
- 234 Inoltre è giocoforza constatare che, secondo il senso comune, i termini «trasporti marittimi» designano appunto il trasporto via mare. Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, nessun elemento giustifica l'interpretazione dei termini «trasporti marittimi» nel senso ch'essi comprendano anche il trasporto terrestre, consistente nel pre-instradamento o post-instradamento di container, forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.
- 235 Poiché il senso dell'espressione «trasporti marittimi» è chiaro, si deve ritenere che, se il Consiglio avesse voluto includere in tale espressione altri servizi prestati

congiuntamente al trasporto marittimo, quali il pre-instradamento o il post-instradamento terrestre di merci, l'avrebbe detto espressamente, come peraltro ha fatto il legislatore statunitense.

- 236 Orbene, lungi dall'aver previsto siffatta estensione dell'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86 al trasporto terrestre, l'art. 1, n. 2, di detto regolamento precisa, al contrario, che quest'ultimo «concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali — esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari — da o verso uno o più porti comunitari».
- 237 Dalla stessa formulazione del suddetto articolo risulta quindi che il pre-instradamento o post-instradamento di merci non rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86, in quanto quest'ultimo riguarda solo i servizi di trasporto marittimo da porto a porto.
- 238 A tale proposito, l'interpretazione delle ricorrenti, secondo cui detto articolo avrebbe solo lo scopo di precisare che il regolamento n. 4056/86 si applica alle categorie di trasporti marittimi «internazionali», ossia effettuati tra Stati membri, o tra la Comunità e un paese terzo, è manifestamente infondata in quanto trascura i termini «da o verso uno o più porti» che compaiono nella predetta disposizione. Inoltre il sesto 'considerando' del regolamento n. 4056/86 su cui poggia tale interpretazione fa anch'esso esplicitamente riferimento, ancorché nel quadro specifico della condizione del pregiudizio al commercio fra Stati membri, ai trasporti marittimi «in partenza da o a destinazione di porti della Comunità». Tale 'considerando' conferma quindi l'inapplicabilità del regolamento n. 4056/86 ai servizi di trasporto terrestre consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci.
- 239 Si deve peraltro rammentare che, nella sentenza 5 ottobre 1995, Centro Servizi Spediporto, citata, la Corte, interrogata sulla questione se il regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera

prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi (GU L 378, pag. 1), sia applicabile ai segmenti terrestri nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, ha dichiarato che il servizio di trasporto marittimo cessa all'arrivo in un porto o in un impianto in mare aperto e non si estende pertanto al trasporto su strada di merci sbarcate da navi.

240 Le ricorrenti sostengono a torto che la soluzione adottata dalla Corte in tale sentenza non sia applicabile al caso di specie. Poiché il regolamento n. 4055/86 fa parte dello stesso gruppo di provvedimenti ed è stato adottato lo stesso giorno in cui è stato adottato il regolamento n. 4056/86, è impensabile che il Consiglio abbia voluto definire campi d'applicazione diversi per questi due regolamenti. Quanto meno, se esso desiderava che il regolamento n. 4056/86 avesse un campo di applicazione molto più ampio di quello del regolamento n. 4055/86, l'avrebbe esplicitamente precisato e non avrebbe definito l'ambito di applicazione dei due regolamenti citati utilizzando la stessa espressione «trasporti marittimi». Il fatto che i due regolamenti abbiano oggetto diverso è irrilevante ai fini dell'individuazione del significato dei termini «trasporti marittimi». Inoltre, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il regolamento n. 4055/86 non costituisce una misura destinata ad impedire ai paesi terzi di rifiutare l'accesso al trasporto marittimo internazionale, bensì mira, come risulta dal suo stesso titolo, ad assicurare la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, con la conseguenza che l'argomento secondo cui il Consiglio desiderava che la sua normativa coprisse tutte le attività delle conferenze marittime vale sia per il regolamento n. 4055/86 che per il regolamento n. 4056/86. Infine, è irrilevante anche l'argomento delle ricorrenti secondo cui l'interpretazione data dalla Corte al regolamento n. 4055/86 risulterebbe specificamente dal fatto che l'art. 1, n. 4, lett. a), di quest'ultimo regolamento definisce i servizi di trasporto marittimo come servizi «marittimi tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un altro Stato membro», giacché anche l'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86 definisce, con termini quasi identici, i trasporti marittimi come quelli «da o verso uno o più porti comunitari».

241 Risulta quindi che l'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86 è limitato al solo trasporto marittimo propriamente detto, ossia al trasporto via mare, da

porto a porto, e non riguarda i servizi di pre-instradamento o post-instradamento terrestre di merci forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.

- 242 In secondo luogo, dall'undicesimo 'considerando' del regolamento n. 4056/86 risulta chiaramente che il Consiglio non ha inteso estendere l'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 di detto regolamento agli accordi relativi ai servizi di trasporto terrestre, consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale. Infatti, secondo il predetto 'considerando', «gli utilizzatori devono in ogni momento poter avere conoscenza dei prezzi e delle condizioni di trasporto praticate dai membri della conferenza, fermo restando che in materia di trasporti terrestri organizzati dai trasportatori marittimi questi ultimi restano assoggettati al regolamento (CEE) n. 1017/68».
- 243 Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il fatto che la versione inglese del regolamento n. 4056/86 utilizzi il termine «shippers» (caricatori) al posto di «shipping liners» (trasportatori marittimi) non è pertinente in quanto, evidentemente, non può che essere conseguenza di un errore di traduzione. Infatti non solo tutte le altre versioni linguistiche menzionano, come la versione francese, «i trasportatori marittimi», ma, inoltre, la frase che compare nella versione inglese ha poco senso e non vi è alcun motivo per cui debba figurare in un regolamento relativo al trasporto marittimo.
- 244 Del pari, va chiaramente disatteso l'argomento in subordine delle ricorrenti secondo cui, qualora l'undicesimo 'considerando' riguardasse effettivamente i «trasportatori marittimi» e non i «caricatori», ciò significherebbe semplicemente che gli accordi conclusi tra le compagnie di navigazione e i trasportatori terrestri sono soggetti al regolamento n. 1017/68. Da una parte, l'undicesimo 'considerando', come interpretato dalle ricorrenti, non avrebbe alcun senso, poiché il fatto che le compagnie di navigazione si accordino sul prezzo di acquisto dei servizi di trasporto terrestre non presenta alcun nesso con l'esigenza che gli utenti

possano, in qualsiasi momento, «avere conoscenza dei prezzi e delle condizioni di trasporto praticate dai membri della conferenza». D'altro canto, poiché l'esenzione prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 per «la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto» può riguardare solo la determinazione dei prezzi di vendita del trasporto marittimo e non la negoziazione di un prezzo d'acquisto per un altro tipo di trasporto, era inutile prevedere che i trasportatori marittimi non potessero accordarsi sul prezzo d'acquisto del trasporto terrestre.

245 In terzo luogo, si deve rilevare che la definizione di conferenza marittima di cui all'art. 1, n. 3, lett. b), del regolamento n. 4056/86 fa riferimento ai trasportatori che gestiscono navi «applicando tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata nei riguardi della fornitura di (...) servizi di linea». Del pari, l'esenzione prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86 riguarda, secondo la rubrica di detto articolo, le «intese tra vettori riguardanti l'esercizio di servizi regolari di trasporto marittimo».

246 Orbene, i servizi di trasporto terrestre di container in questione, offerti nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, non costituiscono «servizi regolari di trasporto marittimo» ai sensi delle succitate disposizioni. Infatti, a differenza dei servizi di trasporto marittimo, essi non vengono organizzati in base ad un itinerario e ad orari regolari e prestabiliti. Ne consegue che un accordo di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre non può beneficiare dell'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86.

247 In quarto luogo, si deve osservare che l'art. 3 del regolamento n. 4056/86, che elenca gli obiettivi che possono avere gli accordi delle conferenze marittime che beneficiano dell'esenzione per categoria, non menziona, tra questi ultimi, gli accordi concernenti attività relative ai trasporti terrestri consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci svolte congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, bensì contempla, al contrario, solo attività specificamente marittime, quali, ad esempio, il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo, la

determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali, il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza. Analogamente, la rubrica dell'art. 3 fa riferimento unicamente ai servizi di trasporto marittimo.

248 Va ricordato, in quinto luogo, che durante la procedura legislativa che ha condotto all'adozione del regolamento n. 4056/86, sia il Parlamento che il Comitato economico e sociale hanno proposto un emendamento secondo cui l'esenzione avrebbe dovuto applicarsi anche ai servizi di trasporto terrestre, consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale. Orbene, tale proposta non è stata accolta dal Consiglio. Non può ammettersi l'argomento delle ricorrenti secondo cui il Consiglio ha considerato inutile accogliere tali proposte in quanto riteneva che il segmento terrestre del trasporto multimodale fosse già incluso nel trasporto marittimo. Da una parte, tale argomento implica l'attribuzione ai termini «trasporti marittimi» di un significato molto più ampio di quello che essi hanno secondo il senso comune. Il fatto che sia il Parlamento sia il Comitato economico e sociale, chiamati ad esprimere il loro parere sulla proposta di regolamento, abbiano entrambi ritenuto necessario precisare che l'esenzione riguardava anche gli accordi relativi ai servizi di trasporto terrestre, consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, dimostra indiscutibilmente che i segmenti terrestri non possono essere considerati compresi nell'espressione «trasporti marittimi». D'altro canto, date tali proposte del Parlamento e del Comitato economico e sociale, il principio della certezza del diritto richiedeva che il Consiglio, se avesse desiderato estendere il beneficio dell'esenzione per categoria agli accordi concernenti il segmento terrestre del trasporto multimodale, lo indicasse espressamente.

249 In sesto luogo, l'inapplicabilità all'accordo di cui trattasi dell'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86 risulta anche da una dichiarazione del Consiglio del 17 dicembre 1991, citata dalle stesse ricorrenti, in cui quest'ultimo affermava che avrebbe valutato se occorresse estendere il beneficio di un'esenzione per categoria agli accordi sui prezzi e sulle condizioni del trasporto terrestre nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale. Tale dichiarazione, emessa cinque anni dopo l'adozione del regolamento n. 4056/86,

conferma altresì che il Consiglio, anche se era attento al problema del trasporto multimodale, e addirittura incline, se del caso, ad estendere il beneficio di un'esenzione per categoria agli accordi relativi ai servizi di pre-instradamento o post-instradamento terrestre di merci forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, evidentemente riteneva che tali accordi non fossero coperti dall'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86.

- 250 In settimo luogo, a pagina 5 del suo memorandum esplicativo sulla proposta di regolamento del 1981, la Commissione ha espressamente affermato di avere tenuto conto, in particolare, del fatto che il regolamento in questione doveva applicarsi solo ad una modalità di trasporto.
- 251 In ottavo luogo, l'inapplicabilità dell'esenzione prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86 agli accordi di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di servizi di trasporto multimodale discende anche dai principi generali d'interpretazione.
- 252 Infatti, secondo una giurisprudenza costante, tenuto conto del principio generale che vieta le intese anticoncorrenziali, sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato CE, le disposizioni di carattere derogatorio inserite in un regolamento di esenzione per categoria devono essere interpretate restrittivamente (sentenza del Tribunale 22 aprile 1993, causa T-9/92, Peugeot/Commissione, Racc. pag. II-493, punto 37; conclusioni dell'avvocato generale Van Gerven nella causa C-234/89, Delimitis, decisa con sentenza 28 febbraio 1991, Racc. pag. I-935). Ciò deve valere anche per le disposizioni del regolamento n. 4056/86 che esonerano taluni accordi dal divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato, poiché l'art. 3 del regolamento costituisce un'esenzione per categoria ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato (sentenza del Tribunale 8 ottobre 1996, cause riunite da T-24/93 a T-26/93 e T-28/93, Compagnie maritimes belges de transports e a./Commissione, Racc. pag. II-1201, punto 48).

- 253 Pertanto, le parti non possono invocare utilmente il fatto che sia stata riconosciuta l'utilità dello scopo delle conferenze marittime, il che peraltro non è assolutamente contestato dalla Commissione. Una simile circostanza, se può valere a giustificare le esenzioni previste dal regolamento, non può significare che ogni pregiudizio per la concorrenza ad opera di conferenze marittime sia sottratto al divieto enunciato all'art. 85, n. 1, del Trattato (sentenza Compagnie marittime belge de transports e a./Commissione, citata, punto 50).
- 254 Inoltre, tenuto conto del carattere del tutto eccezionale dell'esenzione per categoria prevista dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86, poiché viene concessa un'esenzione, per un periodo illimitato, ad accordi orizzontali di fissazione dei prezzi del trasporto marittimo, è ancor meno ammissibile l'estensione del beneficio di tale esenzione per categoria agli accordi di fissazione del prezzo del trasporto terrestre conclusi tra i membri di una conferenza marittima.
- 255 Va quindi disattesa la censura delle ricorrenti secondo cui l'interpretazione della Commissione è in contrasto con la ratio dell'esenzione per categoria, in quanto la maggior parte delle conferenze stabiliscono una tariffa multimodale. Tale interpretazione, peraltro, non pregiudica in alcun modo il potere di fissare i prezzi del trasporto marittimo concesso alle conferenze marittime dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86.
- 256 Pertanto, va disattesa anche la censura secondo cui la decisione impugnata avrebbe ignorato le caratteristiche che contraddistinguono il settore dei trasporti in generale. Si deve infatti osservare che le stesse ricorrenti sottolineano come i vari regolamenti relativi al settore dei trasporti siano stati adottati dal Consiglio in funzione delle caratteristiche particolari di ciascuna modalità di trasporto, marittimo, terrestre o aereo. Poiché l'accordo in questione ha ad oggetto i servizi di trasporto terrestre consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale e non i servizi di trasporto marittimo, non vi è motivo di

estendergli il beneficio delle deroghe eccezionali concesse agli accordi concernenti il trasporto marittimo.

257 Sia dal testo delle disposizioni che definiscono l'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86 o indicano gli accordi esentati in forza dell'art. 3 di detto regolamento, che dai lavori preparatori del predetto regolamento e dalla dichiarazione del Consiglio del dicembre 1991, nonché dai principi generali d'interpretazione, risulta chiaramente che l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 a favore di taluni accordi tra membri di conferenze marittime non è applicabile ad accordi sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre, consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale, conclusi tra i membri di una conferenza marittima.

258 D'altro canto, è giocoforza constatare che nessuno degli altri argomenti dedotti dalle ricorrenti può rimettere in discussione questa conclusione.

259 In primo luogo, la tesi delle ricorrenti, secondo cui l'accordo di cui trattasi è soggetto all'applicazione del regolamento n. 4056/86, in quanto i membri della FEFC sono imprese del settore del trasporto marittimo, è infondata.

260 Per stabilire quale regolamento sia applicabile ad un determinato accordo, quest'ultimo va esaminato alla luce delle disposizioni che precisano il campo di applicazione dei vari regolamenti in materia, e non basandosi unicamente sul settore in cui opera l'impresa fornitrice del servizio o del prodotto oggetto dell'accordo. Nella specie, dall'art. 1, n. 2, del regolamento n. 4056/86 risulta chiaramente che quest'ultimo non riguarda tutti gli accordi conclusi dalle compagnie di navigazione, ma solo quelli relativi ai «trasporti marittimi internazionali — esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari — da o verso uno o più porti comunitari». Pertanto, un accordo sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre esula chiaramente

dall'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86, anche qualora sia stato concluso e messo in atto da compagnie di navigazione nell'ambito di servizi di trasporto multimodale. A tale proposito, si deve rammentare che nella sentenza 11 marzo 1997, causa C-264/95 P, Commissione/Uic (Racc. pag. I-1287, punto 42), la Corte ha dichiarato che l'applicazione del regolamento n. 1017/68 è subordinata alla qualificazione degli accordi in questione e non già alla previa identificazione del mercato sul quale detti accordi producono i loro effetti. Pertanto, va disatteso l'argomento delle ricorrenti secondo cui, nel settore dei trasporti, i vari regolamenti attuativi delle regole di concorrenza si applicano a settori particolari dell'economia, giacché i regolamenti applicabili devono essere individuati in funzione dell'accordo di cui trattasi, e non in funzione dell'impresa che fornisce il prodotto o il servizio. Infatti uno stesso accordo non può essere assoggettato a regolamenti di applicazione delle regole di concorrenza diversi a seconda dell'impresa che lo conclude.

