YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

11 päivänä joulukuuta 2003 *

Asiassa T-61/99,

Adriatica di Navigazione SpA, kotipaikka Venetsia (Italia), edustajinaan asianajajat U. Feraro, M. Siragusa ja F. M. Moretti, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään R. Lyal ja L. Pignataro, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jossa kantaja vaatii EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (IV/34.466 — Kreikan lauttaliikenne) 9 päivänä joulukuuta 1998 tehdyn komission päätöksen 1999/271/EY (EYVL 1999, L 109, s. 24) kumoamista,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. D. Cooke sekä tuomarit R. García-Valdecasas ja P. Lindh,

kirjaaja: hallintovirkamies J. Plingers,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 3.7.2002 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perustana olevat tosiseikat

1 Kantajana oleva Adriatica di Navigazione SpA on valtion osittain omistama laivayhtiö, joka harjoittaa matkustajien, henkilöautojen ja hyötyajoneuvojen kuljetusta Kreikan ja Italian välillä reitillä Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras. Se on ainoa italialainen yhtiö, joka tarjoaa tämän tyyppistä kuljetuspalvelua ro-ro-lautoilla Kreikan ja Italian välillä.

2 Lauttoja käyttäneen henkilön vuonna 1992 tekemän kantelun johdosta, jonka mukaan lauttaliikenteen hinnat olivat hyvin samanlaiset Kreikan ja Italian välisillä reiteillä, komissio suoritti perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 (EYVL L 378, s. 4) nojalla tarkastukset kuuden lauttaliikenteen harjoittajan tiloissa, joista viisi sijaitsi Kreikassa ja yksi Italiassa.

3 Komissio aloitti muodollisen tutkintamenettelyn 21.2.1997 lähettämällä väitetiedoksiannon yhdeksälle yhtiölle, kantaja mukaan lukien.

4 Komissio teki 9.12.1998 päätöksen 1999/271/EY EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä (IV/34.466 — Kreikan lauttaliikenne) (EYVL 1999, L 109, s. 24; jäljempänä päätös).

5 Päätös sisältää seuraavat säännökset:

"*1 artikla*

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines SA ja Strintzis Lines ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patraksen ja Anconan välisten ro-ro-lauttaliikennepalvelujen hinnoista.

Näiden rikkomusten kesto on ollut seuraava:

a) Minoan Lines ja Strintzis Lines 18 päivästä heinäkuuta 1987 heinäkuuhun 1994

b) Karageorgis Lines 18 päivästä heinäkuuta 1987 27 päivään joulukuuta 1992

c) Marlines 18 päivästä heinäkuuta 1987 8 päivään joulukuuta 1989

d) Anek Lines 6 päivästä heinäkuuta 1989 heinäkuuhun 1994

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA ja Strintzis Lines ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patras–Bari/Brindisi-reiteillä sovellettavista kuorma-autotaksoista.

Näiden rikkomusten kesto on ollut seuraava:

a) Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA ja Strintzis Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994

b) Karageorgis Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 27 päivään joulukuuta 1992

c) Anek Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994

d) Adriatica di Navigazione SpA 30 päivästä lokakuuta 1990 heinäkuuhun 1994.

2 artikla

Määrätään 1 artiklassa todetusta rikkomisesta seuraavat sakot:

— Minoan Lines, 3,26 miljoonan ecun sakko

— Strintzis Lines, 1,5 miljoonan ecun sakko

— Anek Lines, 1,11 miljoonan ecun sakko

— Marlines SA, 0,26 miljoonan ecun sakko

— Karageorgis Lines, 1 miljoonan ecun sakko

— Ventouris Group Enterprises SA, 1,01 miljoonan ecun sakko

— Adriatica di Navigazione SpA, 0,98 miljoonan ecun sakko

— —"

6 Päätös on osoitettu seitsemälle yritykselle: Minoan Lines, kotipaikka Iraklion, Kreeta (Kreikka) (jäljempänä Minoan), Strintzis Lines, kotipaikka Pireus (Kreikka) (jäljempänä Strintzis), Anek Lines, kotipaikka Hania, Kreeta (jäljempänä Anek), Marlines SA, kotipaikka Pireus (jäljempänä Marlines), Karageorgis Lines, kotipaikka Pireus (jäljempänä Karageorgis), Ventouris Group Enterprises SA, kotipaikka Pireus (jäljempänä Ventouris Ferries) ja Adriatica di Navigazione SpA, kotipaikka Venetsia (Italia) (jäljempänä kantaja).

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

7 Kantaja on nostanut kanteen, joka on saapunut ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 1.3.1999 ja jossa kantaja vaatii päätöksen kumoamista.

8 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja ryhtyä prosessinjohtotoimenpiteisiin pyytämällä komissiota vastaamaan kirjallisesti kysymyksiin ja toimittamaan eräitä asiakirjoja. Komissio noudatti näitä pyyntöjä asetetussa määräajassa.

9 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin kuultiin 3.7.2002 pidetyssä istunnossa.

10 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa päätöksen kokonaan tai osittain siltä osin kuin se koskee kantajaa

— toissijaisesti kumoaa kantajalle määrätyn sakon tai alentaa sen määrää

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

11 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen perusteettomana

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

12 Pääasiallisissa päätöksen kumoamista koskevissa vaatimuksissaan kantaja väittää, että komissio on tehnyt joukon virheitä arvioidessaan, että kantaja on rikkonut EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta). Ensimmäisessä kanneperusteessa kantaja väittää, että päätöstä ei ole perusteltu riittävästi siltä osin, kuin se koskee relevanttien markkinoiden määrittelemistä, ja sen perustelujen ja päätösosan välillä on ristiriita. Toisessa kanneperusteessaan se väittää, että komissio ei ole oikeudellisesti riittävällä tavalla osoittanut kantajan osallistuneen kartelliin, mistä sitä päätöksessä arvostellaan. Ensimmäisessä osassa kantaja vetoaa siihen, että sitä vastaan käytettyjä todisteita on arvioitu virheellisesti, ja vastuu rikkomisesta on kohdennettu väärin. Toisessa osassa se väittää, että rikkominen on määritelty virheellisesti. Kolmannen kanneperusteen mukaan kohtuusperiaatetta ja yhdenvertaisen kohtelun periaatetta on loukattu kohdennettaessa vastuuta rikkomisesta yrityksille, jotka liikennöivät samalla reitillä kuin kantaja. Neljännen kanneperusteen mukaan perustamissopimuksen 85 artiklaa on sovellettu virheellisesti, koska jäsenvaltioiden väliselle kaupalle ei ole aiheutunut vakavaa vahinkoa.

13 Kantaja esittää sakon kumoamista tai alentamista koskevien toissijaisten vaatimustensa tueksi viidennen kanneperusteen, jonka mukaan asetuksen N:o 4056/86 19 artiklaa on rikottu, koska komissio on määrännyt sille suhteettoman sakon ja on arvioinut virheellisesti sekä rikkomisen vakavuuden että keston.

I *Päätöksen kumoamista koskevat vaatimukset*

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa ja 190 artiklaa (josta on tullut EY 253 artikla) on rikottu, koska päätös on puutteellisesti perusteltu siltä osin, kuin kysymys on relevanttien markkinoiden määrittelystä ja perusteluiden, ja päätösosan välillä on ristiriita

Asianosaisten lausumat

14 Kantaja arvostelee komissiota siitä, että tämä on tehnyt päätöksen relevanttien markkinoiden virheellisen ja epätäydellisen määritelmän pohjalta ja jättänyt perusteettomasti huomioon ottamatta niitä perustavanlaatuisia eroja, jotka vallitsevat liikennöityjen reittien, liikenteenharjoittajien ja tarjottujen palvelujen välillä. Se katsoo, että tämä virheellinen määrittely on vaikuttanut hyvin kielteisesti sen asemaan tässä asiassa, koska se on yritys, joka liikennöi ainoastaan yhdellä päätöksessä tarkoitetuista reiteistä ja sen liikevaihdosta 90 prosenttia koostuu matkustajien kuljetuksesta, jota palvelua päätös ei kata. Kantajan mukaan nämä erityispiirteet olisi pitänyt ottaa huomioon siten, että ne rajoittavat sen mahdollista vastuuta suhteessa sen liikennöimään reittiin nähden.

15 Täsmällisemmin kantaja huomauttaa, että rahdin ja hyötyajoneuvojen kuljetuksella on erityispiirteitä matkustajien ja henkilöautojen kuljetukseen verrattuna, koska rahdin kuljetuksessa pyritään priorisoimaan palvelun tiheys myös sesonkiajan ulkopuolella. Lisäksi tämäntyyppisen palvelun asiakkaille laivaan nousu- ja maihinnoususatamien läheisyys ja tavaroiden toimitusyhteydet ovat merkittävämpi tekijä kuin kuljetusmaksut. Yksityishenkilö puolestaan on tarkempi palvelun laadun ja/tai hinnan suhteen kuin sen tiheyden (ja välimatkan) suhteen. Kantajan mukaan kyseisten kolmen reitin määritteleminen siten, että ne

muodostavat yhdet maantieteelliset markkinat, ei ole riittävän täsmällinen. Kyseisiä kolmea reittiä on sen mukaan pidettävä osittain erillisinä maantieteellisinä markkinoina, joita vastaavat erilliset "asiakasreservit".

16 Kantaja lisää, että se hätäinen ja pintapuolinen tapa, jolla päätöksessä käsitellään kysymystä relevanteista markkinoista, on perustamissopimuksen 190 artiklan vastainen. Se huomauttaa tältä osin, että päätöksen perusteluiden ja päätösosan välillä on ristiriita relevanttien markkinoiden ja rikkomisen laadun osalta. Se huomauttaa, että toisin kuin tietyissä perusteluiden kappaleissa, joissa esitetään, että arvosteltu menettely kuuluu yhteen ja samaan ainoaan ja kokonaisvaltaiseen rikkomiseen, päätösosassa tehdään selvä ero sekä niiden eri palvelutyyppien välillä, jotka ovat kartellin kohteena että niiden reittien välillä, jota erilaiset arvostellut menettelyt koskevat. Se katsoo, että tämä lähestymistapa on vaikuttanut sille määrätyn sakon määrään.

17 Kantaja arvostelee täsmällisemmin sitä seikkaa, että komissio katsoo sen olevan vastuussa kokonaisvaltaisesta kartellista, joka koskee paitsi rahdin ja hyötyajoneuvojen kuljetuspalveluja, myös matkustajien kuljetuspalveluja, ja näin on paitsi sillä ainoalla reitillä, jolla kantaja liikennöi, myös kaikilla muilla päätöksen eri adressaattiyhtiöiden eri tavoin liikennöimillä reiteillä.

18 Tältä osin kantaja korostaa niitä konkreettisia seurauksia, joita tällaisella vastuun kohdentamisen tavalla on. Sen mukaan riittää kun tarkastellaan niiden käyttäjien tilannetta, jotka olisivat mahdollisesti käyttäneet kantajan palveluja riidanalaisena ajanjaksona, ja jotka käyttäen hyväksi päätöstä, jossa osoitetaan meriliikenteen kuljetusmaksujen vahvistamista tietylle tasolle koskevan kartellin olemassaolo — korkeammalle kuin taso olisi mahdollisesti ollut ilman oletettua kartellia — päättäisivät nostaa vahingonkorvauskanteen kantajaa vastaan. Jos päätös pysytettäisiin (rebus sic stantibus), se oikeuttaisi kantajan matkustajien kuljetuspalveluja käyttäneiden henkilöiden kanteen, eikä pelkästään hyötyajo-

neuvojen kuljetusta käyttäneiden asiakkaiden. Näin ollen kantaja katsoo, että koska relevanttien markkinoiden virheellinen määrittely vaikuttaa vastuun kohdentamiseen, tällainen virhe on vakava laiminlyönti, joka väistämättä vaikuttaa päätöksen pätevyyteen. Kantaja lisää, että jos komissio olisi todennut, että päätöksessä tarkoitetut kolme reittiä muodostavat erilliset markkinat ainakin rahdin ja hyötyajoneuvojen kuljetuksen osalta, se ei olisi voinut ulottaa kantajan vastuuta muiden yhtiöiden muilla reiteillä tarjoamiin palveluihin. Lisäksi sen rikkomisen vakavuus, josta kantajan katsotaan olevan vastuussa, olisi tässä tapauksessa väistämättä ollut vähemmän merkittävä, millä olisi ollut huomattavia seurauksia sille määrätyn sakon määrään.

19 Komissio pitää tätä kanneperustetta perusteettomana ja toteaa, että koska oli olemassa riittäviä todisteita, jotka näyttävät toteen, että kyseisillä kolmella reitillä (Ancona/Bari/Brindisi–Patras) kokonaisuudessaan tapahtui rikkominen, ei ole tarpeen, että se määrittelisi relevantit markkinat eri tavalla. Se lisää tältä osin, että kantaja ei osoita, millä tavoin mahdollinen virhe relevanttien markkinoiden määrittelemisessä merkitsisi päätöksen pätemättömyyttä.

20 Komissio katsoo, että kyseisten laivayhtiöiden tarjonnan kannalta kolme tarkasteltua reittiä muodostavat yhdet ja ainoat relevantit markkinat, minkä vuoksi ei ole tarpeen tarkastella kysynnän kannalta matkustajien ja rahdin kuljetuspalvelujen mahdollista korvattavuutta. Se on nimenomaisesti todennut päätöksessään, että Anconan, Barin ja Brindisin satamat ovat korvattavissa Kreikan ja Italian välisen ro-ro-lauttaliikenteen kuljetuspalvelujen osalta, kun otetaan huomioon, että ne ovat tietyssä määrin toisensa korvaavia (ks. päätöksen 5 perustelukappale). Lisäksi se totesi päätöksen 3, 20, 29, 31, 34, 36, 97 ja 144 perustelukappaleessa, että tarjonnan kannalta merkitykselliset markkinat ovat Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjottavien ro-ro-lauttaliikennepalveluiden markkinat. Komissio korostaa lopuksi, että laivayhtiöiden välinen sopimus koski kaikkia Kreikan ja Italian välillä tarjottavia "roll-on/roll-off"-palveluja, ottamatta huomioon kunkin yhtiön erityisesti liikennöimiä erityisiä reittejä.

21 Kysymyksessä olevien relevanttien markkinoiden määrittelemisestä maantieteellisestä näkökulmasta komissio viittaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 20.4.1999 asiassa Limburgse Vinyl Maatschappig ym. vastaan komissio antamaan tuomioon, niin sanottuun PVC-tapaukseen II (yhdistetyt asiat T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94, Kok. 1999, s. II-931, 773 kohta), jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että yritystä voidaan pitää vastuussa kokonaisvaltaisesta yhteistoimintajärjestelystä, vaikka se on välittömästi osallistunut vain yhteen tai useampaan yhteistoimintajärjestelyn osatekijöistä, jos se toisaalta tiesi, että salainen yhteistyö kuului kokonaissuunnitelmaan, jonka tarkoituksena oli vääristää normaalia kilpailua. Tämän vuoksi komissio korostaa, että se, että kantaja osallistui kartelliin ainoastaan liikennöimällään reitillä, ei poista sen vastuuta koko rikkomisesta, kun otetaan huomioon, että se tiesi laivayhtiöiden hintojen vahvistamista koskevasta kokonaissuunnitelmasta (päätöksen 117 perustelukappale). Komission mukaan se, että kantaja osallistui vain yhteen kartellin osaan, joka koski vain Brindisin ja Patraksen välillä tarjottavia kuljetuspalveluja, vaikutti vain siihen asteeseen, jolla se osallistui sopimukseen ja sen vastuuseen tästä sopimuksen osasta, mutta sillä ei ollut mitään merkitystä relevanttien markkinoiden määrittelemisessä. Tältä osin komissio viittaa päätöksen 111 ja 144 perustelukappaleisiin, joissa todetaan, että Patraksesta Bariin tai Patraksesta Brindisiin kulkevilla reiteillä sovellettavat sopimukset muodostivat osan laajemmasta salaisesta yhteistyöstä Kreikan ja Italian välisten ro-ro-lauttaliikennepalveluiden kuljetusmaksujen vahvistamiseksi ja että näin ollen sopimuksia ei voida pitää erillisinä rikkomisina, vaan ainoan jatkuvan rikkomisen eri osina.

22 Komissio päättelee tästä, että väitettä, jolla pyritään osoittamaan ristiriita päätöksen perustelujen ja päätösosan välillä, on pidettävä merkityksettömänä ja sivuutettavana ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännön nojalla (asia T-308/94, Cascades v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-925, 156 kohta), jonka mukaan päätöksen perustelukappaleita on tulkittava päätöksen yleisen systematiikan sekä väitetiedoksiannon valossa.

23 Komissio viittaa myös perustamissopimuksen 85 artiklan nojalla annettujen päätösten perusteluvelvollisuuden laajuutta koskevaan oikeuskäytäntöön relevanttien markkinoiden määrittelemisen osalta. Se lainaa erityisesti asiassa SPO ym. vastaan komissio 21.2.1995 annettua tuomiota (asia T-29/92, Kok. 1995,

s. II-289, 74 kohta), jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, ettei markkinoiden määrittelyllä ole samaa merkitystä EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan (josta on tullut EY 82 artikla) soveltamisessa.

24 Komissio katsoo, että tämä oikeuskäytäntö on sovellettavissa käsiteltävänä olevassa tapauksessa ja huomauttaa, että se tyytyi perustelemaan päätöksen relevanttien markkinoiden määritelmän osalta siltä osin kuin se katsoi, että näin oli välttämätöntä tehdä, jotta yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa päätöksen lainmukaisuutta, ottaen huomioon, että kantaja ei hallinnollisen menettelyn aikana esittänyt tältä osin vastalauseita. Tältä osin se vetoaa yhteisöjen tuomioistuinten oikeuskäytäntöön, jonka mukaan jollekulle vastainen päätös on perusteltava niin, että päätöksen lainmukaisuutta voidaan valvoa tehokkaasti ja että sille, jota asia koskee, annetaan riittävä selvitys, jonka perusteella hän voi tietää, onko päätös asianmukainen. Sitä, onko perustelu riittävä, on arvioitava ottaen huomioon asian olosuhteet, erityisesti päätöksen sisältö, esiin tuotujen perustelujen luonne ja se, mikä intressi päätöksen adressaateilla on selvitysten saamiseen (asia C-56/93, Belgia v. komissio, tuomio 29.2.1996, Kok. 1996, s. I-723; asia T-334/94, Sarrió v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1439, 34 kohta ja asia T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. I-2111, 56 kohta). Luettaessa kantajan väitetiedoksiantoon antama vastaus ilmenee, että se ei kiistä komission väitetiedoksiannon 3–6 kohdassa esittämää relevanttien markkinoiden määritelmää eikä arviota sopimuksen vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (väitetiedoksiannon 55 kohta).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

25 Kantaja arvostelee ensimmäisessä kanneperusteessaan komissiota siitä, että se on määritellyt relevantit markkinat virheellisesti ja epätäydellisesti. Kanneperuste muodostuu kahdesta osasta. Yhtäältä kantaja arvostelee tapaa, jolla komissio on määritellyt relevantit markkinat ja katsoo, että perustamissopimuksen 85 artiklan

1 kohtaa on sovellettu virheellisesti käsiteltävänä olevan tapauksen tosiseikkoihin. Toisaalta se katsoo, että komissio on rikkonut perustamissopimuksen 190 artiklaa, koska päätöksen perustelujen ja päätösosan väillä vallitsee ristiriita.

A Väite, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti, koska relevantteja markkinoita ei ole määritelty riittävästi

26 Kantaja arvostelee komissiota siitä, että se on tehnyt päätöksen tutkimatta ennakolta relevantteja markkinoita käsiteltävänä olevassa asiassa. Se katsoo, että jos tällainen tutkimus olisi tehty, komissio olisi voinut arvioida oikein Kreikan ja Italian yhdistävillä merireiteillä liikennöivien yritysten tarjoamien palvelujen väliset erot. Tämä kanneperusteen ensimmäinen osa herättää siis kysymyksen siitä, mikä rooli on annettava relevanttien markkinoiden määritelmälle, kun komissio soveltaa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa määrätäkseen seuraamuksia käsiteltävänä olevan kaltaisesta yritysten välisestä kartellista.

