FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM

11 december 2003 *

I mål T-61/99,

Adriatica di Navigazione SpA, Venedig (Italien), företrätt av advokaterna U. Feraro, M. Siragusa och F.M. Moretti, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av R. Lyal och L. Pignataro, båda i egenskap av ombud, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 1999/271/EG av den 9 december 1998 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 Greek Ferries) (EGT L 109, 1999, s. 24),

meddelar

* Rättegångsspråk: italienska.

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen),

sammansatt av ordföranden J.D. Cooke samt domarna R. García-Valdecasas och P. Lindh,

justitiesekreterare: byrådirektören J. Plingers,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter förhandlingen den 3 juli 2002,

följande

Dom

Faktiska omständigheter i målet

1 Sökanden, Adriatica di Navigazione SpA är ett statsägt rederi som transporterar passagerare, personbilar och lastbilar mellan Grekland och Italien på linjen Brindisi–Korfu–Igoumenitsa–Patras. Företaget är det enda italienska rederiet som ombesörjer sådana transporter med rorofartyg mellan Grekland och Italien.

2 Till följd av ett klagomål från en kund om att priserna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien var mycket lika genomförde kommissionen undersökningar enligt artikel 18.3 i rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om föreskrifter för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjötransporter (EGT L 378, s. 4) på kontoren hos sex färjerederier, fem i Grekland och ett i Italien.

3 Genom beslut av den 21 februari 1997 inledde kommissionen ett formellt förfarande genom att sända ett meddelande om anmärkningar till nio företag, däribland sökanden.

4 Kommissionen fattade den 9 december 1998 beslut 1999/271/EG om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 Greek Ferries) (EGT L 109, 1999, s. 24) (nedan kallat beslutet).

5 Beslutet innehåller följande bestämmelser:

"Artikel 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines och Strintzis Lines har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att träffa överenskommelser om de priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona.

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

a) Vad beträffar Minoan Lines och Strintzis Lines från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.

b) Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.

c) Vad beträffar Marlines SA från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989.

d) Vad beträffar Anek Lines från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA och Strintzis Lines har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att komma överens om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi.

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

a) Vad beträffar Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA och Strintzis Lines från och med den 8 december 1989 till juli 1994.

b) Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 8 december 1989 till och med den 27 december 1992.

c) Vad beträffar Anek Lines från och med den 8 december 1989 till juli 1994.

d) Vad beträffar Adriatica di Navigazione SpA från och med den 30 oktober 1990 till juli 1994.

Artikel 2

De nedan angivna företagen åläggs härmed följande böter för den överträdelse som konstateras i artikel 1:

— Minoan Lines, böter om 3,26 miljoner ecu.

— Strintzis Lines, böter om 1,5 miljoner ecu.

— Anek Lines, böter om 1,11 miljoner ecu.

— Marlines SA, böter om 0,26 miljoner ecu.

— Karageorgis Lines, böter om 1 miljon ecu.

— Ventouris Group Enterprises SA, böter om 1,01 miljoner ecu.

— Adriatica di Navigazione SpA, böter om 0,98 miljoner ecu.

..."

6 Beslutet riktade sig till sju företag, nämligen: Minoan Lines, Heraklion, Kreta (Grekland) (nedan kallat Minoan), Strintzis Lines, Pireus (Grekland) (nedan kallat Strintzis), Anek Lines, Hania, Kreta (nedan kallat Anek), Marlines SA, Pireus (nedan kallat Marlines), Karageorgis Lines, Pireus (nedan kallat Karageorgis), Ventouris Group Enterprises SA, Piraeus (nedan kallat Ventouris Ferries) och Adriatica di Navigazione SpA, Venedig (Italien) (nedan kallat sökanden).

Förfarandet och parternas yrkanden

7 Sökanden har, genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 1 mars 1999, väckt talan om ogiltigförklaring av beslutet.

8 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten att inleda det muntliga förfarandet och att såsom en processledande åtgärd anmoda kommissionen att inkomma med skriftliga svar på frågor och att förete vissa handlingar. Kommissionen efterkom denna begäran inom den föreskrivna fristen.

9 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens muntliga frågor vid förhandlingen den 3 juli 2002.

10 Sökanden har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogiltigförklara beslutet i den del det angår sökanden,

— i andra hand upphäva de böter som sökanden ålagts eller sätta ned bötesbeloppet,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

11 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan,

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

12 I sitt förstahandsyrkande, som avser ogiltigförklaring av beslutet, har sökanden hävdat att kommissionen har begått en rad misstag när den ansåg att sökanden åsidosatt artikel 85.1 i EG-fördraget (nu artikel 81.1 EG). Sökanden har i en första grund gjort gällande att beslutets motivering är bristfällig med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden och att det finns en motsägelse mellan beslutets motivering och den bindande delen av beslutet. Sökanden har i den andra grunden hävdat att kommissionen inte styrkt att sökanden deltagit i den överenskommelse som lagts denne till last i beslutet. I den första delen av denna grund har sökanden åberopat att de handlingar som åberopats som bevisning bedömts felaktigt och att överträdelsen felaktigt tillskrivits sökanden. I den andra delgrunden har sökanden åberopat en felaktig karakterisering av överträdelsen. Den tredje grunden avser åsidosättande av principerna om skälighet och likabehandling genom att överträdelsen har tillskrivits företag som trafikerar samma linje som sökanden. Den fjärde grunden avser att artikel 85 i fördraget tillämpats felaktigt, eftersom handeln mellan medlemsstaterna inte åsamkats allvarlig skada.

13 Till stöd för sitt andrahandsyrkande, som avser att böterna skall upphävas eller sättas ned, har sökanden åberopat en femte grund avseende åsidosättande av artikel 19 i förordning nr 4056/86, med hänsyn till att kommissionen åsatt sökanden ett oproportionerligt bötesbelopp och att den bedömt både överträdelsens allvar och dess varaktighet felaktigt.

I — *Yrkandet om ogiltigförklaring av beslutet*

Den första grunden: Åsidosättande av artikel 85 i fördraget och artikel 190 i EG-fördraget (nu artikel 253 EG) genom att beslutets motivering är bristfällig med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden och eftersom det finns en motsägelse mellan beslutets motivering och den bindande delen av beslutet

Parternas argument

14 Sökanden har klandrat kommissionen för att denna fattat beslutet på grundval av en felaktig och ofullständig definition av den ifrågavarande marknaden genom att kommissionen utan motivering underlåtit att beakta de grundläggande skillnaderna mellan de trafikerade linjerna, mellan de aktörer som är verksamma på dessa linjer och mellan de olika slags tjänster som erbjuds. Sökanden har hävdat att dennes ställning i förevarande mål har påverkats mycket negativt genom den felaktiga definitionen, eftersom sökanden är ett företag som trafikerar endast en av de linjer som avses i beslutet och eftersom sökandens omsättning till 90 procent härrör från passagerartransporter, vilka inte omfattas av beslutet. Dessa enskildheter skulle enligt sökanden ha beaktats så att sökandens eventuella ansvar begränsades till den linje som sökanden trafikerar.

15 Sökanden har anmärkt att gods- och lastbilstransporter skiljer sig från passagerar- och personbilstransporter, eftersom turtätheten gynnas av godstransporter även under lågsäsong. För de kunder det här är fråga om är närheten till ombord- och landstigningshamnarna och till den plats där varorna levereras viktigare än priserna. Enskilda är å sin sida mer angelägna om transportens kvalitet och kostnaderna än om turtätheten (och sträckan). Enligt sökanden är definitionen av de tre berörda linjerna som en enda geografisk marknad inte tillräckligt exakt. De

tre ifrågavarande linjerna bör anses utgöra delvis åtskilda geografiska marknader motsvarande skilda "kundkretsar".

16 Sökanden har tillagt att det förhastade och ytliga sätt som frågorna om den ifrågavarande marknaden har behandlats på i beslutet utgör ett åsidosättande av artikel 190 i fördraget. Sökanden har härvid anmärkt att det finns en motsägelse mellan beslutets motivering och den bindande delen av beslutet med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden och överträdelsens art. Sökanden har angett att de påtalade agerandena i vissa delar av motiveringen framställdes som om de härrörde från en enda överträdelse medan en klar åtskillnad gjorts i den bindande delen av beslutet mellan såväl de slag av tjänster som omfattats av överenskommelser som vilka linjer de olika påtalade agerandena berörde. Sökanden har hävdat att detta förfaringssätt har inverkat på det bötesbelopp som åsatts sökanden.

17 Sökanden har kritiserat den omständigheten att kommissionen anser sökanden ansvarig för en omfattande överenskommelse avseende inte bara gods- och fordonstransporter, utan även passagerartransporter och detta inte enbart på den linje sökanden trafikerar, utan på alla de linjer som de företag till vilka beslutet riktades på olika sätt trafikerar.

18 Sökanden har betonat att ett sådant sätt att tillskriva ansvar för överträdelserna har en konkret inverkan. Det är nämligen tillräckligt att tänka sig att de som utnyttjat sökandens transporttjänster under den aktuella tiden kan besluta sig för att väcka skadeståndstalan mot sökanden på grundval av beslutet, i vilket slagits fast att en överenskommelse förelegat enligt vilken priserna på sjötransporter fastställts — till en högre nivå än som hade varit fallet utan den förmodade överenskommelsen. Om beslutet inte ogiltigförklaras (*rebus sic stantibus*) innebär detta att inte bara de som utnyttjat sökandens lastbilstransporter, utan även de som varit passagerare hos sökanden får stöd för sin talan. Sökanden har hävdat

att en felaktig definition av den aktuella marknaden under dessa omständigheter utgör en allvarlig underlåtelse som med nödvändighet påverkar beslutets giltighet, eftersom ett sådant misstag påverkar ansvarsfördelningen. Sökanden har tillagt att om kommissionen hade medgett att de tre linjerna som avses i beslutet utgör skilda marknader, åtminstone avseende gods- och lastbilstransporter, hade den inte kunnat utsträcka sökandens ansvar till att omfatta andra företags verksamhet på andra linjer. Den överträdelse som tillskrivits sökanden hade dessutom oundvikligen ansetts mindre allvarlig, vilket hade haft påtaglig inverkan på det bötesbelopp som åsatts sökanden.

19 Kommissionen har hävdat att denna grund inte är befogad och har hävdat att, eftersom det fanns tillräcklig bevisning för att styrka att en överträdelse förelåg på de tre linjer som beaktats i sin helhet (Ancona/Bari/Brindisi–Patras), det inte var nödvändigt att definiera den ifrågavarande marknaden annorlunda. Kommissionen har i detta avseende tillagt att sökanden inte angivit på vilket sätt en eventuell felaktighet i definitionen av den ifrågavarande marknaden skulle medföra att beslutet skulle bli ogiltigt.