261 In ogni caso, anche se, come sostengono le ricorrenti, il regolamento applicabile dovesse essere individuato in base alla definizione del mercato, l'accordo controverso non sarebbe soggetto all'applicazione del regolamento n. 4056/86. Infatti, come risulta dall'esame del primo motivo, i servizi di trasporto terrestre in questione vanno considerati come un servizio distinto dai servizi di trasporto marittimo e non come un unico servizio integrato di trasporto multimodale, giacché, in particolare, i servizi di trasporto marittimo e terrestre possono essere acquistati e venduti separatamente presso e da operatori economici diversi. A tale proposito, il confronto effettuato dalle ricorrenti con i lacci delle scarpe è manifestamente irrilevante perché se è vero che i lacci possono essere acquistati separatamente dalle scarpe, queste ultime non possono essere vendute né utilizzate senza i loro lacci e i due prodotti formano un prodotto unico. Per contro, i servizi di trasporto terrestre offerti dai membri della FEFC sono solo un servizio complementare dei loro servizi di trasporto marittimo per i quali gli utenti hanno facoltà, peraltro garantita dal regolamento n. 4056/86, di rivolgersi alle imprese di loro scelta, giacché i caricatori possono anche assicurare essi stessi il pre-instradamento o il post-instradamento terrestre delle merci. Pertanto, anche se vengono venduti congiuntamente ad un servizio di trasporto marittimo nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, nondimeno i servizi di trasporto terrestre di pre-instradamento o post-instradamento di merci rimangono servizi distinti dai servizi di trasporto marittimo. Di conseguenza, il mercato pertinente nella specie non è, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il mercato dei servizi di trasporto marittimo, bensì quello dei servizi di trasporto terrestre forniti dai membri della FEFC nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.

- 262 Si deve inoltre aggiungere che, anche ammettendo che il trasporto multimodale possa essere considerato come un prodotto unico composito costituente un mercato a sé, la tesi dedotta in subordine dalle ricorrenti, secondo cui le attività accessorie, che vengono necessariamente fornite in quanto componenti integrali di un servizio di trasporto multimodale, dovrebbero essere considerate come una parte di tale servizio unico, non implica comunque che l'accordo di cui trattasi sia esentato in forza dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86. Infatti, poiché le disposizioni che prevedono un'esenzione per categoria devono essere interpretate restrittivamente, il fatto che il trasporto multimodale costituisca un servizio composito condurrebbe anzi a interrogarsi sulla questione se l'esenzione per categoria sia applicabile anche alla fissazione del prezzo del servizio di trasporto multimodale, ivi compreso il segmento marittimo.
- 263 Si deve osservare, inoltre, che la tesi delle ricorrenti causerebbe discriminazioni.
- 264 Infatti i vettori stradali o le compagnie ferroviarie, a differenza delle compagnie di navigazione, non potrebbero accordarsi sul prezzo dei servizi di trasporto terrestre venduti ai caricatori. D'altro canto, non si può escludere che la possibilità per le conferenze marittime di fissare collettivamente il prezzo dei servizi di trasporto terrestre consenta loro di estendere al mercato del trasporto terrestre il potere che esercitano sul mercato del trasporto marittimo, a detrimento dei vettori terrestri. Così, pur lasciando invariata la tariffa del trasporto multimodale, esse potrebbero aumentare il prezzo afferente al segmento marittimo del trasporto e ridurre nella stessa misura quello relativo alla parte terrestre, con la conseguenza che, in pratica, i caricatori non avrebbero altra scelta se non acquistare il trasporto terrestre presso le compagnie di navigazione.
- 265 La possibilità per le compagnie di navigazione di fissare collettivamente il prezzo dei servizi relativi ai trasporti marittimi e dei servizi di trasporto terrestre consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti con-

giuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, causerebbe anche una discriminazione nei confronti di alcuni spedizionieri, che sono autentici operatori di trasporto multimodale senza essere proprietari di navi («non vessel operating multimodal transport operators») ed offrono gli stessi servizi delle compagnie di trasporto marittimo di linea. Tali spedizionieri propongono servizi di trasporto multimodale ma, a differenza delle compagnie di navigazione, non gestiscono navi, bensì noleggiano spazi presso gli armatori. Come si rileva al ventitreesimo 'considerando' della decisione impugnata, non contestato dalle ricorrenti, la concorrenza tra gli spedizionieri ed i trasportatori marittimi che assicurano servizi regolari è fortemente aumentata al punto da diventare una delle caratteristiche salienti del settore di cui trattasi.

266 In secondo luogo, vanno respinti i vari argomenti basati sul testo del regolamento n. 4056/86. Essi infatti poggiano sulla premessa errata, e già disattesa (supra, punti 120-129), secondo cui i servizi di trasporto terrestre, consistenti nel pre-instradamento o post-instradamento di merci, forniti con altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, costituiscono servizi di trasporto marittimo, oppure non sono pertinenti, oppure discendono da un'esegesi errata del testo.

267 Così, gli argomenti tratti dall'art. 5 del regolamento n. 4056/86 non sono pertinenti in quanto detto articolo si limita ad enunciare gli obblighi connessi all'esenzione prevista dall'art. 3 di detto regolamento e non può, per definizione, ampliare la portata della deroga. Inoltre, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, i nn. 3 e 4 dell'art. 5 del regolamento n. 4056/86, anche se fanno riferimento al trasporto terrestre, non consentono di affermare che il regolamento disciplina questa forma di trasporto. Da una parte, l'art. 5, n. 3, del regolamento n. 4056/86 mira unicamente ad evitare che le compagnie di navigazione membri di una conferenza approfittino del loro potere sul mercato del trasporto marittimo per obbligare i caricatori ad acquistare presso di loro altri servizi, quali i servizi di trasporto terrestre. Peraltro si deve osservare che la suddetta disposizione, che ha quindi lo scopo di evitare che le compagnie di navigazione colleghino il trasporto terrestre al loro servizio di trasporto marittimo, conferma che i trasporti marittimi e i trasporti terrestri sono due servizi distinti che costituiscono mercati diversi.

268 D'altra parte, l'art. 5, n. 4, del regolamento n. 4056/86 non indica che quest'ultimo si applica al trasporto terrestre ma, contemplando situazioni in cui esiste un prezzo unico per un servizio di trasporto che comprende un segmento terrestre, prevede che le tariffe delle compagnie di navigazione debbono precisare i servizi compresi nel nolo in proporzione alla parte marittima e alla parte terrestre del trasporto. Le tariffe menzionate in detto articolo non si riferiscono alla tariffa della conferenza, ma riguardano le condizioni offerte dalle varie compagnie di navigazione. Infatti l'articolo dispone che tali tariffe devono poter essere esaminate negli uffici delle compagnie di navigazione o dei loro agenti, e non negli uffici della conferenza. E' chiaro che le compagnie di navigazione possono proporre servizi di trasporto multimodale e, in tale contesto, occorre che i caricatori possano sapere il prezzo del trasporto terrestre e quello del trasporto marittimo.

269 Contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, l'art. 4 del regolamento n. 4056/86, secondo cui un accordo, per poter beneficiare dell'esenzione, non può applicare prezzi e condizioni diversi a seconda del paese d'origine o di destinazione o a seconda del porto di carico e di scarico, non prova affatto che il regolamento n. 4056/86 si applica al trasporto terrestre, ma semplicemente traspone il principio del divieto di discriminazione di cui all'art. 79, n. 1, del Trattato (divenuto, in seguito a modifica, art. 75, n. 1, CE). Anche in assenza di trasporto multimodale, le compagnie di navigazione potrebbero applicare condizioni diverse al trasporto delle merci di Stati membri diversi ed assicurare così il transito di merci attraverso un porto piuttosto che un altro.

270 In terzo luogo, per quanto riguarda l'affermazione delle ricorrenti secondo cui alcuni Stati membri nel 1984 hanno sostenuto, nell'ambito di una riforma legislativa effettuata in un paese terzo, che sarebbe stato auspicabile che detto paese autorizzasse anche le compagnie di navigazione membri di conferenze marittime a fissare collettivamente i prezzi dei servizi di trasporto terrestre forniti congiuntamente ai servizi di trasporto marittimo, non se ne può dedurre che il Consiglio abbia necessariamente deciso, tre anni più tardi, che occorreva adottare una regolamentazione in tal senso a livello comunitario. Va inoltre sottolineato,

da una parte, che si trattava solo del parere di una parte degli Stati membri e, dall'altra, che non si può escludere che gli Stati membri che sembravano favorevoli alla concessione di un'esenzione abbiano modificato tale posizione, spiegabile con il fatto che all'epoca non esisteva una disciplina comunitaria che precisasse le modalità di applicazione degli artt. 85 e 86 del Trattato ai trasporti marittimi. In ogni caso, il parere espresso in passato da alcuni Stati membri non può prevalere sul testo del regolamento n. 4056/86 e, in particolare, del suo art. 1, il quale dispone con assoluta chiarezza che detto regolamento si applica solo ai trasporti marittimi.

271 D'altro canto, è giocoforza constatare che la legislazione statunitense, fatta valere dalle ricorrenti, dimostra altresì che i termini «trasporti marittimi» non possono essere interpretati nel senso che comprendono il trasporto terrestre fornito nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale. Infatti, come ha giustamente rilevato la Commissione, nello Shipping Act adottato nel 1984 negli Stati Uniti d'America per consentire ai trasportatori marittimi di «discutere, fissare o regolamentare i prezzi del trasporto, ivi compresi i prezzi combinati dal punto di ritiro al punto di consegna», il legislatore statunitense si è premurato di precisare espressamente che la suddetta legge esonera dall'applicazione delle leggi antitrust anche gli accordi concernenti il segmento terrestre dei trasporti multimodali. Questo esempio conferma quindi che un'esenzione dalle regole di concorrenza che consente ai membri di una conferenza marittima di fissare i prezzi del trasporto marittimo non può essere interpretata nel senso che concede loro implicitamente anche un'esenzione per gli accordi sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale.

272 In quarto luogo, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il fatto che il regolamento n. 4056/86 si applichi solo al trasporto marittimo, mentre il regolamento n. 1017/68 si applica al trasporto terrestre, non è fonte di alcuna incertezza giuridica né di incoerenze procedurali.

273 In quinto luogo, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, l'interpretazione secondo cui il regolamento n. 4056/86 non si applica al segmento terrestre

del trasporto multimodale non ha la conseguenza di privare di qualsiasi effetto utile l'esenzione per categoria prevista all'art. 3 di detto regolamento. Da una parte, infatti, le compagnie membri delle conferenze marittime possono fissare collettivamente, conformemente a quanto previsto all'art. 3 del regolamento n. 4056/86, i prezzi dei servizi di trasporto marittimo e, se del caso, concludere anche accordi aventi un oggetto diverso da quelli menzionati al predetto art. 3. Dall'altra, è chiaro che ogni compagnia di navigazione membro della conferenza può proporre e vendere servizi di trasporto multimodale, restando inteso solo che, se il prezzo del segmento marittimo può essere fissato dalla conferenza, il prezzo del segmento terrestre del trasporto deve invece essere fissato individualmente da ciascuna compagnia. L'interpretazione della Commissione pertanto non limita in alcun modo la portata dell'esenzione per categoria prevista per il trasporto marittimo in senso stretto, né la possibilità per le compagnie di navigazione membri delle conferenze di fornire servizi di trasporto multimodale. Peraltro, a tale proposito si deve osservare che indiscutibilmente molte compagnie di navigazione indipendenti e molti spedizionieri offrono servizi di trasporto multimodale equivalenti a quelli forniti dai membri della FEFC senza però fissare in comune con le altre compagnie di navigazione o gli altri spedizionieri il prezzo del trasporto terrestre.

274 In sesto luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti secondo cui l'interpretazione data dalla Commissione al regolamento n. 4056/86 sarebbe contraria all'opinione generale degli Stati membri, è sufficiente constatare ch'esso va respinto in quanto le ricorrenti non hanno prodotto alcuna prova a suo sostegno. La Commissione ha fatto valere che, nel suo parere sul progetto della decisione impugnata, il comitato consultivo, composto da rappresentanti delle autorità competenti in materia di trasporti e di concorrenza degli Stati membri, si è dichiarato favorevole all'unanimità alle conclusioni della Commissione relative alla definizione del mercato, all'applicazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato e alla determinazione dell'ambito di applicazione del regolamento n. 4056/86. Tuttavia, poiché la Commissione non ha prodotto tale parere, il suo argomento non può essere accolto (sentenza del Tribunale 28 marzo 2001, causa T-144/99, Institut des mandataires agréés/Commissione, Racc. pag. II-1807, punto 133). Si deve inoltre osservare che, se le ricorrenti sostengono che l'interpretazione del regolamento n. 4056/86 proposta dalla Commissione è contraria all'opinione generale degli Stati membri, tuttavia nessuno di questi è intervenuto nel presente procedimento per difendere la tesi delle ricorrenti secondo cui il segmento terrestre del trasporto multimodale rientra nell'ambito di applicazione del

regolamento n. 4056/86. Al contrario, dalla sentenza pronunciata questo stesso giorno nella causa T-18/97, risulta che la Repubblica francese è intervenuta in detta causa per sostenere in particolare che un accordo sulla fissazione del prezzo del segmento terrestre del trasporto multimodale, della stessa natura di quello in discussione nel presente procedimento, è soggetto all'applicazione del regolamento n. 1017/68, e non a quella del regolamento n. 4056/86.

275 In settimo luogo, la tesi delle ricorrenti, secondo cui l'accordo controverso deve beneficiare dell'esenzione per categoria in quanto i servizi che ne sono oggetto vengono venduti congiuntamente a servizi di trasporto marittimo coperti dall'esenzione, condurrebbe in definitiva a concludere che qualsiasi servizio fornito da compagnie di navigazione congiuntamente al trasporto marittimo dovrebbe beneficiare dell'esenzione per categoria. Le ricorrenti tuttavia hanno ribadito la loro tesi ed hanno fatto valere ch'esse in realtà ritengono che le attività accessorie, che sono necessariamente fornite in quanto componenti integrali di un servizio di trasporto multimodale, devono essere considerate parti di detto servizio unico. Senza che nell'ambito del presente ricorso occorra pronunciarsi sulla fondatezza di questa tesi, è sufficiente constatare ch'essa non può comunque condurre ad estendere il beneficio dell'esenzione per categoria, previsto dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86, all'accordo sui servizi di trasporto terrestre in questione, in quanto questi ultimi, come si è constatato nell'ambito del primo motivo, costituiscono un servizio distinto dal trasporto marittimo.

276 Infine è giocoforza constatare che la Commissione ha avuto ragione ad esaminare l'accordo in questione alla luce delle disposizioni del regolamento n. 1017/68. Infatti è pacifico che detto accordo costituisce un accordo sulla fissazione dei prezzi concluso tra i membri della FEFC per i servizi di trasporto terrestre ch'essi offrono ai caricatori nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale. Tali servizi di trasporto terrestre forniti congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un'operazione di trasporto multimodale, dal punto di vista della concorrenza, devono essere considerati, come si è già detto (v. supra, punti 120-129), come servizi senz'altro complementari, ma comunque distinti dai servizi di trasporto marittimo. L'accordo controverso ha per oggetto la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto nel settore del trasporto terrestre ai sensi dell'art. 1 del regolamento n. 1017/68 e quindi rientra nell'ambito di applicazione tale regolamento.

277 Da quanto precede discende che il secondo motivo, tratto da una violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86, dev'essere respinto nella sua interezza.

IV — Sul terzo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato e dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68

A — Argomenti delle parti

278 Prima di passare all'analisi di alcune condizioni per la concessione dell'esenzione individuale, le ricorrenti hanno svolto osservazioni generali sul ragionamento della Commissione e su alcune questioni relative al trasporto multimodale.

Osservazioni generali

da
279
a 280 [...]

— Prassi di altre autorità competenti in materia di concorrenza e di altri legislatori

da
281
a 285 [...]

— Incidenza sulla stabilità dei prezzi della fissazione in comune dei prezzi del trasporto multimodale nell'ambito di una conferenza

da
286
a 302 [...]

— Ruolo delle conferenze marittime come pioniere nello sviluppo dei servizi di trasporto multimodale

da
303
a 304 [...]

Condizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato

— Prima condizione: vantaggi economici dell'accordo

da
305
a 315 [...]

— Seconda condizione: attribuzione di una congrua parte degli utili agli utenti

da
316
a 319 [...]

— Terza condizione: indispensabilità delle restrizioni della concorrenza

da
320
a 338 [...]