27 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraa, ettei markkinoiden määrittelyllä ole samaa merkitystä perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamisessa. Perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamisen yhteydessä markkinoiden asianmukainen määrittely on välttämätön ennakkoedellytys oletetun kilpailunvastaisen toiminnan arvioinnissa (yhdistetyt asiat T-68/89, T-77/89 ja T-78/89, SIV ym. v. komissio, tuomio 10.3.1992, Kok. 1992, s. II-1403, Kok. Ep. XII, s. II-287, 159 kohta), sillä ennen määräävän markkina-aseman väärinkäytön osoittamista on näytettävä toteen määräävän aseman olemassaolo tietyillä markkinoilla, mikä edellyttää näiden markkinoiden ennalta rajaamista. Perustamissopimuksen 85 artiklaa sovellettaessa markkinat on määriteltävä sen ratkaisemiseksi, onko sopimus, yritysten yhteenliittymän päätös tai yritysten yhdenmukaistettu menettelytapa omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ja onko sen tarkoituksena estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla. Tämän vuoksi perustamissopimuksen 85 artiklan

1 kohdan soveltamisen yhteydessä kantajien esittämiä väitteitä komission markkinamääritelmää vastaan ei voida käsitellä erillään jäsenvaltioiden väliselle kaupalle aiheutuvia vaikutuksia ja kilpailun rajoittamista koskevista väitteistä (em. asia SPO ym. v. komissio, tuomio 75 kohta ja asia T-348/94, Enso Española v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1875, 232 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on myös katsonut, että relevanttien markkinoiden määrittelyä ei näin ollen voida tehokkaasti kiistää, jos komissio on katsonut perustellusti riidanalaisessa päätöksessä mainittujen asiakirjojen nojalla, että kysymyksessä oleva sopimus vääristi kilpailua ja saattoi vaikuttaa tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok. 2000, s. II-491, 1094 kohta).

28 Komissio on päätöksen 142 ja 143 perustelukappaleessa esittänyt ne syyt, joiden vuoksi kysymyksessä oleva sopimus vääristi kilpailua ja oli omiaan vaikuttamaan tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Päätöksen 142 perustelukappaleessa todetaan, että sopimuksen tarkoituksena oli määrätä yhteiset hinnat ja näin rajoittaa sopimuspuolten mahdollisuutta toimia itsenäisesti markkinoilla. Komissio toteaa päätöksen 143 perustelukappaleessa sopimuksen vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa sopimus koski Kreikan ja Italian välisiä ro-ro-lauttaliikennepalveluja merireiteillä, jotka saivat enemmän merkitystä vuonna 1992, jolloin sodan alkaminen entisessä Jugoslaviassa sulki maareitit Kreikan ja muiden Euroopan unionin valtioiden väliseltä tuonnilta ja vienniltä. Komissio täsmentää, että vuonna 1993 Kreikan ja Italian yhdistävillä reiteillä kuljetettiin 1 316 003 matkustajaa ja 213 839 hyötyajoneuvoa ja että matkustajista 49 prosenttia ja rahdinkuljetusajoneuvoista 38 prosenttia kuljetettiin Patras–Ancona-reitillä, matkustajista 35 prosenttia ja ajoneuvoista 38 prosenttia Patras–Brindisi-reitillä sekä matkustajista 10 prosenttia ja ajoneuvoista 19 prosenttia Patras–Bari-reitillä. Komissio lisää, että "sopimus, joka vaikuttaa palveluiden kysyntään kahden jäsenvaltion välillä (kuten kyseisen palvelun suurimpien tarjoajien sopimus hintojen vahvistamisesta), on omiaan siirtämään kysyntää sekä sopimuksessa mukana olevan yritysryhmän sisällä että tämän ryhmän ulkopuolella ja siten muuttamaan kyseisen palvelun kaupan rakennetta jäsenvaltioiden välillä".

29 Koska näitä väitteitä ei ole kiistetty, komissio on katsonut perustellusti riidanalaisessa päätöksessä mainittujen asiakirjojen nojalla, että kysymyksessä oleva sopimus vääristi kilpailua ja saattoi vaikuttaa tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen edellä lainatun oikeuskäytännön valossa relevanttien markkinoiden määritelmän kiistäminen on tehotonta käsiteltävänä olevassa tapauksessa, koska sen perusteella ei voida osoittaa, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytykset eivät täyttyisi.

30 On kuitenkin niin, kuten kantaja osoittaa käsiteltävänä olevassa tapauksessa, että komission relevanttien markkinoiden määritelmää vastaan esitetyt väitteet voivat koskea muita perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamiselle ominaisia seikkoja, kuten kysymyksessä olevan kartellin laajuutta, sitä, oliko se ainoa vai kokonaisvaltainen, sekä kunkin yrityksen osallisuuden laajuutta. Kyseiset seikat eivät tosin ole perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan "soveltamisedellytyksiä", joita nimenomaisesti ovat tämän määräyksen sanamuodon mukaan yritysten väliset "sopimukset", "vaikuttaminen jäsenvaltioiden väliseen kauppaan" ja "kilpailua rajoittava vaikutus". Kysymys on seikoista, jotka liittyvät kiinteästi henkilökohtaiseen vastuuseen kollektiivisista rikkomisista, minkä yhteisöjen tuomioistuin on nimenomaisesti todennut asiassa C-49/92 P, komissio vastaan Anic Partecipazioni, 8.7.1999 antamassaan tuomiossa (Kok. 1999, s. I-4125, 78 kohta), sekä yleisistä oikeusperiaatteista kuten oikeusvarmuuden periaatteesta ja suhteellisuusperiaatteesta.

31 Kuten kantaja on korostanut, riskit, jotka liittyvät siihen, että komissio katsoo yhden yrityksen osallistuneen monitahoisiin rikkomisiin määrittelemättä täsmällisesti relevantteja markkinoita, eivät ole vähäpätöisiä. Tällaisella täsmällisyyden puutteella voi itse asiassa olla merkittäviä seurauksia kolmansien ja sellaisten yritysten, jotka ovat sellaisen päätöksen adressaatteja, jossa määrätään seuraamuksia kartellista, välisiin suhteisiin. On ajateltavissa, että vedoten siihen, että päätöksessä katsotaan toteennäytetyksi yleisen hintakartellin olemassaolo, sellaisten yritysten, joille on määrätty seuraamuksia, asiakkaat voisivat vaatia korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että heidän on pitänyt kyseisenä ajanjaksona maksaa kuljetuspalveluista korkeampia hintoja kuin kilpailutilanteessa muodostunut hinta.

32 On siis toivottavaa, että kun komissio tekee päätöksen, jossa todetaan jonkin yrityksen osallistuminen monitahoiseen, kollektiiviseen ja jatkuvaan rikkomiseen, jollaisia kartellit usein ovat, sen lisäksi, että se tutkii, onko perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan erityisiä soveltamisedellytyksiä noudatettu, se ottaa huomioon sen, että tällainen päätös voi johtaa kunkin sen adressaatin henkilökohtaiseen vastuuseen vain siltä osin kuin on näytetty toteen niiden osallistuminen kollektiivisiin menettelyihin, joista on määrätty seuraamus ja jotka on määritelty oikein. Koska tällaisella päätöksellä voi olla merkittäviä seurauksia asianomaisille yrityksille paitsi hallintoviranomaisiin myös kolmansiin nähden, komission on tutkittava relevantit markkinat ja osoitettava ne sen päätöksen perusteluissa, jossa määrätään seuraamus perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomisesta, riittävän täsmällisesti, jotta ymmärretään niiden markkinoiden toiminta, joilla kilpailu on vääristynyt, ja samalla vastattava oikeusvarmuuden olennaisiin tarpeisiin.

33 Tältä osin on huomattava, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on edellä mainitussa asiassa SIV ym. vastaan komissio antamassaan tuomiossa (159 kohta) hylännyt komission väitteen, jonka mukaan silloin kun kirjalliset todisteet asianomaisesta kartellista ovat selviä ja nimenomaisia, ne tekevät joka tapauksessa tarpeettomaksi kaikenlaisen markkinoiden rakenteen tutkimisen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että päinvastoin "markkinoiden asianmukainen määrittely on välttämätön ennakkoedellytys oletetun kilpailunvastaisen toiminnan arvioinnissa". Julkisasiamies Darmon on jo ottanut esille tällaisen tutkimuksen merkityksen asiassa 45/85, Verband der Sachversicherer vastaan komissio, tuomio 27.1.1987, antamassaan ratkaisuehdotuksessa (Kok. 1987, s. 405, Kok. Ep. IX, s. 9, 10 kohta) todetessaan seuraavaa:

"[perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan sisältämän kiellon kolme edellytystä tietyssä tapauksessa] on tutkittava suhteessa siihen tosiasialliseen kontekstiin, johon sopimus, yhteenliittymää koskeva päätös tai yhdenmukaistettu menettelytapa kuuluu (asia 5/69, Völk, [tuomio 9.7.1969,] Kok. 1969, s. [2]95, [Kok. Ep. I, s. 407,] 7 kohta). Niiden markkinoiden analyysi, jotka on otettava huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamiseksi käsiteltävänä olevassa tapauksessa, näyttää, kun sen ominaisuudet otetaan huomioon, välttämättömältä edellytykseltä."

34 Lopulta komissio on itse korostanut tällaisen tutkimisen merkitystä tiedonannossaan merkityksellisten markkinoiden määritelmästä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta (EYVL 1997, C 372, s. 5), jossa todetaan seuraavaa:

"Tällä tiedonannolla on tarkoitus selventää sitä, miten komissio soveltaa merkityksellisten tuotemarkkinoiden ja maantieteellisten markkinoiden käsitettä valvoessaan yhteisön kilpailuoikeuden soveltamista— — Markkinoiden määrittely on väline, jonka avulla tunnistetaan ja määritellään yritysten välisen kilpailun rajat. Sen avulla voidaan luoda puitteet, joiden rajoissa komissio soveltaa kilpailupolitiikkaa. Markkinoiden määrittelemisen päätavoite on selvittää järjestelmällisesti asianosaisten yritysten kohtaamat kilpailurajoitukset. Määrittelemällä markkinat sekä tuotteen että maantieteellisen ulottuvuuden kannalta pyritään saamaan selville asianosaisten yritysten sellaiset todelliset kilpailijat, jotka voivat rajoittaa yritysten käyttäytymistä ja estää niitä käyttäytymästä todellisista kilpailupaineista riippumattomasti. Tältä kannalta katsoen markkinoiden määrittely mahdollistaa muun muassa markkinaosuuksien laskemisen, joiden perusteella puolestaan saadaan merkityksellistä tietoa markkinavoimasta määräävän aseman arviointia tai 85 artiklan soveltamista varten."

35 Kantaja katsoo, että koska relevanttien markkinoiden virheellinen määrittely vaikuttaa asianomaisten yritysten vastuun kohdentamiseen, tällainen virhe on vakava laiminlyönti, joka väistämättä vaikuttaa päätöksen pätevyyteen.

36 Kuten kantaja huomauttaa, virhe vastuiden kohdentamisessa voi perustua relevanttien markkinoiden riittämättömään ja sekavaan määrittelyyn, toisin sanoen johtaa tämän kysymyksen riittämättömään selvittämiseen. Pääasiallinen riski relevanttien markkinoiden riittämättömässä määrittelyssä on se, että

komissio tekee virheitä sekä asianomaisen rikkomisen tai kartellin täsmällisen luonteen ja laajuuden suhteen että epäsuorasti asianomaisten yritysten yksittäisen vastuun kohdentamisessa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että tällaisten virheiden vaikutus päätöksen lainmukaisuuteen ja sen mahdolliseen kumoamiseen on tutkittava tapauskohtaisesti.

37 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantaja väittää, että päätöksen perustelujen ja päätösosan välinen ristiriita on johtanut siihen, että komissio on tehnyt virheen kohdentaessaan sen vastuuta katsoessaan, että se on vastuussa kokonaisvaltaisesta kartellista, joka koskee sekä rahdin ja hyötyajoneuvojen kuljetuspalveluja että matkustajien kuljetuspalveluja, ja näin on paitsi sillä ainoalla reitillä, jolla kantaja liikennöi, myös kaikilla muilla päätöksen adressaattiyhtiöiden eri tavoin liikennöimillä reiteillä.

38 Päätöksessä ei kuitenkaan katsota kantajan olevan vastuussa kokonaisvaltaisesta kartellista kolmella Kreikan ja Italian yhdistävällä reitillä.

39 On huomattava, että päätöksen sanamuoto osoittaa, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa määrännyt seuraamuksia kahdesta rikkomisesta: 1 artiklan 1 kohta koskee sopimusta Patraksen ja Anconan välillä ro-ro-lautoilla tarjottavien eri kuljetuspalvelujen (hyötyajoneuvot, matkustajat, matkustajien ajoneuvot jne.) hinnoista; 1 artiklan 2 kohta koskee sopimusta Patraksesta Bariin ja Brindisiin kuljetettaviin hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista.

40 Ensimmäiseen rikkomiseen, joka tapahtui heinäkuun 1987 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, osallistuivat vain reitillä Patras–Ancona liikennöivät yritykset. Nämä ovat Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis. Sitä vastoin toiseen rikkomiseen, joka koski reittejä Patraksesta Bariin ja Brindisiin ja joka tapahtui

joulukuun 1989 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, osallistuneista yrityksistä kolme liikennöi näillä reiteillä (Adriatica, Ventouris Ferries ja Strintzis), mutta niin ikään kolme yritystä ei liikennöinyt näillä reiteillä (Minoan, Anek ja Karageorgis). Tältä osin on huomattava, että komissio ei sitä vastoin katsonut, että eteläisillä reiteillä liikennöivät yritykset (Patraksesta Bariin ja Brindisiin) olisivat osallistuneet kartelliin pohjoisilla reiteillä (Patraksesta Anconaan) liikennöivien yritysten kanssa viimeksi mainituilla reiteillä, joilla ne eivät toimineet, sovellettavien hintojen osalta.

41 Komissio katsoo, että päätöksessä ei tarkoiteta kahta erillistä rikkomista, vaan yhtä ja samaa jatkuvaa rikkomista. Se toteaa, että päätöksen 1 artikla on luettava päätöksen perustelujen valossa ja katsoo, että sen perustelut viittaavat aina yhteen ainoaan sopimuksen niillä kolmella reitillä (Ancona/Bari/Brindisi–Patras), joiden katsotaan muodostavan yhdet ainoat relevantit markkinat. Se lainaa erityisesti päätöksen loppupuolella olevaa 144 perustelukappaletta, jossa se toteaa seuraavaa:

"Esitetyn perusteella komissio katsoo, että Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis ovat osallistuneet perustamissopimuksen 85 artiklan vastaiseen sopimukseen sopimalla hinnoista, joita sovellettaisiin ro-ro-lauttaliikennepalveluihin Patraksen ja Anconan välisellä reitillä. Komissio katsoo myös, että Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries ja Adriatica sopivat yhdessä Patraksesta Bariin tai Brindisiin kulkevilla reiteillä sovellettavien kuorma-autotaksojen suuruudesta. Nämä sopimukset muodostivat osan laajemmasta salaisesta yhteistyöstä Italian ja Kreikan välisten lauttaliikennepalveluiden hintojen vahvistamiseksi. Niitä ei sen vuoksi ole pidettävä erillisinä rikkomisina vaan osana yhtä jatkuvaa kilpailusääntöjen rikkomista."

42 On kiistatonta, että päätöksen päätösosa ja 144 perustelukappale eivät heijasta samaa ajatusta, koska päätösosassa ei lähdetä siitä, että olisi olemassa yksi rikkomus.

43 On muistettava, että komissio ilmaisee päätösten päätösosassa niiden rikkomisten luonteen ja laajuuden, joista se määrää seuraamukset. On huomattava, että periaatteessa nimenomaan niiden rikkomisten, joista määrätään seuraamukset, laajuuden ja luonteen osalta nimenomaan päätösosalla eikä perusteluilla on merkitystä. Ainoastaan siinä tapauksessa, että päätösosassa käytetyt termit ovat epäselviä, niitä voidaan tulkita päätöksen perusteluihin turvautumalla. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, määriteltäessä, ketkä ovat sellaisen päätöksen kohteena, jossa todetaan rikkominen, on tukeuduttava päätöksen päätösosaan, edellyttäen, että se on yksiselitteinen (yhdistetyt asiat 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663, 315 kohta).

44 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksen päätösosa ei ole lainkaan epäselvä, vaan päinvastoin se on selvä ja täsmällinen. Siitä ilmenee selvästi, että komissio on pitänyt toteen näytettyinä yhtäältä pohjoisella reitillä (Patras–Ancona) liikennöivien yhtiöiden välistä kartellia tällä reitillä sovellettavista hinnoista ja toisaalta kaikkien päätöksessä tarkoitettujen yritysten (Marlinesia lukuun ottamatta) välistä kartellia eteläisillä reiteillä (Patras–Bari ja Patras–Brindisi) tarjottavien kuljetuspalvelujen hinnoista hyötyajoneuvojen osalta. Edelleen ei ole pelkästään niin, että päätöksen päätösosassa ei lainkaan mainita, että kysymys olisi yhdestä rikkomisesta, vaan lisäksi päätösosa on erityisen täsmällinen niiden rikkomisten kuvauksen osalta, joista on määrätty seuraamukset. Yhtäältä päätöksen 1 artikla on jaettu kahteen eri yrityksiä koskevaan kohtaan ja toisaalta päätöksen 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yritysten osalta päätösosassa täsmennetään, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkominen perustuu siihen, että yhtiöt ovat sopineet yksinomaan Patras–Bari/Brindisi-reiteillä sovellettavista kuorma-autotaksoista ja näin ollen sulkeneet pois matkustajiin sovellettavat hinnat. Tästä seuraa, että päätöksen 1 artiklan kaksi kohtaa koskevat rikkomisia, jotka ovat erillisiä kahdesta syystä: ne koskevat eri yrityksiä ja ne ovat eri laajuisia tai voimakkuudeltaan erilaisia.

45 Koska päätöksen päätösosa ei ole epäselvä, on käsiteltävänä olevassa tapauksessa esitettyjen kanneperusteiden tutkimisen yhteydessä huomattava, että se, minkä komissio on katsonut toteen näytetyksi ja mistä se on määrännyt seuraukset, ei ole kaikkia reittejä koskeva yksi rikkominen, vaan kaksi erillistä rikkomista,

joista yksi koskee pohjoista reittiä (1 artiklan 1 kohta) ja toinen eteläisiä reittejä (1 artiklan 2 kohta). Kantajan osalta päätöksestä ilmenee selvästi, että komissio ei katso sen olevan vastuussa muutoin kuin päätöksen 1 artiklan 2 kohdan rikkomiseen liittyen.

46 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä. Sitä mahdollista vaikutusta, joka päätöksen perustelujen ja päätösosan välisellä ristiriidalla on tapaan, jolla komissio arvioi kantajan vastuuta, on tarkasteltava tarvittaessa niiden kanneperusteiden tutkimisen yhteydessä, joilla kantaja kiistää päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kartellia koskevat todisteet ja sen oikeudellisen luonnehdinnan. Tällaisen ristiriidan vaikutus tapaan, jolla kantajalle on määrätty taloudellisia seuraamuksia, tutkitaan sakkoa koskevan viidennen kanneperusteen yhteydessä.

B Väite, jonka mukaan perusteluvelvollisuutta on rikottu siltä osin kuin kysymys on relevanttien markkinoiden rajaamisesta

47 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jollekulle vastainen päätös on perusteltava niin, että päätöksen lainmukaisuutta voidaan valvoa tehokkaasti ja että sille, jota asia koskee, annetaan riittävä selvitys, jonka perusteella hän voi tietää, onko päätös asianmukainen. Sitä, onko perustelu riittävä, on arvioitava ottaen huomioon asian olosuhteet, erityisesti kysymyksessä olevan päätöksen sisältö, esiin tuotujen perustelujen luonne ja se, mikä intressi päätöksen adressaateilla on selvitysten saamiseen (ks. erityisesti asia T-38/92, AWS Benelux v. komissio, tuomio 28.4.1994, Kok. 1994, s. II-211, 26 kohta ja asia T-310/94, Gruber + Weber v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1043, 209 kohta).