20 Kommissionen anser att de tre berörda linjerna utgör en enda marknad med avseende på de ifrågavarande rederiernas utbud. Det var av den anledningen inte nödvändigt att med utgångspunkt i efterfrågan analysera huruvida passagerartransporter, och godtransporter var utbytbara. Kommissionen konstaterade nämligen i beslutet att hamnarna i Ancona, Bari och Brindisi var utbytbara avseende transport med rorofartyg mellan Grekland och Italien med hänsyn till att de i viss mån kan ersätta varandra (se skäl 5 i beslutet). I skälen 3, 20, 29, 31, 34, 36, 97 och 144 i beslutet angav kommissionen dessutom att den relevanta marknaden ur utbudssynpunkt var marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland och Italien. Kommissionen har slutligen betonat att överenskommelsen mellan rederierna avsåg samtliga rorotransporter mellan Grekland och Italien och att särskilda linjer som trafikerades av olika företag inte beaktats separat.

21 Kommissionen har beträffande definitionen av marknaden ur geografisk synpunkt åberopat förstainstansrättens dom av den 20 april 1999 i de förenade målen T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 och T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mot kommissionen kallad domen i målet PVC II (REG 1999, s. II-931, punkt 773), i vilken förstainstansrätten fastslog att ett företag kan hållas ansvarigt för en övergripande samverkan även om det endast har deltagit direkt i ett eller flera av de moment som tillsammans utgör samverkan, om företaget kände till att samverkan ingick i en plan som syftade till att snedvrida den normala konkurrensen. Kommissionen har därför hävdat att den omständigheten att sökanden deltog i överenskommelsen enbart avseende den linje som sökanden trafikerade inte hindrar att sökanden är ansvarig för hela överträdelsen, eftersom sökanden kände till att rederierna hade en plan som syftade till att fastställa priserna (skäl 117 i beslutet). Den omständigheten att sökanden deltog i endast en av överenskommelsens delar, vilken endast avsåg transporter mellan Brindisi och Patras, inverkar enbart på den grad i vilken sökanden var delaktig i avtalet och på sökandens ansvar för den delen av avtalet, men har däremot ingen betydelse för definitionen av den berörda marknaden. Kommissionen har i detta avseende hänvisat till skälen 111 och 144 i beslutet, i vilka anges att de avtal som skulle tillämpas på linjerna mellan Patras och Bari och mellan Patras och Brindisi utgjorde en del av ett större samverkansförfarande, genom vilket priserna för transporter med rorofartyg mellan Grekland och Italien fastställdes och att dessa avtal därför inte kunde anses utgöra åtskilda överträdelser, utan skulle betraktas som olika delar av en enda pågående överträdelse.

22 Kommissionen har härav dragit slutsatsen att det argument som syftade till att utvisa att beslutets skäl och den bindande delen av beslutet var motstridiga måste anses sakna relevans och strida mot förstainstansrättens rättspraxis (förstainstansrättens dom av den 14 maj 1998 i mål T-308/94, Cascades mot kommissionen, REG 1998, s. II-925, punkt 156), enligt vilken skälen i ett beslut skall tolkas mot bakgrund av den allmänna systematiken i beslutet och meddelandet om anmärkningar.

23 Kommissionen har även hänvisat till rättspraxis avseende omfattningen av motiveringsskyldigheten beträffande beslut som fattats med tillämpning av artikel 85 i fördraget med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden. Kommissionen har särskilt hänvisat till förstainstansrättens dom av

den 21 februari 1995 i mål T-29/92, SPO m.fl. mot kommissionen (REG 1995, s. II-289, punkt 74). I den domen fann förstainstansrätten att definitionen av den relevanta marknaden spelar olika stor roll, beroende på om artikel 85 i fördraget eller artikel 86 i EG-fördraget (nu artikel 82 EG) skall tillämpas.

24 Kommissionen anser att denna rättspraxis är tillämplig i förevarande mål och har anmärkt att den med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden begränsade sig till att motivera beslutet, eftersom den ansåg att det var nödvändigt för att göra det möjligt för gemenskapsdomstolarna att pröva beslutets lagenlighet med hänsyn till att sökanden inte hade gjort några invändningar i detta hänseende under det administrativa förfarandet. Kommissionen har i detta avseende åberopat att enligt gemenskapsdomstolarnas fasta rättspraxis skall motiveringen i ett beslut som går någon emot göra det möjligt för gemenskapsdomstolarna att pröva beslutets lagenlighet och ge den berörda parten de upplysningar som är nödvändiga för att denne skall kunna bedöma om beslutet är välgrundat. Huruvida en sådan motivering är tillräcklig skall bedömas mot bakgrund av omständigheterna i det aktuella fallet, bland annat den ifrågavarande rättsaktens innehåll, den åberopade motiveringens beskaffenhet och mottagarens intresse av att få förklaringar (domstolens dom av den 29 februari 1996 i mål C-56/93, Belgien mot kommissionen, REG 1996, s. I-723, förstainstansrättens dom av den 14 maj 1998 i mål T-334/94, Sarrió mot kommissionen, REG 1998, s. II-1439, punkt 341, och av den 14 maj 1998 i mål T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags mot kommissionen, REG 1998, s. I-2111, punkt 56). Det framgår även av sökandens svar på meddelandet om anmärkningar att denne inte bestred den definition av den ifrågavarande marknaden som kommissionen lagt fram i punkterna 3–6 i meddelandet om anmärkningar och inte heller bedömningen av avtalets inverkan på handeln mellan medlemsstaterna (punkt 55 i meddelandet om anmärkningar).

Förstainstansrättens bedömning

25 Sökanden har i den första grunden klandrat kommissionen för att ha givit en felaktig och ofullständig definition av den ifrågavarande marknaden. Sökanden har åberopat denna grund i ett dubbelt syfte. Genom att kritisera hur kommissionen har definierat den ifrågavarande marknaden har sökanden anfört

att artikel 85.1 i fördraget tillämpats felaktigt i förevarande fall. Vidare har sökanden hävdat att kommissionen åsidosatt artikel 190 i fördraget, eftersom beslutsmotiveringen och den bindande delen av beslutet är motstridiga.

A — Argumentet att artikel 85.1 i fördraget tillämpats felaktigt, eftersom den ifrågavarande marknaden inte definierats tillräckligt

26 Sökanden har klandrat kommissionen för att denna fattade beslutet utan att i förväg undersöka den ifrågavarande marknaden i förevarande fall. Sökanden anser att kommissionen hade kunnat bedöma olikheterna mellan de olika slagen av transporter som erbjuds av de företag som trafikerar de olika linjerna mellan Grekland och Italien på ett riktigt sätt om en sådan undersökning hade gjorts. Den första delgrunden avser således frågan vilken betydelse definitionen av den ifrågavarande marknaden har när kommissionen tillämpar artikel 85.1 i fördraget för att vidta sanktionsåtgärder mot sådan samverkan mellan företag som den som är i fråga i förevarande mål.

27 Det framgår av förstainstansrättens rättspraxis att definitionen av den relevanta marknaden spelar olika stor roll, beroende på om artikel 85 eller artikel 86 i fördraget skall tillämpas. Vid tillämpningen av artikel 86 är en definition av den relevanta marknaden en nödvändig och förberedande förutsättning för bedömningen av ett påstått konkurrensbegränsande beteende (förstainstansrättens dom av den 10 mars 1992 i de förenade målen T-68/89, T-77/89 och T-78/89, SIV m. fl. mot kommissionen, REG 1992, s. II-1403, punkt 159; svensk specialutgåva, volym 12, s. II-303), eftersom det innan det går att fastslå förekomsten av missbruk av dominerande ställning är nödvändigt att fastslå förekomsten av en dominerande ställning på en given marknad vilket förutsätter att marknaden först måste ha avgränsats. Inom ramen för tillämpningen av artikel 85 är det för att avgöra om ett avtal, ett beslut av en sammanslutning av företag eller samordnat förfarande är ägnat att påverka handeln mellan medlemsstaterna och har som syfte eller verkan att förhindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen på den inre

marknaden som den relevanta marknaden skall definieras. Av denna anledning kan inte de invändningar som sökandena anfört mot kommissionens definition av marknaden, avseende tillämpningen av artikel 85.1 i fördraget, ha någon fristående dimension i förhållande till dessa hänvisningar till inverkan på handeln mellan medlemsstaterna och en begränsning av konkurrensen (förstainstansrättens dom i det ovannämnda målet SPO m.fl. mot kommissionen, punkt 75, och av den 14 maj 1998 i mål T-348/94, Enso Española mot kommissionen, REG 1998, s. II-1875, punkt 232). Det har likaledes slagits fast att en invändning mot definitionen av den relevanta marknaden saknar all relevans om kommissionen på grundval av de dokument som anges i det ifrågasatta beslutet, med fog har fastslagit, att det ifrågavarande avtalet snedvridit konkurrensen och påverkat handeln mellan medlemsstaterna på ett märkbart sätt (förstainstansrättens dom av den 15 mars 2000 i de förenade målen 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 och T-104/95, Cimenteries CBR m.fl. mot kommissionen, REG 2000, s. II-491, punkt 1094).

28 Kommissionen har i skälen 142 och 143 i beslutet redogjort för skälen till att det ifrågavarande avtalet i ifrågavarande fall snedvred konkurrensen och var ägnat att påverka handeln mellan medlemsstaterna. I skäl 142 i beslutet anges att det är styrkt att det aktuella avtalet påverkade handeln mellan medlemsstaterna, eftersom ändamålet var att införa gemensamma priser, vilket begränsade parternas möjligheter att agera självständigt på marknaden. Beträffande avtalets inverkan på handeln mellan medlemsstaterna angav kommissionen i skäl 143 i beslutet att avtalet i förevarande fall avsåg färjetrafiken med rorofartyg mellan Grekland och Italien, färjelinjer som fick ännu större betydelse år 1992, då kriget i före detta Jugoslavien bröt ut och stängde av alla transportvägar till lands för import och export mellan Grekland och andra medlemsstater i Europeiska unionen. Kommissionen har vidare angett att år 1993 transporterades 1 316 003 passagerare och 213 839 transportbilar på linjerna mellan Grekland och Italien och att av dessa transporterades 49 respektive 38 procent på linjen Patras-Ancona, 35 respektive 38 procent på linjen Patras-Brindisi och 10 respektive 19 procent på linjen Patras-Bari. Kommissionen har tillagt att ”[a]lla avtal som påverkar efterfrågan på tjänster mellan två medlemsstater (t.ex. en prisöverenskommelse mellan de största företagen som tillhandahåller tjänsten) kommer sannolikt att påverka efterfrågan både vad gäller den grupp av företag som anslutit sig till avtalet och vad gäller företagen utanför denna grupp och därmed ändra handelsmönstret mellan medlemsstaterna i fråga om denna tjänst”.