B — *Giudizio del Tribunale*

Osservazioni generali

- 339 In primo luogo, si deve rammentare che, conformemente ad una giurisprudenza costante, nell'ambito di un ricorso proposto in forza dell'art. 173 del Trattato, il controllo esercitato dal Tribunale sulle complesse valutazioni economiche effettuate dalla Commissione nell'uso che essa fa del margine di discrezionalità attribuitole dall'art. 85, n. 3, del Trattato, in relazione a tutte e quattro le condizioni di quest'ultimo, deve limitarsi alla verifica dell'osservanza delle norme di procedura e di motivazione, nonché dell'esattezza materiale dei fatti, dell'insussistenza d'errore manifesto di valutazione e di sviamento di potere (sentenze del Tribunale 23 febbraio 1994, cause riunite T-39/92 e T-40/92, CB e Europay/Commissione, Racc. pag. II-49, punto 109; SPO e a./Commissione, citata, punto 288, e 22 ottobre 1997, cause riunite T-213/95 e T-18/96, SCK e FNK/Commissione, Racc. pag. II-1739, punto 190). Non spetta al Tribunale sostituire la valutazione della Commissione con la propria, né pronunciarsi su motivi, censure o argomenti che, anche qualora risultassero fondati, non sarebbero comunque atti a determinare l'annullamento della decisione impugnata.
- 340 A tale proposito, si deve precisare che, contrariamente a quanto sostengono le ricorrenti, il fatto che l'accordo controverso sia stato apertamente messo in atto dai membri della FEFC per un periodo prolungato non può modificare il potere di controllo del Tribunale e di per sé non è pertinente per stabilire se l'accordo risponda o meno alle condizioni richieste per la concessione di un'esenzione individuale. Tutt'al più, tale elemento potrebbe eventualmente essere preso in considerazione nella fase dell'esame della giustificazione e della proporzionalità della sanzione inflitta.
- 341 In secondo luogo, per quanto riguarda l'argomento delle ricorrenti tratto dal fatto che vari legislatori e varie autorità competenti in materia di concorrenza di

paesi terzi hanno ammesso che le conferenze marittime fissino i prezzi dei servizi di trasporto terrestre nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale, dal fascicolo risulta che tale fatto, sebbene sia innegabile, tuttavia non sembra avere il significato che gli attribuiscono le ricorrenti e le parti intervenute a loro sostegno. Così, la relazione dell'OCSE, fatta valere dalla JSA, lungi dal costituire un riconoscimento unanime di tale fissazione in comune delle tariffe, constata anzi che, se gli Stati Uniti, il Canada e l'Australia autorizzano la fissazione dei prezzi del trasporto terrestre da parte delle conferenze marittime, il Giappone e la Comunità europea invece non l'autorizzano. In ogni caso, si deve rammentare che prassi nazionali, anche ammesso che siano comuni a tutti gli Stati membri, non possono imporsi nell'applicazione delle norme del Trattato relative alla concorrenza (sentenza della Corte 17 gennaio 1984, cause riunite 43/82 e 63/82, VBVB e VBVB/Commissione, Racc. pag. 19, punto 40). Pertanto, a fortiori, le prassi di alcuni paesi terzi non possono imporsi nell'applicazione del diritto comunitario. Di conseguenza, la circostanza, fatta valere delle ricorrenti, che alcuni paesi terzi ammettono la fissazione collettiva, da parte dei membri di una conferenza marittima, dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre di per sé non può condurre ipso facto all'annullamento della decisione impugnata. Tutt'al più, tali prassi possono eventualmente essere prese in considerazione per valutare la fondatezza delle constatazioni effettuate dalla Commissione nell'ambito dell'esame delle varie condizioni richieste dall'art. 5 del regolamento n. 1017/68 per la concessione di un'esenzione individuale.

342 In terzo luogo, le ricorrenti sostengono che il criterio adottato dalla Commissione è radicalmente viziato in quanto essa si sarebbe limitata ad analizzare separatamente i vantaggi derivanti dall'accordo controverso, da un parte, per il trasporto terrestre e, dall'altra, per il trasporto marittimo e quindi non avrebbe preso in considerazione i vantaggi risultanti dall'accordo per i servizi di trasporto multimodale, mentre i notevoli benefici che tali servizi apportano ai caricatori sarebbero ampiamente riconosciuti, in particolare dalla stessa Commissione.

343 Per esaminare la fondatezza delle constatazioni effettuate dalla Commissione nell'ambito dell'esame delle varie condizioni stabilite dall'art. 85, n. 3, del Trattato e dall'art. 5 del regolamento n. 1017/68, occorre senza dubbio tenere conto dei vantaggi derivanti dall'accordo in questione non solo per il mercato

pertinente, ossia il mercato dei servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale, ma anche eventualmente per qualsiasi altro mercato su cui l'accordo controverso possa produrre effetti favorevoli, ossia, più in generale, per qualsiasi servizio la cui qualità o efficacia possa migliorare per effetto dell'esistenza di tale accordo. Infatti sia l'art. 5 del regolamento n. 1017/68 che l'art. 85, n. 3, del Trattato prevedono la possibilità di esentare in particolare gli accordi che contribuiscono a promuovere il progresso tecnico o economico, senza esigere un nesso particolare con il mercato di riferimento.

344 Nella specie, come la Commissione ha giustamente affermato al novantaquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, occorre fare distinzione tra i vantaggi del trasporto multimodale in generale, la necessità della fissazione, nell'ambito di una conferenza, dei prezzi applicabili al segmento terrestre per la fornitura di servizi di trasporto multimodale e la necessità della fissazione, nell'ambito di una conferenza, dei prezzi applicabili al segmento terrestre, al fine di preservare il sistema delle conferenze.

345 Tuttavia si deve subito precisare che, come rileva giustamente la Commissione al novantacinquesimo 'considerando' della decisione impugnata, i vantaggi del trasporto multimodale in generale non sono assolutamente contestati. Inoltre gli argomenti fondati su tali vantaggi non sono pertinenti, in quanto la decisione impugnata riguarda esclusivamente la legittimità, alla luce delle regole di concorrenza, non già del trasporto multimodale in quanto tale, ma solo di un accordo sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale. Non si tratta quindi di esaminare se i servizi di trasporto multimodale producano effetti benefici, il che è pacifico, bensì di verificare se la fissazione collettiva, da parte dei membri della FEFC, dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre forniti nell'ambito di detti servizi di trasporto multimodale produca gli effetti benefici richiesti dall'art. 85, n. 3, del Trattato in quanto, in particolare, tale fissazione collettiva migliorerebbe i servizi di trasporto terrestre, marittimo o multimodale. Pertanto gli argomenti delle ricorrenti diretti a dimostrare i benefici del trasporto multimodale in quanto tale non sono pertinenti.

- 346 A parere delle ricorrenti, l'accordo controverso produce gli effetti benefici cui è subordinata la concessione di un'esenzione individuale in quanto è necessario per assicurare la fornitura di servizi di trasporto multimodale stabili. Infatti, secondo la loro tesi, in mancanza di fissazione collettiva dei prezzi del trasporto terrestre, i membri della FEFC rischierebbero di vendere ai caricatori i servizi di trasporto terrestre a prezzi inferiori al loro costo d'acquisto, il che equivarrebbe ad offrire sconti sulla tariffa conferenziata del trasporto marittimo, la quale, quindi, perderebbe il suo effetto stabilizzatore. Ne conseguirebbe l'instabilità del mercato marittimo e l'impossibilità per le compagnie di navigazione di effettuare gli investimenti necessari per assicurare e sviluppare servizi di trasporto multimodale affidabili ed efficienti.
- 347 E' giocoforza constatare che tale argomento, in sostanza, riguarda solo il problema di un'eventuale instabilità del mercato dei servizi di trasporto marittimo determinata dagli sconti concessi sulla tariffa del trasporto terrestre. Pertanto, esso va esaminato nell'ambito dell'analisi degli effetti dell'accordo controverso sul mercato dei servizi di trasporto marittimo.
- 348 E' in tale contesto che occorre ora verificare se la Commissione abbia valutato correttamente gli effetti benefici dell'accordo controverso alla luce delle condizioni di esenzione previste dall'art. 85, n. 3, del Trattato e dall'art. 5 del regolamento n. 1017/68.
- 349 A tale proposito, secondo una giurisprudenza costante le quattro condizioni per la concessione di un'esenzione in forza dell'art. 85, n. 3, del Trattato sono cumulative (v., in particolare, sentenza della Corte 13 luglio 1966, cause riunite 56/64 e 58/64, Consten e Grundig/Commissione, Racc. pag. 458, e sentenza del Tribunale CB e Europay, citata, punto 110), e basta che una sola di dette condizioni non sia soddisfatta perché si debba negare l'esenzione (sentenza SPO e a./Commissione, citata, punto 267, confermata in sede d'impugnazione con ordinanza della Corte 25 marzo 1996, causa C-137/95 P, SPO e a./Commissione, Racc. pag. I-1611, punti 34-37).

350 Nella specie, dal centoquarantesimo ‘considerando’ della decisione impugnata risulta che la Commissione non ha esaminato la quarta condizione relativa all’eliminazione della concorrenza. Occorre quindi esaminare solo le prime tre condizioni.

Prima condizione: miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, promozione della continuità e della stabilità sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo, aumento della produttività delle imprese, o promozione del progresso tecnico o economico

351 Si deve constatare che la Commissione, nella decisione impugnata, formula una distinzione tra, da un lato, i vantaggi del trasporto multimodale in generale e, dall’altro, la funzione svolta dalla fissazione collettiva dei prezzi da parte dei membri della FEFC nel miglioramento della qualità dei servizi di trasporto. La Commissione ritiene che la valutazione dell’applicabilità dell’art. 5 del regolamento n. 1017/68 riguardi il secondo elemento.

352 In primo luogo, per quanto concerne il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, la Commissione conclude che non è stato dimostrato che il fatto di applicare un prezzo fissato collettivamente dai membri della conferenza per la fornitura di servizi di trasporto terrestre contribuisca a migliorare la qualità di detti servizi (centunesimo ‘considerando’ della decisione impugnata) né quella dei servizi di trasporto marittimo forniti dai membri della conferenza (centotreesimo ‘considerando’ della decisione impugnata).

353 In secondo luogo, per quanto riguarda la questione se l’accordo controverso contribuisca a promuovere, sul mercato, una migliore continuità e stabilità nel soddisfacimento del fabbisogno di trasporto, la Commissione ritiene che i membri della FEFC non abbiano dimostrato che il mercato su cui vengono forniti i servizi di trasporto terrestre dai vettori marittimi è caratterizzato da forti fluttuazioni nel tempo dell’offerta e della domanda. Quand’anche fosse così, non sarebbe stato dimostrato che la fissazione collettiva dei prezzi per i servizi di

trasporto terrestre da parte dei membri della FEFC contribuisce alla continuità ed alla stabilità del mercato in questione (centocinquesimo 'considerando' della decisione impugnata).

- 354 In terzo luogo, per quanto riguarda l'aumento della produttività, la Commissione conclude che non è stato dimostrato che la fissazione collettiva dei prezzi del trasporto terrestre da parte della conferenza abbia determinato o possa determinare un aumento della produttività delle imprese interessate (centoseiesimo 'considerando' della decisione impugnata), in quanto la fissazione dei prezzi da parte della FEFC non ha alcun effetto diretto sui servizi forniti o sulle loro modalità d'esecuzione (centosettesimo 'considerando' della decisione impugnata). Al centottesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione afferma peraltro che non è stato dimostrato nemmeno che l'accordo controverso contribuisce ad aumentare la produttività dei membri della FEFC per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo che essi prestano.
- 355 In quarto luogo, per quanto riguarda la promozione del progresso tecnico, la Commissione conclude, al centonovesimo 'considerando' della decisione impugnata, che i membri della FEFC non hanno dimostrato che la fissazione dei prezzi relativi ai servizi di trasporto terrestre forniti dai vettori marittimi risponde alla suddetta condizione. A tale proposito, la Commissione afferma che l'argomento delle ricorrenti secondo cui l'accordo controverso consente di investire nei segmenti del servizio di trasporto integrato può essere fatto valere per qualsiasi accordo di fissazione dei prezzi (centodecimo e centundicesimo 'considerando' della decisione impugnata). Secondo la Commissione, la fissazione collettiva dei prezzi prevista dall'accordo controverso, anziché stimolare l'introduzione di una nuova tecnologia, può scoraggiare nuovi investimenti riducendo i vantaggi concorrenziali di cui normalmente beneficiano le imprese che hanno sfruttato con maggior successo i loro investimenti (centundicesimo 'considerando' della decisione impugnata).
- 356 Le ricorrenti contestano alla Commissione di essersi basata, per giustificare la conclusione secondo cui non vi è un miglioramento della qualità dei servizi, sul fatto che la maggior parte delle compagnie di navigazione offrono servizi di trasporto multimodale acquistando i servizi di trasporto terrestre presso imprese di trasporto terrestre ai prezzi di mercato.

357 A tale proposito, si deve rilevare che nella decisione impugnata la Commissione constata che «i membri della FEFC in generale non effettuano essi stessi operazioni di trasporto terrestre che invece subappaltano a trasportatori terrestri» (centunesimo ‘considerando’). D’altro canto, al centoduesimo ‘considerando’ della decisione impugnata la Commissione osserva che «benché il prezzo del [trasporto terrestre] sia fissato nell’ambito della FEFC, i singoli membri negoziano con trasportatori terrestri su base individuale», e pertanto i «miglioramenti della qualità dei servizi in risposta alla domanda dei caricatori non sono l’effetto delle attività di fissazione dei prezzi nell’ambito della conferenza, bensì della negoziazione diretta tra i singoli caricatori e le singole compagnie».

358 E’ giocoforza constatare che questo ragionamento della Commissione non è inficiato da alcun errore manifesto di valutazione. Infatti non sembra che la capacità di fissare un prezzo comune per un servizio che le compagnie di navigazione acquistano nell’ambito di un subappalto a prezzi diversi possa contribuire a razionalizzare la parte terrestre delle loro attività mediante una gestione più efficace dei container.

359 Tale conclusione non è infirmata dall’argomento secondo cui la Commissione ha ignorato il fatto che i costi diretti del trasporto terrestre rappresentano solo una piccola parte del costo totale dei servizi di trasporto terrestre. Infatti le ricorrenti non hanno dimostrato che la fissazione dei prezzi da parte della conferenza contribuisca a migliorare la qualità dei servizi di trasporto terrestre, anche se la maggior parte dei costi terrestri sono legati ad attività proprie della compagnie di navigazione e non a servizi da esse acquistati. A prescindere da quale sia la quota rappresentata dai costi diretti del trasporto terrestre, è sufficiente rilevare che in ogni caso le ricorrenti non hanno dimostrato in qual modo la fissazione collettiva dei prezzi potrebbe rendere più efficienti i servizi di trasporto multimodale e, in particolare, la gestione dei container vuoti.

360 Per quanto riguarda la questione se l’accordo controverso contribuisca a promuovere, sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo, una migliore continuità e stabilità nel soddisfacimento del fabbisogno di trasporto, al

centocinquesimo 'considerando' della decisione impugnata la Commissione osserva che «[i] membri della FEFC non hanno dimostrato che il mercato sul quale sono forniti servizi di [trasporto terrestre] è soggetto a forti fluttuazioni della domanda e dell'offerta nel tempo». A tale proposito, la Commissione rileva giustamente che i motivi dedotti dalle ricorrenti per dimostrare l'esistenza di un'instabilità dei prezzi nell'ambito del servizio di trasporto multimodale e la necessità di fissare collettivamente i prezzi per il segmento terrestre del trasporto multimodale sono gli stessi ch'esse hanno fatto valere per spiegare l'instabilità dei prezzi del trasporto marittimo e sono propri di questo tipo di trasporto.

361 Per contro, come la Commissione osserva al trentesimo 'considerando' della decisione impugnata, le condizioni in cui viene assicurato il trasporto terrestre sono molto diverse da quelle del trasporto marittimo. Infatti i prezzi del trasporto terrestre, in linea di massima, sono gli stessi per tutti i prodotti a prescindere dalla loro natura o dal loro valore intrinseco e vengono fissati in funzione del costo del servizio. Peraltro tali costi vengono determinati per ciascun container. Come sottolinea la Commissione nelle memorie dedotte dinanzi al Tribunale, riferendosi alla relazione Gilman e Graham prodotta dalle ricorrenti, non vi è quindi alcuno stimolo a vendere lo spazio disponibile a qualsivoglia prezzo.

362 Alla luce di tali elementi, su questo punto non si può contestare alla Commissione un errore manifesto di valutazione. I membri della FEFC peraltro non hanno apportato alcun elemento atto a dimostrare che il mercato del trasporto terrestre è caratterizzato da forti fluttuazioni dell'offerta e della domanda nel tempo. Infine, anche se il mercato potesse essere definito in questi termini, in ogni caso le ricorrenti non hanno dimostrato in qual modo la fissazione collettiva delle tariffe dei servizi di trasporto terrestre contribuirebbe alla continuità ed alla stabilità del mercato in questione.