48 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksen 3, 5 ja 144 perustelukappaleet koskevat tapaa, jolla komissio rajasi relevantit markkinat. Päätöksen 3 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa: "Merkitykselliset markkinat ovat Kreikan ja

Italian välisillä reiteillä tarjottavien ro-ro-lauttaliikennepalveluiden markkinat." Päätöksen 5 perustelukappaleessa komissio täsmentää, että tämän menettelyn kannalta "ei ole tarpeen tutkia perinpohjaisesti, missä määrin kyseiset reitit ovat toisensa korvaavia, sillä menettelyn kohteena olevat käytännöt koskivat ainakin osan tarkastelujaksoa kaikkia kolmea pääreittiä". Päätöksen 144 perustelukappaleessa todetaan, että kolmen reitin sopimukset "muodostivat osan laajemmasta salaisesta yhteistyöstä Italian ja Kreikan välisten lauttaliikennepalveluiden hintojen vahvistamiseksi", mikä sai komission pitämän niitä "yhtenä ja samana jatkuvana kilpailusääntöjen rikkomisena". Näiden perustelukappaleiden yhdessä lukemisesta seuraa, että kantaja saattoi ymmärtää, että komissio katsoi, että kaikki Kreikan ja Italian yhdistävät reitit kuuluivat samoihin markkinoihin.

49 On riidatonta, että päätös kokonaisuudessaan mahdollisti sen, että kantaja saattoi havaita, että perustelukappaleiden ja päätösosan väliltä puuttuu yhtenäisyys, ja vedota siihen oikein perustein. On katsottu, että päätöksen päätösosan sanamuoto oli selvä ja täsmällinen, minkä vuoksi kantaja saattoi ymmärtää päätöksen täsmällisen ulottuvuuden; päätöksessä määrättiin seuraamukset kahdesta erillisestä kartellista ja näin ollen kantaja saattoi pyrkiä osoittamaan, että komissio rankaisi sitä laskemalla sakot sillä perusteella, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa kysymys oli yhdestä rikkomisesta.

50 Tästä seuraa, että kantaja on saattanut riitauttaa päätöksen lainmukaisuuden ja että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on voinut tosiasiallisesti valvoa sen lainmukaisuutta.

51 Ne todisteet, joilla komissio on näyttänyt toteen kantajan osallistumisen kartelliin, josta on määrätty seuraamuksia, siltä osin kuin se koskee kantajaa — eli hyötyajoneuvoihin reitillä Patras–Brinidisi sovellettavia hintoja koskevaan kartelliin —, on selvästi yksilöity ja analysoitu päätöksen 122–126 perustelukappaleessa. Lisäksi kantajan väitteet on yksilöity ja tutkittu 56, 57, 75, 80, 87, 92 ja 96 perustelukappaleessa.

52 Näin ollen kantaja ei voi väittää, että päätöksen perustelujen puutteellisuus olisi estänyt sitä tietoisena kaikista seikoista riitauttamasta päätöstä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa.

53 Näin ollen myös ensimmäisen kanneperusteen toinen osa on hylättävä. Ensimmäinen kanneperuste on siis hylättävä kokonaisuudessaan.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan ei ole todisteita siitä, että kantaja olisi osallistunut hyötyajoneuvoihin reitillä Brindisi–Patras sovellettavia hintoja koskevaan kartelliin

Ensimmäinen osa, jonka mukaan todisteita on arvioitu virheellisesti ja vastuu rikkomisesta on kohdistettu väärin

— Asianosaisten lausumat

54 Kantaja myöntää, että sen edustaja Kreikassa oli läsnä kahdessa niiden yritysten 25.10.1990 ja 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa, jotka toimivat Italian ja Kreikan välisillä merireiteillä. Se väittää kuitenkin, että se ei osallistunut salaiseen yhteistyöhön, josta sitä arvostellaan, sillä se ei liittynyt kilpailevien yritysten kanssa hintakartelleihin näiden kokousten kuluessa eikä missään muussakaan yhteydessä. Se huomauttaa, että se on aina säilyttänyt kaupallisen itsenäisyytensä, mikä ilmenee myös siitä erosta, joka vallitsee niiden edellytysten välillä, joita se sovelsi kysymyksessä olevaan palveluun ja niiden edellytysten välillä, joita sovelsivat sen kreikkalaiset kilpailijat, jotka noudattivat sen mukaan "järjetöntä" politiikkaa alennusten ja maksuaikojen suhteen, mikä mahdollisti sen, että ne voivat hankkia huomattavan asiakaskunnan.

55 Kantaja riitauttaa niiden asiakirjojen todistusvoiman, jotka päätöksessä esitetään sitä vastaan (ks. 117 perustelukappale) eli Strintzisin 8.12.1989, 5.9.1990 ja 30.10.1990 lähettämät faksit, Minoanin 2.11.1990 päivätyn kirjeen, Anekille 22.10.1991 lähetetyn faksin, Minoanin 25.2.1992 päivätyn asiakirjan, Minoanin 7.1.1993 lähettämän teleksin ja European Trust Agencyn (jäljempänä ETA) 24.11.1993 lähettämän teleksin.

56 Kantaja katsoo, että komission suorittamasta tutkinnasta ilmenee, että vuodesta 1987 lukien Minoanin, Anekin, Strintzisin, Karageorgisin ja Marlinesin välillä vallitsi matkustajien ja hyötyajoneuvojen kuljetuksiin Patras–Ancona-reitillä sovellettavien hintojen yhdenmukaistaminen ja että vuosista 1989–1990 lukien nämä samat yhtiöt alkoivat kiinnostua myös reiteistä Patras–Bari ja Patras–Brindisi, ja näin siksi, "jotta käytössä olisi varma perusta kunkin hyötyajoneuvoluokan kuljetusmaksujen vaihtelun laskemiselle suhteessa matkaan meripeninkulmina".

57 Kantaja huomauttaa, että ensimmäisessä todisteessa, jonka komissio esittää reitin Patras–Ancona yhtiöiden tahdosta ottaa yhteyttä reiteillä Bari–Patras ja Brindisi–Patras liikennöiviin yhtiöihin, eli Strintzisin 8.12.1989 Anekille, Minoanille, Karageorgisille ja HML:lle lähettämässä faksissa, ei millään tavoin edes epäsuorasti viitata kantajaan.

58 Tämän jälkeen kantaja viittaa eri liikennöitsijöiden välillä 25.10.1990 pidettyyn kokoukseen. Se huomauttaa, että se oli päättänyt korottaa hintojaan ja muuttaa tiettyjä kauppaehtoja marraskuusta 1990 lukien eli paljon ennen kyseistä kokousta. Se katsoo, että koska kuljetusmaksujen korotuksista oli jo päätetty aiemmin, kuten komissio toteaa päätöksen 18 perustelukappaleessa, on virheellistä väittää, että asianomaiset olisivat sopineet kuljetusmaksujen korotuksista mainitussa kokouksessa.

59 Kantaja väittää, ettei sitä, että sen paikallinen edustaja osallistui kokoukseen, voida pitää todisteena siitä, että kantaja olisi tehnyt hintojen vahvistamista koskevan sopimuksen kilpailijoidensa kanssa tai liittynyt sellaiseen. Se korostaa, että sen edustajalla ei ollut päätösvaltaa eikä se voinut toimia kantajaa sitovasti. Tämän jälkeen se väittää, että vaikka kartellin käsite ei edellytä velvollisuutta noudattaa mitään varsinaista sääntöä, se edellyttää sellaisten seikkojen olemassaoloa, joita käsiteltävänä olevassa tapauksessa ei ole, kuten osallistujien välistä yhteisymmärrystä, jolla on sama lainvastainen kohde, joka komission mukaan käsiteltävänä olevassa tapauksessa oli yhteisten hintojen vahvistaminen. Näin ollen, vaikka onkin totta, että kantaja on ilmoittanut kilpailijoilleen hintapolitiikasta, jota se aikoi noudattaa, ilmoittamalla niille kuljetusmaksut sekä erilaiset toissijaiset muutokset (meno-paluulippujen alennusten ja kuorma-autonkuljettajien ilmaisten aterioiden lopettaminen), joista se oli päättänyt itsenäisesti, se ei kuitenkaan ole liittynyt perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseen kartelliin, koska sen menettelystä ei voida havaita, että sillä olisi ollut tahto kauppapolitiikan yhdenmukaistamiseen yhteiset hinnat vahvistamalla.

60 Kantaja huomauttaa, että sen nimi esiintyi asianomaisten yritysten välisessä kirjeenvaihdossa vain kahdessa niistä lukuisista asiakirjoista, jotka koottiin tarkastuksen aikana.

61 Siltä osin kuin kysymys on ensimmäisestä asiakirjasta, joka on 30.10.1990 päivätty faksi, jossa Strintzis pyysi muun muassa kantajaa vahvistamaan, että se hyväksyi sovitut kuljetusmaksut — sellaisen kokouksen jälkeen, johon kantaja on alusta pitäen myöntänyt osallistuneensa — ja joka sisälsi muun muassa 5.11.1990 lukien voimaan tulevat kuljetusmaksut, kantaja vetoaa siihen, että ei ole olemassa sellaista tämän faksin jälkeen päivättyä asiakirjaa, joka osoittaisi, että se hyväksyi mainitun sopimuksen. Näin ollen kantajaa ei voida syyttää siitä, että se olisi liittynyt mihinkään sopimukseen pelkästään sillä perusteella, että se on osallistunut johonkin kokoukseen ja että tämän jälkeen sillä ei ole ollut mitään hyväksyttävää. Se, että voimaan tulleet kuljetusmaksut vastasivat edellä mainitussa faksissa olevia kuljetusmaksuja, ei millään tavoin osoita liittymistä

sopimukseen, koska kantaja oli vahvistanut kuljetusmaksunsa itsenäisesti ennen tätä kokousta. Myöskään sitä, että näiden kuljetusmaksujen voimaantulopäivä oli sama (5.11.1990), ei pitäisi pitää yllättävänä, koska yleensä seuraavan vuoden kuljetusmaksut tulevat voimaan loppusyksystä.

62 Toisen asiakirjan eli ETAn Minoanille 24.11.1993 lähettämän teleksin osalta kantaja täsmentää, että kysymys on sisäisestä tiedonannosta, jolla emoyhtiö Minoania informoi sen agentti ETAa siitä, että 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa, johon kantaja on myöntänyt osallistuneensa, useat yhtiöt pääsivät sopimukseen 16.12.1993 lukien sovellettavista kuljetusmaksuista. Tässä asiakirjassa mainitaan kantaja ja täsmennetään, että se oli — muiden nimeltä mainittujen yhtiöiden tavoin — ilmoittanut, että se halusi suorittaa maltillisempia hinnankorotuksia (5–10 prosenttia) kuin Minoanin suunnittelema 15 prosentin korotus. Kantaja huomauttaa, että sen nimi on erheellisesti mainittu, koska se ei ollut millään tavoin aikonut korottaa hintoja vuodelle 1994, koska sen piti tasapainottaa arvonlisäveron käyttöönoton vaikutuksia, mitä osoittaa se, että se pysytti hintansa samalla tasolla (ks. päätöksen 125 perustelukappale).

63 Kantaja korostaa lisäksi, että tässä asiakirjassa käsitellään aiempaa sopimusta, jonka sijaan on tullut uusi kartelli, eikä siinä kuitenkaan täsmennetä, minä ajanjaksona ja mihin yrityksiin sitä on ajateltu sovellettavan. Kantaja katsoo, että "14:ää yritystä" koskeva maininta ei ole luonteeltaan sellainen, että se koskisi kantajaa, koska kun otetaan huomioon Kreikan ja Italian välisten lauttaliikenteen harjoittajien suuri lukumäärä, tähän kokoukseen osallistujien määrä olisi voinut olla selvästi korkeampi. Kantaja katsoo lopuksi, että koska tämän asiakirjan on laatinut kolmas taho ja se on osoitettu kolmansille, ja siinä mainitaan kantaja pelkästään osoittaen, että kantajalla on eri näkemys kuin se, jota asiakirjan laatijan yhtiö edustaa, se ei voi olla kiistämätön todiste siitä, että kantaja olisi liittynyt sopimukseen vuonna 1994 sovellettavista kuljetusmaksuista.

64 Tämän jälkeen kantaja mainitsee kaksi seikkaa, jotka sen mukaan vahvistavat nämä huomiot. Yhtäältä 1.12.1993 päivätty teleksi (joka on kannekirjelmän liitteenä 24), jossa kantajan mukaan sen kaupallinen johto on vastauksena edustajansa paikan päällä laatimaan kokouksen pöytäkirjaan nimenomaisesti kieltäytynyt liittymästä kreikkalaisten laivanvarustajien ehdottamaan kartelliin. Kantaja katsoo, että tämä asiakirja on eittämättä selvä ja kiistaton todiste siitä, että se irtisanoutui kaikesta salaisesta yhteistyöstä ja siitä, että se vakuutti kaupallista riippumattomuuttaan sillä tavoin, että ETAn faksin mahdollinen todistusvoima joutuu kyseenalaiseksi. Toisaalta kantaja väittää, että se ilmoitti ennalta puhelimitse päätöksestään olla nostamatta kuljetusmaksuja vuonna 1994 kokouksen järjestäneelle ETAn johtajalle Sfiniasille, ja että päätöstä sovellettiin konkreettisesti, kuten komissiokin toteaa päätöksen 125 perustelukappaleessa.

65 Kantaja viittaa lisäksi siihen, mikä todistusvoima on annettu sille, että se osallistui 24.11.1993 pidettyyn kokoukseen ja katsoo, että se osallistui siihen pelkästään saadakseen tietää Kreikan liikenteenharjoittajien asenteen hiljattain käyttöön otettuun yhteisön arvonlisäveroon. Kantaja toteaa, että se piti välttämättömänä tietää, oliko kreikkalaisten varustamoiden aikomus soveltaa säännöstöä vai päinvastoin välttyä siltä, koska tässä toisessa tapauksessa kantaja olisi kärsinyt vahinkoa liiketoiminnassaan.

66 Kantaja myötää, että tässä toisessa kokouksessa keskustelut koskivat muun muassa hyötyajoneuvoihin sovellettavia kuljetusmaksuja mukaan lukien reitillä Brindisi–Patras sovellettavat maksut. Se huomauttaa kuitenkin, että se kieltäytyi soveltamasta muiden liikenteenharjoittajien sopimia kuljetusmaksuja ja että se päinvastoin aikoi pitää kuljetusmaksunsa samalla tasolla, kuten edellä mainitusta 1.12.1993 lähetetystä teleksistä ilmenee.

67 Kantaja katsoo, että ei ole olemassa mitään todisteita, jotka osoittaisivat, että sillä olisi ollut muita yhteyksiä kilpailevien liikenteenharjoittajien kanssa ennen 25.10.1990 pidettyä kokousta, kyseisten kahden kokouksen välisenä aikana tai toisen kokouksen jälkeisenä ajanjaksona.

68 Kantaja täsmentää sitten, ettei 8.12.1989 lähetettyä faksia eikä Strinzisin 5.9.1990 lähettämää teleksiä ollut osoitettu sille, eikä niissä mainittu sitä nimenomaisesti eikä implisiittisesti.

69 Minoanin 2.11.1990 päivätyn kirjeen, Karageorgisin 22.10.1991 lähettämän teleksin, Minoanin 25.2.1992 päivätyn asiakirjan ja Minoanin 7.1.1993 päivätyn teleksin osalta kantaja toteaa, että väitetiedoksiannosta ilmenee selvästi, toisin kuin komissio väittää, että niillä ei ollut merkitystä niiden seikkojen osalta, joista kantajaa arvostellaan.

70 Siltä osin kuin kysymys on Minoanin 2.11.1990 päivätystä kirjeestä, joka seurasi 25.10.1990 pidettyä kokousta, kantaja katsoo, että siihen sisältyvä toteamus, joka on toistettu päätöksessä (20 perustelukappale) ja jonka mukaan "kaikki Kreikan ja Italian välillä liikennöivät lauttayhtiöt olivat hyväksyneet kyseiset hinnat" on asetettava kontekstiinsa. Se toteaa, että tämä kirje ei koske sitä, koska se oli pelkästään ilmoittanut jo peruuttamattomasti tekemänsä päätökset, eikä se ollut hyväksynyt tai hyväksyttänyt mitään.

71 Siltä osin kuin kysymys on päätöksen 28 perustelukappaleessa tarkoitetusta Minoanin 25.2.1992 päivätystä asiakirjasta kantaja korostaa, että siinä mainitaan nimeltä ainoastaan Ventouris Ferries ja se koskee nimenomaisesti ja täsmällisesti vain Ortonan, Barin ja Anconan reittejä eikä siinä edes implisiittisesti viitata kantajaan tai Brindisin reittiin. Näin ollen tätä asiakirjaa ei voida käyttää todisteena sitä vastaan.

72 Minoanin Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille osoittaman 7.1.1993 päivätyn teleksin osalta, jossa viitataan "ajoneuvojen" kuljetusmaksujen mukautukseen Kreikan ja Italian välisillä reiteillä, kantaja toteaa, että sen yhteys kantajan toimintaan on ilmeisen olematon, koska Brindisi–Patras reittiä ei mainita kertaakaan tässä teleksissä.

73 Lopulta siltä osin kuin kysymys on Karageorgisin, Minoanin ja Strintzisin Anekille 22.10.1991 lähettämästä teleksistä (päätöksen 22 perustelukappale), kantaja korostaa, että se oli lähetetty valituksena Anekille siitä, että se ei ollut korottanut kuljetusmaksujaan reitillä Patras–Trieste. Vaikka liitännäisesti oli myös kysymys yhdentoista yhtiön välisestä sopimuksesta, ei siinä kuitenkaan ollut täsmennetty ajanjaksoa, jolloin sopimuksen pitäisi vaikuttaa eikä niiden yhtiöiden nimiä, joita sopimus koski, vaikka Kreikan ja Italian välisiä merireittejä liikennöi tuona aikana enemmän kuin yksitoista yhtiötä. Kantaja katsoo, että komission päätelmää siitä, että kyseinen teleksi olisi liittynyt kreikkalaisten yhtiöiden 25.10.1990 pidetyssä kokouksessa tekemään sopimukseen, eivät tue mitkään todisteet.

74 Lisäksi kantaja riitauttaa sen, että komissio voisi arvostella sitä siitä, että se olisi osallistunut sopimukseen, jonka kohteena oli yhteisten kuljetusmaksujen vahvistaminen, vaikka ei ole osoitettu, että sen kuljetusmaksut olisivat vastanneet sen oletettuun kartelliin osallistuvien kilpailijoiden kuljetusmaksuja. On riittävää todeta, että 30.10.1990 lähetetyn faksin liitteessä, joka komission mukaan näyttää toteen kartellin olemassaolon ja paljastaa sen sisällön, ilmoitetaan kantajan osalta hinnat, jotka eivät millään tavoin vastaa sen kilpailijoiden HML:n ja Medlinen samassa asiakirjassa esitettyjä hintoja. Nämä kuljetusmaksujen erot on lisäksi tunnustettu päätöksen 124 perustelukappaleessa, jossa komissio toteaa seuraavaa:

"— — Adriatican ja kreikkalaisten lauttayhtiöiden samaan reittiin soveltamien kuljetusmaksujen väliset erot ilmenevät myös Strintzisin telekopiosta."

75 Edellä esitetty huomioon ottaen kantaja päättelee, että komissio ei ole näyttänyt toteen, että se olisi liittynyt yhteisten hintojen vahvistamista koskevaan kartelliin. Se toteaa, että koska näissä olosuhteisessa kuljetusmaksujen yhdenmukaistaminen — tai tarvittaessa niiden soveltaminen — ei ole sopimuksen "vaikutusta" vaan sen "tarkoitus", ja koska päätöksessä ei ole näytetty toteen tätä seikkaa, joka on välttämätön 85 artiklan soveltamiseksi, se on täysin vailla perustetta, joka oikeuttaisi kantajan tuomitsemisen tai sakon määräämisen.

76 Kantaja korostaa, että se, että se osallistui kahteen kokoukseen ilman mitään kilpailuoikeuden vastaista tavoitetta, mitä ei seurannut mikään täytäntöönpanomenettely ja minkä lisäksi yhtiön liiketaloudelliset päätökset ovat olleet kokousten kanssa ristiriidassa, ei voi riittää sen syyllisyyden perusteeksi.