29 Eftersom dessa påståenden lämnats obestridda har kommissionen på grundval av de dokument som anges i beslutet med fog fastslagit att det ifrågavarande avtalet snedvridit konkurrensen och påverkat handeln mellan medlemsstaterna på ett märkbart sätt. Av detta skäl och mot bakgrund av ovan angiven rättspraxis skall invändningen mot definitionen av den relevanta marknaden lämnas utan avseende, eftersom invändningen inte kan leda till slutsatsen att villkoren för tillämpning av artikel 85.1 i fördraget inte är uppfyllda.

30 Invändningarna mot kommissionens definition av den ifrågavarande marknaden kan emellertid ändå, vilket sökanden har visat i förevarande mål, åsyfta andra rekvisit i artikel 85.1 i fördraget, såsom det ifrågavarande avtalets omfattning, om det avser en enstaka eller en upprepad företeelse och i vilken omfattning varje berört företag deltagit. Dessa frågor utgör visserligen inte sådana "villkor för tillämpningen" av artikel 85.1 i fördraget som uttryckligen anges i bestämmelsen, såsom förekomsten av ett "avtal" mellan företag, "påverka[n på] handeln mellan medlemsstater" eller "påverkan på konkurrensen". Det är emellertid fråga om något som är nära förknippat med principen om personligt ansvar för kollektiva överträdelser, som domstolen uttryckligen angett i dom av den 8 juli 1999 i mål C-49/92 P, kommissionen mot Anic Partecipazioni (REG 1999, s. I-4125, punkt 78), och som även är nära förknippat med allmänna rättsgrundsatser som rättssäkerhetsprincipen och proportionalitetsprincipen.

31 Såsom sökanden har betonat är det inte försumbara risker som följer av att kommissionen tillskriver ett företag delaktighet i komplexa överträdelser utan att exakt ange den ifrågavarande marknaden. Följderna av en sådan bristande precision kan bli betydande för förhållandena mellan tredje man och de företag som ett beslut att vidta sanktionsåtgärder mot samverkan riktats till. Kunderna hos de företag som sanktionsåtgärder riktats mot kan nämligen förmodas försöka få skadestånd till följd av att de under den aktuella tiden har varit tvungna att betala ett högre pris än det konkurrenskraftiga för transporterna, genom att hävda att det enligt beslutet är fastslaget att en allmän prisöverenskommelse förelegat.

32 När kommissionen antar ett beslut i vilket den fastslår att ett företag har varit delaktigt i en komplex, kollektiv och oavbruten överträdelse, vilket ofta är fallet med karteller, är det därför önskvärt att den, utöver kontrollen av att de särskilda villkoren för att tillämpa artikel 85.1 i fördraget är uppfyllda, även beaktar att om var och en av dem som beslutet riktas till skall göras personligt ansvariga för överträdelsen, skall de ansvara endast för sin fastslagna delaktighet i de kollektiva förfaranden mot vilka sanktionsåtgärder vidtagits och som avgränsats korrekt. Eftersom följderna av ett sådant beslut kan bli betydande för förhållandena mellan de berörda företagen och myndigheterna och även i förhållande till tredje man är det lämpligt att kommissionen, med iakttagande av grundläggande hänsyn till rättssäkerheten, bedömer de ifrågavarande marknaderna och anger dessa i motiveringen till beslut om sanktionsåtgärder till följd av en överträdelse av artikel 85.1 i fördraget och att detta görs tillräckligt tydligt för att marknadsvillkoren på den marknad där konkurrensen snedvridits skall förstås.

33 Förstainstansrätten anger härvid att rätten i domen i det ovannämnda målet SIV m.fl. mot kommissionen (punkt 159) underkände kommissionens argument att det var överflödigt att undersöka marknadsstrukturen, eftersom den skriftliga bevisningen avseende de ifrågavarande överenskommelserna var klar och tydlig. Förstainstansrätten fann tvärtemot att "en definition av den relevanta marknaden [är] en nödvändig och förberedande förutsättning för bedömningen av ett påstått konkurrensbegränsande beteende". Generaladvokaten Darmon hade redan tidigare i sitt förslag till avgörande i domstolens dom av den 27 januari 1987 i mål 45/85, Verband der Sachversicherer mot kommissionen (REG 1987, s. 405, punkt 10), anfört att en sådan bedömning är väsentlig och att

"det förhållandet att de tre villkoren för förbud enligt artikel 85.1 i fördraget föreligger i ett visst ärende skall bedömas 'i förhållande till de verkliga omständigheterna' för avtalet, samverkansbeslutet eller samverkansförfarandet (5/69, Völk, REG 1969, s. 295, punkt 7). Med hänsyn till dess särskilda karakteristika framstår det som en nödvändig förberedelse att undersöka den marknad som skall bedömas vid tillämpning av bestämmelserna i artikel 85.1 i fördraget".

34 Slutligen har kommissionen själv betonat betydelsen av en sådan undersökning i kommissionens tillkännagivande om definitionen av relevant marknad i gemenskapens konkurrenslagstiftning (EGT C 372, 1997, s. 5). I denna anges följande:

"Syftet med detta tillkännagivande är att ge en vägledning till kommissionens sätt att tillämpa begreppen relevant produktmarknad och relevant geografisk marknad när den verkställer gemenskapens konkurrenslagstiftning ... Marknadsdefinitionen är ett verktyg som används för att finna och fastställa gränserna för konkurrensen mellan företag. Den gör det möjligt att fastställa ramen för kommissionens tillämpning av konkurrenslagstiftningen. Det huvudsakliga syftet med att definiera en marknad är att på ett systematiskt sätt fastställa vilka konkurrensmässiga begränsningar de berörda företagen utsätts för. Syftet med att definiera både en produktmarknad och en geografisk marknad är att identifiera de faktiska konkurrenter till de berörda företagen som är i stånd att begränsa deras beteende och hindra dem från att agera oberoende av ett effektivt konkurrenstryck. Det är ur detta perspektiv som marknadsdefinitionen gör det möjligt att bland annat beräkna marknadsandelar som kan ge värdefull information om marknadsinflytande i samband med en bedömning av dominerande ställning eller en tillämpning av artikel 85 [i fördraget]."

35 Sökanden har hävdat att en felaktig definition av den aktuella marknaden under dessa omständigheter utgör en allvarlig underlåtelse som med nödvändighet påverkar beslutets giltighet, eftersom ett sådant misstag påverkar ansvarsfördelningen mellan de berörda företagen.

36 Ett misstag avseende ansvarsfördelningen kan visserligen orsakas av att den ifrågavarande marknaden definierats otillräckligt och otydligt, det vill säga vara ett resultat av att frågan inte har utretts tillräckligt. Den största risken med en otillräcklig definition av den ifrågavarande marknaden är att kommissionen begår

misstag med avseende på förståelsen av den ifrågavarande överträdelsens eller överenskommelsens slag och dess exakta omfång. Detta kan återverka på ansvarsfördelningen mellan de berörda företagen. Förstainstansrätten anser emellertid att sådana misstags betydelse för beslutets lagenlighet och för frågan om det eventuellt skall ogiltigförklaras skall bedömas från fall till fall.

37 I förevarande mål har sökanden hävdat att motsägelserna mellan motiveringen och beslutet ledde till att kommissionen begick ett misstag vid ansvarsfördelningen med avseende på sökanden, eftersom kommissionen ansåg att sökanden var ansvarig för en omfattande överenskommelse avseende såväl gods- och fordonstransporter som passagerartransporter och detta inte enbart på den linje sökanden trafikerar, utan på alla de linjer som de företag till vilka beslutet om undersökning riktades på olika sätt trafikerar.

38 Enligt beslutet görs sökanden emellertid inte ansvarig för en omfattande överenskommelse avseende de tre linjerna mellan Grekland och Italien.

39 Förstainstansrätten noterar att det framgår av beslutets lydelse att kommissionen vidtagit sanktionsåtgärder mot två överträdelser. Artikel 1.1 avser prisavtal beträffande olika transporter (lastbilar, passagerare, personbilar och så vidare) som utförs med rorofartyg mellan Patras och Ancona. Artikel 1.2 avser prisavtal beträffande lastbilstransporter på linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi.

40 Vad gäller den förstnämnda överträdelsen uppgav kommissionen att den pågick mellan juli 1987 och juli 1994 och att endast de rederier som trafikerade linjen mellan Patras och Ancona hade deltagit, det vill säga Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines och Strintzis. I fråga om den andra överträdelsen, som berörde linjerna

från Patras till Brindisi respektive Bari och som pågick mellan december 1989 och juli 1994, deltog däremot enligt kommissionen förutom de tre rederier som trafikerade nämnda linjer (Adriatica, Ventouris Ferries och Strintzis) även tre rederier som inte trafikerade dessa linjer (Minoan, Anek och Karageorgis). Det skall i detta hänseende påpekas att kommissionen däremot inte fann att de rederier som trafikerade de sydliga linjerna (från Patras till Bari respektive Brindisi) hade medverkat i ett avtal med de rederier som trafikerade de nordliga linjerna (från Patras till Ancona) angående priserna på dessa linjer, där de inte var verksamma.

41 Kommissionen anser att beslutet inte avser två separata överträdelser utan en enda fortlöpande överträdelse. Kommissionen har anfört att artikel 1 i beslutet skall tolkas mot bakgrund av beslutets motivering i vilken det enligt kommissionen alltid hänvisas till en enda överenskommelse angående de tre färjelinjerna (Ancona/Bari/Brindisi–Patras). Dessa tre linjer utgör nämligen enligt kommissionen en enda marknad. Kommissionen har härvid särskilt hänvisat till skäl 144 i beslutet *in fine,* i vilket kommissionen gjorde följande uttalande:

"På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines och Strintzis Lines deltog i ett avtal i strid med artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona. Kommissionen konstaterar också att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries och Adriatica Navigazione kom överens om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi. Dessa avtal utgjorde en del av en mer omfattande samverkan vid fastställandet av priser för färjetrafiken mellan Italien och Grekland. De bör därför inte betraktas som separata överträdelser utan som inslag i en enda fortlöpande överträdelse."

42 Det är obestridligt att samma tankegång inte återges i den bindande delen av beslutet och i skäl 144 i beslutet, eftersom kommissionen i den bindande delen inte angav att det rörde sig om en enda överträdelse.