363 Per quanto riguarda l'aumento della produttività delle imprese, la Commissione rileva nuovamente, al centosettesimo 'considerando' della decisione impugnata, che i membri della FEFC in generale non effettuano direttamente il trasporto terrestre. A tale proposito, essa precisa che «la fissazione dei prezzi da parte della

FEFC non ha alcuna incidenza diretta sul servizio che essi prestano o sul modo in cui tali servizi sono prestati giacché essi vendono i loro servizi a membri della FEFC ai prezzi prevalenti di mercato e non al prezzo stabilito dalla conferenza». Pertanto, essa conclude che l'accordo di fissazione dei prezzi per il trasporto terrestre «non ha quindi alcuna incidenza diretta sui servizi di cui essi sono effettivamente prestatori diretti».

364 Si è già constatato, in sede di esame dell'effetto dell'accordo controverso sulla qualità dei servizi, che tale valutazione non è viziata da alcun errore manifesto. La stessa conclusione s'impone nell'ambito dell'esame dell'effetto di detto accordo sulla produttività delle imprese interessate, essendosi rilevato che le ricorrenti in ogni caso non hanno dimostrato che l'accordo sulla fissazione dei prezzi del trasporto terrestre contribuisce ad aumentare la loro produttività.

365 Per quanto riguarda la questione se l'accordo controverso contribuisca a promuovere il progresso tecnico o economico, al centonovesimo 'considerando' della decisione impugnata la Commissione rileva che i membri della FEFC non hanno dimostrato che la fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre contribuisce al conseguimento di tale obiettivo. Come la Commissione ha giustamente sottolineato al centodecimo 'considerando' della sua decisione, l'argomento delle ricorrenti secondo cui l'accordo controverso consente di investire nei segmenti del servizio di trasporto integrato può essere dedotto per qualsiasi accordo di fissazione dei prezzi. In realtà sembra più probabile, come la Commissione sottolinea al centundicesimo 'considerando' della decisione impugnata, che le restrizioni della concorrenza risultanti dall'accordo sulla fissazione dei prezzi, anziché stimolare l'introduzione di nuova tecnologia, scoraggino nuovi investimenti riducendo i vantaggi concorrenziali di cui normalmente beneficiano le imprese che hanno sfruttato con maggior successo i loro investimenti.

366 Pertanto, le ricorrenti non hanno dimostrato che l'accordo di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre contribuisce a promuovere il progresso tecnico o economico.

367 Infine, per quanto riguarda gli effetti dell'accordo sulla promozione della stabilità del mercato dei servizi di trasporto marittimo, sembra che la Commissione si sia limitata a rinviare, al centoquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, all'esame svolto ai 'considerando' dal centoventitreesimo al centotrentasettesimo di detta decisione, concernenti l'indispensabilità delle restrizioni. La Commissione ha considerato che, anche ammettendo che la prima condizione sia soddisfatta, l'esenzione non può essere concessa quando le restrizioni non siano comunque indispensabili per conseguire l'obiettivo perseguito dall'accordo. Tenuto conto del carattere cumulativo delle quattro condizioni dell'art. 85, n. 3 (sentenza SPO e a./Commissione, citata, punto 227), tale circostanza non può incidere sulla legittimità della decisione impugnata, se questa dimostra sufficientemente che le restrizioni risultanti dall'accordo non sono indispensabili o che non è soddisfatta un'altra delle condizioni di cui all'art. 85, n. 3.

Seconda condizione: attribuzione di una congrua parte degli utili agli utenti

368 Al centoquindicesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione conclude che l'accordo controverso non prende in considerazione nella giusta misura gli interessi dei caricatori e degli utenti, giacché serve meramente a garantire che i prezzi siano mantenuti a livelli superiori a quelli che altrimenti si applicherebbero. A tale proposito, la Commissione rileva che la fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre da parte della conferenza impedisce alle compagnie di navigazione più efficienti di trasmettere i risparmi di costo alla clientela (centosedicesimo 'considerando' della decisione impugnata). Inoltre, la Commissione fa valere di aver tenuto conto delle denunce presentate da organismi di rappresentanza degli interessi degli utenti dei servizi di trasporto terrestre, che hanno manifestato la loro preoccupazione per le distorsioni della concorrenza in tale settore (centodiciassettesimo 'considerando' della decisione impugnata). Infine, la Commissione osserva che in pratica sarebbe più facile riservare ai consumatori una congrua parte dell'utile derivante dal trasporto da porta a porta in assenza di accordi di fissazione dei prezzi analoghi a quello della FEFC (centodiciottesimo 'considerando' della decisione impugnata).

369 In primo luogo, le ricorrenti sostengono che la Commissione non si è fatta una propria opinione sul punto, contrariamente all'obbligo che le incombe, giacché ha dichiarato di avere tenuto conto di varie denunce da parte di utenti.

370 Questo argomento non può essere accolto. A parte il fatto che la Commissione ha perfettamente diritto di prendere in considerazione le denunce degli utenti per valutare se l'accordo controverso tenga conto dei loro interessi, dal testo della decisione impugnata, e più in particolare dal centoquindicesimo e centosedicesimo 'considerando' sopra ricordati, risulta che la Commissione ha svolto la propria analisi della questione. Infatti, al centoquindicesimo 'considerando' della decisione impugnata, essa rileva che l'accordo di fissazione di prezzi «serve meramente a garantire che i prezzi siano mantenuti a livelli superiori a quelli che altrimenti si applicherebbero». D'altro canto, al centosedicesimo 'considerando' osserva che «[l]a fissazione dei prezzi a livello di conferenza per i servizi di "carrier haulage", nella misura in cui i singoli trasportatori sono in grado di ridurre i loro costi organizzando le proprie flotte di container con maggiore efficienza di altri vettori, impedisce alle compagnie di navigazione più efficienti di trasmettere i risparmi di costo alla clientela».

371 In ogni caso, dall'esistenza di un numero elevato di denunce da parte degli utenti la Commissione poteva legittimamente dedurre che l'accordo controverso non teneva conto dei loro interessi nella giusta misura.

372 In secondo luogo, le ricorrenti contestano alla Commissione di avere concluso, al centodiciottesimo 'considerando' della decisione impugnata, che «la riserva di una congrua parte dell'utile ai consumatori implica il mantenimento di un grado elevato di concorrenza nell'offerta di servizi di trasporto terrestre ai caricatori». Poiché le attività di trasporto multimodale della FEFC rappresentano solo il 38% del totale del traffico marittimo tra l'Estremo Oriente e l'Europa, esse concludono che esiste una concorrenza sufficiente, di livello elevato.

373 A tale proposito, si deve rammentare che un accordo di fissazione dei prezzi costituisce un grave pregiudizio alla concorrenza. Con tale tipo di accordo,

infatti, le ricorrenti possono mantenere i prezzi ad un livello più elevato di quello che si applicherebbe altrimenti. D'altro canto, si deve constatare che tale argomento delle ricorrenti in realtà è diretto unicamente a minimizzare l'impatto dell'accordo controverso sulla concorrenza, ma non a dimostrare che prende in considerazione gli interessi degli utenti. Pertanto, esso è inoperante nel presente contesto.

- 374 Ne consegue che la Commissione non ha commesso un errore manifesto di valutazione considerando che l'accordo controverso non riserva una congrua parte dell'utile agli utenti.

Terza condizione: l'indispensabilità delle restrizioni della concorrenza di cui trattasi

- 375 Per quanto riguarda l'esame dell'indispensabilità delle restrizioni in questione, si deve constatare che la Commissione, ai 'considerando' dal centodiciannovesimo al centotrentanovesimo della decisione impugnata, ha esaminato se le restrizioni della concorrenza derivanti dall'accordo controverso siano indispensabili, da una parte, per la fornitura dei servizi di trasporto multimodale e, dall'altra, per mantenere il sistema di fissazione dei prezzi dei trasporti marittimi da parte delle conferenze marittime.
- 376 Per quanto riguarda la prima parte, al centoventunesimo 'considerando' della decisione impugnata la Commissione conclude che la fissazione collettiva dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre non è essenziale per la loro fornitura. A tale proposito, essa rileva in particolare che «i membri della FEFC, per la maggior parte, non prestano essi stessi servizi di trasporto terrestre» e che «neppure la FEFC svolge attività di trasporto terrestre, limitandosi invece a costituire il quadro per la fissazione dei prezzi di servizi di [trasporto terrestre]» (centoventesimo 'considerando' della decisione impugnata). D'altro canto, essa fa valere che «molti trasportatori indipendenti e spedizionieri offrono servizi equivalenti o analoghi al di fuori della FEFC o di altre conferenze e senza fissare prezzi in comune con altre società di navigazione per la prestazione di servizi di [trasporto terrestre]» (centoventunesimo 'considerando' della decisione impugnata).

- 377 Per quanto riguarda la seconda parte, la Commissione conclude in sostanza che «nulla fa ritenere che la fissazione dei prezzi di [trasporto terrestre] sia indispensabile per preservare il “ruolo stabilizzatore” delle conferenze» (centotrentunesimo ‘considerando’). A tale proposito, essa rileva in particolare l’esistenza di misure alternative elencate dall’art. 3 del regolamento n. 4056/86, che possono essere adottate per assicurare la stabilità delle tariffe di trasporto marittimo di una conferenza, ossia la ripartizione tra i membri della stessa dei carichi o delle entrate. D’altro canto, al centotrentacinquesimo ‘considerando’ della decisione impugnata la Commissione sottolinea che «alcune attività non sono svolte sulla base di un prezzo concordato a livello di conferenza, bensì sulla base molto meno restrittiva di un accordo volto a non applicare prezzi sottocosto».
- 378 Così stando le cose, la Commissione respinge l’argomento delle ricorrenti, parzialmente basato sulla relazione Gilman e Graham, tratto dal fatto che il ruolo stabilizzatore delle conferenze marittime sarebbe compromesso qualora queste ultime non fissassero i prezzi del trasporto terrestre, in quanto i loro membri sarebbero tentati di modificare i prezzi del trasporto marittimo fissati dalla conferenza giocando sui prezzi applicati al segmento terrestre del trasporto. A tale proposito, essa considera che «[i]l fatto che la cartellizzazione di una parte delle attività delle società di navigazione sia considerata compatibile con le regole di concorrenza, di per sé non è una giustificazione per concedere l’esenzione a tutte le attività di dette società».
- 379 Nelle loro memorie, le ricorrenti si limitano a riaffermare che la stabilità dei prezzi, derivante da un controllo delle tariffe nell’ambito di una conferenza, aiuta ed incentiva le compagnie di navigazione ad effettuare investimenti più rilevanti.
- 380 E’ giocoforza constatare che tale censura si ricollega alla seconda parte dell’analisi della Commissione relativa all’indispensabilità delle restrizioni in questione per mantenere la stabilità dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo fissati dalle conferenze. Ne consegue che le ricorrenti non contestano l’analisi della Commissione relativa all’indispensabilità delle restrizioni dell’accordo

controverso per la fornitura dei servizi di trasporto multimodale. A tale proposito, si deve rilevare che dal fatto che la maggior parte dei membri della FEFC non forniscono essi stessi i servizi di trasporto terrestre, che la FEFC non esercita alcuna attività di trasporto terrestre diversa dall'offrire una sede per la fissazione collettiva dei prezzi e che molti spedizionieri e vettori indipendenti offrono servizi analoghi senza fissazione in comune dei prezzi, la Commissione poteva legittimamente dedurre che la fissazione collettiva dei prezzi del trasporto terrestre non è indispensabile per la fornitura di detti servizi.

381 Per quanto riguarda le censure delle ricorrenti relative alla seconda parte dell'analisi della Commissione, si deve rammentare che ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato spetta alle ricorrenti dimostrare che le restrizioni della concorrenza in questione conseguono gli obiettivi previsti dalla predetta disposizione e che tali obiettivi non potrebbero essere raggiunti senza di esse.

382 Nella specie, le ricorrenti sostengono in sostanza che, in mancanza di una tariffa per il trasporto multimodale fissata nell'ambito di una conferenza, si produrrebbe una grave destabilizzazione dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo, tale da poter paralizzare il funzionamento delle conferenze. Esse ritengono in particolare che, in mancanza di tale tariffa, le compagnie potrebbero applicare facilmente tariffe ridotte per il trasporto marittimo assorbendo parzialmente o interamente il costo del trasporto terrestre.

383 E' giocoforza constatare che, al centotrentaseiesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione ha riconosciuto che, in assenza di fissazione collettiva dei prezzi, i membri della FEFC potrebbero applicare ai caricatori prezzi per i servizi di trasporto terrestre inferiori al loro costo di acquisto, il che equivarrebbe ad offrire uno sconto rispetto alla tariffa conferenziata per il trasporto marittimo. La Commissione aggiunge che ciò rischia effettivamente di compromettere la stabilità assicurata dalla FEFC più di quanto non facciano altri sistemi di sconto sulle tariffe FEFC di trasporto marittimo e la concorrenza da parte di società di navigazione non aderenti a tale conferenza.

- 384 Nel ‘considerando’ successivo della decisione impugnata, la Commissione dichiara tuttavia che non è stato dimostrato che misure meno restrittive della concorrenza non avrebbero l’impatto sufficiente per conseguire l’obiettivo della stabilità generale. Le ricorrenti non possono obiettare che la Commissione non ha dimostrato concretamente l’esistenza di misure meno restrittive. Infatti, risulta da una giurisprudenza costante che spetta alle imprese che chiedono il beneficio di un’esenzione ai sensi dell’art. 85, n. 3, del Trattato dimostrare in base a prove documentali che l’esenzione è giustificata. Così stando le cose, non si può contestare alla Commissione di non avere proposto altre soluzioni e di non avere indicato la soluzione ch’essa considerava idonea a giustificare la concessione di un’esenzione (v. sentenza VBVB e VBBB/Commissione, citata, punto 52).
- 385 In ogni caso, occorre constatare che la Commissione ha indicato due tipi di misure alternative.
- 386 Da una parte, al centotrentasettesimo ‘considerando’ della decisione impugnata la Commissione rileva, come si è detto in precedenza, che le misure che si potrebbero adottare per assicurare la stabilità delle tariffe delle conferenze marittime sono elencate all’art. 3 del regolamento n. 4056/86 e comprendono in particolare la ripartizione del carico o delle entrate tra i membri della conferenza.
- 387 Dall’altra parte, risulta dalla decisione impugnata che la Commissione ha sottolineato già al centotrentacinquesimo ‘considerando’ che alcune attività potevano essere esercitate in base ad un accordo volto a non applicare prezzi sottocosto per i servizi di trasporto terrestre. La Commissione svolge il suo ragionamento su tale punto nella nota a piè di pagina corrispondente al centotrentanovesimo ‘considerando’ della decisione impugnata. In detta nota, la Commissione rammenta che in una relazione sul trasporto marittimo presentata al Consiglio essa ha espresso la propria disponibilità a prendere in considerazione la concessione di esenzioni individuali ad accordi di conferenza che prevedano una clausola secondo cui le tariffe del trasporto terrestre non possono essere inferiori ai costi, evitando in tal modo il rischio di destabilizzazione delle conferenze marittime connesso ad un eventuale sovvenzione incrociata tra i segmenti terrestre e marittimo del trasporto.

- 388 Si deve constatare che le ricorrenti non hanno apportato elementi atti a rimettere in discussione le conclusioni della Commissione su tale punto. In particolare, esse non hanno spiegato perché le misure alternative proposte dalla Commissione non fossero meno restrittive dell'accordo di fissazione dei prezzi in questione né per quali motivi non fossero realizzabili.
- 389 In primo luogo, si deve osservare che le ricorrenti non possono far valere ch'esse potrebbero non rispettare gli obblighi derivanti dall'accordo di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo per giustificare la concessione di un'altra esenzione a favore di un accordo di fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre. Il semplice fatto che il rispetto dell'accordo di fissazione dei prezzi del trasporto marittimo privi di qualsiasi utilità un accordo di fissazione dei tassi terrestri basta a dimostrare che quest'ultimo non è indispensabile.
- 390 Ne consegue che vanno disattesi tutti gli argomenti delle ricorrenti diretti a dimostrare l'indispensabilità delle restrizioni della concorrenza di cui trattasi in considerazione dell'instabilità che risulterebbe da una loro violazione dell'accordo di fissazione dei prezzi del trasporto marittimo.
- 391 Ciò vale, in particolare, per l'argomento tratto dal fatto che il trasporto multimodale è attualmente il servizio più ricercato dai caricatori, con la conseguenza che la concorrenza relativa a tale modalità di trasporto rischierebbe, secondo quanto si asserisce, di pregiudicare la tariffa del trasporto marittimo. Si deve osservare, peraltro, che tale circostanza non fa che sottolineare la gravità delle restrizioni della concorrenza derivanti dall'accordo controverso.
- 392 In secondo luogo, va sottolineata la gravità delle restrizioni della concorrenza determinate dall'accordo di cui trattasi.