77 Kantaja lisää, että sen tilanne on identtinen sen tilanteen kanssa, jossa yritys Part Carton oli Carton-asiassa, joka johti edellä mainittuun asiassa Sarrió vastaan komissio annettuun tuomioon, jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi ensimmäisen kerran ja perustellusti, että pelkkä kokoukseen osallistuminen, ilman nimenomaista irtisanoutumistakaan, ei ole riittävä näyttö yrityksen osallistumisesta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomiseen.

78 Kantaja päättelee tästä, että sitä ei voida syyttää osallistumisesta kreikkalaisten laivanvarustamoiden kanssa yhteisiä hyötyajoneuvojen kuljetusmaksuja Kreikan ja Italian välillä koskevaan kartelliin ja että päätös on kumottava kokonaisuudessaan siltä osin kuin se koskee kantajaa.

79 Komissio huomauttaa ensiksi, että edellä mainituista väitteistä ilmenee, että kantaja pyrkii kiistämään päätöksessä osoitetut tosiseikat ja toteaa, että tällaisessa tapauksessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on välttämättä korotettava sille määrättyä sakkoa, koska, kuten päätöksen 169 perustelukappaleessa todetaan, kantajan sakkoa on alennettu 20 prosentilla sillä perusteella, että se ei ole kiistänyt väitetiedoksiannossa esitettyjä tosiseikkoja.

80 Komissio kiistää kantajan pääasiallisen väitteen, jonka mukaan ei voida oikeutetusti puhua asianomaisten yritysten välisestä yhteisymmärryksestä, koska kuljetusmaksujen korotuksista päätettiin ajankohtana ennen 25.10.1990 pidettyä kokousta.

81 Ensiksikin se toteaa, että kantaja ei voi kiistää sitä, että se, että laivayhtiöiden kokouksissa esitettiin hintoja koskevia aloitteita ja vaihdettiin tietoja eri kuljetusmaksuista useiden vuosien ajan, on ilmausta yhteisestä tahdosta käyttäytyä markkinoilla tietyllä tavalla, minkä oikeuskäytännön mukaan katsotaan osoittavan, että sopimus on perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla olemassa (ks. asia 41/69, Chemiefarma v. komissio, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 112 kohta sekä yhdistetyt asiat 209/78–215/78 ja 218/78, Van Landewyck ym. v. komissio, tuomio 29.10.1980, Kok. 1980, s. 3125, Kok. Ep. V, s. 355, 86 kohta).

82 Yhteisymmärryksen osalta komissio katsoo, että on yksiselitteisesti ilmeistä, että Anconan reitillä liikennöivät yritykset vaativat Barin ja Brindisin reiteillä liikennöiviä yrityksiä vahvistamaan yhteisesti sovitut kuljetusmaksut (ks. 5.9.1990 lähetetty teleksi).

83 Komissio viittaa tämän jälkeen päätöksessä esitettyihin todisteisiin, jotka perustuvat muun muassa siihen, että kantaja mainitaan nimenomaisesti tietyissä asiakirjoissa. Se toteaa, että Strintzisin 30.10.1990 lähettämä faksi on yksiselitteinen todiste siitä, että jo kokousta edeltävänä ajankohtana oli tehty sopimus ja että kantaja oli ilmaissut tahtonsa yhteisten kuljetusmaksujen sopimisesta kilpailijoidensa kanssa. Se katsoo, että merkitystä ei ole sillä, että ETAn Minoanille 24.11.1993 lähettämää faksia ei ollut osoitettu kantajalla, koska se, että sen oli laatinut kokouksen järjestäjä (ETA), on ilmeinen todiste 24.11.1993 pidetyn kokouksen tuloksista. Komissio katsoo, että on menetelty oikein kun Adriatican 1.12.1993 päivätylle sisäiselle muistiolle on annettu vain rajoitettu todistusvoima, koska päinvastaisessa tapauksessa kartelliin osallistunut yritys voisi helposti välttyä vastuustaan esittämällä sisäisiä asiakirjoja sen osoittamiseksi, että se irtisanoutui sopimuksen sisällöstä.

84 Väitteestä, jonka mukaan kantajan on virheellisesti katsottu olevan vastuussa päätöksessä todetuista menettelyistä, koska se on pelkästään osallistunut kahteen kokoukseen, komissio katsoo, että se on oikein perustein pitänyt osallistumista

kyseisiin kahteen kokoukseen yksiselitteisenä todisteena kantajan osallistumisesta kartelliin, koska "sillä, kuinka säännöllisesti yritys on osallistunut tuottajien välisiin kokouksiin, ei ole vaikutusta sen kannalta, onko se ollut osallisena rikkomisessa, vaan ainoastaan sen kannalta, missä määrin se on osallistunut siihen" (PVC-tapaus II, 939 kohta).

85 Siltä osin kuin on väitetty, että Patraksen ja Anconan ja toisaalta Patraksen ja Barin tai Brindisin välisillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden välisestä yhteydenpidosta ole todisteita, komissio toteaa, että tämän yhteydenpidon olemassaolo 25.10.1990 pidetyn kokouksen jälkeen 24.11.1993 saakka on laajalti perusteltu päätöksessä, erityisesti 117 perustelukappaleessa, jossa mainitaan ne eri asiakirjat, jotka osoittavat, että näiden yhtiöiden välillä on ollut jatkuvia neuvotteluja ja yhteisjärjestelyjä.

86 Komissio toteaa, että kantajan osallistuminen kartelliin vuoden 1992 ja vuoden 1993 alun välisenä aikana on katsottava toteen näytetyksi sillä, mitä on todettu päätöksen 28 ja 29 perustelukappaleessa, joista ilmenee, että vuodelle 1991 vahvistettuja kuljetusmaksuja sovellettiin myös vuonna 1992. Aiemman ajanjakson osalta pelkkä osallistuminen 25.11.1990 pidettyyn kokoukseen vahvistaa sen, että kantaja on osallistunut kartelliin hintojen vahvistamisesta yhteisin sopimuksin. Komissio toteaa 24.11.1993 pidetyn kokouksen jälkeisen ajanjakson osalta, että kantajan osallistuminen kartelliin on pääteltävissä vastakohtaispäätelmänä kuten on esitetty päätöksen 126 perustelukappaleessa, jossa todetaan, että ei ole olemassa näyttöä siitä, että liityttyään kartelliin kantaja olisi irrottautunut sitä 24.11.1993 jälkeen.

87 Lopuksi komissio kiistää sen, että siitä, että kantaja olisi tarkistanut kuljetusmaksujaan suhteessa kilpailijoidensa päättämiin maksuihin nähden, ei olisi todisteita.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

A Alustavia huomioita

88 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että jotta kyseessä on perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu sopimus, riittää, että kyseessä olevat yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa käyttäytyä markkinoilla tietyllä tavalla (ks. erityisesti em. asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 112 kohta; em. asia Van Landewyck ym. v. komissio, tuomion 86 kohta ja PVC-tapaus II, tuomion 715, 719 ja 720 kohta).

89 Oikeuskäytännössä käytetyt yhteistoiminnan ja yhteistyön kriteerit eivät edellytä todellisen "suunnitelman" laatimista, vaan niitä on tulkittava perustamissopimuksen kilpailua koskeviin sääntöihin kuuluvan sellaisen ajatuksen valossa, jonka mukaan jokaisen taloudellisen toimijan on määriteltävä itsenäisesti se toimintatapa, jota se aikoo noudattaa yhteismarkkinoilla. Vaikka pitää paikkansa, että tämä itsenäisyyden edellytys ei sulje pois taloudellisten toimijoiden oikeutta sopeutua älykkäästi kilpailijoidensa todettuun tai niiltä odotettuun käyttäytymiseen, se on kuitenkin jyrkästi ristiriidassa sen kanssa, että tällaisten toimijoiden välillä olisi suoria tai epäsuoria kontakteja, joiden tarkoituksena on joko vaikuttaa jonkin tosiasiallisen tai mahdollisen kilpailijan markkinakäyttäytymiseen tai paljastaa tällaiselle kilpailijalle se, kuinka yritys itse on päättänyt tai kuinka se aikoo itse käyttäytyä markkinoilla (em. yhdistetyt asiat Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 173 ja 174 kohta ja em. PVC-tapaus II, tuomio 720 kohta).

90 On syytä todeta, että kun kysymys on kilpailusääntöjen rikkomista koskevasta oikeudenkäynnistä, komission on esitettävä selvitys niistä kilpailusääntöjen rikkomisista, jotka se on katsonut tapahtuneeksi, ja oikeudellisesti riittävä näyttö kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavista seikoista (asia C-185/95 P, Baustahlgewebe v. komissio, tuomio 17.12.1998, Kok. 1998, s. I-8417, 58 kohta).

91 Silloin kun on näytetty toteen, että yritys on osallistunut selvästi kilpailunvastaisiin yritysten välisiin kokouksiin, kyseisen yrityksen on esitettävä kuitenkin selvitystä siitä, että sen osallistumisella kyseisiin kokouksiin ei ollut kilpailua rajoittavaa tarkoitusta, osoittamalla ilmoittaneensa kilpailijoilleen, että sillä oli näihin kokouksiin osallistuessaan eri tarkoitus kuin kilpailijoillaan (asia C-199/92 P, Hüls v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4287, 155 kohta ja asia C-235/92 P, Montecatini v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4539, 181 kohta). Jollei tällaista irtisanoutumista näytetä toteen, se, että kyseinen yritys ei mukaudu siihen, mitä kokouksissa on sovittu, ei estä sitä, etteikö yritys olisi täysin vastuussa osallistumisestaan kartelliin (asia T-347/94, Mayr-Melnhof v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1751, 135 kohta ja em. asia Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 1389 kohta).

B Päätöksessä esitetyt todisteet sen rikkomisen toteen näyttämiseksi, josta kantajaa arvostellaan

92 Päätöksen päätösosasta ilmenee, että komissio on katsonut Minoanin, Anekin, Karageorgisin, Ventouris Ferriesin, Strintzisin ja kantajan rikkoneen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla hyötyajoneuvoihin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavista hinnoista. Komissio täsmentää 126 perustelukappaleessa kantansa kantajan osallistumisesta käsiteltävänä olevassa asiassa tarkoitettuun rikkomiseen. Se katsoo, että vahvat todisteet osoittavat, että kyseiset lauttayhtiöt olivat tehneet jatkuvan sopimuksen. Komission mukaan kantaja liittyi kartelliin viimeistään 30.10.1990 suostumalla mukauttamaan hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujaan vuodeksi 1991. Se katsoo myös, että on olemassa välittömiä todisteita siitä, että kantaja osallistui kartelliin vuonna 1993 ja että se neuvotteli ja päätti kilpailijoidensa kanssa 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa mukauttaa kuorma-autojen kuljetusmaksujaan joulukuusta 1993 lukien. Lopuksi komissio katsoo, että koska ei ole todisteita siitä, että kartelliin liittynyt kantaja olisi luopunut yhteistyöstä kyseisen jakson aikana, kantajan osallistuminen kartelliin jatkui aina heinäkuuhun 1994 saakka.

93 On syytä tarkastella todisteita, jotka saivat komission tekemään tällaisen päätelmään siltä osin kuin kysymys on kartellin olemassaolosta reitillä Patraksesta Bariin ja Brindiisin, kantajan liittymisestä kyseiseen kartelliin ja sen osallistumisen kestosta.

1. Hyötyajoneuvoihin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavia hintoja koskevan kartellin olemassaolo

94 Komission mukaan on yksiselitteistä, että Anconan liikenteenharjoittajat pyysivät Barin ja Brindisin liikenteenharjoittajia liittymään yhteistyöhön kuljetusmaksujen vahvistamiseksi yhteisestä sopimuksesta. Se viittaa joukkoon asiakirjoja, joiden se katsoo todistavan, että oli olemassa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kiellettyjä menettelyjä, joihin osallistuivat sekä reittiä Patras–Ancona että reittejä Patras–Bari ja Patras–Brindisi liikennöivät yhtiöt. Kysymys on muun muassa näillä kolmella reitillä 10.12.1989 lukien sovellettavasta hintataulukosta (8.12.1989 lähetetty teleksi) sekä 24.11.1993 lähetetystä teleksistä, jossa viitataan samana päivänä pidettyyn kokoukseen, johon näitä kahta reittiä liikennöivät yhtiöt osallistuivat.

95 Ensimmäinen asiakirja on Strintzisin 8.12.1989 Minoanille, Anekille, Karageorgisille ja Hellenic Mediterranean Linesille lähettämä faksi, jonka liitteenä oli reittija luokkakohtainen hintaluettelo kyseisillä kolmella reitillä eli Patras–Ancona, Patras–Bari ja Patras–Brindisi hyötyajoneuvojen kuljetuksiin 10.12.1989 lukien sovellettavista hinnoista. Faksin laatija totesi seuraavasti:

"— — liitteenä valokopio Kreikan ja Italian yhdistävillä reiteillä hyötyajoneuvoihin sovellettavien hintojen luettelosta, allekirjoittajana myös Ventouris Ferries."

96 Tämä Kreikan ja Italian yhdistävillä eri reiteillä liikennöivien yhtiöiden välinen faksi on siis selkeä todiste siitä, että asianomaisten yhtiöiden välillä oli olemassa sopimus, jonka tarkoitus oli kyseisillä kolmella reitillä hyötyajoneuvoihin sovellettavien hintojen vahvistaminen. On kuitenkin huomattava, että kantaja ei ole tämän ensimmäisen faksin vastaanottajien joukossa ja että tämän vuoksi komissio ei pidä tätä asiakirjaa todisteena kantajan osallistumisesta kartelliin. Komission mukaan kantaja liittyi kartelliin 30.10.1990.

97 Kyseisen kartellin olemassaolon vahvistavat muut asiakirjat, joissa viitataan aikaisempiin tapahtumiin, eli 5.9.1990 lähetetty teleksi, 30.10.1990 lähetetty faksi, 22.10.1991 lähetetty faksi, ETAn Minoanille lähettämä 25.2.1992 päivätty asiakirja, 7.1.1993 lähetetty teleksi ja 24.11.1993 lähetetty teleksi.

2. Kantajan osallistuminen kartelliin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi

98 Kantaja myöntää, että sen edustaja Kreikassa oli läsnä kahdessa niiden yritysten 25.10.1990 ja 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa, jotka toimivat Italian ja Kreikan välisillä merireiteillä. Se väittää kuitenkin, että se ei osallistunut salaiseen yhteistyöhön, josta sitä arvostellaan, sillä se ei liittynyt kilpailevien yritysten kanssa hintakartelleihin näiden kokousten kuluessa eikä missään muussakaan yhteydessä.

a) Kokous, joka pidettiin 25.10.1990, ja 30.10.1990 lähetetty faksi

99 Ensimmäinen asiakirja, jota komissio käytti välittömänä todisteena siitä, että kantaja oli liittynyt yhteistyöhön kilpailijoidensa kanssa ja että se hyväksyi kuljetusmaksujen vahvistamisen on faksi, jonka Strintzis lähetti 30.10.1990

kahdeksalle yhtiölle eli kantajalle, Anekille, Hellenic Mediterranean Linesille, Karageorgisille, Minoanille, Med Linesille, Strintzisille ja Ventouris Ferriesille. Faksin laatija toteaa seuraavaa:

"Lähetämme teille lopullisen sopimuksen kuorma-autojen kuljetusmaksuista. Olkaa hyvä ja vahvistakaa, hyväksyttekö sopimuksen sisällön. Ehdotamme, että hinnat julkistetaan 1.11. ja saatetaan voimaan 5.11.1990, kuten on sovittu."

100 Kantaja myöntää, että Anconan yritykset kehottivat sen paikallista edustajaa osallistumaan kokoukseen, joka pidettiin 25.10.1990 kaikkien markkinoilla toimivien liikenteenharjoittajien ja näin siis myös Anconasta, Barista ja Brindisistä lähtevillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden läsnäollessa. Kantajan mukaan sen edustaja pelkästään merkitsi läsnäolevien yhtiöiden antamat tiedot ja ilmoitti läsnäolijoille niistä uusista kuljetusmaksuista, joita se oli jo päättänyt soveltaa ja levittää 5.11.1990 lukien.

101 On huomattava, kuten komissio korostaa, että tämä menettely, jota kantaja ei kiistä, on riittävää, jotta voidaan katsoa kantajan rikkoneen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa, koska yritysten on pidätyttävä suorista tai epäsuorista kontakteista, joiden tarkoituksena on joko vaikuttaa jonkin tosiasiallisen tai mahdollisen kilpailijan markkinakäyttäytymiseen tai paljastaa tällaiselle kilpailijalle se, kuinka yritys itse on päättänyt tai kuinka se aikoo itse käyttäytyä markkinoilla (em. asia Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 173 ja 174 kohta). Tästä seuraa, että kantajan myöntämä menettely kuuluu selvästi perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kiellon alaan, vaikka ei olekaan voitu näyttää toteen, että kantaja olisi vastannut myönteisesti 30.10.1990 päivätyssä faksissa ilmoitetun hintaluettelon hyväksymisen vahvistamista koskevaan pyyntöön.

102 Vaikka oletettaisiinkin, että kantaja olisi päättänyt ennalta ja itsenäisesti vahvistaa uudet kuljetusmaksunsa sekä niiden voimaantuloajankohdan, se ei voi kuitenkaan väittää, että tämä seikka osoittaisi, että se ei olisi liittynyt perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseen kartelliin. Päinvastoin, koska se osallistui 30.10.1990 lähetetyssä faksissa mainittuun 25.10.1990 pidettyyn kokoukseen, koska se oli tämän faksin vastaanottaja, koska faksissa toistetaan oikein ne hinnat, joita se aikoi soveltaa 5.11.1990 lukien ja lopuksi, koska sen käyttöön ottamat hinnat ovat ne, jotka muut yhtiöt ottivat käyttöön, komissio saattoi päätellä, että kantajalla oli merkittävä rooli kyseisessä sopimuksessa.

103 Kantajan tätä päätelmää vastaan esittämiä väitteitä ei voida hyväksyä.

104 Kantaja pitää kiinni siitä seikasta, että se oli päättänyt soveltaa kyseisiä hintoja jo ennen kokousta ja itsenäisesti. Se ei kuitenkaan esitä mitään todisteita tämän väitteensä tueksi. Edelleen se väittää, että se oli kääntynyt ennalta toimistojen puoleen ilmoittaakseen niille teleksillä hinnat, joita se oli päättänyt soveltaa 5.11.1990 lukien, mutta ei väitä, että se olisi lähettänyt ne niille ennen kokouspäivää. On huomattava, että kyseisen teleksin jäljennöksestä ei saa selville päivämäärää. Tosiasiassa tämä teleksi (kannekirjelmän liite 18) vahvistaa pelkästään sen, että toimistoille ilmoitetut hintataulukot vastaavat 30.10.1990 lähetetyn faksin sisältämiä taulukoita.

105 Kiistääkseen liittymisensä kysymyksessä olevaan sopimukseen kantaja ei voi vedota 24.10.1990 päivättyyn Kreikan kabotaasiliikenteen matkustaja-alusten varustamon unionin Kerdos-lehdelle lähettämään kirjeeseen. Tämä kirje koskee pelkästään reitillä Ancona–Patras 20.10.1990 lukien kuorma-autoihin sovellettavia uusia kuljetusmaksuja. Vaikka tämä asiakirja voi tosin osoittaa, että reittiä Patras–Ancona koskeva sopimus edelsi kokousta, sitä ei voida käyttää sen toteen näyttämiseksi, että reitin Patras–Brindisi uudet kuljetusmaksut oli vahvistettu kreikkalaisten yhtiöiden yhteisellä sopimuksella ennen 25.10.1990 pidettyä kokousta, eikä sitä, että kantaja oli ilmoittanut markkinoiden toimijoille uudet hintansa ennen kyseistä kokousta.

106 Väite, jonka mukaan mistään kantajan käyttäytymiseen liittyvästä seikasta ei voitaisi päätellä, että se olisi halunnut kauppapolitiikan yhtenäistämistä yhteisten hintojen vahvistamisella, on siis hylättävä.

107 On hylättävä myös väite, jonka mukaan ei ole esitetty todisteita sopimuksen kilpailuvastaisesta tarkoituksesta, koska käsiteltävänä olevassa asiassa on laajalti näytetty toteen, että Kreikan ja Italian välisten reittien pääasiallisten liikenteenharjoittajien välillä oli olemassa sopimus, jonka tarkoituksena oli kilpailun rajoittaminen (ks. 30.10.1990 lähetetty faksi ja sitä edeltäneet edellä käsitellyt asiakirjat).