43 Det skall erinras om att det är i den bindande delen av beslutet som kommissionen anger arten och omfattningen av de överträdelser den konstaterar. När det gäller just arten och omfattningen av överträdelserna är det i princip den bindande delen av beslutet och inte motiveringen som är av betydelse. Det är endast om den bindande delen av beslutet är otydligt formulerad som den kan tolkas med hjälp av beslutsmotiveringen. Vid fastställelsen av till vilka personer ett beslut i vilket kommissionen har konstaterat en överträdelse är riktat skall enligt vad domstolen har slagit fast endast den bindande delen av beslutet beaktas, förutsatt att dess lydelse inte ger upphov till tvivel (domstolens dom av den 16 december 1975 i de förenade målen 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 och 114/73, Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, REG 1975, s. 1663, punkt 315).

44 Den bindande delen av beslutet är i förevarande fall inte otydligt formulerad utan innebörden framgår klart och precist. Det framgår klart att kommissionen ansåg styrkt dels att de rederier som trafikerade den nordliga linjen (Patras–Ancona) hade slutit ett avtal om priserna på denna linje, dels att alla de rederier till vilka beslutet var riktat (förutom Marlines) hade slutit ett avtal om priserna för transport av nyttofordon på de sydliga linjerna (Patras–Bari och Patras–Brindisi). Det skall dessutom påpekas att det på intet sätt anges i den bindande delen av beslutet att det rör sig om en enda överträdelse utan den innehåller tvärtom en synnerligen exakt redogörelse för de konstaterade överträdelserna. Artikel 1 i beslutet är nämligen uppdelad i två punkter vilka avser olika företag. I fråga om den grupp av företag som avses i artikel 1.2 i beslutet anges vidare att överträdelsen av artikel 85.1 i fördraget består i den överenskommelse som rederierna träffade om de biljettpriser för lastbilar — och således inte biljettpriserna för passagerare — som skulle tillämpas endast på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi. Av detta följer att artikel 1.1 och 1.2 i beslutet avser överträdelser som är separata av två skäl, nämligen därför att de avser olika företag och därför att de inte är av samma omfattning och styrka.

45 Eftersom den bindande delen av beslutet inte är otydligt formulerad, skall förstainstansrätten vid prövningen av de olika grunder som anförts i förevarande fall utgå ifrån att kommissionen inte har konstaterat och ålagt påföljder för en enda överträdelse beträffande alla linjer utan för två separata överträdelser

beträffande den nordliga linjen (artikel 1.1) respektive de sydliga linjerna (artikel 1.2). Det framgår tydligt av beslutet att sökanden endast har hållits ansvarig för den överträdelse som avses i artikel 1.2 i beslutet.

46 Med hänsyn till vad som anförts finner förstainstansrätten att talan inte kan bifallas på den första grundens första del. Den inverkan som motstridigheten mellan motiveringen och den bindande delen av beslutet kan ha haft på kommissionens bedömning av sökandens ansvar skall undersökas i samband med bedömningen av de grunder genom vilka sökanden bestritt bevisningen och den rättsliga bestämningen av överenskommelsen i artikel 1.2 i beslutet. Förstainstansrätten skall i samband med bedömningen av den femte grunden avseende böterna bedöma den inverkan en sådan motstridighet kan ha haft på hur ekonomiska sanktionsåtgärder vidtagits mot sökanden.

B — Argumentet att motiveringsskyldigheten åsidosatts med avseende på avgränsningen av den ifrågavarande marknaden

47 Det framgår av fast rättspraxis att motiveringen i ett beslut som går någon emot skall göra det möjligt för gemenskapsdomstolarna att pröva beslutets lagenlighet och ge den berörda parten de upplysningar som är nödvändiga för att denne skall kunna bedöma om beslutet är välgrundat. Huruvida en sådan motivering är tillräcklig skall bedömas mot bakgrund av omständigheterna i det aktuella fallet, bland annat den ifrågavarande rättsaktens innehåll, den åberopade motiveringens beskaffenhet och mottagarens intresse av att få förklaringar (se bland annat förstainstansrättens dom av den 28 april 1994 i mål T-38/92, AWS Benelux mot kommissionen, REG 1994, s. II-211, punkt 26, och av den 14 maj 1998 i mål T-310/94, Gruber + Weber mot kommissionen, REG 1998, s. II-1043, punkt 209).

48 I förevarande fall gäller skälen 3, 5 och 144 i beslutet hur kommissionen avsåg att avgränsa de ifrågavarande marknaderna. I skäl 3 i beslutet anges att "[d]en relevanta marknaden är marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan

Grekland och Italien". I skäl 5 i beslutet angav kommissionen att den inte ansåg att "detta förfarande kräver att utbytbarheten mellan dessa linjer granskas på djupet, eftersom det agerande som granskas inom ramen för förfarandet omfattade alla de tre största linjerna, åtminstone under en viss del av perioden i fråga". I skäl 144 i beslutet angav kommissionen att de respektive avtalen avseende de tre linjerna "utgjorde en del av en mer omfattande samverkan vid fastställandet av priser för färjetrafiken mellan Italien och Grekland". Den omständigheten ledde kommissionen till att anse att de utgjorde "en enda fortlöpande överträdelse". Sökanden hade utifrån skälen i sin helhet möjlighet att inse att kommissionen ansåg att samtliga linjer mellan Grekland och Italien utgjorde samma marknad.

49 Det är utrett att sökanden utifrån beslutet i sin helhet kunde finna en brist på konsekvens mellan de ovannämnda delarna i motiveringen och i den bindande delen av beslutet och att den hade fog för att åberopa denna. Förstainstansrätten har funnit att lydelsen i den bindande delen av beslutet är klar och precis och att sökanden utifrån denna hade möjlighet att förstå den exakta omfattningen av beslutet, i vilket sanktionsåtgärder vidtas mot två olika överenskommelser, och därmed kunde försöka visa att kommissionen hade förfördelat sökanden genom att beräkna bötesbeloppen med utgångspunkt i att det i förevarande fall rörde sig om en enda överträdelse.

50 Härav följer att sökanden haft möjlighet att bestrida beslutets lagenlighet och att förstainstansrätten haft möjlighet att pröva beslutets lagenlighet.

51 Den bevisning som kommissionen företett för att styrka att sökanden deltagit i den överträdelse för vilken sanktionsåtgärder har vidtagits, det vill säga överenskommelsen avseende priserna för lastbilar på linjen mellan Patras och Brindisi angavs och bedömdes tydligt i skälen 122–126. Därutöver bedömdes sökandens argument i skälen 56, 57, 75, 80, 87, 92 och 96 i beslutet.

52 Sökanden kan vid dessa förhållanden inte hävda att denne inte med full sakkännedom kunde bestrida beslutet inför förstainstansrätten på grund av att beslutsmotiveringen var otillräcklig.

53 Talan kan således inte heller vinna bifall på den första grundens andra del. Talan kan därmed inte vinna bifall på den första grunden.

Den andra grunden: Bristande bevisning avseende sökandens delaktighet i överenskommelsen om de priser som skulle tillämpas för lastbilar på linjen mellan Brindisi och Patras

Den första delgrunden: Felaktig bedömning av bevisning till nackdel för sökanden och felaktigt ansvar för överträdelsen

— Parternas argument

54 Sökanden har medgett att dennes företrädare i Grekland varit närvarande vid två möten den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993 mellan företag verksamma på linjerna mellan Grekland och Italien. Sökanden har emellertid hävdat att denne inte deltagit i den samverkan som tillskrivits sökanden, eftersom denne varken under något av mötena eller vid något annat tillfälle ingick prisavtal med konkurrerande företag. Sökanden har gjort gällande att den alltid bibehållit sitt kommersiella oberoende, vilket även framgår av skillnaden mellan de villkor som sökanden tillämpat för de ifrågavarande transporterna och de villkor som de grekiska konkurrenterna tillämpat, vilka förde en "vansinnig" politik avseende rabatter och betalningsfrister, varför dessa kunde skaffa sig en stor kundkrets.

55 Sökanden har bestritt bevisvärdet av de handlingar som använts mot sökanden i beslutet (se skäl 117), nämligen Strintzis telefaxmeddelanden av den 8 december 1989, den 5 september 1990 och den 30 oktober 1990, Minoans skrivelse av den 2 november 1990, telefaxmeddelandet till Anek den 22 oktober 1991, Minoans skrivelse av den 25 februari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993 och telexmeddelandet från European Trust Agency (nedan kallat ETA) av den 24 november 1993.

56 Sökanden har hävdat att det framgår av kommissionens undersökning att priserna samordnats mellan Minoan, Anek, Strintzis, Karageorgis och Marlines sedan år 1987 med avseende på passagerare och lastbilar på linjen mellan Patras och Ancona och att samma företag från och med åren 1989–1990 började intressera sig även för linjerna mellan Patras och Bari respektive mellan Patras och Brindisi "i syfte att ha en säker beräkningsgrund för att fastställa skillnaderna mellan varje kategori i förhållande till avståndet i mil".

57 Sökanden har anmärkt att kommissionens första bevis för att rederierna på linjen mellan Patras och Ancona ville sätta sig i samband med de företag som trafikerade linjerna mellan Bari och Patras respektive mellan Brindisi och Patras, nämligen Strintzis telefaxmeddelande av den 8 december 1989 till Anek, Minoan, Karageorgis och företaget HML, inte innehåller någon, ens indirekt, hänvisning till sökanden.

58 Sökanden har därefter erinrat om mötet mellan de olika aktörerna den 25 oktober 1990. Sökanden har hävdat att den hade beslutat att höja sina priser och att ändra vissa kommersiella villkor från och med november 1990, det vill säga före det att mötet ägde rum. Eftersom prishöjningarna hade beslutats tidigare, vilket kommissionen angivit i skäl 18 i beslutet, anser sökanden att det är oriktigt att påstå att parterna kommit överens om att höja priserna under det mötet.

59 Sökanden har gjort gällande att den omständigheten att sökandens företrädare på platsen deltog i mötet inte kan tolkas som ett bevis för att sökanden hade slutit eller anslutit sig till ett avtal om fastställelse av priserna med sina konkurrenter. Sökanden har betonat att företrädaren inte hade befogenhet att fatta beslut eller att binda sökanden. Sökanden har därefter hävdat att även om begreppet överenskommelse inte omfattas av några formella regler, krävs för en överenskommelse att vissa moment är uppfyllda som inte förevarit i förevarande fall. Exempelvis skall deltagarna ge prov på en gemensam viljeyttring avseende ett och samma lagstridiga syfte, vilket enligt kommissionen i förevarande fall utgjordes av att fastställa gemensamma priser. I detta avseende är det riktigt att sökanden, genom att sända ut prislistor och olika mindre betydelsefulla ändringar (att upphäva prisnedsättningar på returbiljetter och att upphäva gratismåltider för lastbilschaufförer) upplyste sina konkurrenter om den prispolitik som sökanden hade för avsikt att föra och som sökanden hade fattat oberoende beslut om. Det är emellertid inte riktigt att sökanden ingått överenskommelser i strid med artikel 85.1 i fördraget, eftersom ingenting i sökandens agerande visar att denna önskade samordna de kommersiella förfarandena genom att fastställa gemensamma priser.