- 393 Da una parte, un accordo sulla fissazione dei prezzi costituisce una restrizione molto grave della concorrenza. Orbene, l'accordo controverso ha l'effetto di estendere al mercato dei servizi di trasporto terrestre una restrizione di questo tipo, autorizzata a titolo eccezionale sul mercato dei servizi di trasporto marittimo.
- 394 Dall'altra, vi è il rischio che la fissazione collettiva dei prezzi per il trasporto terrestre dia ai membri della conferenza la possibilità di estendere al mercato dei servizi di trasporto terrestre il notevole potere ch'essi detengono sul mercato dei servizi di trasporto marittimo. In particolare, le compagnie membri della FEFC possono, per effetto dell'accordo controverso, pregiudicare la concorrenza sul mercato dei servizi di trasporto terrestre assorbendo il costo degli sconti praticati su detto mercato mediante le loro tariffe di trasporto marittimo.
- 395 In tale contesto, l'argomento delle ricorrenti secondo cui non esistono misure alternative meno restrittive dell'accordo controverso si dimostra poco persuasivo, dato il carattere fortemente restrittivo di quest'ultimo.
- 396 Da tali considerazioni discende che l'accordo controverso determina restrizioni della concorrenza che non solo sono estremamente gravi, ma soprattutto non sono indispensabili per conseguire l'obiettivo di stabilità fatto valere dalle ricorrenti.
- 397 La non indispensabilità di tali restrizioni risulta anche dall'argomentazione delle ricorrenti. Da questa infatti emerge che il motivo fondamentale dedotto a sostegno della presunta necessità dell'accordo controverso è esclusivamente il mantenimento della stabilità dei prezzi del trasporto marittimo. Orbene, come la Commissione rammenta al centotrentasettesimo 'considerando' della decisione impugnata, il regolamento n. 4056/86 prevede misure, coperte dall'esenzione per categoria, che possono essere adottate per assicurare la stabilità dei servizi di trasporto marittimo. Di conseguenza, spetta alle ricorrenti avvalersi anzitutto di

tali possibilità offerte dalla normativa comunitaria, in particolare di quella prevista all'art. 3, lett. e), del regolamento n. 4056/86. Pertanto, non possono accogliersi gli argomenti delle ricorrenti intesi a dimostrare che tali misure sarebbero più restrittive dell'accordo controverso. Infatti, quando una misura è esentata in forza di un regolamento del Consiglio, è superfluo interrogarsi sulla sua natura più o meno restrittiva ai sensi dell'art. 85, n. 3, del Trattato. La Commissione poteva quindi legittimamente ritenere che le restrizioni della concorrenza in questione non fossero indispensabili, data l'esistenza delle misure previste dall'art. 3 del regolamento n. 4056/86.

- 398 D'altro canto, al centotrentacinquesimo 'considerando' ed alla nota a piè di pagina del centotrentanovesimo 'considerando' la Commissione ha indicato un'altra misura meno restrittiva dell'accordo controverso con la quale conseguire l'asserito obiettivo della stabilità, ossia l'introduzione in un accordo di una clausola che imponga di non fatturare sottocosto i servizi di trasporto terrestre.
- 399 E' giocoforza constatare che una disposizione del genere costituisce una misura indiscutibilmente meno restrittiva dell'accordo controverso. Le ricorrenti d'altro canto non lo contestano, ma fanno valere che la Commissione non ha dimostrato che tale misura sia realizzabile. Oltre al fatto che non spetta alla Commissione proporre soluzioni alternative o indicare quella che a suo parere giustifica l'esenzione (sentenza VBVB e VBBB/Commissione, citata, punto 52), è sufficiente rilevare che la regola del divieto di vendita in perdita dei servizi di trasporto terrestre è stata proposta nella relazione intermedia del gruppo Carsberg, in cui erano rappresentante le compagnie di navigazione. Peraltro si può osservare che alcune compagnie marittime hanno notificato alla Commissione un accordo che prevede un siffatto divieto.
- 400 Occorre rilevare che, da un parte, tale clausola di divieto di vendita in perdita incentiva le compagnie a ridurre i costi del trasporto terrestre in modo da essere competitive sull'intera operazione di trasporto multimodale. Tale sistema consente alle compagnie di trasporto marittimo di farsi concorrenza in base alla qualità specifica del servizio di trasporto terrestre nell'ambito di un'operazione di

trasporto multimodale. Inoltre la clausola elimina la possibilità di concedere implicitamente sconti sulla tariffa del trasporto marittimo grazie all'assorbimento di una parte dei costi del trasporto terrestre e, di conseguenza, contribuisce alla stabilità del trasporto marittimo.

- 401 Da quanto precede discende che la Commissione ha constatato giustamente che l'accordo conteneva restrizioni della concorrenza non indispensabili. In ogni caso, le ricorrenti non hanno dimostrato che, così facendo, la Commissione ha commesso un errore manifesto di valutazione.
- 402 Ne consegue che va disatteso il motivo tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato e dall'art. 5 del regolamento n. 1017/68.

V. — Sul quarto motivo, tratto dall'esistenza di irregolarità del procedimento amministrativo

A — Sulla censura tratta dallo sviamento della procedura di conciliazione prevista dal codice di comportamento

Argomenti delle parti

da
403
a 404 [...]

Giudizio del Tribunale

405 Come sottolinea giustamente la Commissione, poiché la presente causa, come si è già detto nell'ambito dell'esame del secondo motivo, non verte su una procedura di applicazione del regolamento n. 4056/86, l'istituzione comunitaria non era tenuta a seguire le procedure di consultazione e conciliazione previste da detto regolamento. Pertanto, la censura delle ricorrenti dev'essere disattesa.

B — Sulla censura tratta dalla violazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo

Argomenti delle parti

da
406
a 407 [...]]

Giudizio del Tribunale

408 E' sufficiente rilevare che le disposizioni pertinenti dell'accordo SEE e quelle dei protocolli 23 e 24 dell'allegato XIV di detto accordo non erano applicabili al procedimento amministrativo conclusosi con la decisione impugnata. Infatti tali disposizioni sono entrate in vigore il 1° gennaio 1994, data alla quale le tappe procedurali che richiedevano la cooperazione fra la Commissione e l'Autorità di vigilanza EFTA, ossia l'audizione delle imprese e la consultazione del comitato consultivo, si erano già svolte (sentenza del Tribunale 20 aprile 1999, cause riunite T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 e T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione, Racc. pag. II-931, punto 259).

C — Sulla censura tratta dalla privazione di garanzie procedurali conseguente ad una scelta errata del regolamento di procedura applicabile

Argomenti delle parti

da
409
a 411 [...]

Giudizio del Tribunale

412 Poiché si è già constatato nell'ambito dell'esame del secondo motivo che il regolamento applicabile nella fattispecie era il regolamento n. 1017/68, dev'essere disattesa la censura tratta dal fatto che la Commissione non avrebbe consultato il comitato previsto dal regolamento n. 4056/86. Si può rilevare, ad abundantiam, che la Commissione ha fatto valere, senza essere contraddetta sul punto dalle ricorrenti, che in pratica i governi degli Stati membri inviano i rappresentanti di loro scelta, a seconda delle questioni sollevate nel procedimento di cui trattasi, e che nel caso di specie i rappresentanti degli Stati membri che componevano il comitato consultivo conoscevano perfettamente il settore dei trasporti marittimi, e pertanto non vi è alcun motivo per presumere che il risultato sarebbe stato diverso qualora il comitato fosse stato quello indicato dalle ricorrenti.

413 D'altro canto, si deve osservare che nel caso di specie le ricorrenti, per quanto riguarda le garanzie procedurali, hanno tratto beneficio dall'applicazione del regolamento n. 1017/68. Infatti, in primo luogo, la Commissione ha dovuto, ai sensi dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68, applicare l'art. 85, n. 3, del Trattato, sebbene l'accordo non sia stato notificato. In secondo luogo, l'applicazione del regolamento n. 1017/68 ha determinato l'applicabilità della procedura prevista

all'art. 17 di detto regolamento, mentre il diritto d'intervento ivi conferito agli Stati membri non è previsto dal regolamento n. 4056/86. Ne consegue che le ricorrenti non sono state private delle garanzie procedurali previste dal regolamento di procedura applicabile nella fattispecie e che, pertanto, la censura dev'essere disattesa.

D — *Sulla censura tratta da una violazione dell'obbligo di motivazione*

Argomenti delle parti

da
414
a 422 [...]

Giudizio del Tribunale

423 Risulta da una giurisprudenza costante che l'obbligo di motivazione di una decisione individuale è finalizzato a fornire all'interessato indicazioni sufficienti per giudicare se la decisione sia fondata ovvero se sia eventualmente inficiata da un vizio che consenta di contestarne la validità, ed a consentire al giudice comunitario di esercitare il suo sindacato sulla legittimità della decisione, dovendosi precisare che la portata di tale obbligo dipende dalla natura dell'atto in questione e dal contesto nel quale l'atto è stato emanato (v., in particolare, sentenza del Tribunale 11 dicembre 1996, causa T-49/95, Van Megen Sports/Commissione, Racc. pag. II-1799, punto 51).

424 Per quanto riguarda, in primo luogo, la mancanza di motivazione relativamente alla definizione del mercato pertinente e all'effetto rilevante sulla concorrenza

dell'accordo controverso, basta osservare che la Commissione ha descritto a sufficienza le caratteristiche essenziali del mercato pertinente ai 'considerando' dal settimo al trentasettesimo della decisione impugnata e ha del pari definito, in particolare al decimo e quarantaduesimo 'considerando' della decisione impugnata, il mercato in questione. Analogamente, nella decisione la Commissione ha indicato a sufficienza, in particolare ai 'considerando' dal trentaquattresimo al trentasettesimo, gli elementi su cui è basata la sua valutazione dell'effetto rilevante sulla concorrenza dell'accordo controverso. Pertanto, la censura delle ricorrenti tratta da una mancanza di motivazione su tali questioni dev'essere disattesa.

425 In secondo luogo, per quanto riguarda la censura delle ricorrenti tratta dalla mancanza di motivazione, al cinquantesimo e cinquantaquattresimo 'considerando' della decisione impugnata, relativamente al pregiudizio al commercio tra Stati membri, dall'esame del primo motivo risulta che la Commissione ha esposto a sufficienza, ai 'considerando' dal quarantaseiesimo al cinquantaquattresimo della decisione impugnata, in quale misura l'accordo controverso sia atto a pregiudicare il commercio tra Stati membri. In merito all'affermazione secondo cui la tesi della Commissione è infondata in quanto l'effetto della tariffa dei servizi di trasporto terrestre sugli scambi intracomunitari di merci è puramente ipotetico e non è basato su un'analisi qualitativa e quantitativa, è sufficiente constatare che tale argomento in sostanza è diretto a contestare la fondatezza della valutazione della Commissione su tale punto e che quindi non è pertinente nell'ambito dell'esame del rispetto dell'obbligo di motivazione (in tal senso, v. sentenza *Limburgse Vinyl Maatschappij e a./Commissione*, citata, punto 389). In ogni caso, la fondatezza delle conclusioni della Commissione relative al pregiudizio al commercio tra Stati membri, confermata in sede di esame del primo motivo, risulta sufficientemente dalle constatazioni effettuate ai 'considerando' dal quarantasettesimo al cinquantesimo, cinquantaquattresimo e cinquantaquattresimo della decisione impugnata.

426 In terzo luogo, per quanto riguarda il difetto di motivazione dovuto alla mancata risposta agli argomenti delle ricorrenti tratti dalla prassi di altre autorità competenti in materia di concorrenza e di altri legislatori, si deve rammentare che secondo giurisprudenza costante, benché a norma dell'art. 190 del Trattato la Commissione debba menzionare gli elementi di fatto e di diritto da cui dipende la motivazione della decisione e le considerazioni giuridiche che l'hanno indotta ad adottarla, detta norma non esige che la Commissione discuta tutti i punti di fatto e di diritto che sono stati trattati durante il procedimento amministrativo (v., in

particolare, sentenza della Corte 11 luglio 1985, causa 42/84, Remia e a./Commissione, Racc. pag. 2545, punti 26 e 44). Tutt'al più, a norma dell'art. 190 del Trattato la Commissione deve rispondere specificamente solo agli argomenti principali dedotti dalle ricorrenti durante il procedimento amministrativo.

427 Nella specie è giocoforza constatare che le ricorrenti si sono limitate ad esporre in generale, nell'ambito delle loro osservazioni sul punto 11 della comunicazione degli addebiti relativo alla descrizione del mercato di servizi pertinente, la situazione giuridica delle conferenze marittime, ivi compresi i servizi di trasporti terrestri multimodali, prevalenti in alcuni Stati membri e paesi terzi, in particolare nel Regno Unito, in Australia e negli Stati Uniti, in quest'ultimo caso riproducendo sostanzialmente le pertinenti sezioni della relazione Gilman e Graham (pagg. 78-85). Dall'esame della risposta alla comunicazione degli addebiti risulta che le ricorrenti non hanno tratto alcun argomento di fatto o di diritto da tali constatazioni generali, fatti salvi al massimo alcuni riferimenti precisi e limitati al diritto degli Stati Uniti d'America nell'ambito delle loro osservazioni sull'analisi della Commissione relativa alle condizioni di concessione di un'esenzione individuale. E' giocoforza constatare che in tali circostanze la Commissione non era assolutamente tenuta a rispondere, nella decisione impugnata, alle constatazioni effettuate dalle ricorrenti nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti relativamente alla prassi di taluni giudici nazionali. A tale proposito, è significativo rilevare che le ricorrenti non hanno ritenuto necessario dedurre nell'atto introduttivo un motivo d'annullamento tratto da una mancanza di motivazione, su tale punto, della decisione impugnata.

428 In tale contesto, non è pertinente il richiamo operato dalle ricorrenti, in fase di replica, alla sentenza della Corte 17 gennaio 1995, causa C-360/92 P, Publishers Association/Commissione (Racc. pag. I-23). In detta causa, le decisioni del giudice nazionale erano state presentate dalla ricorrente, secondo i termini della stessa sentenza, «quale elemento di prova essenziale dei pretesi effetti benefici» (punto 40), con la conseguenza che, in quelle circostanze, la Corte ha concluso che la Commissione avrebbe dovuto esaminare gli argomenti che la ricorrente faceva valere richiamandosi alle decisioni di detto giudice (punto 41). Peraltro, a differenza della causa Publishers Association/Commissione, citata, in cui il giudice nazionale si era pronunciato sullo stesso accordo esaminato dalla Commissione e in relazione allo stesso mercato geografico, è giocoforza constatare che i precedenti nazionali fatti valere dalle ricorrenti nella presente causa non riguardano né l'accordo né il mercato considerati nella decisione

impugnata, giacché quest'ultima riguarda esclusivamente, a norma dell'art. 1 del suo dispositivo, i prezzi per i servizi di trasporto terrestri forniti (nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale) dai membri della FEFC all'interno del territorio della Comunità europea.

429 Di conseguenza, alla Commissione non si può contestare alcun difetto di motivazione per quanto riguarda la presa in considerazione delle prassi di autorità e giurisdizioni nazionali.

430 In quarto luogo, per quanto concerne il difetto di motivazione in merito alla mancata applicazione delle procedure di consultazione e di conciliazione del codice di comportamento, si deve rilevare che, ai 'considerando' dal cinquantesimo al cinquantanovesimo della decisione impugnata, la Commissione ha esposto chiaramente i motivi per cui il regolamento n. 4056/86 non è applicabile all'accordo controverso. Ne discende che, come si è detto in fase di esame del secondo motivo e della prima censura del quarto motivo, sono inapplicabili anche le procedure istituite dal codice di comportamento cui fa riferimento il regolamento n. 4056/86. Pertanto, la decisione impugnata non è viziata da alcun difetto di motivazione su tale punto.