108 Näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että ei ole tarpeen noudattaa kantajan vaatimusta siitä, että komissio esittäisi toisen hyötyajoneuvojen kuljetusmaksun vuodelta 1991 — maksun oli tarkoitus tulla voimaan marraskuusta 1990 lukien — jonka kantaja väittää antaneensa ja jota ei ole saatettu komission tietoon.

b) Kokous, joka pidettiin 24.11.1993

109 Päätöksessä (37 perustelukappale) todetaan, että 24.11.1993 pidettiin kokous, johon osallistui neljätoista laivayhtiötä ja jonka aiheena oli Patraksesta Anconaan, Brindisiin ja Bariin vievillä reiteillä vuonna 1994 sovellettavien hintojen tarkistus. ETAn samana päivänä Minoanin pääkonttoriin lähettämässä teleksissä todetaan seuraavaa:

"Meillä on ilo ilmoittaa Teille, että pääsimme tämänpäiväisessä kokouksessa yhteisymmärrykseen noin 15 prosentin korotuksesta ajoneuvojen kuljetusmaksuihin. — — Korotus tulee voimaan 16.12.1993.

Olemme erittäin tyytyväisiä, sillä kokouksen aluksi käsittelimme edellisen sopimuksen purkautumista Kosma-Giannatou- ja Ventouris A. -yhtiöiden vastustuksen takia, korjasimme tilannetta vähä vähältä, onnistuimme saamaan muut yhtiöt luopumaan 5–10 prosentin korotusvaatimuksesta (Strintzisin, Ventouris G:n ja Adriatican esitykset) ja päädyimme loppujen lopuksi edellä oleviin prosenttilukuihin.

— —"

110 Tämä faksi osoittaa, että tiettyjen yhtiöiden välillä oli pyrkimyksiä päästä yhteisymmärrykseen siitä, millä tavoin käyttäytyä markkinoilla ja että hintojen tarkistuksesta ja niiden soveltamisesta päästiin lopulta täsmälliseen sopimukseen. Todennäköisimmän tulkinnan mukaan viimeinen lause merkitsee, että hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujen eroista Anconan, Barin ja Brindisin välillä oli olemassa aikaisempi sopimus.

111 Kantaja myöntää osallistuneensa 24.11.1993 pidettyyn kokoukseen ja myöntää, että tässä kokouksessa keskustelut koskivat hyötyajoneuvoihin sovellettavia kuljetusmaksuja myös reitillä Brindisi–Patras. Se kiistää kuitenkin sen teleksin laatijan väitteen todenmukaisuuden, että se olisi ilmoittanut haluavansa suorittaa maltillisempia hinnankorotuksia (5–10 prosenttia) kuin Minoanin suunnittelema 15 prosentin korotus. Kantaja huomauttaa, että sen nimi on erheellisesti mainittu, koska se ei ollut millään tavoin aikonut korottaa hintoja vuodelle 1994, koska sen piti tasapainottaa arvonlisäveron käyttöönoton vaikutuksia, mitä osoittaa se, että se pysytti hintansa samalla tasolla (ks. päätöksen 125 perustelukappale).

112 Tätä väitettä ei voida hyväksyä. Kuten edellä on todettu, vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että silloin kun on näytetty toteen, että yritys on osallistunut selvästi kilpailunvastaisiin yritysten välisiin kokouksiin, kyseisen

yrityksen on esitettävä selvitystä siitä, että sen osallistumisella kyseisiin kokouksiin ei ollut kilpailua rajoittavaa tarkoitusta, osoittamalla ilmoittaneensa kilpailijoilleen, että sillä oli näihin kokouksiin osallistuessaan eri tarkoitus kuin kilpailijoillaan (em. asia Hüls v. komissio, tuomion 155 kohta ja em. asia Montecatini v. komissio, tuomion 181 kohta). Koska kantaja itse on myöntänyt, että 24.11.1993 pidetyllä kokouksella oli kilpailunvastainen tarkoitus, se ei millään tavoin voi esittää tällaista selvitystä.

113 Kantaja ei myöskään voi vedota siihen, että 24.11.1993 lähetetty teleksi olisi ollut epätäsmällinen siltä osin kuin siinä on kysymys yrityksistä ja ajanjaksosta, jota koski aikaisempi sopimus, joka korvattiin uudella kartellilla, koska kantaja on nimenomaan nimeltä mainittujen yritysten joukossa ja kun otetaan huomioon, että on näytetty toteen kantajan osallistuminen aiempaan kokoukseen, jolla oli kilpailua rajoittava tarkoitus.

114 Näitä huomioita ei kumoa se, että kyseisen asiakirjan oli laatinut kolmas taho ja se oli osoitettu kolmansille, ja siinä mainitaan kantaja pelkästään osoittaen, että kantajalla oli eri näkemys kuin se, jota asiakirjan laatijan yhtiö edusti.

115 Kantajan väitteitä, jotka perustuvat siihen, että se on aina säilyttänyt kaupallisen itsenäisyytensä, mitä komissio ei vaikuta kiistävän, ei voida hyväksyä.

116 Ensiksikin, kuten komissio korostaa, päätöksessä ei ole todettu, että kantaja olisi vastuussa siitä, että se olisi soveltanut omien kilpailijoidensa kanssa sopimiaan kuljetusmaksuja, vaan ainoastaan siitä, että se on osallistunut sopimukseen, jonka tarkoituksena on ollut, että läsnäolevat osapuolet vahvistavat myyntihinnat ja muut kaupan ehdot (päätöksen 141 perustelukappale).

117 Toiseksi 30.10.1990 lähetetyn faksin liitteenä olevan taulukon (palsta Adriatica) sisältämien hintojen vertailusta, kantajan toimistoille lähettämästä teleksistä ja niin ikään väitetiedoksiantoon vastauksena esitetystä taulukosta, jossa ilmoitetaan uudet 5.11.1990 lukien voimassa olevat kuorma-autojen kuljetusmaksut, ilmenee, että ehdotetut ja ilmoitetut hinnat ovat kaikkien ajoneuvoluokkien osalta samanlaiset ja näin on sekä Kreikan drakmojen että Italian liirojen osalta.

118 Kolmanneksi ja joka tapauksessa on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan se, että yritys ei mukaudu siihen, mitä kokouksissa, joilla on selvästi kilpailunvastainen tarkoitus, on sovittu, ei estä sitä, etteikö yritys olisi täysin vastuussa osallistumisestaan kartelliin, jos se ei ole julkisesti sanoutunut irti siitä, mitä kokouksissa on sovittu (ks. em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 135 kohta).

119 Samoista syistä tehottomia ovat väitteet, jotka perustuvat siihen, että kantaja on soveltanut erilaisia kysymyksessä olevan palvelun tarjoamisen ehtoja kuin kreikkalaiset kilpailijansa alennusten ja maksuaikojen osalta; siihen, että sen 1990-luvun lopussa käyttöön ottamat hinnat ovat 10 prosenttia alemmat kuin muiden samalla reitillä liikennöivien yhtiöiden ehdottamat (eli HML:n ja Medlinen); siihen, että se käytti edelleen Yhdysvaltain dollaria maksujen rahayksikkönä; siihen, että kartellissa ei käsitelty rahdin maksua, asiakkaille mahdollisesti annettavien alennusten myöntämisedellytysten soveltamista eikä rahdin hankkimisesta aiheutuvia maksuja; siihen, että ei ollut minkäänlaista mekanismia tai keinoja valvoa menettelyjä oletetussa kartellissa; siihen, että kokouksessa ei edes keskusteltu sopimuksesta markkinaosuuksien ylläpitämisestä muuttumattomina eikä siitä, miten lisämaksuja (kuten sähkön kytkennästä tai vaarallisen rahdin kuljetuksesta) sovelletaan ja miten ne lasketaan.

120 Yhtä lailla on myös hylättävä kantajan väite, jonka mukaan komissio perustaa kantansa pääasiallisesti siihen lähtökohtaan, että kuljetusmaksuja tarkistettiin kahden vuoden välein, jotta sen ei tarvitsisi näyttää toteen kantajan osallistumista

rikkomiseen lokakuun 1990 ja marraskuun 1993 välisenä aikana. Päätöksen 124 ja 126 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio ei näytä toteen kantajan osallistumista sopimukseen vuosina 1991–1993 pelkästään väittämällä, että kuljetusmaksut tarkistettiin kahden vuoden välein, vaan se toteaa — kartellin jatkumisen yhteydessä —, että se, että kantaja ei ole irtisanoutunut sopimuksesta tänä viiteajanjaksona, oikeuttaa myös päättelemään, että se osallistui siihen.

121 Lopuksi kantaja ei voi myöskään vedota siihen väittämään, että kokoukseen osallistui sen paikallinen edustaja, jolla ei ollut mitään päätösvaltaa ja joka ei voinut toimia kantajaa sitovasti. Tältä osin on riittävää todeta, että on riidatonta, että muut yhtiöt pitivät kantajan edustajaa Kreikassa juuri kantajan edustajana, ja näin ollen hänen toimintansa, huomautuksensa ja tekonsa tulkittiin markkinoilla kantajan tekemiksi.

c) Rikkomisen jatkuminen 25.10.1990 ja 24.11.1993 pidettyjen kokousten välisenä aikana

122 Kantaja korostaa, että ei ole esitetty mitään todisteita siitä, että sen ja kilpailevien liikennöitsijöiden välillä olisi ollut muita sopimuksia kysymyksessä olevien kahden kokouksen välisenä ajanjaksona. Se viittaa päätöksen 126 perustelukappaleeseen ja siltä osin kuin kysymys on Anekille 22.10.1991 lähetetystä teleksistä, jonka laatija mainitsee "Kreikan ja Italian välisellä reitillä liikennöivien 11 yhtiön ja 36 aluksen" välisen salaisen yhteistyön, se katsoo, että komissio on päätellyt pelkästään viittauksesta 11 yhtiöön, että kantaja välttämättä kuuluu niiden joukkoon.

123 Kantaja toteaa lisäksi, että komission päätelmät ovat ilmeisessä ristiriidassa siihen nähden, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on katsonut asiassa T-43/92, Dunlop Slazenger vastaan komissio, 7.7.1994 antamassaan tuomiossa

(Kok. 1994, s. II-441, 79 kohta) todisteiden hankkimisen osalta, että jotta komissio osoittaisi oikeudellisesti riittävällä tavalla rikkomisen keston, sen on oikeusvarmuuden periaatteen noudattamiseksi esitettävä sellaista näyttöä, joka koskee ajallisesti riittävän lähellä toisiaan olevia seikkoja. Kantaja kummeksuu sitä, että komissio saattaa vedota Anekille 22.10.1991 lähetettyyn teleksiin sen olettamansa tueksi, että kantaja osallistui hintakartelliin 30.10.1990 ja 24.11.1993 välisenä aikana, kun otetaan huomioon yhtäältä se, että tämä teleksi ei varmuudella sijoitu siihen ajanjaksoon, jonka kuluessa yhdentoista yhtiön välinen oletettu kartelli oli olemassa, ja toisaalta se, että tämän teleksin mukaan ei ole lainkaan varmaa, että sen kolme laatijaa viittasivat kantajaan.

124 Komission mukaan on näytetty toteen, että 25.10.1990 pidetyn kokouksen jälkeen ja 24.11.1993 asti oli yhteydenpitoa ja viittaa tältä osin päätöksen 117 perustelukappaleessa lainattuihin asiakirjoihin, jotka osoittavat, että mainittujen yhtiöiden välillä oli jatkuvia neuvotteluja ja yhteisjärjestelyjä (Strintzisin 8.12.1989, 5.9. ja 30.10.1990 lähettämät faksit, Minoanin 2.11.1990 päivätty kirje, Anekille 22.10.1991 lähetetty faksi, Minoanin 25.2.1992 päivätty asiakirja, Minoanin 7.1.1993 lähettämä teleksi ja ETAn 24.11.1993 lähettämä teleksi).

125 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että rikkomisen väitetyn keston osoittamiseksi oikeusvarmuuden periaatteen noudattamiseksi komission on, jollei ole todisteita, jotka osoittavat suoraan rikkomisen keston, esitettävä ainakin sellaista näyttöä, joka koskee ajallisesti riittävän lähellä toisiaan olevia seikkoja, joiden perusteella voidaan kohtuudella päätellä, että rikkominen on jatkunut keskeytyksettä tietyn kahden ajankohdan välillä (em. asia Dunlop Slazenger v. komissio, tuomion 79 kohta).

126 On tutkittava, onko komissio ollut oikeassa katsoessaan, että 2.11.1990 päivätty asiakirja ja 22.10.1991 sekä 7.1.1993 päivätyt teleksit, luettuina yhdessä yllä mainittujen asiakirjojen kanssa, riittävät vahvistamaan sen, että edellisissä kohdissa toteen näytetyksi katsottu rikkominen jatkui keskeytyksettä niiden kahden kokouksen välisen ajan, joihin kantaja on myöntänyt osallistuneensa.

127 Ensiksi 2.11.1990 päivätystä asiakirjasta (päätöksen 20 perustelukappale) ilmenee, että 25.10.1990 pidetyn kokouksen jälkeen Minoan lähetti 2.11.1990 edustajilleen asiakirjan, jossa se ilmoitti 5.11.1990 lukien soveltamansa uudet hinnat ja ilmoitti, että kaikki Kreikan ja Italian välillä liikennöivät lauttayhtiöt olivat hyväksyneet kyseiset hinnat.

128 Toiseksi (ks. päätöksen 22 perustelukappale) Karageorgis, Minoan ja Strintzis lähettivät 22.10.1991 Anekille teleksin, jossa ne kehottivat sitä pysymään Kreikan ja Italian välillä liikennöivien 11 lauttayhtiön ja 36 aluksen välisessä sopimuksessa. On riidatonta, että kantaja liikennöi reitillä Patras–Brindisi viiteajankohtana ja on osoitettu, että se osallistui lokakuussa 1990 hyötyajoneuvojen hintakartelliin. Näin ollen koska todisteita on tulkittava siinä yhteydessä, jossa tapahtumat, joista ne kertovat, ovat toteutuneet, ja ne on asetettava yhteyteen muiden todisteiden kanssa, komissio on voinut kysymyksessä olevien yritysten nimien puuttuessakin katsoa kaikkien käytettävissään olevien tietojen perusteella, että kantaja todennäköisesti kuului niihin "yhteentoista yhtiöön", jotka olivat kartellin jäseniä ja joihin teleksin laatija viittasi.

129 Kolmanneksi Minoanin Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille 7.1.1993 lähettämässä teleksissä, jossa ehdotetaan ajoneuvojen kuljetusmaksujen tarkistamista Kreikan ja Italian välisillä reiteillä, teleksin laatija toteaa, että "kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvojen kuljetusmaksuja viimeksi muutettiin". Tästä on pääteltävä, että 25.10.1990 pidetyn kokouksen ja 7.1.1993 välisenä aikana yhteenliittymän jäsenet eivät olleet tarkistaneet 5.11.1990 voimaan tulleita kuljetusmaksuja, ja että vuodelle 1991 vahvistettuja maksuja sovellettiin edelleen vuonna 1992. Tämä asiakirja osoittaa, että kartelli reitillä Patras–Brindisi jatkui, koska — kuten komissio korostaa — termi "ajoneuvo" on riittävän yleinen, jotta siihen voivat sisältyä myös hyötyajoneuvot.

130 Edellä esitetty huomioon ottaen, ja koska kantaja ei ole irtisanoutunut kartellista (ks. jäljempänä), sen voidaan katsoa olevan vastuussa osallistumisesta kyseiseen kartelliin kahden kokouksen välisenä ajanjaksona. Kantajan väittämä, jonka mukaan se korotti kuljetusmaksujaan kunakin vuonna kyseisenä ajanjaksona, vaikka kartellin jäsenet eivät olleet sopineet kuljetusmaksujen muutoksesta, ei ole riittävä, jotta voitaisiin katsoa, ettei se ole vastuussa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomisesta. On syytä huomata yhtäältä, että kantaja ei ole päättänyt alentaa vaan korottaa hintoja ja toisaalta, että tällainen muutos voi olla vastausta tarpeeseen tasapainottaa kuljetusmaksuja, jotta voidaan ottaa huomioon valuuttojen vaihtelut kyseisenä ajankohtana. Lopulta on huomattava, että kantajan käytännössä noudattaman menettelyn tarkastelulla on vain suhteellinen vaikutus arvioitaessa rikkomisen olemassaoloa, koska on riidatonta, että se osallistui sekä ennen tätä ajanjaksoa että sen jälkeen kokouksiin, joissa asianomaisten yritysten edustajat syyllistyivät selvästi perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kiellettyihin menettelyihin.

131 Näistä asiakirjoista seuraa, että komissio saattoi katsoa, että hyötyajoneuvoihin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavia hintoja koskeva kartelli jatkui kahden kokouksen välisenä ajanjaksona ja että kantaja osallistui siihen.

d) Irtisanoutumisen puuttuminen

132 Kantaja toteaa, että kun sen edustaja Kreikassa oli ottanut osaa kysymyksessä olevaan kokoukseen, se lähetti edustajalleen 1.12.1993 virallisesti sisäisen muistion, jossa sen kaupallinen johto sulki ehdottomasti pois kaikenlaisen liittymisen salaiseen yhteistyöhön muiden yritysten kanssa. Se korostaa, että tätä kirjallista ilmoitusta seurasi i) suullinen ilmoitus kokouksen järjestäjälle Sfiniasille yhtäältä siinä tarkoituksessa, että hän toteaisi, että kantaja ei ole kokouksessa keskustelun kohteena olleen hintojen korottamisen kannalla ja toisaalta, että hän

ilmoittaisi tästä kielteisestä kannasta muille yrityksille ja ii) päätös siitä, että hintoja ei koroteta, mikä oli täysin vastoin Minoanin 24.11.1993 lähettämän faksin sisältöä. Kantaja katsoo, että nämä asiakirjat osoittavat, että se irtisanoutui kokouksessa keskustelluista kysymyksistä.

133 Kantaja huomauttaa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa todisteiden vaatiminen siitä, että se olisi julkisesti irtisanoutunut kartellista, merkitsee mahdottoman näyttövelvollisuuden asettamista, ja esittää ilmauksen "irtisanoutua julkisesti" merkityksen täsmennyksen. Tilanteessa, jossa pöytäkirjan ja osallistujien tekemien muistiinpanojen puuttuminen käytyjen keskustelujen sisällön selvittämiseksi on sääntö, irtisanoutumiselle asetettava kriteeri ei kantajan mukaan edellytä kilpailijoille osoitettua kirjallista ilmoitusta. Siinä tapauksessa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoisi, että näin selkeä kannanotto ei ole riittävä, tästä olisi pääteltävä, että pikemminkin kuin puolustautumiskeinojen uskottavuuden arviointiperuste, irtisanomisen vaatiminen on jo itsessään osa syytettä, koska se ei anna asianomaiselle yritykselle mitään mahdollisuutta todistaa olleensa vilpittömässä mielessä.

134 Komissio katsoo, että 1.12.1993 päivätyllä sisäisellä asiakirjalla on vain rajoitettu todistusvoima, koska päinvastaisessa tapauksessa kartelliin osallistunut yritys voisi helposti välttyä vastuustaan esittämällä pelkästään sisäisiä asiakirjoja. Tämän lisäksi tahtoa olla noudattamatta kartellia ei ollut ilmaistu ulospäin: pelkkä puhelinsoitto (kantajan soitto ETAlle) ei mahdollista päätelmää siitä, että kantaja olisi tosiasiallisesti irtisanoutunut sopimuksesta.

135 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin palauttaa mieleen, että doktriini julkisesta irtisanoutumisesta kuuluu oikeuskäytännön mukaiseen periaatteeseen, jonka mukaan silloin kun yritys osallistuu kokouksiin, joiden sisältö on lainvastainen, se voi vapautua vastuusta vain kun se on sanoutunut nimenomaisesti irti kokousten sisällöstä (asia T-141/89, Tréfileurope v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-791; em. asia Sarrió v. komissio ja em. PVC-tapaus II); kyseisen yrityksen on osoitettava irtisanoutuminen esittämällä näyttöä siitä, että

sen osallistumisella kyseisiin kokouksiin ei ollut mitään kilpailua rajoittavaa tarkoitusta ja osoitettava, että se oli ilmoittanut kilpailijoilleen, että sillä oli näihin kokouksiin osallistuessaan eri tarkoitus kuin näillä (asia T-15/89, Chemie Linz v. komissio, tuomio 10.3.1992, Kok. 1992, s. II-1275, 135 kohta). Tästä seuraa, että julkisen irtisanoutumisen käsitettä vastuusta vapautumiseen liittyvänä osatekijänä on tulkittava suppeasti.