60 Sökanden har anmärkt att i korrespondensen mellan de ifrågavarande företagen förekommer sökandens namn bara i två av de många handlingar som samlades in under ärendets granskning.

61 I den första av dessa handlingar, ett telefaxmeddelande av den 30 oktober 1990, begärde Strintzis att bland annat sökanden skulle bekräfta en prisöverenskommelse — efter ett möte som sökanden omgående medgav sig ha deltagit i. Telefaxmeddelandet innehöll bland annat de priser som skulle träda i kraft den 5 november 1990. Sökanden har anfört att det inte finns någon senare handling som utvisar att sökanden gett sitt medgivande till detta avtal. Sökanden kan därför inte anklagas för att ha anslutit sig till något som helst avtal av det enda skälet att ha deltagit i ett möte. Sökanden var därför inte tvungen att bekräfta något. Den omständigheten att de priser som trädde i kraft motsvarade dem som angavs i det ovannämnda telefaxmeddelandet utvisar inte på något vis att sökanden anslutit sig till ett avtal, eftersom sökanden självständigt fastställde de

priserna före mötet. På samma sätt är den omständigheten att priserna skulle träda i kraft samma dag (den 5 november 1990) inte överraskande, eftersom priserna för påföljande år i allmänhet började gälla i slutet av hösten.

62 Sökanden har angivit att den andra av de ovannämnda handlingarna, ett telex från ETA till Minoan av den 24 november 1993, utgjorde ett internt meddelande genom vilket agenten ETA upplyste huvudmannen Minoan om att flera företag kommit överens om de priser som skulle tillämpas från den 16 december 1993 och att detta skedde under mötet den 24 november 1993 som sökanden har medgett sig ha deltagit i. I den handlingen omnämns sökanden och det anges att denna tillsammans med andra namngivna företag uppgett sig vilja genomföra svagare prishöjningar (mellan fem och tio procent) än Minoan, som hade föreslagit omkring 15 procent. Sökanden har emellertid anfört att det var felaktigt att ange denne, eftersom sökanden inte på något sätt avsett att höja priserna år 1994, eftersom sökanden var tvungen att uppväga att mervärdesskatt införts, vilket framgår av att sökanden senare behöll de tidigare priserna (se skäl 125 i beslutet).

63 Sökanden har dessutom betonat att ett tidigare avtal omnämns i den ovannämnda handlingen och att den nya överenskommelsen ersätter det avtalet men utan angivelse av vilken tid eller vilka företag som skall omfattas. Sökanden har gjort gällande att uttrycket "fjorton företag" inte avser sökanden, eftersom antalet deltagare i det ovannämnda mötet måste ha varit mycket högre med hänsyn till antalet redare på färjelinjerna mellan Grekland och Italien. Eftersom handlingen dessutom skrevs av en utomstående och ställdes till tredje man och eftersom sökanden nämndes endast för att ange att denne hade en annan uppfattning än det företag som handlingens upphovsman tillhörde, kan handlingen inte utgöra ett ovedersägligt bevis för att sökanden anslutit sig till ett prisavtal som skulle tillämpas år 1994.

64 Sökanden har vidare angivit två omständigheter som bekräftar det ovanstående. Dessa utgörs för det första av telexmeddelandet av den 1 december 1993 (vilket bifogats ansökan som bilaga 24), genom vilket sökandeföretagets företagsledning, till följd av det protokoll från mötet som dess företrädare på platsen ställt upp, uttryckligen vägrade att ansluta sig till den överenskommelse som de grekiska redarna föreslagit. Denna handling utgör enligt sökanden obestridligen ett klart och ovedersägligt indicium på att denne tagit avstånd från alla former av samverkan och en bekräftelse av sökandens oberoende ställning, varför det eventuella bevisvärdet av ETA:s telefaxmeddelande kan ifrågasättas. Beslutet att inte höja priserna år 1994 bekräftades för det andra i förväg genom ett telefonsamtal med ETA:s direktör, Sfinias, som hade arrangerat mötet. Att beslutet verkligen tillämpades har även kommissionen angivit i skäl 125 i beslutet.

65 Sökanden har därutöver hänvisat till bevisvärdet av att ha deltagit i mötet den 24 november 1993 och har hävdat att deltagandet skedde i det enda syftet att få upplysningar om de grekiska redarnas inställning till den gemenskapsmervärdesskatt som nyligen införts. Sökanden ansåg att det var nödvändigt att känna till om de grekiska redarna hade för avsikt att tillämpa bestämmelserna eller om de avsåg att underlåta att göra detta. I det senare fallet skulle sökanden ha gjort en ekonomisk förlust.

66 Sökanden har medgett att diskussionerna under detta andra möte bland annat avsåg transportpriserna för lastbilar, inbegripet dessa transporter på linjen mellan Brindisi och Patras. Sökandeföretaget har emellertid erinrat om att det vägrade att tillämpa de priser som de övriga redarna kom överens om och att det tvärtom avsåg att behålla de tidigare priserna, vilket framgår av det ovannämnda telefaxmeddelandet av den 1 december 1993.

67 Sökanden har hävdat att det inte finns någon bevisning för att sökanden haft andra kontakter med de konkurrerande redarna före mötet den 25 oktober 1990, under tiden mellan de två ifrågavarande mötena eller under tiden efter det andra mötet.

68 Sökanden har vidare anfört att varken telefaxmeddelandet av den 8 december 1989 eller telexmeddelandet av den 5 september 1990 ställdes till sökanden och att sökanden varken uttryckligen eller underförstått nämndes i dessa meddelanden.

69 Sökanden anser att det tydligt framgår av meddelandet om anmärkningar att Minoans skrivelse av den 2 november 1990, Karageorgis telex av den 22 oktober 1991, Minoans skrivelse av den 25 februari 1992 och Minoans telex av den 7 januari 1993, tvärtemot vad kommissionen har påstått, inte är relevanta med avseende på vad sökanden klandrats för.

70 Minoans skrivelse av den 2 november 1990 till följd av mötet den 25 oktober 1990 återgavs i beslutet (skäl 20), och i denna angavs att "priserna hade godkänts av alla företagen på linjerna mellan Grekland och Italien". Sökanden anser att innehållet i skrivelsen skall föras in i sitt sammanhang. Sökanden har hävdat att skrivelsen inte avser sökanden, eftersom sökanden endast lämnat upplysningar om de beslut som oåterkalleligen fattats och att sökanden inte godkänt något eller låtit godkänna något.

71 Beträffande Minoans skrivelse av den 25 februari 1992 som anges i skäl 28 i beslutet har sökanden betonat att endast Ventouris Ferries namnges, att de enda linjer som uttryckligen anges är linjerna till Ortona, Bari och Ancona och att ingen antydan, inte ens underförstått, görs om vare sig sökanden eller Brindisilinjen. Denna handling kan därför inte användas som bevisning mot sökanden.

72 I Minoans telex till Strintzis, Anek och Karageorgis av den 7 januari 1993 föreslogs att fordonspriserna skulle ändras på linjerna mellan Grekland och Italien. Sökanden har gjort gällande att det är uppenbart att detta saknar samband med sökandens verksamhet, eftersom linjen mellan Brindisi och Patras inte alls nämns i detta telex.

73 Vad slutligen gäller Karageorgis, Minoans och Strintzis telex till Anek av den 22 oktober 1991 (skäl 22 i beslutet) har sökanden hävdat att det sändes till Anek för att klaga på att det företaget inte höjt sina priser på linjen mellan Patras och Trieste. Om det dessutom skulle vara fråga om ett avtal även mellan elva företag angavs varken den tid under vilken detta avtal skulle gälla eller namnen på de företag som berördes av detta avtal trots att fler än elva företag trafikerade överfarten mellan Grekland och Italien vid den tiden. Sökanden har hävdat att kommissionens slutsats att det ifrågavarande telexmeddelandet avser det avtal som slutits mellan de grekiska rederierna under mötet den 25 oktober 1990 inte vinner stöd i någon bevisning.

74 Sökanden har därutöver påstått att kommissionen inte kan klandra den för att ha deltagit i ett avtal som syftat till att fastställa gemensamma priser utan att visa att sökandens priser överensstämde med de konkurrenters som deltog i den påstådda överenskommelsen. Det är tillräckligt att konstatera att det, i bilagan till telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990, avseende sökanden anges priser som inte alls överensstämmer med dem som i samma handling anges för konkurrenterna HML och Medline och att det enligt kommissionen med stöd av denna bilaga kan fastställas att en kartell förelegat och att dess innebörd kan kritiseras. I skäl 124 i beslutet medges för övrigt att skillnader förelegat avseende priserna. I detta skäl angav kommissionen följande:

"[ä]ven i faxet från Strintzis finns dessutom skillnader i Adriaticas och de grekiska rederiernas priser på samma linje".

75 Med hänsyn till vad ovan anförts har sökanden kommit till slutsatsen att kommissionen inte har styrkt att sökanden har anslutit sig till en kartell om fastställelse av gemensamma priser. Sökanden har hävdat att, eftersom den omständigheten att priserna, eller i förekommande fall prishöjningarna sammanfaller, vid dessa förhållanden, inte utgör ett "resultat" av avtalet utan dettas "syfte", finns det inte någon grund i beslutet som gör det befogat att slå fast att sökanden deltagit i en kartell eller att ålägga denne böter såvida inte denna omständighet kan styrkas, vilket är nödvändigt för att artikel 85.1 i fördraget skall kunna tillämpas.

76 Sökanden har betonat att den omständigheten att denne deltagit i två möten utan någon målsättning som strider mot konkurrensrätten inte kan vara tillräcklig för att fastställa att denne deltagit i en kartell, eftersom ingen uppföljning gjordes genom att verkställa något och eftersom sökandeföretaget fattade ekonomiska beslut i motsatt riktning.

77 Sökanden har angett att förhållandena är likadana som för företaget Part Carton i "målet Carton" (domen i det ovannämnda målet Sarrió mot kommissionen). I detta mål fastslog förstainstansrätten för första gången att deltagande i ett möte även utan uttryckligt avståndstagande inte utgjorde tillräckligt bevis för att företaget deltagit i en överträdelse av artikel 85.1 i fördraget.