431 In quinto luogo, per quanto riguarda l'argomento dell'ECSA tratto dal fatto che la Commissione non avrebbe motivato a sufficienza la non indispensabilità delle restrizioni della concorrenza, si deve rammentare che, secondo la giurisprudenza, alla Commissione non si può contestare di non aver proposto soluzioni alternative e di non avere indicato ciò che a suo parere giustificava la concessione di un'esenzione (v. sentenze VBVB e VBBB/Commissione, citata, punto 52, e SPO e a./Commissione, citata, punto 262). Inoltre dal centotrentacinquesimo e centotrentasettesimo 'considerando', nonché dalla nota a piè di pagina del centotrentanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, risulta che la Commissione ha indicato misure meno restrittive della concorrenza che le parti avrebbero potuto prendere in considerazione. A tale proposito, si deve rammentare che spetta unicamente alla Commissione, in adempimento del suo obbligo di motivazione, menzionare gli elementi di fatto e di diritto e le considerazioni giuridiche che l'hanno indotta ad adottare una decisione di rigetto della richiesta d'esenzione, e le ricorrenti non possono pretendere ch'essa discuta

tutti i punti di fatto e di diritto che hanno sollevato durante il procedimento amministrativo (v., in particolare, sentenza Remia e a./Commissione, citata, punti 26 e 44). Orbene, nella specie risulta dal centotrentacinquesimo e centotrentasettesimo 'considerando' della decisione impugnata che la Commissione ha motivato sufficientemente la conclusione secondo cui la fissazione in comune della tariffa dei servizi di trasporto terrestre non era indispensabile per garantire la stabilità dei prezzi dei servizi di trasporto marittimo. Infine, per quanto riguarda la censura delle ricorrenti diretta a contestare la fondatezza delle conclusioni della Commissione su tale punto, essa non è comunque pertinente nel contesto dell'esame di un'asserita violazione dell'obbligo di motivazione da parte della Commissione.

432 Infine, in sesto luogo, per quanto riguarda l'argomento della JSA tratto dal fatto che il mancato riferimento all'accordo SEE equivale ad una mancanza di motivazione, è sufficiente rammentare che in sede di esame della seconda censura del quarto motivo si è già concluso che nella specie la Commissione non era tenuta a consultare le istituzioni previste dall'accordo SEE prima di adottare la decisione impugnata. Di conseguenza, detta decisione non è viziata da alcun difetto di motivazione su tale punto.

433 Da quanto precede discende che la censura delle ricorrenti tratta da una mancanza di motivazione dev'essere dichiarata infondata.

E — Sulla censura tratta dalla violazione dei diritti della difesa alla luce del contenuto della decisione impugnata e della comunicazione degli addebiti

Argomenti delle parti

Giudizio del Tribunale

- 442 Nell'ambito dell'esame della censura tratta dalla violazione dei diritti della difesa, si deve anzitutto rammentare che, secondo una giurisprudenza costante, la comunicazione degli addebiti dev'essere redatta in termini che, per quanto sommari, siano sufficientemente chiari per consentire agli interessati di prendere atto dei comportamenti di cui la Commissione fa loro carico. Solo a questa condizione, infatti, la comunicazione degli addebiti può assolvere la funzione ad essa attribuita dai regolamenti comunitari e consistente nel fornire alle imprese ed associazioni di imprese tutti gli elementi necessari per provvedere utilmente alla propria difesa prima che la Commissione adotti una decisione definitiva (v., in particolare, sentenze del Tribunale 14 maggio 1998, causa T-352/94, *Mo och Domsjö*, Racc. pag. II-1989, punto 63; 14 maggio 1998, causa T-348/94, *Enso Española/Commissione*, Racc. pag. II-1875, punto 83, e 14 maggio 1998, causa T-308/94, *Cascades/Commissione*, Racc. pag. II-925, punto 42). D'altro canto, secondo giurisprudenza costante, la decisione risponde a questa esigenza allorché non pone a carico degli interessati infrazioni diverse da quelle contemplate nella comunicazione degli addebiti e prende in considerazione solo fatti sui quali gli interessati hanno avuto modo di manifestare il proprio punto di vista (v., in particolare, sentenza della Corte 15 luglio 1970, causa 41/69, *ACF Chemiefarma/Commissione*, Racc. pag. 661, punti 26 e 94). La decisione finale della Commissione tuttavia non deve essere necessariamente una copia della comunicazione degli addebiti (v. sentenza del Tribunale *Compagnie maritimes belge de transports e a./Commissione*, citata, punto 113; sentenze della Corte *Musique diffusion française e a./Commissione*, citata, punto 14, e *ACF Chemiefarma/Commissione*, citata, punto 91). La censura tratta dalla violazione dei diritti della difesa delle ricorrenti va esaminata alla luce di tali principi.
- 443 Per quanto riguarda, anzitutto, l'argomento secondo cui la Commissione non avrebbe fornito gli elementi di prova su cui era basato il punto 72 della comunicazione degli addebiti, che nell'ambito dell'esame della prima condizione di esenzione relativa al progresso tecnico o economico sottolineava come l'instabilità risultante da tariffe individuali di trasporto terrestre non sembrasse peggiore di quella dovuta agli storni segretamente praticati in seno alla FEFC, si

deve osservare che detto paragrafo della comunicazione degli addebiti non viene ripreso nella decisione impugnata, né in fase di esame di tale condizione di esenzione né in alcun'altra parte della decisione. Stando così le cose, la mancata comunicazione, da parte della Commissione, degli elementi di prova su cui si basa il punto 72 della comunicazione degli addebiti non può essere considerata una violazione dei diritti di difesa delle ricorrenti. A tale proposito, dai 'considerando' dal centotrentaduesimo al centotrentaquattresimo della decisione impugnata risulta tutt'al più che la Commissione fa riferimento, ai fini dell'esame della terza condizione di esenzione relativa all'indispensabilità della restrizione della concorrenza di cui trattasi, all'inevitabile instabilità risultante per le conferenze marittime dal fatto che i membri possono, come in tutte le intese, «barare» o concedere sconti segretamente. Tuttavia, è pacifico che tale elemento figurava già al punto 71 della comunicazione degli addebiti e che pertanto i diritti di difesa delle ricorrenti non sono stati lesi in alcun modo.

444 Per il resto, le ricorrenti sostengono in sostanza che i loro diritti di difesa sono stati lesi in quanto la decisione impugnata conterrebbe nuovi argomenti, non esposti nella comunicazione degli addebiti, relativi alla rilevanza della restrizione della concorrenza, al pregiudizio al commercio tra Stati membri ed alle condizioni per la concessione di un'esenzione individuale in forza dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68, in particolare alla seconda condizione, relativa alla presa in considerazione in giusta misura degli interessi degli utenti, ed alla terza condizione, relativa all'indispensabilità della restrizione della concorrenza di cui trattasi.

445 Tale argomento va disatteso.

446 Per quanto riguarda, in primo luogo, le affermazioni delle ricorrenti relative all'effetto rilevante sulla concorrenza ed al pregiudizio al commercio tra Stati membri, è giocoforza constatare che dall'esame della comunicazione degli

addebiti risulta che la Commissione vi enuncia chiaramente, conformemente alla giurisprudenza sopra citata, gli elementi essenziali che ha preso in considerazione.

447 In relazione, anzitutto, alla rilevanza della restrizione della concorrenza determinata dall'accordo controverso, è sufficiente constatare che, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, ai punti 18-20 e 23 della comunicazione degli addebiti la Commissione indica gli elementi che ha preso in considerazione in tale fase del procedimento amministrativo, per sottolineare l'importanza economica dei servizi di trasporto terrestre organizzati nell'ambito di operazioni di trasporto multimodale. D'altro canto, se è vero che sulla questione specifica dell'importanza economica dell'attività di trasporto terrestre rispetto a quella di trasporto marittimo in senso proprio la decisione impugnata non riproduce esattamente la comunicazione degli addebiti, è sufficiente constatare che proprio per tenere conto delle critiche mosse dalle ricorrenti nella loro risposta del 31 marzo 1993 alla comunicazione degli addebiti (pagg. 114-119) la Commissione, il 20 luglio 1993, ha inviato richieste d'informazioni su tale questione ai principali membri della FEFC ed ha modificato, in base ai dati forniti, la controversa analisi della decisione impugnata. Pertanto, non si può negare che le ricorrenti siano state messe in grado di esprimere utilmente il loro parere sull'analisi dell'effetto rilevante della restrizione della concorrenza di cui trattasi effettuata dalla Commissione nella fase del procedimento amministrativo. A tale proposito, la presa in considerazione di un argomento addotto dalle ricorrenti nel corso del procedimento amministrativo, senza che esse siano state poste in grado di pronunciarsi in proposito prima dell'adozione della decisione definitiva, non può in quanto tale costituire una violazione dei diritti della difesa quando la presa in considerazione di tale argomento non modifichi la natura degli addebiti che sono mossi nei loro confronti (in tal senso v. sentenze del Tribunale 7 ottobre 1999, causa T-228/97, *Irish Sugar/Commissione*, Racc. pag. II-2969, punti 34 e 36, e *CB e Europay/Commissione*, citata, punti 49-52). Le ricorrenti hanno infatti avuto occasione di far conoscere il proprio punto di vista sull'analisi della rilevanza della restrizione della concorrenza in causa contenuta nella comunicazione degli addebiti e potevano quindi attendersi che le loro stesse spiegazioni inducessero la Commissione a modificare la propria opinione (sentenza *Irish Sugar*, citata, punto 34, e sentenza della Corte 16 dicembre 1975, cause riunite da 40/73 a 48/73, 50/73, da 54/73 a 56/73, 111/73, 113/73 e 114/73, *Suiker Unie e a./Commissione*, Racc. pag. 1663, punti 437 e 438). In ogni caso, è giocoforza constatare che i dati economici menzionati al trentatreesimo 'considerando' della decisione impugnata sono sufficienti di per sé a dimostrare la rilevanza della restrizione della concorrenza di cui trattasi. Orbene, tali dati

comparivano già integralmente al punto 23 della comunicazione degli addebiti. Va quindi disattesa la censura delle ricorrenti tratta dal fatto ch'esse non sono state in grado di pronunciarsi sull'esattezza dei dati forniti dai membri della FEFC ed utilizzati nella decisione impugnata.

448 Per quanto riguarda, poi, il pregiudizio al commercio tra Stati membri, in limine si deve osservare che, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, ai 'considerando' dal quarantesimo al quarantaduesimo della comunicazione degli addebiti la Commissione descrive espressamente l'effetto dell'accordo controverso sulla concorrenza tra i porti degli Stati membri e l'influenza in tale ambito del sistema detto di «perequazione dei porti». Tali punti della comunicazione degli addebiti vengono svolti e ripresi nella decisione impugnata al cinquantesimo e cinquantesimo 'considerando'. La censura delle ricorrenti a questo riguardo va quindi disattesa. Per quanto riguarda invece l'effetto sulla concorrenza tra armatori operanti in vari Stati membri, sugli scambi di beni e servizi tra Stati membri e sui servizi connessi, è giocoforza constatare che le ricorrenti osservano giustamente che tali elementi, indicati ai 'considerando' quarantanovesimo e dal cinquantaduesimo al cinquantacinquesimo della decisione impugnata, non compaiono nella comunicazione degli addebiti. Tuttavia, contrariamente a quanto da esse affermato, quest'unica circostanza non può assolutamente determinare una lesione dei loro diritti di difesa. Infatti la Commissione è perfettamente legittimata a correggere e completare in fatto e in diritto, alla luce degli elementi risultanti dal procedimento amministrativo, gli argomenti a sostegno delle censure che intende far valere (sentenza ACF Chemiefarma/ Commissione, citata, punto 92). Tale è appunto l'oggetto dei 'considerando' quarantanovesimo e dal cinquantaduesimo al cinquantacinquesimo della decisione impugnata. In ogni caso, si deve considerare che i punti 40-42 della comunicazione degli addebiti contengono un'esposizione chiara degli elementi essenziali presi in considerazione dalla Commissione in questa fase del procedimento amministrativo per quanto riguarda l'effetto dell'accordo controverso sul commercio intracomunitario. D'altro canto, dalla risposta delle ricorrenti alla comunicazione degli addebiti (pagg. 142-151) risulta che queste ultime sono state in grado di far valere il loro punto di vista in merito all'analisi della Commissione su tale punto. Così stando le cose, le ricorrenti non possono affermare che i loro diritti della difesa siano stati violati dalla Commissione per quanto riguarda l'analisi della condizione dell'incidenza sul commercio intracomunitario.

449 Per quanto concerne, in secondo luogo, le affermazioni delle ricorrenti relative all'analisi, nella comunicazione degli addebiti, della seconda e della terza condizione per la concessione di un'esenzione individuale, in limine va

rammentato che l'obbligo della Commissione di comunicare gli addebiti ch'essa pone a carico di un'impresa e di indicare nella sua decisione solo tali addebiti riguarda in sostanza l'indicazione dei motivi che la inducono ad applicare l'art. 85, n. 1, del Trattato, sia che ordini di porre fine ad un'infrazione o infligga un'ammenda alle imprese, sia che neghi un'attestazione negativa o il beneficio del n. 3 della predetta disposizione (sentenza della Corte 23 ottobre 1974, causa 17/74, *Transocean Marine Paint/Commissione*, Racc. pag. 1063, punto 13). Nella specie, dall'esame della comunicazione degli addebiti risulta che la Commissione ha ivi esposto in modo chiaro le censure mosse nei confronti delle ricorrenti in tale fase del procedimento amministrativo (v., in particolare, punti 27-32 e 36-42).

450 Per quanto riguarda la condizione per la concessione di un'esenzione individuale relativa alla presa in considerazione degli interessi degli utenti, è giocoforza constatare che nella comunicazione degli addebiti la Commissione ha chiaramente indicato i motivi per i quali in tale fase del procedimento riteneva che l'accordo controverso non rispondesse alla predetta condizione. In particolare, nella comunicazione degli addebiti la Commissione menziona le denunce degli enti che rappresentano gli interessi degli utenti dei servizi di trasporto terrestre forniti dai membri della FEFC (punti 74 e 75) e la necessità di preservare la concorrenza tra i vari operatori che forniscono servizi di trasporto terrestre ai caricatori (punti 76 e 78). Nella decisione impugnata, tali elementi della motivazione vengono svolti rispettivamente al centodiciassettesimo e centodiciottesimo 'considerando'. E' quindi errato sostenere, come fanno le ricorrenti, che la comunicazione degli addebiti non adduce le denunce degli enti che rappresentano gli interessi degli utenti a sostegno del rifiuto di concedere un'esenzione individuale. D'altro canto, si deve rilevare che durante il procedimento amministrativo le ricorrenti hanno potuto rispondere specificamente, nella loro risposta complementare del 12 maggio 1993 alla comunicazione degli addebiti, alle denunce del Consiglio dei caricatori tedesco e del Consiglio dei caricatori francese. Infine, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, il riferimento, contenuto al centodiciassettesimo 'considerando' della decisione impugnata, alle denunce dei caricatori e degli spedizionieri non ha comunque posto a carico delle ricorrenti fatti nuovi rispetto a quelli indicati nella comunicazione degli addebiti. Lo scopo del centodiciassettesimo 'considerando' della decisione impugnata infatti è solo motivare le conclusioni della Commissione sulla seconda condizione per la concessione di un'esenzione, relativa alla presa in considerazione nella giusta misura degli interessi degli utenti. Peraltro, dall'elevato numero di denunce da parte degli utenti la Commissione poteva legittimamente dedurre, tra altri elementi, che l'accordo controverso non teneva conto in giusta misura dei loro interessi.

451 Quanto al fatto che la Commissione rileva, al centoquindicesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, che l’accordo serve unicamente ad assicurare il mantenimento dei prezzi ad un livello più elevato di quanto non sarebbe altrimenti, si deve constatare che, come sottolinea giustamente la Commissione nel suo controricorso, sono le stesse ricorrenti ad affermare che il loro accordo è necessario per evitare una concorrenza che determinerebbe una riduzione dei prezzi ed avrebbe quindi un effetto destabilizzante sulle conferenze marittime. Le ricorrenti pertanto non possono seriamente sostenere che il centoquindicesimo ‘considerando’ della decisione impugnata contiene un nuovo argomento della Commissione su cui non hanno potuto esprimere utilmente il loro punto di vista.

452 Per quanto riguarda, poi, il centosedicesimo ‘considerando’ della decisione impugnata, in cui la Commissione precisa che l’accordo controverso impedisce alle compagnie di navigazione membri della FEFC di trasferire agli utenti i risparmi di costo risultanti da un’organizzazione più efficiente della loro flotta di container, la Commissione osserva giustamente che si tratta di una versione rimaneggiata, che tiene conto delle osservazioni delle ricorrenti, del punto 59 della comunicazione degli addebiti, in cui si afferma che i membri della FEFC non sono incentivati a migliorare i servizi di trasporto terrestre forniti ai caricatori. Nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti (pag. 176, punto 2), le ricorrenti infatti hanno sottolineato esse stesse che i vettori più efficaci sono in grado, per effetto dell’accordo controverso, di aumentare i loro profitti. A tale proposito, si deve rammentare che la Commissione può benissimo correggere e completare sia in fatto che in diritto, alla luce degli elementi emersi nel procedimento amministrativo, i suoi argomenti a sostegno delle censure che intende far valere (sentenze *Irish Sugar/Commissione*, citata, punto 34; *ACF Chemiefarma/Commissione*, citata, punto 92, e *Suiker Unie e a./Commissione*, citata, punti 437 e 438). Infine, è comunque giocoforza constatare che il centosedicesimo ‘considerando’ della decisione impugnata non riveste un’importanza fondamentale nel ragionamento della Commissione, giacché quest’ultima si basa su motivi diversi per concludere nel senso che non sono stati tenuti in giusta considerazione gli interessi degli utenti (in tal senso v. sentenza *ACF Chemiefarma/Commissione*, citata, punto 86). In tale contesto si deve peraltro rammentare che la Commissione, tenuto conto del carattere cumulativo delle condizioni prescritte, può constatare, in qualunque momento e fino alla fase dell’adozione della decisione finale, che una delle condizioni, qualunque essa sia, non è realizzata (sentenze *SPO e a./Commissione*, citata, punto 267, e *CB e Europay/Commissione*, citata, punto 110). Alla luce di tali considerazioni, sembra quindi che la Commissione non abbia leso i diritti di difesa delle ricorrenti

per quanto riguarda la seconda condizione per la concessione di un'esenzione individuale.