136 Sellaisten sisäisten ohjeiden antaminen, jotka selventävät yrityksen tahtoa olla myötäilemättä kartelliin osallistuvia kilpailijoita — kuten kantajan käsiteltävänä olevassa tapauksessa antamat —, on sisäisen toiminnan järjestämistä koskeva toimenpide, jota on pidettävä positiivisena. Komissio ei kuitenkaan kohdentaessaan vastuuta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomisesta voi katsoa, että kantaja olisi irtisanoutunut kartellista, kun ei ole olemassa todisteita tällaisten sisäisten ohjeiden ilmaisemisesta ulkopuolisille.

137 Toisin kuin kantaja väittää, kysymys ei ole mahdottoman näyttövelvollisuuden asettamisesta. Jotta kokouksiin, joilla on kilpailunvastainen tarkoitus, osallistunut yritys voisi hyötyä irtisanoutumiseen liittyvästä vapauttavasta vaikutuksesta, sen on yksinkertaisesti ilmoitettava riittävän selvästi muille edustettuina oleville yrityksille, että riippumatta siitä, miltä tilanne näyttää, se ei hyväksy niiden harjoittamia kiellettyjä menettelytapoja. Kantaja on vedonnut siihen, että tällaisille kokouksille on ominaista, että niissä ei laadita pöytäkirjaa eivätkä osallistujat tee muistiinpanoja, mutta tämä ei vähennä sen julkisen irtisanoutumisen ulottuvuutta, jota edellytetään, jotta voitaisiin tehdä päätelmä vastuusta vapautumisesta. Päinvastoin tällaisessa yhteydessä pelkästään yritys, joka osoittaa, että se on varmasti ja selvästi ilmaissut eriävän kantansa, voi täyttää julkisen irtisanoutumisen kriteerin sellaisena kuin oikeuskäytäntö edellyttää. Toisin kuin kantaja esittää, tästä oikeuskäytännöstä ei seuraa, että näyttö yrityksen irtisanoutumisesta olisi riippuvainen pelkästään sen kilpailijoiden tekemistä vakuutuksista. Kysymys on sen osoittamisesta, että sen keinon, jonka yritys on valinnut irtisanoutuakseen julkisesti, tuloksena on, että se tekee muille kokouksessa läsnäoleville yrityksille tiettäväksi eriävän kantansa.

138 Näin ollen kantajan kaupallisen johdon 1.12.1993 päivätty sisäinen muistio ei riitä näytöksi irtisanoutumisesta. Asiakirjatodisteiden puuttuessa todistusvoimaa ei ole väitteellä, että tätä sisäistä muistiota olisi seurannut puhelimitse tehty suullinen ilmoitus kokouksen järjestäjälle Sfiniasille, jotta tämä toteaisi, että kantaja ei ole kokouksessa keskustelun kohteena olleen hintojen korottamisen kannalla ja jotta tämä ilmoittaisi kantajan kielteisen kannan muille yrityksille. Jos kantaja olisi tosiasiallisesti halunnut irtisanoutua sopimuksen kohteesta, se olisi voinut ilmoittaa selvästi kilpailijoilleen 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa tai tämän jälkeen kirjallisesti, että se ei enää halunnut itseään pidettävän sopimuksen osapuolena. Koska sisäisessä muistiossa ilmaistua kantajan halua olla noudattamatta kartellia ei ollut ilmaistu ulospäin, voidaan katsoa, että tämä asenne oli pyrkimys erehdyttää muita kartellin jäseniä siinä toivossa, että tätä noudatettaisiin, mikä, kuten komissio korostaa, vahvistaa yrityksen oman osallistumisen, vaikkakin sopimuksenvastaisen, kartelliin.

139 Tästä seuraa, että kantaja ei ole näyttänyt toteen oikeuskäytännössä edellytettyä irtisanoutumista siten, että voitaisiin katsoa, että sen osallistuminen kokoukseen ei ole näyttö sen kuulumisesta kartelliin.

140 Näin ollen ei voida katsoa, että edellä esitettyjä huomioita, jotka koskevat näyttöä kantajan osallistumisesta kartelliin, vastaan puhuisivat väitteet siitä, että kantajan päätös olla korottamatta hintoja vuodelle 1994 oli itsenäinen ja tehtiin ennen kokousta. Tällainen päätös ei itsessään ole todiste irtisanoutumisesta. Samoin on niiden väitteiden osalta, jotka koskevat niitä syitä, joiden vuoksi kantaja on väittänyt osallistuneensa kokoukseen. Tältä osin on todettava, että asiakirjassa ei ole mitään mainintaa siitä, että kokoukseen osallistujat olisivat keskustelleet yhteisön arvonlisäveron käyttöönotosta ja soveltamisesta.

e) Väite, jonka mukaan kantaja oli läsnä ainoastaan kahdessa kokouksessa

141 Kantaja katsoo, että sen tilanne oli siinä määrin erityinen, että sen osallistuminen kahteen kokoukseen, joilla oli kilpailunvastainen tarkoitus, ei ole riittävä, jotta voitaisiin katsoa toteennäytetyksi sen liittyminen kartelliin. Se väittää, että se oli analogisessa tilanteessa siihen tilanteeseen nähden, jossa yritys Part Carton oli Carton-asiassa, joka johti edellä mainittuun asiassa Sarrió vastaan komissio annettuun tuomioon, jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että pelkkä kokoukseen osallistuminen, ilman nimenomaista irtisanoutumistakaan, ei ole riittävä näyttö yrityksen osallistumisesta perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomiseen.

142 On kuitenkin palautettava mieleen, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa on riidatonta, että kantaja osallistui näihin kahteen kokoukseen, joilla oli kilpailunvastainen tarkoitus, ja että näiden kokousten yhteys pysyvään kartelliin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi on katsottu toteennäytetyksi. Kantajan tapaukseen ei voida soveltaa niitä huomiota, jotka johtivat siihen, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin sulki Part Cartonin kartellin ulkopuolelle edellä mainitussa asiassa Sarrió vastaan komissio annetussa tuomiossa, koska nämä huomiot perustuivat siihen, että tämä yritys oli osallistunut vain yhteen ainoaan kokoukseen ja ettei se myöhemmin ollut toteuttanut mitään kokouksessa tehtyjä päätöksiä, joten kokouksen sisältö oli sen kannalta poikkeuksellinen. Näissä erityisissä olosuhteissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että "tätä yritystä ei voida moittia siitä, ettei se ole julkisesti sanoutunut irti tässä kokouksessa käytyjen keskustelujen sisällöstä" (em. asia Sarrió v. komissio, tuomion 211 kohta).

143 Lopuksi on huomautettava, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on katsonut, että sillä, kuinka säännöllisesti yritys on osallistunut tuottajien välisiin kokouksiin, ei ole vaikutusta sen kannalta, onko se ollut osallisena rikkomisessa, vaan ainoastaan sen kannalta, missä määrin se on osallistunut siihen (em. PVC-tapaus II, tuomion 939 kohta). Tästä seuraa, että on tehtävä ero kartelliin osallistumista koskevan näytön ja osallistumisen asteen arvioinnin välillä, mikä on merkityksellistä sakkoa määrättäessä. Käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio on tehnyt juuri näin kun se on päättäessään sakon määrästä ottanut huomioon, että kantaja osallistui vain rajoitetusti kartelliin ja myöntänyt kantajalle alennusta, koska tällä oli vain seurailijan rooli (päätöksen 164 perustelukappale).

144 Kaikista edellä esitetyistä huomioista seuraa, että komissio on ollut oikeassa pitäessään sitä, että kantaja osallistui kyseisiin kahteen kokoukseen, yksiselitteisenä näyttönä sen osallistumisesta kartelliin.

f) Päätelmä

145 Koska kantajan osallistuminen päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kartelliin on näytetty oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen, tämän kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

Toinen osa, joka on esitetty toissijaisesti ja joka perustuu siihen, että rikkominen, johon kantaja on syyllistynyt, on luokiteltu virheellisesti

146 Kantaja väittää toissijaisesti, että komissio ei ole arvioinut oikein sen rikkomisen laatua, joka mahdollisesti on tehty. Koska kantaja on pelkästään toimittanut kaupallisia tietoja, se ei ole myöskään osallistunut hyötyajoneuvoihin sovellettavia kuljetusmaksuja koskevaan tietojenvaihtoon eikä kartelliin, koska se on aina välttänyt sopimasta kilpailijoidensa kanssa sovellettavasta kauppapolitiikasta. Kantaja huomauttaa, että tämä tietojenvaihto on kiistatta vähemmän vakavaa rikkomista kuin kartelli.

147 On todettava, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio ei perusta päätöstään pelkästään kilpailijoiden kilpailunvastaiseen liiketoimintaan liittyvään tietojenvaihtoon. Päätös perustuu ajoneuvojen kuljetuksiin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavia hintoja koskevaan jatkuvaan kartelliin. On katsottu toteennäytetyksi, että päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut yritykset,

mukaan lukien kantaja, toteuttivat kokouksissa hintoja koskevia aloitteita ja vaihtoivat tietoja, jotka koskivat hyötyajoneuvojen kuljetuksia, useiden vuosien ajan, ja että nämä aloitteet ilmaisivat niiden yhteistä tahtoa käyttäytyä markkinoilla tietyllä tavalla, ja että näin ollen komissio saattoi luokitella nämä seikat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomiseksi. Tämä toteamus tehtiin lukuisten asiakirjojen ja asianomaisista yrityksistä joidenkin tekemien toteamusten perustella, mitkä osoittavat oikeudellisesti riittävällä tavalla kartellin olemassaolon.

148 Lopuksi on syytä todeta, että niissä kokouksissa joihin kantaja osallistui, edustettuina olevat yritykset eivät pelkästään vaihtaneet tietoja. Riittää kun esimerkinomaisesti todetaan Strintzisin 30.10.1990 lähettämän faksin sanamuoto ja erityisesti viittaus lopulliseen sopimukseen, mikä on tulkittava todisteeksi siitä, että tämä sopimus on päätösasiakirja kaikkien asianomaisten laivayhtiöiden, kantaja mukaan lukien, käymille keskusteluille, joiden tarkoituksena oli vahvistaa hinnat. Tästä seuraa, että kantajan tässä kanneperusteen osassa esittämää väitettä ei voida hyväksyä.

149 Tämä toinen osa on näin ollen hylättävä.

150 Toinen kanneperuste on siis hylättävä kokonaisuudessaan.

Kolmas kanneperuste, jonka mukaan kohtuusperiaatetta ja syrjintäkiellon periaatetta on loukattu

Asianosaisten lausumat

151 Kantaja toteaa, että komission sitä vastaan käyttämät todisteet ovat analogisia niihin todisteisiin nähden, jotka koskevat muiden yhtiöiden kuten AK Ventourisin

ja HML:n osallistumista rikkomiseen. Koska komissiolla ei ollut riittävästi todisteita, jotta se olisi voinut määrätä yrityksille seuraamuksia, se on kantajan mukaan kohdellut eri tavalla ja perusteettomasti lähes identtisiä tilanteita ja näin ollen selkeästi rikkonut perustamissopimuksen 190 artiklaa. Kantaja väittää, että komission noudattamaa päättelyä siltä osin, että se ei katsonut niiden olevan vastuussa rikkomisesta, olisi voinut soveltaa myös kantajaan sen asema huomioon ottaen.

152 Kantaja arvostelee sitä, että AK Ventourisin osallistumista 23.11.1993 pidettyyn kokoukseen ei pidetty riittävänä todisteena, jotta sen olisi katsottu osallistuvan kartelliin, kun taas kantajan osallistuminen kahteen kokoukseen on katsottu kilpailunvastaiseksi.

153 Sama koskee HML:ää, yhtiötä, joka on mainittu kahdessa asiakirjassa (Strintzisin 30.10.1990 ja 8.12.1989 päivätyt faksit) ja jonka osalta kantajan mukaan komissiolla oli käytössään taulukko, jonka oli allekirjoittanut HML:n edustaja vahvistaakseen, että se hyväksyi sovitut kuljetusmaksut. Kantaja kritisoi sitä, että HML:n tapauksessa komissio ei suostunut — ilmeisesti sellaisen periaatteen nimissä, jota ei edes voida soveltaa käsiteltävänä olevassa tapauksessa, eli periaatteen, jonka mukaan yhteen ainoaan kokoukseen osallistumista ei voida pitää riittävänä todisteena rikkomisesta — tuomitsemaan sellaisen yrityksen menettelyä, joka oli selvästi allekirjoittanut kilpailunvastaisen yhteisjärjestelyn, kun taas on selvää, että sitä itseään rangaistiin ilman, että olisi ollut olemassa mitään asiakirjaa, joka olisi osoittanut, että se hyväksyi yhteisjärjestelyn tekemisen. Perustamissopimuksen 190 artiklan rikkomista vahvistaa se, että komissio ei millään tavoin perustele erilaista kohtelua.

154 Kantaja katsoo Med Link -yhtiön osalta, että se oli Med Lines -yhtiön seuraaja vuonna 1993, kuten Lloyd's Register of Shipsin sekä Skolarikos, Greek Marchant Marine Directoryn tarkastelusta ilmenee. Kantaja katsoo, että komissio olisi voinut helposti hylätä Med Linkin selitykset, ja väittää, että koska komissio ei

katsonut tämän olevan vastuussa rikkomisesta, se on rikkonut paitsi perustamissopimuksen 85 artiklaa myös syrjintäkiellon ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteita.

155 Edellä esitetty huomioon ottaen kantaja katsoo, että päätös pitäisi kumota sen vuoksi, että on loukattu yhdenvertaisuuden ja syrjintäkiellon yleisiä periaatteita, jotka ovat yhteisön oikeuden perusperiaatteita, sekä sen vuoksi, että päätöksen perustelut ovat puutteelliset ja ristiriitaiset.

156 Komissio katsoo, että tämä väite ei ole perusteltu. Se muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun periaatteen on oltava sopusoinnussa laillisuusperiaatteen kanssa; laillisuusperiaatteen mukaan kukaan ei voi edukseen vedota lainvastaisuuteen, joka hyödyttää jotakuta toista (em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 334 kohta ja em. asia Cascades v. komissio, tuomion 259 kohta). Käsiteltävänä olevassa tapauksessa mahdollinen lainvastaisuus olisi siinä, että päätöstä ei ole osoitettu AK Ventourisille, eikä siinä, että se on osoitettu kantajalle.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

157 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että yhdenvertaisen kohtelun periaatteen on oltava sopusoinnussa laillisuusperiaatteen kanssa; laillisuusperiaatteen mukaan kukaan ei voi edukseen vedota lainvastaisuuteen, joka hyödyttää jotakuta toista (em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 334 kohta ja em. asia Cascades v. komissio, tuomion 259 kohta).

158 Tästä seuraa, että kantajan väitteitä ei voida hyväksyä, koska edellä on todettu, että komissio on oikein perustein arvostellut kantajaa siitä, että se osallistui päätöksessä tarkoitettuun kartelliin. Vaikka oletettaisiin, että komissio olisi erehtynyt, kun se ei sisällyttänyt muita yhtiöitä kuten HML:ää, MedLinkiä ja AK Ventourisia päätöksen adressaattien joukkoon sen vuoksi, että se olisi arvioinut käytettävissä olevat todisteet väärin, kantaja ei voi hyötyä tällaisesti virheestä, joka ei koske sen omaa osallistumista kartelliin.

159 Lopulta joka tapauksessa on huomattava, että toisin kuin kantaja väittää, muiden yritysten tilanteet eivät olleet identtisiä sen oman tilanteen kanssa. Kantajan tilanne oli erilainen kuin AK Ventourisin, koska kantaja osallistui kahteen kokoukseen ja osallistui kartelliin kolmen vuoden ajan, kun taas AK Ventouris osallistui yhteen ainoaan kokoukseen. HML puolestaan mainitaan vain yhdessä asiakirjassa, Strintzisin 30.10.1990 päivätyssä faksissa (päätöksen 117 perustelukappale), ja komissio on ilmoittanut, että tätä yhtiötä koskeva maininta päätöksen 16 perustelukappaleessa oli painovirhe, ja tämä viittaus koski tosiasiassa yhtiötä ML (Mediterranean Lines tai Med Lines). Med Linkin osalta komissiolla oli vaikeuksia ratkaista, oliko se Med Linesin seuraaja; tilanne oli siis täysin erilainen kuin kantajan tilanne.

160 Edellä esitetystä seuraa, että kolmas kanneperuste on hylättävä.

Neljäs kanneperuste, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklaa on sovellettu virheellisesti, koska kysymyksessä ei ole tuntuva vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

Asianosaisten lausumat

161 Kantaja katsoo, että edellytys vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ei täyty käsiteltävänä olevassa tapauksessa. Se väittää tältä osin, että tiedot

liikenteen määrästä ja liikennöitsijöiden lukumäärästä asianomaisena ajanjaksona reitillä Brindisi–Patras osoittavat paitsi sitä, että toteutettujen merimatkojen ja kuljetettujen kuorma-autojen määrä ovat nousseet jatkuvasti, myös sitä, että useat uusista liikennöitsijöistä tulivat markkinoille tänä samana ajanjaksona. Näin ollen koska markkinat jatkoivat säännönmukaista kehitystään, sopimuksesta ei ollut niille minkäänlaisia seurauksia.

162 Komissio pitää tätä väitettä perusteettomana ja katsoo, että käsiteltävän asian olosuhteissa sen osoittamiseksi, että edellytys vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan täyttyy, on riittävää näyttää toteen, että Kreikan ja Italian välillä on olemassa liikennettä. Sillä, että sopimus on lisäksi vaikuttanut kauppaa lisäävästi, ei ole mitään merkitystä.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

163 Perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytys, joka koskee jäsenvaltioiden väliselle kaupalle aiheutunutta vahinkoa, täyttyy, jos on osoitettu, että sopimus muuttaa kauppavirran luonnollista kulkua ja vahingoittaa näin jäsenvaltioiden välistä kauppaa, koska se saa aikaan kaupan kehittymisen eri tavalla kuin ilman sopimusta olisi tapahtunut (yhdistetyt asiat 56/64 ja 58/64, Consten ja Grundig v. komissio, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, Kok. Ep. I, s. 275, 429 kohta; asia 71/74, Frubo v. komissio, tuomio 15.5.1975, Kok. 1975, s. 563, 38 kohta ja asia 42/84, Remia v. komissio, tuomio 11.7.1985, Kok. 1985, s. 2545, Kok. Ep. VIII, s. 287, 22 kohta).

164 Koska käsiteltävänä olevassa asiassa kysymys on hyötyajoneuvojen kuljetuksen hintakartellista Kreikan ja Italian yhdistävillä merireiteillä, mahdollisuutta, että se voisi vaikuttaa kauppaan, ei voida kyseenalaistaa.

165 Kantajan väitettä, jonka mukaan liikenteen määrä ja liikennöitsijöiden lukumäärä nousi jatkuvasti asianomaisena ajanjaksona reiteillä Brindisi–Patras, ei voida hyväksyä. Ensinnäkin on todennäköistä, että jos kyseistä kartellia ei olisi ollut, kuljetettujen kuorma-autojen määrä olisi voinut nousta vielä tuntuvammin. Toiseksi perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytys, joka koskee vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ei voi olla riippuvainen siitä, että esitetään todisteita todellisesta vaikutuksesta, koska perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetaan sopimuksia ja yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden "tarkoituksena" tai "seurauksena" on, että kilpailu rajoittuu ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikutetaan.

166 Näin ollen tämä kanneperuste on hylättävä.

II *Toissijaiset vaatimukset päätöksessä määrättyjen sakkojen kumoamisesta tai alentamisesta*

167 Kantaja esittää sille päätöksessä määrätyn sakon kumoamista tai alentamista koskevien toissijaisten vaatimustensa tueksi kanneperusteen, jonka mukaan asetusta N:o 4056/86 on rikottu kantajaan nähden, koska sille on määrätty sakko, sekä siihen, että sekä rikkomisen vakavuus että sen kesto on arvioitu virheellisesti.