78 Sökandeföretaget har härav dragit slutsatsen att det inte kan anses att företaget deltagit i en kartell tillsammans med grekiska redare i syfte att fastställa gemensamma priser för lastbilstransporter mellan Grekland och Italien och att beslutet skall ogiltigförklaras i hela den del som avser sökanden.

79 Kommissionen har inledningsvis anmärkt att det av de ovannämnda påståendena framgår att sökanden avser bestrida de faktiska omständigheter som slagits fast i beslutet. Kommissionen har hävdat att förstainstansrätten vid sådana förhållanden med nödvändighet måste höja det ålagda bötesbeloppet, eftersom sökanden, såsom angetts i skäl 169 i beslutet, beviljats nedsättning med 20 procent till följd av att denne inte bestred de faktiska omständigheter som angavs i meddelandet om anmärkningar.

80 Kommissionen har bestritt sökandens huvudsakliga argument att det inte är befogat att tala om att de ifrågavarande företagen avgivit en gemensam viljeyttring, eftersom prishöjningarna beslutades före mötet den 25 oktober 1990.

81 Kommissionen har för det första hävdat att sökanden inte kan förneka att den omständigheten att prisinitiativ togs under möten mellan rederierna och att upplysningar om olika prislistor utbyttes under ett flertal år visar på en gemensam vilja att agera på ett visst sätt på marknaden, vilket enligt rättspraxis utgör ett avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget (domstolens dom av den 15 juli 1970 i mål 41/69, Chemiefarma mot kommissionen, REG 1970, s. 661, punkt 112, och av den 29 oktober 1980 i de förenade målen 209/78–215/78 och 218/78, Van Landewyck m.fl. mot kommissionen, punkt 86; svensk specialutgåva, volym 5, s. 345).

82 Kommissionen har, beträffande avsaknaden av en gemensam viljeyttring, anfört att det framgår att de företag som trafikerar Anconalinjen otvivelaktigt begärt av de företag som trafikerar linjerna från Bari och Brindisi att de skulle fastställa sina priser gemensamt (se telexmeddelandet av den 5 september 1990).

83 Kommissionen har därefter hänvisat till den bevisning som angavs i beslutet och som i synnerhet härrör från sökandens uttryckliga uttalanden i vissa handlingar. Kommissionen har hävdat att Strintzis telefaxmeddelande av den 30 oktober 1990 utgör ett otvetydigt indicium på att ett avtal redan hade slutits före mötet och att sökanden hade visat vilja att fastställa priserna gemensamt med sina konkurrenter. Kommissionen har hävdat att det saknar betydelse att ETA:s telefaxmeddelande till Minoan av den 24 november 1993 inte varit ställt till sökanden, eftersom meddelandet, som avfattats av den som organiserat mötet (ETA) utgör ett uppenbart bevis för resultatet av mötet den 24 november 1993. Kommissionen anser att det var riktigt att tillskriva Adriaticas interna meddelande av den 1 december 1993 ett begränsat bevisvärde, eftersom det i motsatt fall skulle ha varit enkelt för ett företag som deltagit i en kartell att dra sig undan sitt ansvar genom att framställa interna meddelanden som skulle anses bevisa att företaget tagit avstånd från avtalets innehåll.

84 Beträffande argumentet att sökanden felaktigt tillskrivits vissa förfaranden i beslutet, trots att denne endast deltagit i två möten, finner kommissionen att det varit befogat att anse att den omständigheten att sökanden deltagit i de två

mötena utgjorde ett otvetydigt indicium på att sökanden deltagit i kartellen, eftersom den regelbundenhet med vilken ett företag [deltar i möten] mellan producenterna inte påverkar dess deltagande i överträdelsen utan endast omfattningen av dess deltagande (domen i det ovannämnda målet PVC II, punkt 939).

85 Beträffande den omständigheten att det påstås saknas bevis för kontakter mellan de rederier som trafikerar linjerna mellan Patras och Ancona respektive mellan Patras och Bari eller Brindisi, har kommissionen slutligen hävdat att beslutet innehåller rikliga uppgifter om att dessa kontakter ägt rum efter mötet den 25 oktober 1990 och fram till den 24 november 1993. Uppgifterna finns i synnerhet i skäl 117, där även olika handlingar nämns som utvisar att förhandlingar ägt rum och att överenskommelser mellan de ovannämnda företagen konstaterats.

86 Kommissionen anser att det måste anses styrkt att sökanden deltagit i kartellen mellan år 1992 och fram till början av år 1993 genom de uppgifter som angetts i skälen 28 och 29 i beslutet, av vilka det framgår att de priser som fastställdes för år 1991 även tillämpades år 1992. Avseende tiden dessförinnan, bekräftas sökandens deltagande i kartellen i syfte att gemensamt fastställa priser av att sökanden deltog i mötet den 25 november 1990. Kommissionen har slutligen, vad gäller tiden efter mötet den 24 november 1993, hävdat att den slutit sig till att sökanden deltagit i kartellen genom ett motsatsslut såsom angivits i skäl 126 i beslutet. I det skälet anges att det saknas bevis för att sökanden, efter att ha anslutit sig till kartellen, lämnat den efter den 24 november 1993.

87 Kommissionen har slutligen bestritt påståendet att det saknas bevis för att sökanden ändrat priserna i förhållande till de priser som konkurrenterna beslutat.

— Förstainstansrättens bedömning

A — Inledande bedömning

88 Det framgår av fast rättspraxis att det, för att vara fråga om avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, är tillräckligt att de aktuella företagen har gett uttryck för sin gemensamma vilja att agera på marknaden på ett bestämt sätt (se bland annat domarna i de ovannämnda målen Chemiefarma mot kommissionen, punkt 112, Van Landewyck m.fl. mot kommissionen, punkt 86, och PVC II, punkterna 715, 719 och 720).

89 Kriterierna för samordning och samarbete, som slagits fast i rättspraxis, innebär inte alls ett krav på att en verklig "plan" utarbetas, utan skall förstås mot bakgrund av den egentliga grundtanken bakom fördragets konkurrensregler. Denna grundtanke är att samtliga ekonomiska aktörer självständigt skall bestämma den affärspolicy de har för avsikt att följa på den gemensamma marknaden. Även om det är riktigt att detta självständighetskrav inte utesluter att de ekonomiska aktörerna har rätt att på ett förståndigt sätt anpassa sig till konkurrenternas konstaterade eller förväntade beteende, utgör det emellertid ett klart hinder för direkta eller indirekta kontakter mellan sådana aktörer, som har till syfte eller resultat antingen att påverka en aktuell eller potentiell konkurrents marknadsbeteende eller att för en sådan konkurrent avslöja hur den berörde aktören själv har beslutat att agera eller planerar att agera på marknaden (domarna i de ovannämnda målen Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, punkterna 173 och 174, och PVC II, punkt 720).

90 Förstainstansrätten erinrar om att det vid tvist om huruvida konkurrensbestämmelserna överträtts, ankommer på kommissionen att förete bevisning om de överträdelser som den har konstaterat och fastställa vilken bevisning som krävs för att på ett tillfredsställande sätt visa förekomsten av de faktiska omständigheter som utgör en överträdelse (domstolens dom av den 17 december 1998 i mål C-185/95 P, Baustahlgewebe mot kommissionen, REG 1998, s. I-8417, punkt 58).

91 Om kommissionen har förmått visa att ett företag deltagit i sammanträden mellan företag som var uppenbart konkurrensfientliga, åvilar det emellertid detta företag att anföra omständigheter som visar att bolaget deltagit i nämnda sammanträden utan någon som helst konkurrensfientlig inställning, genom att styrka att bolaget förklarade för sina konkurrenter att det deltog i sammanträdena med ett annat ändamål än dessa (domstolens dom av den 8 juli 1999 i mål C-199/92 P, Hüls mot kommissionen, REG 1999, s. I-4287, punkt 155, och i mål C-235/92 P, Montecatini mot kommissionen, REG 1999, s. I-4539, punkt 181). Om bevis på ett sådant avståndstagande saknas, innebär inte den omständigheten att företaget inte rättar sig efter resultaten från dessa möten, att företagets ansvar på grund av att det har deltagit i samverkan bortfaller (förstainstansrättens dom av den 14 maj 1998 i mål T-347/94, Mayr-Melnhof mot kommissionen, REG 1998, s. II-1751, punkt 135, och domen i de ovannämnda förenade målen Cimenteries CBR m.fl. mot kommissionen, punkt 1389).

B — Bevisningen i beslutet för att styrka den överträdelse som sökanden tillskrivits

92 Det framgår av den bindande delen av beslutet att kommissionen ansåg att Minoan, Anek, Karageorgis, Ventouris Ferries, Strintzis och sökanden hade överträtt artikel 85.1 i fördraget genom att komma överens om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi. I skäl 126 i beslutet angav kommissionen närmare sin inställning avseende sökandens deltagande i den aktuella överträdelsen. Kommissionen anser att det finns starka bevis för att det fanns en fortlöpande överenskommelse mellan de ovannämnda rederierna och för att sökanden anslöt sig till kartellen senast från och med den 30 oktober 1990 genom att gå med på att höja sina lastbilspriser för 1991. Kommissionen anser även att det finns direkta bevis för att sökanden deltagit i kartellen under år 1993 och för att sökanden under mötet den 24 november 1993 förhandlade och tillsammans med konkurrenterna beslutade att höja lastbilspriserna från och med december 1993. Kommissionen anser slutligen att, eftersom det saknas bevis för att sökanden, sedan företaget anslutit sig till kartellen, lämnade densamma under denna period, deltog sökanden i överträdelsen fram till juli 1994.

93 Förstainstansrätten skall bedöma den bevisning som lett kommissionen till ovanstående slutsats beträffande huruvida en överenskommelse funnits avseende linjen mellan Patras och Bari respektive Brindisi, beträffande sökandens tillträde till denna överenskommelse och beträffande hur länge deltagandet varat.

1. Huruvida det funnits en överenskommelse avseende priserna för lastbilstransporter på linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi.

94 Kommissionen har hävdat att det är otvetydigt att aktörerna på Anconalinjen begärde att aktörerna på Bari- och Brindisilinjerna skulle samverka för att fastställa gemensamma priser. Kommissionen har åberopat en rad handlingar som den anser styrka förfaranden som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget och som såväl företag som trafikerar linjen mellan Patras och Ancona som företag som trafikerar linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi skall ha deltagit i. Det är framför allt fråga om en prislista som skulle tillämpas på de tre linjerna från den 10 december 1989 (telefaxmeddelandet av den 8 december 1989) och om telexmeddelandet av den 24 november 1993 som avser mötet samma dag, i vilket de företag deltog som trafikerar de båda linjerna.