453 Per quanto riguarda l'indispensabilità della restrizione della concorrenza di cui trattasi, le ricorrenti sostengono in sostanza che il centotrentasettesimo 'considerando' della decisione impugnata contiene un argomento nuovo in quanto la Commissione vi afferma che non è stato dimostrato che misure meno restrittive della concorrenza non sarebbero sufficienti per assicurare la stabilità delle conferenze marittime, come, in particolare, le misure elencate all'art. 3 del regolamento n. 4056/86 e soprattutto la ripartizione tra i membri di una conferenza del carico trasportato o delle entrate. Tale argomento dev'essere disatteso. Al punto 86 della comunicazione degli addebiti, la Commissione afferma infatti espressamente che i membri della FEFC, per limitare la concorrenza interna sulle tariffe marittime, potrebbero adottare le misure autorizzate dall'art. 3, lett. e), del regolamento n. 4056/86 a favore delle conferenze marittime. In virtù di detta disposizione, sono esentati dal divieto sancito dall'art. 85, n. 1, del Trattato gli accordi tra membri di conferenze marittime volti alla ripartizione del carico trasportato o delle entrate. Pertanto, le ricorrenti sostengono a torto che il centotrentasettesimo 'considerando' della decisione impugnata contiene un argomento del tutto nuovo rispetto alla comunicazione degli addebiti. Va inoltre sottolineato che, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, la Commissione non era tenuta a precisare maggiormente nella comunicazione degli addebiti il contenuto delle misure meno restrittive che i membri della FEFC avrebbero potuto ventilare, giacché detta comunicazione fa espresso riferimento ad una disposizione del regolamento d'esenzione, ossia l'art. 3, lett. e), del regolamento n. 4056/86, che precisa il contenuto delle misure in questione. Quanto all'argomento delle ricorrenti secondo cui la comunicazione degli addebiti non contiene alcun riferimento alla possibilità di ricorrere ad una regola che vieti la fatturazione sottocosto, occorre constatare che tale argomento, oltre ad essere tardivo, giacché è stato dedotto per la prima volta in fase di replica, è anche infondato, perché la possibilità di ricorrere alla regola in questione in quanto misura meno restrittiva della concorrenza è stata discussa, sotto la direzione della Commissione, nell'ambito del gruppo di esperti Carsberg, composto da rappresentanti dei caricatori e delle compagnie di navigazione, comprese alcune delle ricorrenti. Per tali motivi, anche la censura delle ricorrenti tratta dalla violazione dei diritti della difesa, nella misura in cui riguarda la terza condizione per la concessione di un'esenzione individuale, va considerata priva di fondamento.

- 454 Di conseguenza, per i motivi sopra esposti, la censura tratta da una violazione dei diritti della difesa va respinta nella sua interezza.

F — Sulla censura tratta da irregolarità dell'audizione

Argomenti delle parti

da
455
a 462 [...]

Giudizio del Tribunale

- 463 Per quanto riguarda, in primo luogo, l'argomento delle ricorrenti relativo al termine loro impartito dalla Commissione per preparare l'audizione nel presente procedimento, in limine va ricordato che, a norma dell'art. 7, n. 1, del regolamento n. 1630/69, in vigore all'epoca dei fatti, la Commissione dà la possibilità di sviluppare oralmente le loro osservazioni a coloro che l'abbiano chiesto per iscritto e che dimostrino di avervi interesse, ovvero quando intende infliggere loro un'ammenda o una penalità di mora. Ai sensi dell'art. 8, n. 1, di detto regolamento, la Commissione convoca le persone che devono essere sentite per il giorno da essa fissato.
- 464 Nella specie, è pacifico che le ricorrenti hanno avuto modo di esporre oralmente il loro punto di vista in merito alle censure mosse nei loro confronti nella

comunicazione degli addebiti del 18 dicembre 1992 durante le audizioni svoltesi il 6, 7, 12 e 13 luglio 1993, ossia poco oltre sei mesi più tardi. Le ricorrenti sono state convocate formalmente a dette audizioni con lettera della Commissione 16 giugno 1993, ossia tre settimane prima della data della prima audizione. Si deve constatare che tale termine, scaduto circa tre mesi dopo il deposito, effettuato il 31 marzo 1993, della risposta alla comunicazione degli addebiti e circa un mese dopo la risposta complementare alla comunicazione degli addebiti, del 12 maggio 1993, non può ledere i diritti di difesa delle ricorrenti. Infatti si deve rammentare che, conformemente all'art. 7, n. 1, del regolamento n. 1630/69, in vigore all'epoca dei fatti, l'audizione in sostanza ha lo scopo di consentire alle parti di una procedura d'infrazione ai sensi del regolamento n. 1017/68 di sviluppare oralmente gli argomenti che hanno svolto per iscritto nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti. D'altro canto, se è vero che le questioni sollevate nella presente causa sono piuttosto complesse, tuttavia le ricorrenti hanno avuto tutto il tempo di esaminarle in modo approfondito, giacché la Commissione ha avviato il procedimento amministrativo nel giugno del 1989, in seguito al deposito di denunce da parte dei caricatori tedeschi, e l'istruttoria è stata svolta ininterrottamente per un periodo di quasi sei anni, durante i quali le ricorrenti hanno avuto modo di presentare, a più riprese, tutti gli elementi che potevano essere presi in considerazione.

465 Inoltre, per valutare se il termine impartito alle ricorrenti per preparare l'audizione fosse sufficiente, va anche rilevato che la Commissione sostiene, senza essere contraddetta dalle ricorrenti, che il difensore di queste ultime è stato informato dalla Commissione, il 26 marzo 1993, del fatto che sarebbero stati presi provvedimenti per fissare la data dell'audizione, e dal consigliere-uditore, il 7 aprile 1993, che l'audizione era provvisoriamente prevista per il 21 giugno 1993, il che ha consentito al difensore delle ricorrenti d'inviare alla Commissione, il 15 aprile 1993, un elenco dei probabili partecipanti all'audizione. Ne consegue che le ricorrenti sono state informate del fatto che sarebbe stata svolta un'audizione nel presente procedimento nell'aprile del 1993, ossia oltre due mesi prima della data per essa inizialmente prevista. D'altro canto, poiché l'audizione ha infine avuto luogo non il 21 giugno 1993, come previsto in un primo tempo, bensì a partire dal 6 luglio 1993, le ricorrenti hanno beneficiato anche di un termine supplementare di due settimane per prepararla. Esse sono state informate dalla Commissione circa la nuova data dell'audizione il 2 giugno

1993. Così stando le cose, sembra che le ricorrenti abbiano avuto il tempo necessario per preparare utilmente la loro difesa orale nell'ambito dell'audizione organizzata dalla Commissione. Esse pertanto non possono far valere in alcun caso una qualunque violazione dei loro diritti della difesa a tale riguardo.

466 Per quanto riguarda in secondo luogo la circostanza, dedotta dalle ricorrenti, che alcune persone non hanno potuto assistere all'audizione, in particolare il difensore della Hapag-Lloyd ed il professor Yarrow, in qualità di esperto economico, si deve osservare che, se indubbiamente la Commissione non può vietare ad un'impresa di farsi assistere da un avvocato o da un altro consulente esterno di sua scelta, tuttavia nell'ambito di una procedura d'infrazione che coinvolge quattordici imprese diverse non le si può contestare di non aver tenuto conto delle esigenze pratiche di ciascuna di dette imprese per l'organizzazione dell'audizione. Infatti spetta anzitutto a queste ultime adottare le misure appropriate per assicurare la migliore difesa dei loro interessi. Pertanto, non si può ritenere che la semplice circostanza che il difensore della società Hapag-Lloyd o il professor Yarrow non hanno potuto assistere all'una o all'altra delle audizioni organizzate dalla Commissione nella presente causa costituisca una violazione dei diritti di difesa delle ricorrenti interessate, o addirittura di tutte le ricorrenti. In ogni caso, è pacifico che la società Hapag-LLOYD è stata rappresentata da sei persone alle audizioni in questione, mentre il professor Yarrow ha assistito a tre delle quattro giornate di audizioni organizzate dalla Commissione. D'altro canto, le ricorrenti non hanno apportato elementi che consentano di ritenere che la Commissione, non ascoltando le summenzionate persone, abbia indebitamente limitato l'istruttoria e quindi ridotto la possibilità per le ricorrenti di far esporre i vari aspetti dei problemi sollevati dalle censure della Commissione (v., in tal senso, sentenza VBVB e VBBB/Commissione, citata, punto 18).

467 Così stando le cose, la censura delle ricorrenti tratta da una violazione dei diritti della difesa nel corso dell'audizione dev'essere respinta in quanto infondata.

468 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la censura tratta dal fatto che la Commissione ha autorizzato terzi ad assistere all'audizione anche se non avevano

la qualità di denunciante, si deve sottolineare che l'art. 7, n. 2, del regolamento n. 1630/69, in vigore all'epoca dei fatti, conferiva alla Commissione il potere di dare a chiunque la possibilità di esprimere oralmente il suo punto di vista, anche qualora non avesse depositato denunce, in forza dell'art. 10 del regolamento n. 1017/68, in vista dell'avvio della procedura d'infrazione né osservazioni scritte, in virtù dell'art. 5 del regolamento n. 1630/69, in merito alle censure mosse alle imprese oggetto della procedura. Inoltre, conformemente all'art. 9, n. 3, del regolamento n. 1630/69, la Commissione può sentire le persone in questione separatamente o in presenza di altre persone convocate. Da dette disposizioni risulta chiaramente che la Commissione dispone di un ragionevole margine di discrezionalità per decidere dell'interesse a sentire persone la cui testimonianza può risultare importante ai fini dell'istruzione del procedimento, e quindi nella fattispecie poteva sentire terzi che non avevano previamente depositato denunce né osservazioni scritte durante il procedimento amministrativo (v., per analogia, sentenza VBVB e VBVB/Commissione, citata, punto 18).

469 D'altro canto, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, la partecipazione di terzi ad un'audizione ai sensi dell'art. 7, n. 2, del regolamento n. 1630/69 non è affatto subordinata al deposito di osservazioni scritte in vista dell'udienza, sulle quali le ricorrenti avrebbero ancora il diritto di presentare nuove osservazioni scritte. Conformemente alla giurisprudenza (v., in particolare, sentenza *Mo och Domsjö/Commissione*, citata, punto 63), i diritti di difesa delle ricorrenti sono effettivamente rispettati quando esse hanno potuto far valere il loro punto di vista in merito ai comportamenti loro contestati nella comunicazione degli addebiti. D'altro canto, dalla giurisprudenza risulta che tale esigenza è soddisfatta allorché la decisione finale non pone a carico delle imprese interessate infrazioni diverse da quelle contemplate nella comunicazione degli addebiti e prende in considerazione soltanto fatti sui quali gli interessati hanno avuto modo di manifestare il proprio punto di vista (v., in particolare, sentenza *ACF Chemiafarma/Commissione*, citata, punto 94). Orbene, nella specie le ricorrenti non hanno affermato che la decisione impugnata è basata su dati forniti da terzi su cui esse non hanno avuto la possibilità di far valere il loro punto di vista. Infine, a tale proposito si deve anche precisare che il riferimento all'art. 9 del regolamento n. 4260/88, relativo alle comunicazioni, denunce, domande e

audizioni previste dal regolamento n. 4056/86, oltre al fatto che detta disposizione non ha la portata che le attribuiscono le ricorrenti, non è pertinente, giacché, come risulta dall'esame del secondo motivo, il regolamento n. 4056/86 non è applicabile nel caso di specie. La censura delle ricorrenti su tale punto è quindi infondata.

470 Analogamente, le ricorrenti non possono contestare alla Commissione di non avere comunicato loro alcune osservazioni formulate da uno dei denunciati in merito ad informazioni trasmesse alla Commissione dalle ricorrenti stesse. Infatti non è stato dimostrato che la decisione impugnata si basi su tali osservazioni in merito alle quali le ricorrenti non avrebbero avuto la possibilità di far valere il loro punto di vista. In ogni caso, anche qualora vi fosse stata una violazione dei diritti della difesa, perché il motivo possa essere accolto occorrerebbe altresì che, in mancanza di tale presunta irregolarità, il procedimento avesse potuto avere un esito diverso (in tal senso v. sentenze della Corte 29 ottobre 1980, cause riunite da 209/78 a 215/78 e 218/78, Van Landewyck e a./Commissione, Racc. pag. 3125, punto 47, e 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, Racc. pag. I-959, punto 48). Orbene, è giocoforza constatare che le ricorrenti non hanno assolutamente dimostrato tale circostanza. D'altro canto, per quanto riguarda la mancata comunicazione alle ricorrenti delle osservazioni dei caricatori relative alla risposta data dalle stesse ricorrenti agli argomenti della Commissione in materia di sconti, è sufficiente rammentare che, come si è già sottolineato nell'ambito dell'esame delle censure delle ricorrenti relative al presente motivo, concernente le differenze tra il contenuto della decisione impugnata e quello della comunicazione degli addebiti, la decisione della Commissione non tiene conto di tali argomenti e pertanto la mancata comunicazione delle osservazioni dei caricatori a tale riguardo non può pregiudicare i diritti di difesa delle ricorrenti.

471 Da quanto precede discende che la censura delle ricorrenti tratta dalla violazione dei diritti della difesa per quanto concerne l'audizione dev'essere disattesa nella sua interezza.

VI — *Sul quinto motivo, tratto dalla violazione delle norme relative alle ammende*

A — *Argomenti delle parti*

- 472 Le ricorrenti rammentano che, ad eccezione dell'impresa Wilh. Wilhelmsen Ltd, la decisione impugnata (centoquarantatreesimo 'considerando' e segg.) infligge ammende a tutte loro in forza dell'art. 22, n. 2, del regolamento n. 1017/68.
- 473 Esse sostengono in via principale che la Commissione, la quale avrebbe dovuto esaminare il servizio di trasporto multimodale fornito dalle compagnie di navigazione membri della FEFC alla luce del regolamento n. 4056/86, non ha alcun diritto di infliggere un'ammenda in forza di un regolamento applicato per errore.
- 474 In subordine, nell'ipotesi in cui il Tribunale considerasse applicabile al caso di specie il regolamento n. 1017/68, esse ritengono che tali ammende siano state ingiustamente inflitte in applicazione dell'art. 22, n. 2, di detto regolamento. Rilevano che tale disposizione subordina la possibilità d'infliggere un'ammenda alla condizione che l'infrazione sia stata commessa «intenzionalmente o per negligenza», circostanza che esse negano. Anzitutto, nel corso dell'intero procedimento la FEFC si sarebbe dimostrata disponibile e leale nei confronti della Commissione ed avrebbe cooperato alla sua indagine. Inoltre, le ricorrenti non avrebbero ritenuto di dover notificare l'accordo controverso ai sensi del regolamento n. 4056/86, giacché, a loro parere, le misure da esse adottate beneficiavano dell'esenzione per categoria prevista per le conferenze dall'art. 3 del predetto regolamento. Infine, quand'anche il regolamento n. 1017/68 dovesse

essere ritenuto applicabile nella fattispecie, le ammende inflitte sarebbero ingiustificate in quanto la Commissione, anche se era al corrente dell'esistenza dei servizi di trasporto multimodale sin dal 1968, non ha indagato sulla parte terrestre di tali servizi per oltre due decenni.