168 Kantaja vaatii toissijaisesti, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoaa päätöksen 2 artiklan siltä osin kuin sille määrätään 0,98 miljoonan ecun suuruinen sakko. Siltä varalta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoisi, että pelkästään passiviinen osallistuminen kahteen kokoukseen, joiden sisältö oli mahdollisesti kilpailunvastainen, on perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista, se katsoo, että sen toiminnat eivät olleet niin vakavia, että niistä voitaisiin määrätä seuraamukseksi sakko. Se korostaa erityisesti menettelynsä passiivisuutta, sitä että se irtisanoutui niissä kokouksissa tehdyistä päätöksistä, joihin se osallistui, sitä vastaan olevien todisteiden vähäistä määrää sekä oletetun kartellin hyvin vähäistä kaupallista vaikutusta.

169 Asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti "komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille tai yritysten yhteenliittymille sakon, joka on vähintään 1 000 [euroa] ja enintään 1 000 000 [euroa], mutta enintään 10 prosenttia kunkin rikkomukseen osallistuneen yrityksen edellisen tilikauden liikevaihdosta, jos ne tahallaan tai tuottamuksesta— — rikkovat perustamissopimuksen [85] artiklan 1 kohdan määräyksiä — —". Samassa säännöksessä todetaan, että "sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon rikkomuksen vakavuuden lisäksi sen kesto".

170 On muistettava, että komissiolla on asetusta N:o 4056/86 sovellettaessa harkintavaltaa sakkojen määrän vahvistamisessa, jotta se voisi ohjata yritysten toimintaa niin, että ne noudattaisivat kilpailusääntöjä (ks. vastaavasti ja analogisesti asia T-150/89, Martinelli v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-1165, 59 kohta; asia T-49/95, Van Megen Sports v. komissio, tuomio 11.12.1996, Kok. 1996, s. II-1799, 53 kohta ja asia T-229/94, Deutsche Bahn v. komissio, tuomio 21.10.1997, Kok. 1997, s. II-1689, 127 kohta).

171 Tästä seuraa, että siltä osin kuin rikkominen, josta kantajaa arvostellaan, on katsottu näytetyksi toteen oikeudellisesti riittävällä tavalla, kantaja ei voi arvostella komissiota siitä, että se on määrännyt kantajalle sakon asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

172 Siltä osin kuin kysymys on sakon määrästä ja siitä, onko se oikeassa suhteessa arvosteltuun rikkomiseen, on syytä tarkastella erikseen kantajan esittämiä väitteitä, jotka koskevat sen rikkomisen vakavuuden ja keston arviointia, josta sen katsotaan olevan vastuussa.

A *Ensimmäinen osa, jonka mukaan asetuksen N:o 4056/86 19 artiklaa on rikottu rikkomisen vakavuutta arvioitaessa*

Asianosaisten lausumat

173 Kantaja väittää, että se on virheellisesti luokiteltu päätöksessä keskisuureksi yritykseksi, että komissio on arvioinut väärin viitteenä olevaa liikevaihtoa ja että komissio on rikkonut asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohtaa määrätessään kantajalle sakon, joka ylittää 10 prosenttia sen liikevaihdosta.

174 Kantaja huomauttaa, että sakon määrää laskiessaan komissio on pitänyt kantajaa keskisuurena yrityksenä sen koko maailmasta vuonna 1993 kertyneen liikevaihdon perusteella — tämä oli viimeinen kokonainen rikkomisvuosi lähes kaikille yrityksille. Kantaja väittää, että jotta voitaisiin määrittää oikein sen menettelyn vaikutus kilpailuun asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa annetuissa suuntaviivoissa tarkoitetulla tavalla (EYVL 1998, C 9, s. 3; jäljempänä suuntaviivat), komission on perustettava laskelmansa sen merireitin liikevaihtoon, jota väitetty rikkominen koskee. Näin ollen käsiteltävänä olevassa tapauksessa sen olisi pitänyt perustaa laskelmat reitin Brindisi–Patras hyötyajoneuvojen kuljetuksesta kertyneeseen liikevaihtoon. Se, että komissio päätti tarkastella kaikkien yhtiöiden osalta vuoden 1993 koko maailmasta kertynyttä liikevaihtoa, rankaisee epäoikeudenmukaisesti kantajaa, koska rikkominen, josta sitä arvostellaan, koskee yhtä ainoaa lauttareittiä Brindisi–Patras, ja tällä reitillä vain yhtä tarjotuista palveluista, hyötyajoneuvojen kuljetusta. Suuren osan asianomaisista yhtiöistä katsottiin olevan vastuussa rikkomisesta, joka koski useita reittejä — Minoanin, Anekin, Strintzisin ja Karageorgisin osalta tarkoitettiin kaikkia reittejä — ja useita palvelutyyppejä — Minoanin, Anekin, Strintzisin ja Karageorgisin osalta sekä matkustajien että hyötyajoneuvojen kuljetusta. Kantaja pitää käsittämättömänä, että yhtiön, jota arvostellaan paljon lievemmästä rikkomisesta, kun otetaan huomioon rikkomisen vaikutus kilpailuun ja sen kesto, ja se, että se oli rajoitetumpi kohteeltaan, rangaistuksen perustana on sen koko maailmasta kertyvä liikevaihto, josta 95 prosentilla ei ole mitään yhteyttä oletettuun rikkomiseen.

175 Kantaja väittää lisäksi, että vaikka komissio onkin ilmoittanut ottaneensa huomioon ro-ro-lauttakuljetuksista vuonna 1993 kertyneen liikevaihdon, se on kantajan osalta perustanut tämän koko maailmasta kertyvään liikevaihtoon, joka on korkeampi kuin pelkästään ro-ro-lauttapalveluista kertyvä liikevaihto (81,2 miljardia ITL 68,7 miljardin ITL:n asemasta vuonna 1993). Kantajan mukaan komissio ei ole missään vaiheessa tiennyt sen ro-ro-lautoista kertyvää liikevaihtoa, koska se ei ole sitä kantajalta koskaan tiedustellut.

176 Kantajan näkemys on, että koska vuonna 1993 sen koko maailmasta kertyneestä liikevaihdosta noin 5 prosenttia koostui hyötyajoneuvojen kuljetuksesta Brindisi–Patras-reitillä, eli 4,3 miljardia ITL 81,2 miljardin ITL:n kokonaissummasta, sen viitteenä käytettyä liikevaihtoa on vähennettävä sen koon määrittämiseksi. Tässä tilanteessa sen liikevaihdon ja Minoanin liikevaihdon välinen suhde selvästi alittaisi päätöksen 151 perustelukappaleessa (taulukko 1) mainitun indeksin 0,4 ja näin ollen sitä pitäisi asianmukaisemmin pitää "pienenä laivayhtiönä".

177 Lopuksi kantaja toteaa, että sille määrätty 980 000 ecun suuruinen sakko vastaa noin 54:ää prosenttia sen rikkomiseen liittyvästä palvelusta kertyneestä liikevaihdosta. Kantaja katsoo, että vaikka komissiolla onkin laaja harkintavalta valitessaan viitteenä käyttämäänsä liikevaihtoa, epäsuhta sen koko maailmasta kertyneen liikevaihdon ja käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvän liikevaihdon välillä on sellainen, että kantajan tapauksessa komission olisi pitänyt omasta aloitteestaan ja kohtuudesta johtuvista perustavanlaatuisista syistä laskea kantajalle määrättävä sakko pikemminkin jälkimmäisen kuin ensimmäisen liikevaihdon perusteella.

178 Kantaja arvostelee komissiota myös siitä, että tämä määräsi keskisuurille laivayhtiöille, joihin kantaja kuuluu, sakon, joka oli 65 prosenttia suurten laivayhtiöiden sakoista, ja pitää tätä prosenttilukua liian suurena ja suhteettomana, koska Minoanin — pääasiallisen toimijan — liikevaihdon ja keskisuurten laivayhtiöiden liikevaihdon välinen suhde vaihteli 0,45:stä 0,26:een ollen kantajan tapauksessa täsmälleen 0,40, ja että alemmalla arvollaan se läheni oleellisesti

"pienen laivayhtiön" Marlinesin lukua; Marlinesille määrättiin sakko, joka oli suuruudeltaan 20 prosenttia suurille laivayhtiöille määrätyistä sakoista. Kantaja lisää, että suurta osaa keskisuurista laivayhtiöistä rangaistiin käyttäen perustana korkeampaa perusmäärää — prosentuaalisena osuutena liikevaihdosta — kuin se perusmäärä, jota sovellettiin kahteen päälaivayhtiöön, nimittäin 3,3 prosenttia kantajan osalta.

179 Kantaja toteaa lopuksi, että komissio määritti käytännössä sakkojen määrät vastoin itse päätöksen 151 perustelukappaleessa esittämäänsä toteamusta, jonka mukaan: "Yritysten suhteellisen koon vertailu on aiheellista laatia juuri vuoden 1993 liikevaihdon perusteella, sillä komissio voi siten arvioida jokaisen yrityksen koon ja merkityksen asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sen vuoksi myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellisen vaikutuksen kilpailuun." Tämän väitteensä tueksi kantaja esittää taulukon, joka osoittaa, että sille määrätty sakko on 2,45 prosenttia sen koko maailmasta kertyvästä liikevaihdosta, kun taas kartellin pääasiallisen alkuunpanijan Minoanin osalta tämä luku oli 3,26 prosenttia kyseisestä liikevaihdosta, vaikka, toisin kuin kantaja, Minoan osallistui kaikkiin menettelyihin, joista on määrätty seuraamus ja koko päätöksessä todetun rikkomisen keston ajan. Näin menetellessään komissio on rankaissut kantajan kaltaisia yrityksiä, jotka, absoluuttisina lukuina tarkasteltuna, on tuomittu ankarammin kuin suuret laivayhtiöt, jotka kuitenkin osallistuivat kaikkiin rikkomisiin huomattavasti pidemmän ajan.

180 Komissio pitää kantajan arvostelua perusteettomana. Se muistuttaa ensiksi, että päätöksessä sovelletaan komission uutta, suuntaviivoissa esitettyä menetelmää sakkojen laskemisessa. Se korostaa, että suuntaviivat julkaistiin reaktiona niihin huomautuksiin, joita ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin esitti kolmessa 6.4.1995 antamassaan tuomiossa, joissa se ilmaisi selvästi, että on välttämätöntä, että komissio esittää kaikki ne seikat, joiden perusteella se vahvistaa sakot (asia T-147/89, Société métallurgique de Normandie v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-1057; asia T-148/89, Tréfilunion v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-1063, 142 kohta ja asia T-151/89, Société des treillis et panneaux soudés v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-1191). Komissio lisää, että tässä uudessa menetelmässä sakkoja ei pidetä prosentuaalisena osuutena asianomaisten yritysten koko maailmasta kertyvästä liikevaihdosta, koska komissio on

halunnut ottaa perustana huomioon absoluuttisesti (ecuina) ilmaistun luvun, joka on valittu suhteessa koko rikkomisen vakavuuteen. Tämä lähestymistapa on sen mukaan sopusoinnussa oikeuskäytännön kanssa, jossa tunnustetaan mahdollisuus ottaa huomioon huomattava määrä parametreja sen sijaan, että liikevaihdolle annettaisiin korostettu merkitys sakon määrää laskettaessa (yhdistetyt asiat 100/80–103/80, Musique diffusion française v. komissio, tuomio 7.6.1983, Kok. 1983, s. 1825, Kok. Ep. VII, s. 133, 120 ja 121 kohta ja em. PVC-tapaus II, tuomion 1230 kohta). Tämä lähestymistapa heijastaa ajatusta siitä, että taloudellisesta näkökulmasta liikevaihto ei anna kovin täsmällistä osoitusta rikkomisen aiheuttamasta vahingosta tai siitä mahdollisesta hyödystä, jonka yritys on siitä saanut, eikä näin ollen sen sakon määrästä, joka on tarpeen riittävän varoittavuuden takaamiseksi. Komissio katsoo, että sakon määräämisen yrityksille, jotka ovat osallistuneet yhteen ja samaan rikkomiseen, on perustuttava pikemminkin kullakin niistä olleeseen rooliin — johtaja vai pelkkä täytäntöönpanija — ja niiden komission kanssa tekemän yhteistyön asteeseen. Se huomauttaa, että itse asiassa vahinko, jonka rikkominen kokonaisuudessaan tarkasteltuna on saattanut aiheuttaa, ja kunkin osallistujan siitä saama hyöty eivät välttämättä ole suhteessa niiden liikevaihtoon.

181 Komissio toteaa, että se on käsiteltävänä olevassa tapauksessa täysin noudattanut suuntaviivoja. Sen lähtökohtana oli, että sopimus hintojen vahvistamisesta oli yhteisön oikeuden erittäin vakava rikkominen (päätöksen 147 perustelukappale). Ottaen kuitenkin huomioon rikkomisen tosiasiallisen vaikutuksen markkinoihin ja sen, että maantieteelliset markkinat olivat vain pieni osa yhteismarkkinoita, se katsoi, että kyseistä rikkomista oli pidettävä vain vakavana rikkomisena (päätöksen 150 perustelukappale). Komissio otti myös huomioon rikkomiseen syyllistyneiden todelliset kyvyt aiheuttaa merkittävää vahinkoa ja näin ollen asetti sakon tasolle, joka varmisti riittävän varoittavan vaikutuksen. Lopuksi se otti huomioon yritysten koon määrätäkseen ankarammat sakot merkittävimmille yrityksille ja teki tämän eron käyttäen perustana vuonna 1993 kertynyttä liikevaihtoa viitetietona.

182 Komissio katsoo, että tämä menettelytapa on oikeuskäytännön mukainen, sillä yhteisöjen tuomioistuimet eivät ole milloinkaan ilmaisseet suosivansa sakkojen määräämistä prosentuaalisena osuutena liikevaihdosta, oli sitten kyse yrityksen

koko maailmasta kertyneestä liikevaihdosta tai niiltä markkinoilta kertyneestä liikevaihdosta, joilla rikkominen tehtiin. Komissiolta on aina odotettu, että se sovittaa sakon määrän "rikkomisen olosuhteiden ja vakavuuden mukaan" (asia 183/83, Krupp v. komissio, tuomio 12.11.1985, Kok. 1985, s. 3609, 97 kohta) ja että se arvioi rikkomisen vakavuuden ottamalla huomioon "erityisesti aiheutettujen kilpailunrajoitusten luonteen" (em. asia Chemiefarma v. komissio, tuomion 176 kohta; asia 45/69, Boehringer v. komissio, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 769, 53 kohta ja yhdistetyt asiat T-39/92 ja T-40/92, CB ja Europay v. komissio, tuomio 23.2.1994, Kok. 1994, s. II-49, 143 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on osaltaan vahvistanut ajatuksen siitä, että sakkojen oikea suuruus on arvioitava "suhteessa rikkomisen luonteeseen ja varsinaiseen vakavuuteen" (em. asia CB ja Europay v. komissio, tuomion 147 kohta), ja se on jatkuvasti tuonut esiin rikkomisen vakavuuden arviointiin kuuluvat olennaiset osatekijät sekä komission velvollisuuden tehdä tämä arviointi siten, että sen toiminnalla on varoittava vaikutus erityisesti siltä osin kuin on kysymys rikkomisista, jotka aiheuttavat erityisen vakavaa vahinkoa yhteisön tavoitteiden saavuttamiselle (asia T-13/89, ICI v. komissio, tuomio 10.3.1992, Kok. 1992, s. II-1021, Kok. Ep. XII, s. II-175, 352 ja 385 kohta ja yhdistetyt aisat T-213/95 ja T-18/96, SCK ja FNK v. komissio, tuomio 22.10.1997, Kok. 1997, s. II-1739, 246 kohta).

183 Yhteisöjen tuomioistuimet tutkivat pelkästään, että komissio on sakkoa määrätessään täyttänyt kolme edellytystä, eli sen että sakot ovat oikeassa suhteessa rikkomisen luonteeseen ja varsinaiseen vakavuuteen sekä sen, että varoittava vaikutus taataan. Tämän jälkeen ne tutkivat tarkastelunsa toisessa vaiheessa komission kussakin yksittäistapauksessa huomioon ottamien yksittäisten tekijöiden merkityksen, asianmukaisuuden ja luonteen, ja viimeisenä päättelyn vaiheena se tutkii, onko valittuja tekijöitä sovellettu oikein. Komissio voi siis tarkastella koko joukkoa tekijöitä yhteisöjen tuomioistuimen valvonnassa, ja niiltä markkinoilta kertynyt liikevaihto, joita rikkominen koskee, on yksi mahdollisista huomioon otettavista tekijöistä, mutta ei missään tapauksessa pakollinen (ks. vastaavasti asia C-279/87, Tipp-Ex v. komissio, tuomio 8.2.1990, Kok. 1990, s. I-261 ja asia T-327/94, SCA Holding v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1373, 184 kohta).

184 Komissio huomauttaa lopuksi, että kantaja ei kiistä sitä, että sen jälkeen kun rikkomisen vakavuusaste oli ratkaistu sen luonteen perusteella ja kun oli otettu huomioon, millä tavoin kyseinen sopimus rajoitti kilpailua, komissio muokkasi sakon määrän yritysten koon mukaan käyttäen kriteerinä kunkin yrityksen vuonna 1993 niiltä markkinoilta, joilla rikkominen todettiin (eli kolme Kreikan ja Italian välistä reittiä yhdessä tarkasteltuina), kertynyttä liikevaihtoa. Komission mukaan se, mitä kantaja väitteillään riitauttaa, on jälleen kerran relevanttien markkinoiden määritelmä, joka kantajan mukaan pitäisi rajoittaa vain kantajan liikennöimään reittiin eli reittiin Patras–Bari–Brindisi.

185 Siltä osin kuin kysymys on väitteestä, jonka mukana kantajalle määrättiin sakko, joka oli suhteessa 65 prosenttia suurille lauttaliikenteen harjoittajille määrätystä sakosta, komissio viittaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön (em. asia Martinelli v. komissio), jonka mukaan komissiolla on kunkin sakon määrää vahvistaessaan tiettyä harkintavaltaa. Se ei ole tätä tehdessään velvollinen soveltamaan tarkkaa matemaattista kaavaa (em. asia Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, tuomion 119 kohta) eikä noudattamaan täyttä suhteellisuutta suurille yrityksille ja keskisuurille yrityksille määrättävien sakkojen välillä.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

186 Kantaja arvostelee komissiota siitä, että tämä on laskenut sakon ottamatta huomioon sen rikkomisen laajuutta, johon sen katsotaan syyllistyneen ja joka koskee vain yhtä rikkomista reitillä Patras–Bari–Brindisi ja ainoastaan hyötyajoneuvoihin sovellettavia hintoja, toisin kuin kartelli reitillä Patras–Ancona, joka koski myös matkustajien ja heidän ajoneuvojensa kuljetuksiin sovellettavia hintoja. Näin ollen kantaja katsoo, että sitä on sakkoja laskettaessa kohdeltu epäoikeudenmukaisesti suhteessa muihin päätöksen adressaatteina oleviin yrityksiin, jotka ovat osallistuneet aktiivisemmin menettelyihin, joista komissio on määrännyt seuraamukset. Näin menetellessään komissio on määrännyt kantajalle

sakon, joka on suhteeton sen rikkomisen merkitykseen nähden, josta kantajaa arvostellaan. Edelleen sakon määrästä päättäessään komissio on kantajan mukaan soveltanut kantajan tapauksessa virheellisesti omaa laskentamenetelmäänsä — sellaisena kuin se on esitetty päätöksen 151 perustelukappaleessa —, jossa se vertailee yritysten suhteellista kokoa voidakseen arvioida "jokaisen yrityksen koon ja merkityksen asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sen vuoksi myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellisen vaikutuksen kilpailuun".