95 Den första handlingen är ett telefaxmeddelande som Strintzis den 8 december 1989 sände till Minoan, Anek, Karageorgis och företaget Hellenic Mediterranean Lines. Till denna handling bilades en prislista för varje linje och för varje kategori lastbilar som skulle tillämpas från och med den 10 december 1989 på de tre berörda linjerna, nämligen mellan Patras och Ancona, Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. Detta telefaxmeddelande har följande lydelse:

"Bifogat finner Ni en kopia av prislistan för nyttofordon som skall tillämpas på linjerna mellan Grekland och Italien och som även har godkänts av Ventouris Ferries."

96 Detta telex, som utväxlats mellan de rederier som trafikerar de olika linjerna mellan Grekland och Italien, utgör således ett tydligt indicium på att ett avtal fanns mellan de berörda företagen och att detta avtal syftade till att priserna skulle fastställas för transporter av lastbilar på de tre ifrågavarande linjerna. Förstainstansrätten finner emellertid att sökanden inte finns bland de företag som detta första telefaxmeddelande ställdes till och att kommissionen därför inte anser att den handlingen utgör ett bevis för att sökanden deltagit i överenskommelsen. Enligt kommissionen anslöt sig sökanden till överenskommelsen den 30 oktober 1990.

97 Att den ifrågavarande överenskommelsen förelegat stöds av andra handlingar i vilka senare inträffade händelser anges, nämligen ett telex av den 5 september 1990, ett telefaxmeddelande av den 30 oktober 1990, ett telex av den 22 oktober 1990, en handling från ETA till Minoan av den 25 februari 1992, ett telex av den 7 januari 1993 och ett telex av den 24 november 1993.

2. Huruvida sökanden deltog i överenskommelsen avseende linjerna mellan Patras och Bari respektive mellan Patras och Brindisi

98 Sökanden har medgett att dennes företrädare i Grekland varit närvarande vid två möten den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993 mellan företag verksamma på linjerna mellan Grekland och Italien. Sökanden har emellertid hävdat att denne inte deltagit i den samverkan som kommissionen tillskrivit sökanden, eftersom denne varken under något av mötena eller vid något annat tillfälle ingick prisavtal med konkurrerande företag.

a) Mötet den 25 oktober 1990 och telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990

99 Den första av de handlingar som kommissionen förebringat som direkt bevisning för att sökanden anslöt sig till konkurrenternas samverkan och var ense med dem om att fastställa priserna utgörs av Strintzis telefaxmeddelande av den

30 oktober 1990 till åtta företag, nämligen sökanden, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis och Ventouris Ferries. I detta gjorde Strintzis följande uttalande:

"Vi översänder den slutliga överenskommelsen om lastbilspriserna. Var vänliga bekräfta ert godkännande av innehållet och vi föreslår att priserna offentliggörs den 1 november och att de som överenskommet börjar gälla den 5 november 1990."

100 Sökanden har medgett att dennes företrädare på platsen tillsammans med Anconaföretagen bjöds in till mötet den 25 oktober 1990. Samtliga aktörer på marknaden var närvarande vid detta möte och således även de företag som trafikerar linjerna till Ancona, Bari och Brindisi. Sökanden har påstått att dennes företrädare endast kunde ta del av de upplysningar som de andra närvarande företagen gav och upplysa om de nya priser som sökanden hade beslutat att tillämpa och att tillkännage från och med den 5 november 1990.

101 Förstainstansrätten anger härvid, såsom kommissionen har betonat, att detta förfarande, som sökanden inte har bestritt, är tillräckligt för att finna att sökanden har överträtt artikel 85.1 i fördraget, eftersom företagen måste avstå från alla direkta eller indirekta kontakter med andra företag som kan ha till syfte eller resultat antingen att påverka en aktuell eller potentiell konkurrents marknadsbeteende eller att för en sådan konkurrent avslöja hur den berörde aktören själv har beslutat att agera eller planerar att agera på marknaden (domen i de ovannämnda målen Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, punkterna 173 och 174). Härav följer att sådana förfaranden som sökanden har medgett sig ha genomfört i högsta grad omfattas av förbudet enligt artikel 85.1 i fördraget även om det inte har kunnat fastställas att sökanden svarat jakande på begäran om bekräftelse av avtalet om prislistor som meddelades i telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990.

102 Även om sökanden i förväg och självständigt fattat beslut om sina nya priser och om den dag dessa skulle träda i kraft, kan sökanden inte för den skull påstå att det därav framgår att sökanden inte anslutit sig till en överenskommelse i strid med artikel 85.1 i fördraget. Eftersom sökanden deltog i mötet den 25 oktober 1990 som nämndes i telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990, eftersom detta telefaxmeddelande ställdes till sökanden, eftersom de priser som sökanden skulle tillämpa från den 5 november 1990 är korrekt angivna i detta meddelande och, slutligen, eftersom de priser sökanden hade beslutat är desamma som dem som de övriga företagen beslutat, kunde kommissionen tvärtom dra slutsatsen att sökanden hade spelat en viktig roll i det ifrågavarande avtalet.

103 De argument sökanden anfört mot en sådan slutsats kan inte godtas.

104 Sökanden har betonat att denne självständigt beslutat att tillämpa de ifrågavarande priserna före mötet. Sökanden har emellertid inte förebringat någon bevisning till stöd för ett sådant påstående. Sökanden har dessutom påstått sig i förväg ha riktat sig till agenterna för att via telex upplysa dem om de priser som sökanden hade beslutat att tillämpa från den 5 november 1990. Sökanden har däremot inte hävdat att dessa telexmeddelanden sändes före mötet. Förstainstansrätten noterar att datum inte går att utläsa på kopian av telexmeddelandet. Den enda omständighet som bekräftas av detta telexmeddelande (bifogat ansökan som bilaga 18) är att de prislistor som sänts till agenterna motsvarar dem som anges i telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990.

105 Sökanden kan, för att förneka sitt deltagande i det ifrågavarande avtalet, inte stödja sig på grekiska kustredareföreningens skrivelse av den 24 oktober 1990 till tidningen Kerdos. Denna skrivelse avser endast nya priser för lastbilar på linjen mellan Ancona och Patras från och med den 20 oktober 1990. Även om det genom skrivelsen hade kunnat styrkas att avtalet avseende linjen mellan Patras och Ancona föregick mötet hade handlingen inte kunnat utgöra stöd för att slå fast att de nya priserna på linjen mellan Patras och Brindisi hade fastställts gemensamt av de grekiska företagen före mötet den 25 oktober 1990 och inte heller att sökanden hade upplyst marknadsaktörerna om sina nya priser före detta möte.

106 Härav framgår att argumentet att ingenting i sökandens agerande visar att denne önskade samordna de kommersiella förfarandena genom att fastställa gemensamma priser inte kan godtas.

107 Inte heller argumentet om påstått bristande bevisning avseende avtalets konkurrenshämmande syfte kan godtas, eftersom det i förevarande mål har styrkts att ett avtal förelegat mellan de främsta aktörerna på linjerna mellan Grekland och Italien, vilket haft till syfte att begränsa konkurrensen (se telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990 och de föregående handlingar som ovan anförts).

108 Förstainstansrätten finner under dessa omständigheter att sökandens begäran att förstainstansrätten skall ålägga kommissionen att förete den andra prislistan avseende lastbilar för år 1991 inte skall bifallas. Denna prislista avsågs träda i kraft från och med november 1990. Sökanden påstår sig ha ingivit prislistan men att kommissionen inte har tagit del av den.

b) Mötet den 24 november 1993

109 I beslutet (skäl 37) anges att ett möte ägde rum den 24 november 1993 i vilket fjorton rederier deltog. Syftet med detta möte var att ändra de priser som skulle gälla under år 1994 på linjerna från Patras till Ancona, Brindisi respektive Bari. I ett telex som ETA samma dag sände till Minoan anges följande:

"Vi har nöjet att meddela er att vi på dagens möte nådde en överenskommelse om en justering av fordonstariffen med omkring 15% ... som skall träda i kraft med omedelbar verkan den 16 december 1993.

Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den förra överenskommelsen på grund av motståndet från Kosma-Giannatou och Ventouris A., vi förbättrade situationen bit för bit och övervann 5 till 10% (Strintzis, Ventouris G. och Adriatica) och kom till sist fram till ovannämnda procentsats.

..."

110 Det framgår av detta telefaxmeddelande att försök gjordes att nå fram till en gemensam viljeyttring mellan vissa företag i fråga om hur de skulle agera på marknaden och att ett exakt avtal om prisändringar och ikraftträdandedag för dessa slutligen uppnåddes. Enligt den mest sannolika tolkningen avses med den sista meningen att det fanns ett tidigare avtal om skillnader i priserna för lastbilar mellan Ancona, Bari och Brindisi.

111 Sökandeföretaget har medgett att det deltagit i mötet den 24 november 1993 och har medgett att diskussioner fördes under mötet om vilka priser som skulle tillämpas på lastbilar, även avseende linjen mellan Brindisi och Patras. Sökanden har emellertid bestritt sanningshalten i det påstående i telefaxmeddelandet där det anges att sökanden ville genomföra svagare prishöjningar (mellan fem och tio procent) än Minoan som hade föreslagit omkring 15 procent. Sökanden har emellertid anfört att det var felaktigt att ange denne, eftersom sökanden inte på något sätt avsett att höja priserna år 1994, med hänsyn till att sökanden var tvungen att uppväga att mervärdesskatt införts, vilket framgår av att sökanden senare behöll de tidigare priserna (se skäl 125 i beslutet).

112 Detta argument kan inte godtas. Som ovan angetts framgår det av rättspraxis att om det styrkts att ett företag deltagit i sammanträden mellan företag som var uppenbart konkurrensfientliga åvilar det detta företag att anföra omständigheter

som visar att bolaget deltagit i nämnda sammanträden utan någon som helst konkurrensfientlig inställning genom att styrka att bolaget förklarade för sina konkurrenter att det deltog i sammanträdena med ett annat ändamål än dessa (domarna i de ovannämnda målen Hüls mot kommissionen, punkt 155, och Montecatini mot kommissionen, punkt 181). Eftersom sökanden har medgett att mötet den 24 november 1993 hade ett konkurrenshämmande syfte, kan sökanden inte anföra sådana omständigheter.

113 Sökanden kan inte heller åberopa att telexmeddelandet av den 24 november 1993 inte är tillräckligt exakt med avseende på företagen och beträffande den period under vilken det skulle ha funnits tidigare avtal som skulle ersättas av den nya överenskommelsen, eftersom sökanden angivits bland ett fåtal andra namngivna företag och med hänsyn till att det klarlagts att sökanden deltagit i ett tidigare möte som hade ett konkurrenshämmande syfte.