- 475 Esse ritengono che la Commissione avrebbe dovuto quanto meno seguire un'impostazione più flessibile, trattandosi della prima decisione in un determinato settore, e a tale proposito fanno riferimento alla decisione della Commissione 2 dicembre 1986, 87/1/CEE, relativa ad una procedura a norma dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/31.128 — Acidi grassi) (GU L 3, pag. 17) e alla decisione della Commissione 25 marzo 1992, 92/212/CEE, relativa ad una procedura a norma dell'art. 85 del Trattato CEE (IV/30.717 — A — Eurocheque: accordo di Helsinki) (GU L 95, pag. 50).
- 476 In conclusione, le ricorrenti chiedono al Tribunale di annullare la decisione della Commissione di infliggere ammende, anche se dette ammende sono simboliche, ovvero di ridurle.
- 477 La Commissione osserva che l'«intenzionalità» di cui all'art. 22, n. 2, del regolamento n. 1017/68 (analogo all'art. 15, n. 2, del regolamento n. 17) designa semplicemente un'intenzione di limitare la concorrenza e non un'intenzione di violare la legge (v., ad esempio, sentenza della Corte 8 febbraio 1990, causa C-279/87, Tipp-Ex/Commissione, Racc. pag. I-261). L'obiettivo espresso dell'accordo controverso sulla fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre sarebbe indubbiamente restringere la concorrenza. La Commissione avrebbe tenuto conto di circostanze attenuanti, come il fatto che si tratta della prima decisione di applicazione del regolamento n. 1017/68 ad una conferenza marittima, ed avrebbe quindi deciso d'infliggere un'ammenda d'importo simbolico (centocinquantottesimo 'considerando' della decisione impugnata). Pertanto non vi sarebbe motivo di annullare gli articoli della decisione impugnata relativi alle ammende inflitte alle ricorrenti.

B — *Giudizio del Tribunale*

- 478 Per quanto riguarda la prima censura delle ricorrenti, secondo cui la Commissione non avrebbe potuto infliggere ammende in forza dell'art. 22, n. 2, del regolamento n. 1017/68 in quanto il servizio di trasporto multimodale fornito dai membri della FEFC è soggetto all'applicazione del regolamento n. 4056/86, è sufficiente rammentare che dal secondo motivo risulta che l'accordo controverso rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1017/68 e non in quello del regolamento n. 4056/86.
- 479 Del pari, va respinto anche l'argomento secondo cui le disposizioni della decisione impugnata relative alle ammende andrebbero annullate in quanto l'infrazione non è stata commessa intenzionalmente o per negligenza. Infatti dalla giurisprudenza risulta che, perché un'infrazione alle norme del Trattato sulla concorrenza si possa considerare intenzionale, non è necessario che l'impresa sia stata conscia di trasgredire un divieto posto da tali norme; è sufficiente che essa non potesse ignorare che il comportamento censurato aveva come scopo la restrizione della concorrenza (sentenza della Corte 11 luglio 1989, causa 246/86, Belasco e a./Commissione, Racc. pag. 2117). Orbene, non si può contestare che lo scopo dell'accordo controverso, ossia un accordo orizzontale di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre, sia chiaramente limitare la concorrenza.
- 480 Secondo il centocinquantottesimo e centocinquantanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, la Commissione ha ritenuto che, tenuto conto dell'esistenza di circostanze attenuanti, il livello delle ammende dovesse essere fissato ad un livello simbolico per sottolineare l'esistenza di infrazioni e l'obbligo per le imprese in questione e le altre imprese eventualmente implicate in pratiche equivalenti di rispettare in futuro le regole di concorrenza.
- 481 In primo luogo, si deve rilevare che, poiché la tariffa della FEFC era pubblica e quindi perfettamente nota ai diretti interessati, ossia ai caricatori, l'accordo controverso, anche se costituisce un accordo orizzontale sui prezzi, non può

essere assimilato in alcun modo ad un qualsiasi cartello segreto. L'accordo controverso era anche perfettamente noto ai servizi della Commissione e a varie autorità degli Stati membri che ne hanno discusso, in particolare, nell'ambito della procedura di adozione del regolamento n. 4056/86 e nella riforma dello Shipping Act del 1984.

482 In secondo luogo va sottolineato che, come risulta dal quarantunesimo 'considerando' della decisione impugnata, la FEFC ha esteso le sue competenze in materia di fissazione dei prezzi nel settore del trasporto marittimo a quello dei servizi di trasporto terrestre con l'avvento della containerizzazione, ossia intorno al 1971. La fissazione dei prezzi dei servizi di trasporto terrestre da parte dei membri delle conferenze, come quella prevista dall'accordo controverso, esiste quindi dall'introduzione dei servizi di trasporto multimodale. Tale tipo di trasporto, i cui vantaggi sono peraltro unanimemente riconosciuti, è inoltre stato creato e sviluppato principalmente dalle conferenze marittime.

483 In terzo luogo, la Commissione, come ammette al centocinquantottesimo 'considerando' della decisione impugnata, ha avuto bisogno di qualche tempo per definire la sua posizione in materia, che non era ampiamente nota sino a che essa non ha presentato al Consiglio la relazione concernente l'applicazione delle regole comunitarie di concorrenza al trasporto marittimo nel giugno 1994, menzionata al centocinquantaseiesimo 'considerando' della decisione impugnata. Ne consegue, in particolare, che non possono accogliersi le censure formulate al centocinquantatreesimo e centoquarantanovesimo 'considerando' della decisione impugnata, secondo cui «si tratta di un'infrazione in atto in generale dal 1971 e sicuramente dalla data di presentazione alla Commissione, nell'aprile 1989, della denuncia della DSVK», né si può dare per scontato il fatto che, «nonostante ripetute avvertenze preliminari da parte della Commissione (inclusa una lettera del commissario all'epoca responsabile per la politica di concorrenza al presidente della FEFC nel giugno 1990, indicante che le pratiche in questione incorrevano nel divieto dell'articolo 85, paragrafo 1 e non beneficiavano di nessuna esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3), le parti le hanno mantenute pienamente in vigore».

484 In quarto luogo, non si può contestare che, anche se si tratta di una forma molto grave e molto classica d'infrazione alle regole di concorrenza, ossia di un accordo

orizzontale di fissazione dei prezzi, il trattamento giuridico da riservare a questo tipo di accordo, in particolare in considerazione dei suoi stretti collegamenti con il trasporto marittimo, che è oggetto di una disciplina specifica ed eccezionale nel diritto della concorrenza, non era stato stabilito con chiarezza e soprattutto sollevava questioni complesse di natura sia economica che giuridica.

485 In quinto luogo, vari elementi possono avere indotto le ricorrenti a credere legittimo l'accordo controverso. Oltre alla lunga durata e al carattere pubblico dell'accordo controverso, va sottolineato in particolare che in una dichiarazione congiunta allegata al verbale della riunione del Consiglio in cui è stato adottato il regolamento n. 4056/86, la stessa Commissione ha dichiarato quanto segue: «le operazioni multimodali marittime/terrestri sono soggette alle regole di concorrenza relative al trasporto terrestre ed a quelle relative al trasporto marittimo. In pratica, la stessa applicazione dell'art. 85, n. 1, CEE, sarebbe la regola per quanto riguarda l'organizzazione e l'esecuzione di trasporti multimodali successivi o complementari e la fissazione o l'applicazione di prezzi complessivi, dato che conformemente all'art. 2 del regolamento n. 4056/86 ed all'art. 3 del regolamento n. 1017/68, il divieto di cui all'art. 85, n. 1, CEE non si applica a tali pratiche». Senza che occorra pronunciarsi sull'esatta portata di questa dichiarazione nell'ambito del presente motivo, è sufficiente rilevare che essa, quanto meno, può avere suscitato dubbi tra le ricorrenti ed averle indotte a ritenere che il loro accordo non fosse censurabile.

486 Si deve inoltre sottolineare che nel 1983 sei Stati membri, nell'ambito della riforma dello Shipping Act, hanno inviato un memorandum agli Stati Uniti per sostenere la proposta di autorizzare le conferenze marittime a fissare i prezzi del trasporto multimodale comprensivo del trasporto terrestre, precisando ch'essi non limitavano la libertà delle conferenze marittime di stabilire in comune i prezzi del trasporto multimodale verso l'Europa e che tale pratica non aveva causato alcun problema o abuso, ma anzi aveva favorito lo sviluppo della containerizzazione e del trasporto multimodale nell'ambito del commercio europeo con l'estero, a beneficio degli esportatori.

487 In sesto luogo, si deve osservare che, nella decisione 94/980, la Commissione non ha inflitto ammende alle compagnie parti dell'accordo in questione, mentre quest'ultimo non solo prevedeva anche la fissazione dei prezzi del segmento terrestre del trasporto multimodale, ma conteneva altre gravi infrazioni alle regole di concorrenza. E' vero che il fatto che la Commissione non abbia inflitto ammende al responsabile di una violazione delle regole di concorrenza di per sé non può impedire che venga inflitta un'ammenda al responsabile di un'infrazione della stessa natura. Infatti non si può invocare il principio della parità di trattamento nell'illegalità. Tuttavia, ciò non toglie che la suddetta decisione, resa troppo poco tempo prima della decisione impugnata, dimostri come la stessa Commissione riteneva che l'intesa in questione non imponesse necessariamente, considerate tutte le circostanze, di infliggere ammende alle imprese che vi avevano preso parte. Si deve inoltre aggiungere che, fino alla decisione impugnata, la Commissione non aveva inflitto ammende ad alcuna compagnia di navigazione o conferenza marittima per la fissazione del prezzo del segmento terrestre del trasporto multimodale, mentre, secondo le informazioni fornite dalle ricorrenti e non contestate dalla Commissione, quasi tutte le conferenze concludono accordi sulla fissazione di tale prezzo.

488 Alla luce di tutte le circostanze sopra indicate, il Tribunale, nell'esercizio della sua competenza di merito, ritiene che nella fattispecie sia giustificato non infliggere alcuna ammenda. Di conseguenza, l'art. 5 della decisione impugnata dev'essere annullato nella parte in cui infligge un'ammenda di ECU 10 000 ad ognuna delle ricorrenti.

Sulle spese

489 In applicazione dell'art. 87, n. 3, del regolamento di procedura del Tribunale, quest'ultimo può ripartire le spese se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi. Poiché il ricorso è stato accolto solo per una parte molto limitata, si

procederà ad una corretta valutazione delle circostanze del caso decidendo che le ricorrenti sopportino le proprie spese e i quattro quinti delle spese sostenute dalla Commissione, e che quest'ultima sopporti un quinto delle proprie spese.

⁴⁹⁰ Per quanto riguarda le parti intervenienti ECSA e JSA, si procederà ad una corretta applicazione dell'art. 87, n. 4, del regolamento di procedura del Tribunale condannandole a sopportare le proprie spese e quelle della Commissione relative al loro intervento. Per quanto riguarda l'interveniente ECTU, ai sensi dell'art. 87, n. 4, del regolamento di procedura del Tribunale, essa va condannata a sopportare un quinto delle proprie spese, mentre quattro quinti devono essere posti a carico delle ricorrenti.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Terza Sezione),

dichiara e statuisce:

- 1) L'art. 5 della decisione della Commissione 21 dicembre 1994, 94/985/CEE, relativa ad una procedura di applicazione dell'art. 85 del Trattato CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference), è annullato nella parte in cui impone un'ammenda alle ricorrenti.

- 2) Il ricorso è respinto per il resto.

- 3) Le ricorrenti supporteranno le proprie spese e quattro quinti di quelle sostenute dalla Commissione e dall'ECTU, ivi comprese quelle relative al procedimento sommario.

- 4) La Commissione supporterà un quinto delle sue spese, ivi comprese quelle relative al procedimento sommario.

- 5) L'ECOSA e la JSA supporteranno le loro spese e le spese della Commissione relative al loro intervento.

- 6) L'ECTU supporterà un quinto delle proprie spese ivi comprese quelle relative al procedimento sommario.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 28 febbraio 2002.

Il cancelliere

Il presidente

H. Jung

M. Jaeger

II - 1121

Indice

Contesto giuridico	II - 1025
Fatti all'origine della controversia	II - 1030
Procedimento	II - 1036
Conclusioni delle parti	II - 1038
In diritto	II - 1039
I — Osservazioni preliminari	II - 1039
II — Sul primo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 1, del Trattato	II - 1040
A — Argomenti delle parti	II - 1040
Mercato pertinente	II - 1040
Restrizione rilevante della concorrenza	II - 1040
Effetto sugli scambi tra gli Stati membri	II - 1040
B — Giudizio del Tribunale	II - 1041
Sulla definizione del mercato pertinente	II - 1041
Sulla rilevanza dell'effetto sulla concorrenza	II - 1050
Per quanto riguarda l'effetto sul commercio tra Stati membri	II - 1053
Conclusione sul primo motivo delle ricorrenti	II - 1055
III — Sul secondo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 3 del regolamento n. 4056/86	II - 1055
A — Argomenti delle parti	II - 1055
La decisione impugnata non terrebbe conto del fatto che i regolamenti n. 1017/68 e n. 4056/86 erano destinati a stabilire le regole applicabili a settori particolari dell'economia	II - 1055
La decisione impugnata non terrebbe conto della definizione corretta dei mercati su cui gli accordi producono i loro effetti	II - 1055
La decisione impugnata sarebbe incompatibile con le indicazioni del regolamento n. 4056/86 relative al suo campo di applicazione	II - 1056
La decisione impugnata non sarebbe compatibile con i principi generali del diritto comunitario applicabili alla determinazione della portata delle norme comunitarie	II - 1056
La decisione impugnata non sarebbe compatibile con l'interpretazione data ad espressioni identiche in altri regolamenti settoriali nel campo dei trasporti	II - 1056

La decisione impugnata sarebbe fonte di incertezza giuridica e di incoerenza procedurale	II-1056
La decisione impugnata non sarebbe conciliabile con il ragionamento svolto dal Consiglio nel regolamento n. 4056/86 in relazione alla concessione di un'esenzione per categoria alle conferenze	II-1057
La decisione impugnata ignorerebbe le caratteristiche peculiari del settore dei trasporti	II-1057
La sentenza della Corte 5 ottobre 1995, causa C-96/94, Centro Servizi Spediporto (Racc. pag. I-2883), citata dalla Commissione, nella specie non sarebbe pertinente	II-1057
B — Giudizio del Tribunale	II-1057
IV — Sul terzo motivo, tratto dalla violazione dell'art. 85, n. 3, del Trattato e dell'art. 5 del regolamento n. 1017/68	II-1074
A — Argomenti delle parti	II-1074
Osservazioni generali	II-1074
—Prassi di altre autorità competenti in materia di concorrenza e di altri legislatori	II-1074
—Incidenza sulla stabilità dei prezzi della fissazione in comune dei prezzi del trasporto multimodale nell'ambito di una conferenza	II-1075
—Ruolo delle conferenze marittime come pioniere nello sviluppo dei servizi di trasporto multimodale	II-1075
Condizioni dell'art. 85, n. 3, del Trattato	II-1075
—Prima condizione: vantaggi economici dell'accordo	II-1075
—Seconda condizione: attribuzione di una congrua parte degli utili agli utenti	II-1075
—Terza condizione: indispensabilità delle restrizioni della concorrenza ..	II-1075
B — Giudizio del Tribunale	II-1076
Osservazioni generali	II-1076
Prima condizione: miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, promozione della continuità e della stabilità sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo, aumento della produttività delle imprese, o promozione del progresso tecnico o economico	II-1080
Seconda condizione: attribuzione di una congrua parte degli utili agli utenti	II-1085

Terza condizione: l'indispensabilità delle restrizioni della concorrenza di cui trattasi	II-1087
V — Sul quarto motivo, tratto dall'esistenza di irregolarità del procedimento amministrativo	II-1094
A — Sulla censura tratta dallo sviamento della procedura di conciliazione prevista dal codice di comportamento	II-1094
Argomenti delle parti	II-1094
Giudizio del Tribunale	II-1095
B — Sulla censura tratta dalla violazione dell'accordo sullo Spazio economico europeo	II-1095
Argomenti delle parti	II-1095
Giudizio del Tribunale	II-1095
C — Sulla censura tratta dalla privazione di garanzie procedurali conseguente ad una scelta errata del regolamento di procedura applicabile	II-1096
Argomenti delle parti	II-1096
Giudizio del Tribunale	II-1096
D — Sulla censura tratta da una violazione dell'obbligo di motivazione	II-1097
Argomenti delle parti	II-1097
Giudizio del Tribunale	II-1097
E — Sulla censura tratta dalla violazione dei diritti della difesa alla luce del contenuto della decisione impugnata e della comunicazione degli addebiti	II-1101
Argomenti delle parti	II-1101
Giudizio del Tribunale	II-1102
F — Sulla censura tratta da irregolarità dell'audizione	II-1109
Argomenti delle parti	II-1109
Giudizio del Tribunale	II-1109
VI — Sul quinto motivo, tratto dalla violazione delle norme relative alle ammende ..	II-1114
A — Argomenti delle parti	II-1114
B — Giudizio del Tribunale	II-1116
Sulle spese	II-1119