187 On palautettava mieleen tapa, jolla komissio päätti sakon perusmäärän käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

188 On kiistatonta, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa laskenut sakon määrän lähtien siitä päätöksen 144 perustelukappaleessa esitetystä päätelmästä, että ne kaksi kartellia, jotka päätöksessä katsotaan toteennäytetyiksi, muodostivat "yhden jatkuvan rikkomisen". Komissio huomauttaa, että sen vuoksi, että rikkominen todettiin kolmella reitillä, joiden katsottiin muodostavan yhdet ja samat markkinat, sakon perusmäärä vahvistettiin ottaen huomioon yritysten liikevaihto koko Kreikan ja Italian välisten ro-ro-lauttapalvelujen markkinoilla.

189 Päätöksen 157 ja 158 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on laskenut sakot kaikille yrityksille yhdestä ja samasta perusmäärästä lähtien, jota muokattiin yritysten koon mukaan, mutta tekemättä mitään eroa sen suhteen, osallistuivatko yritykset yhteen vai kahteen rikkomiseen, joista määrättiin seuraamukset.

190 On palautettava mieleen, että on todettu, että päätöksen päätösosa osoittaa selvästi, että komissio on määrännyt seuraamukset kahdesta erillisestä rikkomisesta, ja että se on arvostellut kantajaa vain osallistumisesta rikkomiseen, josta on määrätty rangaistus 1 artiklan 2 kohdassa, eli siihen,joka koskee hyötyajoneu-

voihin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavien hintojen tasoa. Tästä seuraa, että kantajalle määrätty sakko on laskettu sen virheellisen olettaman mukaan, että päätöksessä määrätään seuraamus yhdestä ainoasta kolmea reittiä koskevasta rikkomisesta.

191 Komissio on siis suhteellisuusperiaatteen vastaisesti määrännyt seuraamuksen yrityksille, jotka ovat osallistuneet kahteen rikkomiseen, samalla tavoin kuin yrityksille, jotka ovat osallistuneet vain yhteen. Kohtuusperiaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaan on tärkeätä, että yhtiöt, joiden osallistuminen on rajoittunut vain yhteen kartelliin, tuomitaan lievemmin kuin yhtiöt, jotka ovat osallistuneet kaikkiin riidanalaisiin sopimuksiin. Komissio ei voi määrätä yhtä ankaria seuraamuksia yhtiöille, joiden päätöksessä katsotaan olevan vastuussa kahdesta rikkomisesta ja niille, joiden katsotaan kantajan tavoin olevan vastuussa vain yhdestä rikkomisesta.

192 Tästä seuraa, että koska kantajan on katsottu olevan vastuussa pelkästään kartellista, josta on määrätty rangaistus päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa, sille on määrätty sakko, joka on suhteeton suoritetun rikkomisen vakavuuteen nähden.

193 Samoin on todettava, että näin menetellessään komissio on soveltanut virheellisesti omaa laskentamenetelmäänsä perusmäärän laskemiseksi rikkomisen vakavuuden perusteella. Päätöksen 151 perustelukappaleesta ilmenee, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio on katsonut "aiheelliseksi määrätä suuremmille yrityksille pieniä yrityksiä suuremmat sakot, sillä yritysten kokoerot ovat huomattavat". Perustelukappaleessa esitetty taulukko osoittaa kunkin asianomaisen yrityksen suhteellisen koon Minoaniin verrattuna, joka oli markkinoiden suurin yhtiö. Tämän perustelukappaleen viimeisessä lauseessa todetaan — ja komissio on vahvistanut tämän kirjelmissään —, että yritysten suhteellisen koon vertailu on laadittu Adrianmeren reiteillä tarjottujen ro-ro-lauttapalveluiden vuoden 1993 liikevaihdon perusteella eli niiden markkinoiden perusteella, joilla rikkominen komission mukaan todettiin, nimittäin kolme

Kreikan ja Italian välistä reittiä yhdessä tarkasteltuina. Komissio toteaa, että "yritysten suhteellisen koon vertailu on aiheellista laatia juuri kyseisen vuoden liikevaihdon perusteella, sillä komissio voi siten arvioida jokaisen yrityksen koon ja merkityksen asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sen vuoksi myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellisen vaikutuksen kilpailuun" (151 perustelukappaleen loppu).

194 Lisäksi päätöksen adressaatteina olevat yritykset on tässä taulukossa jaettu kolmeen luokkaan: suuret, keskisuuret ja pienet yritykset. Siinä todetaan, että kantaja on keskisuuri yritys ja kooltaan 40 prosenttia Minoanista ilman, että siinä muuten eroteltaisiin yrityksiä, jotka ovat osallistuneet vain yhteen kysymyksessä olevista sopimuksista — kuten kantajan laita on — niistä, jotka ovat osallistuneet kahteen sopimukseen, josta on määrätty seuraamus. Lisäksi päätöksen 152 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on katsonut, että keskikokoisille lauttayhtiöille, kantaja mukaan lukien, rikkomisen vakavuuden perusteella määrättävien sakkojen prosentuaalinen osuus Minoanille määrätyistä sakoista on 65 prosenttia. Yhdenmukaisesti tämän lähestymistavan kanssa päätöksen 158 perustelukappaleessa esitetty taulukko osoittaa, että keskisuurten yritysten, kuten kantajan, osalta vakavuuden perusteella katsottu perusmäärä oli 1,3 miljoonaa ecua, kun taas suurten yhtiöiden osalta se oli 2 miljoonaa ecua.

195 Asiakirjoista ilmenee, että vuonna 1993, joka oli komission viitevuosi yritysten koon vertailemisessa, sen sopimuksen, josta määrättiin seuraamuksia, kohteeseen eli hyötyajoneuvojen kuljetukseen reitillä Brindisi–Patras, liittyvästä toiminnasta kertyi vain vähäinen osa kantajan koko maailmasta kertyvästä liikevaihdosta.

196 Siltä osin kuin komissio on arvioinut kantajan suhteellisen koon ottaen huomioon sen koko liikevaihdon, ja koska se ei ottanut huomioon pelkästään siihen kartelliin, josta on määrätty seuraamuksia, liittyvästä toiminnasta kertynyttä liikevaihtoa, komissio on soveltanut kantajaan virheellisesti "suhteelliseen

kokoon" liittyvää tekijää, jota päätöksen 151 perustelukappaleessa pidetään käsiteltävänä olevassa tapauksessa asianmukaisena yrityksille seuraamusten määräämistä varten. Komissio ei ole siis arvioinut oikein "jokaisen yrityksen kokoa ja merkitystä asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sen vuoksi myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellista vaikutusta kilpailuun".

197 Koska komissio on kantajan osalta soveltanut virheellisesti omaa menetelmäänsä perusmäärän laskemiseksi rikkomisen vakavuuden perusteella, ei ole tarpeen tutkia niiden kantajan esittämien muiden väitteiden perusteltavuutta, joiden mukaan komissio on tehnyt muita virheitä harkitessaan mainittua perusmäärää.

198 Tämä osa on siis hyväksyttävä osittain, minkä vuoksi sakon määrää on alennettava.

B *Toinen osa, jonka mukaan asetuksen N:o 4056/86 19 artiklaa on rikottu arvioitaessa rikkomisen kestoa*

1. Rikkomisen keston vähentäminen sen vuoksi, että kantajan osallistuminen 24.11.1993 pidettyyn kokoukseen oli lainmukaista, eikä ole olemassa välittömiä todisteita rikkomisen jatkumisesta

Asianosaisten lausumat

199 Kantaja vaatii sen tilanteen varalta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoisi, että se, että kantaja osallistui ensimmäiseen kokoukseen on jo itsessään

rikkomista, päätöksen 1 artiklan 2 kohdan kumoamista siltä osin kuin siinä todetaan, että todettu rikkominen jatkui pidemmälle kuin 25.10.1991, jolloin joka tapauksessa 30.10.1990 tehty sopimus olisi päättynyt. Se katsoo, että tässä tapauksessa rikkomisen kestoa on vähennettävä.

200 Komissio viittaa niihin huomautuksiin, jotka se on esittänyt ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle osoittaakseen niiden asiakirjojen olemassaolon, jotka todistavat kantajan osallistumisen rikkomiseen.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

201 Siltä osin kuin on todettu, että kantajan osallistuminen sopimukseen 30.10.1990–24.11.1993 on oikeudellisesti riittävällä tavalla näytetty toteen, tämä toisen osan osa on hylättävä.

2. Sakon alentaminen sen vuoksi, että kantajaa on syrjitty laskettaessa sakon korotusta Anekin ja Ventouris Ferriesin osalta

Asianosaisten lausumat

202 Kantaja väittää, että sitä on kohdeltu eri tavoin kuin Anekia ja Ventouris Ferriesia laskettaessa sakon korotusta rikkomisen keston vuoksi. Kantaja toteaa, että tämä korotus laskettiin 5 prosentiksi kultakin rikkomisen puolivuotiskaudelta kaikkien

muiden yhtiöiden kuin Anekin ja Ventouris Ferriesin osalta, ja nämä ovat hyötyneet perusteettomasta alennuksesta yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastaisesti. Kantajan osalta komissio on pyöristänyt "liiallisesti" niitä kokonaisprosenttiosuuksia, joihin se päätyi käyttäessään 10:tä prosenttia vuotta kohden ja 0,83:a prosenttia kuukautta kohden, kun taas Anekin ja Ventouris Ferriesin osalta komission sitä vastoin pyöristi "liian vähän".

203 Komissio katsoo, että kantaja ei voi vedota siihen, että Anekin ja Ventouris Ferriesin sakkoja laskettaessa olisi mahdollisesti tapahtunut jokin lainvastaisuus, kun otetaan huomioon, että yhdenvertaisen kohtelun periaatteen on oltava sopusoinnussa laillisuusperiaatteen kanssa ja palauttaa mieleen, että se ei ole sakon määrää vahvistaessaan velvollinen soveltamaan tarkkaa matemaattista kaavaa (em. asia Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

204 Päätöksen 155 ja 156 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio päätteli, että Minoanin, Strintzisin ja Karageorgisin osalta oli kyse pitkäaikaisesta rikkomisesta ja muiden yhtiöiden osalta, mukaan lukien kantaja, Anek ja Ventouris Ferries, keskipitkän ajan kestäneestä rikkomisesta. Tämän jälkeen komissio katsoi, että "nämä seikat oikeuttavat korottamaan sakkoja 10 prosenttia kultakin rikkomisvuodelta Minoanin ja Strintzisin osalta, 20 prosenttia Marlinesin osalta ja 35–55 prosenttia muiden yhtiöiden osalta". Taulukossa 2 esitetään kuhunkin yhtiöön sovellettavat korotusprosentit.

205 Taulukosta 2 ilmenee, että keston huomioon ottamiseksi vakavuuden perusteella laskettua viitearvoa on korotettu Anekin osalta 45 prosenttia, Ventouris Ferriesin osalta 40 prosenttia ja kantajan osalta 35 prosenttia.

206 On ensiksi huomattava, että tämän menetelmän soveltaminen vastaa täysin sitä, mitä suuntaviivoissa on säädetty rikkomisen keston huomioon ottamisesta sakkoa laskettaessa, kun suuntaviivojen 1 B kohdassa todetaan seuraavasti: "keskipitkän ajan kestävä rikkomus (yleensä yhdestä viiteen vuotta): lisäys 50 prosenttiin saakka rikkomuksen vakavuuden perusteella määrätystä määrästä."

207 Komissio on katsonut kantajan osalta toteen näytetyksi, että se osallistui kartellin 30.10.1990 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana (päätöksen 154 perustelukappale) eli kolme vuotta ja yhdeksän kuukautta. Tästä seuraa, että kantajan osalta komissio on noudattanut niitä linjoja, jotka se itse on antanut suuntaviivoissa, joiden mukaan sakon määrää keskipitkän ajan kestävässä rikkomuksessa voidaan lisätä 50 prosenttiin saakka rikkomisen vakavuuden perusteella määrätystä määrästä. Lisäksi kun tarkastellaan kantajan tapausta erikseen, voitaisiin jopa todeta, että komissio on kohdellut sitä suosiollisesti siihen nähden, miten se olisi voinut toimia, kun otetaan huomioon, että keskipitkän ajan kestävien rikkomisten osalta — suuntaviivojen mukaan yhdestä viiteen vuotta — looginen kriteeri olisi ollut soveltaa 10 prosentin korotusta kultakin rikkomisvuodelta. Tässä tapauksessa sakon perusmäärää rikkomisen keston perusteella olisi kantajan osalta voitu korottaa 39 prosentilla sen 35 prosentin sijasta, jota siihen tosiasiallisesti sovellettiin.

III *Komission vaatimus kantajalle määrätyn sakon korottamisesta*

208 Komissio katsoo, että kantaja on kiistänyt päätöksessä osoitetut tosiseikat ja katsoo toisessa perusteessa, että näin ollen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on korotettava kantajalle määrättyä sakkoa, koska, kuten päätöksen 169 perustelukappaleessa todetaan, kantajan sakkoa on alennettu 20 prosentilla sillä perusteella, että se ei ole kiistänyt väitetiedoksiannossa esitettyjä tosiseikkoja.

209 Tätä vaatimusta ei kuitenkaan voida hyväksyä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi asiassa T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags vastaan komissio, 28.2.2002 antamassaan tuomiossa (Kok. 2002, s. II-843), jonka yhteisöjen tuomioistuin oli palauttanut sen käsiteltäväksi muutoksenhaun jälkeen, että "vaara, että yritys, jonka sakkoa on alennettu vastikkeeksi sen harjoittamasta yhteistyöstä, nostaa myöhemmin kumoamiskanteen päätöksestä, jossa kilpailusääntöjen rikkominen on todettu ja jossa on määrätty rikkomisesta vastuussa olevalle yritykselle seuraamus, ja voittaa asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa tai kassaatiomuutoksenhaun johdosta yhteisöjen tuomioistuimessa, on nimittäin luonnollinen seuraus perustamissopimukseen ja [yhteisöjen tuomioistuimen] perussääntöön perustuvien oikeussuojakeinojen käytöstä. Pelkästään sen vuoksi, että yritys, joka on ollut komission kanssa yhteistyössä ja jonka sakkoa on sen perusteella alennettu, voittaa asian tuomioistuimessa, ei ole perusteltua arvioida uudelleen yritykselle myönnetyn alennuksen suuruutta" (85 kohta).

IV *Päätelmä*

210 On todettu, että koska kantajan on katsottu olevan vastuussa pelkästään kartellista, josta on määrätty rangaistus päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa, sille on määrätty sakko, joka on suhteeton suoritetun rikkomisen vakavuuteen nähden. Näin ollen kantajalle määrättyä sakkoa on alennettava.

211 Kun otetaan huomioon päätöksen rakenne sekä se, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa halunnut soveltaa menettelytapaa, jossa pyritään ottamaan huomioon yritysten erityinen painoarvo ja rikkomisten tosiasiallinen vaikutus kilpailuun, kantajan sakon määrä pitäisi vahvistaa ottaen huomioon päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen reittien — Patras–Bari ja Patras–Brindisi — liikenteen merkitys suhteessa päätöksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun reitin Patras–Ancona liikenteeseen. Vastauksesta, jonka komissio antoi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen prosessinjohtotoimenpiteiden yhteydessä esittämään kysymykseen, ilmenee, että yritysten, joille päätöksessä määrättiin seuraamuksia,

kokonaisliikevaihto on 114,3 miljoonaa ecua. Asiakirjoista ilmenee, että kartellia, josta on määrätty seuraamuksia päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa, vastaavista kuljetuspalveluista reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi kertynyt liikevaihto on arviolta neljännes huomioon otetusta kokonaisliikevaihdosta.

212 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa täyttä harkintavaltaansa käyttäen, että kantajalle määrätty 980 000 ecun sakko on alennettava 245 000 euroon.

213 Kanne on muilta osin hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

214 Jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi työjärjestyksensä 87 artiklan 3 kohdan mukaan määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan. Esillä olevassa asiassa on näin ollen määrättävä, että kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä kolmesta neljänneksestä komissiolle aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista välitoimimenettelystä aiheutuneet kulut mukaan lukien.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Adriatica di Navigazione SpA:lle määrätyn sakon suuruudeksi vahvistetaan 245 000 euroa.**

2) **Kanne hylätään muilta osin.**

3) **Adriatica di Navigazione SpA velvoitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä korvaamaan kolme neljännestä komissiolle aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista. Komissio vastaa yhdestä neljänneksestä omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Julistettiin Luxemburgissa 11 päivänä joulukuuta 2003.

H. Jung P. Lindh

kirjaaja jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Kanteen perustana olevat tosiseikat ..... II - 5356

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset ..... II - 5360

Oikeudellinen arviointi ..... II - 5362

I Päätöksen kumoamista koskevat vaatimukset ..... II - 5363

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa ja 190 artiklaa (josta on tullut EY 253 artikla) on rikottu, koska päätös on puutteellisesti perusteltu siltä osin, kuin kysymys on relevanttien markkinoiden määrittelystä ja perusteluiden, ja päätösosan välillä on ristiriita II - 5363

Asianosaisten lausumat ..... II - 5363

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5367

A Väite, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti, koska relevantteja markkinoita ei ole määritelty riittävästi ..... II - 5368

B Väite, jonka mukaan perusteluvelvollisuutta on rikottu siltä osin kuin kysymys on relevanttien markkinoiden rajaamisesta ..... II - 5376

Toinen kanneperuste, jonka mukaan ei ole todisteita siitä, että kantaja olisi osallistunut hyötyajoneuvoihin reitillä Brindisi–Patras sovellettavia hintoja koskevaan kartelliin ..... II - 5378

Ensimmäinen osa, jonka mukaan todisteita on arvioitu virheellisesti ja vastuu rikkomisesta on kohdistettu väärin ..... II - 5378

— Asianosaisten lausumat ..... II - 5378

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5388

A Alustavia huomioita ..... II - 5388

B Päätöksessä esitetyt todisteet sen rikkomisen toteen näyttämiseksi, josta kantajaa arvostellaan ..... II - 5389

1. Hyötyajoneuvoihin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavia hintoja koskevan kartellin olemassaolo ..... II - 5390

2. Kantajan osallistuminen kartelliin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi ..... II - 5391

a) Kokous, joka pidettiin 25.10.1990, ja 30.10.1990 lähetetty faksi ..... II - 5391

b) Kokous, joka pidettiin 24.11.1993 ..... II - 5394

c) Rikkomisen jatkuminen 25.10.1990 ja 24.11.1993 pidettyjen kokousten välisenä aikana ..... II - 5398

d) Irtisanoutumisen puuttuminen ..... II - 5401

e) Väite, jonka mukaan kantaja oli läsnä ainoastaan kahdessa kokouksessa ..... II - 5405

f) Päätelmä ..... II - 5406

Toinen osa, joka on esitetty toissijaisesti ja joka perustuu siihen, että rikkominen, johon kantaja on syyllistynyt, on luokiteltu virheellisesti .. II - 5406

Kolmaskanneperuste, jonka mukaan kohtuusperiaatetta ja syrjintäkiellon periaatetta on loukattu ..... II - 5407

Asianosaisten lausumat ..... II - 5407

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5409

Neljäs kanneperuste, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklaa on sovellettu virheellisesti, koska kysymyksessä ei ole tuntuva vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ..... II - 5410

Asianosaisten lausumat ..... II - 5410

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5411

II Toissijaiset vaatimukset päätöksessä määrättyjen sakkojen kumoamisesta tai alentamisesta ..... II - 5412

A Ensimmäinen osa, jonka mukaan asetuksen N:o 4056/86 19 artiklaa on rikottu rikkomisen vakavuutta arvioitaessa ..... II - 5414

Asianosaisten lausumat ..... II - 5414

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5419

B Toinen osa, jonka mukaan asetuksen N:o 4056/86 19 artiklaa on rikottu arvioitaessa rikkomisen kestoa ..... II - 5423

1. Rikkomisen keston vähentäminen sen vuoksi, että kantajan osallistuminen 24.11.1993 pidettyyn kokoukseen oli lainmukaista, eikä ole olemassa välittömiä todisteita rikkomisen jatkumisesta ..... II - 5423

Asianosaisten lausumat ..... II - 5423

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5424

2. Sakon alentaminen sen vuoksi, että kantajaa on syrjitty laskettaessa sakon korotusta Anekin ja Ventouris Ferriesin osalta ..... II - 5424

Asianosaisten lausumat ..... II - 5424

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5425

III Komission vaatimus kantajalle määrätyn sakon korottamisesta ..... II - 5426

IV Päätelmä ..... II - 5427

Oikeudenkäyntikulut ..... II - 5428