114 Dessa överväganden motsägs inte av att handlingen skrivits av och ställts till utomstående eller av att sökanden inte nämns annat än för att ange att denne hade en avvikande uppfattning i förhållande till uppfattningen hos det företag som var upphovsman till handlingen.

115 Sökandeföretagets argument att det alltid bibehållit sitt kommersiella oberoende (vilket kommissionen inte förefaller ha bestritt) kan inte godtas.

116 För det första hålls, som kommissionen har betonat, sökanden i beslutet inte ansvarig för att ha tillämpat de priser som överenskommits med konkurrenterna, utan endast för att ha deltagit i ett avtal som syftade till att, tillsammans med närvarande parter, fastställa försäljningspriser och andra villkor (skäl 141 i beslutet).

117 Det framgår för det andra av en jämförande bedömning av de priser som föreslogs i den prislista (kolumnen Adriatica) som bifogades telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990, av det telexmeddelande som sökanden sände till agenterna och av den tabell som företetts till svar på meddelandet om anmärkningar och som innehöll upplysningar om de nya lastbilspriserna som skulle gälla från den 5 november 1990 att de priser som föreslagits och meddelats är identiska för varje fordonskategori såväl i grekiska drakmer som i italienska lire.

118 Förstainstansrätten erinrar för det tredje om att det framgår av fast rättspraxis att den omständigheten, att ett företag inte rättar sig efter resultaten av möten som haft ett uppenbart konkurrensbegränsande syfte, inte innebär att företagets ansvar på grund av att det har deltagit i överenskommelsen bortfaller, så länge det inte offentligt tagit avstånd från dessa mötens innehåll (domen i det ovannämnda målet Mayr-Melnhof mot kommissionen, punkt 135).

119 Av samma skäl kan de argument inte godtas som avser att sökanden tillämpat andra transportvillkor än de grekiska konkurrenterna avseende rabatter och betalningsfrister samt att de priser som sökanden fastställde i slutet av nittiotalet är tio procent lägre än de andra företagens på samma linje (nämligen HML och Medline). Detsamma gäller argumenten att sökanden fortsatt att använda Förenta staternas dollar som prisvaluta och att varken betalningsvillkoren, de villkor som tillämpades för att bevilja eventuella kundrabatter eller frågan om kommission för att erhålla frakter berördes av kartellen. Detta gäller även argumenten att det inte fanns några mekanismer för att kontrollera att den påstådda kartellen följdes och att det under mötet inte ens diskuterades att avtala om att bibehålla marknadsandelarna på en oförändrad nivå eller om att tillämpa eller beräkna pristillägg (för till exempel elektriska anslutningar eller transport av farligt gods).

120 Sökandens argument att kommissionens inställning huvudsakligen bygger på utgångspunkten att priserna ändrats vartannat år för att kommissionen inte skulle behöva styrka att sökanden deltagit i kartellen under tiden mellan oktober 1990

och november 1993 kan inte heller godtas. Det framgår av skälen 124 och 126 i beslutet att kommissionen, långt ifrån att påstå att den omständigheten att priserna ändrades vartannat år bevisade att sökanden deltagit i överenskommelsen under åren 1991–1993, i samband med frågan om överenskommelsen fortlöpt, angav att det utifrån det förhållandet att sökanden inte frånträtt avtalet under denna referensperiod går att sluta sig till att sökanden då deltog i överenskommelsen.

121 Sökanden kan inte heller göra gällande att det var dennes företrädare på platsen som var närvarande vid mötet och att denne inte hade befogenhet att fatta beslut eller att binda sökanden. Det är härvid tillräckligt att konstatera att det är obestritt att de övriga företagen uppfattade sökandens företrädare i Grekland som en sådan och att dennes agerande, anmärkningar och förfaranden på marknaden tolkades som om de var sökandens.

c) Huruvida överträdelsen fortlöpte mellan de två mötena den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993

122 Sökanden har betonat att det inte finns någon bevisning för att sökanden haft andra kontakter med de konkurrerande redarna under tiden mellan de två ifrågavarande mötena. Sökanden har åberopat skäl 126 i beslutet och har, beträffande telexmeddelandet till Anek av den 22 oktober 1991, i vilket upphovsmannen hänvisade till samverkan mellan "de 11 företagen och 36 fartygen på linjen mellan Grekland och Italien", klandrat kommissionen för att utifrån det förhållandet att det görs en hänvisning till elva företag ha dragit slutsatsen att sökanden måste ha varit ett av dessa företag.

123 Sökanden har dessutom hävdat att kommissionens slutsats på ett uppenbart sätt strider mot vad förstainstansrätten slog fast i domen av den 7 juli 1994 i mål T-43/92, Dunlop Slazenger mot kommissionen (REG 1994, s. II-441),

punkt 79, med avseende på kommissionens skyldighet att söka efter bevisning angående överträdelsens varaktighet och att därvid iaktta rättssäkerhetsprincipens krav på att den påstådda bevisningen avser omständigheter som ligger tillräckligt nära i tiden. Sökanden frågar sig hur kommissionen kan åberopa ett telex som sändes till Anek den 22 oktober 1991 för att stödja antagandet att sökanden deltog i prissamverkan under tiden mellan den 30 oktober 1990 och den 24 november 1993, eftersom detta telex inte ger något klart stöd för under vilken tid den förmodade överenskommelsen skulle ha förelegat mellan de elva företagen och vidare eftersom detta telex inte ger något stöd för att de tre upphovsmännen avsåg sökanden.

124 Kommissionen har hävdat att det är fastslaget att kontakter tagits efter mötet den 25 oktober 1990 och fram till den 24 november 1993. Kommissionen har i detta avseende åberopat olika handlingar som angivits i skäl 117 i beslutet. Av de handlingarna framgår att förhandlingar och ständiga överenskommelser förekom mellan de ovannämnda företagen (Strintzis telefaxmeddelanden av den 8 december 1989, den 5 september 1990 och den 30 oktober 1990, Minoans skrivelse av den 2 november 1990, telefaxmeddelande till Anek den 22 oktober 1991, Minoans skrivelse av den 25 februari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993 och ETA:s telex av den 24 november 1993).

125 Det framgår av rättspraxis att det i fråga om att fastställa en överträdelses påstådda varaktighet enligt rättssäkerhetsprincipen fordras att kommissionen, i brist på bevisning som gör det möjligt att direkt styrka överträdelsens varaktighet, skall åberopa bevisning som avser omständigheter som ligger tillräckligt nära i tiden, så att det skäligen kan anses att överträdelsen fortlöpt oavbrutet mellan två exakta dagar (domen i det ovannämnda målet Dunlop Slazenger mot kommissionen, punkt 79).

126 Förstainstansrätten skall bedöma om kommissionen hade fog för att anse att handlingen av den 2 november 1990 och telexmeddelandena av den 22 oktober 1991 och av den 7 januari 1993, jämförda med de handlingar som angivits ovan, varit tillräckliga för att finna att den överträdelse som fastslagits i föregående punkter fortsatt oavbrutet mellan de två möten som sökandeföretaget har medgett att det deltagit i.

127 Det framgår för det första av en handling av den 2 november 1990 (skäl 20 i beslutet) att Minoan, efter mötet den 25 oktober 1990, meddelade sina agenter om de nya priser som skulle gälla från och med den 5 november 1990 och uppgav att dessa priser hade godkänts av alla de rederier som trafikerade linjerna mellan Grekland och Italien.

128 För det andra sände Karageorgis, Minoan och Strintzis ett telex till Anek den 22 oktober 1991 (se skäl 22 i beslutet) och uppmanade det företaget att hålla "överenskommelsen mellan de elva företagen och de 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien". Det är ostridigt att sökanden trafikerade linjen mellan Patras och Brindisi under referensperioden och det har slagits fast att sökanden i oktober 1990 deltog i en överenskommelse avseende priser för lastbilar. Eftersom bevisningen under dessa omständigheter skall tolkas i samband med de händelser som den avser och tillsammans med hela den övriga bevisningen kunde kommissionen mot bakgrund av alla de uppgifter som den förfogade över och trots att de ifrågavarande företagen inte namngavs, finna att sökanden sannolikt fanns bland de "elva företagen" som deltog i kartellen och som upphovsmannen till telexmeddelandet hänvisat till.

129 I ett telex som Minoan sände till Strintzis, Anek och Karageorgis för att föreslå en ändring av biljettpriserna för fordon på linjerna mellan Grekland och Italien angavs för det tredje följande: "Vi påpekar att två år har gått sedan fordonstariffen senast justerades." Det framgår därav att kartellmedlemmarna under perioden mellan mötet den 25 oktober 1990 och den 7 januari 1993 inte höjde de priser som gällde från den 5 november 1990 liksom att priserna för år 1991 fortsatte att gälla även under år 1992. Denna handling utvisar att överenskommelsen på linjen mellan Patras och Brindisi fortsatte, eftersom, såsom kommissionen har betonat, termen "fordon" är tillräckligt allmängiltig för att även lastbilar skall innefattas.

130 Med beaktande av vad ovan angetts och eftersom sökanden inte tog avstånd från kartellen (se ovan) kan klaganden tillskrivas delaktighet i kartellen under tiden mellan de två mötena. Den omständighet som sökanden anfört och som består i att sökanden ökade sina priser varje år under den ifrågavarande tiden, trots att kartellmedlemmarna inte hade angivit några prisändringar är inte tillräcklig för att sökanden inte skall anses ansvarig för att ha överträtt artikel 85.1 i fördraget. Förstainstansrätten anger för det första att sökanden inte valde att sänka sina priser utan att öka dem och för det andra att en sådan ändring kunde fylla behovet att balansera priserna för att motverka de valutafluktuationer som inträffade vid den tiden. Förstainstansrätten anmärker slutligen att bedömningen av sökandens handlande i praktiken endast har ett relativt värde vid bedömningen av om en överträdelse förelegat, eftersom det är utrett att sökanden före och efter denna period deltagit i möten där företrädare för de berörda företagen agerade på ett sätt som tydligt är förbjudet enligt artikel 85.1 i fördraget.

131 Det framgår av samtliga dessa handlingar att det var befogat av kommissionen att anse att överenskommelsen om den prisnivå som skulle tillämpas för lastbilar på linjerna mellan Patras och Bari respektive mellan Patras och Brindisi fortsatte under tiden mellan de två mötena och att sökanden deltagit i denna.

d) Bristen på avståndstagande

132 Sökanden har hävdat att efter det att dess företrädare i Grekland deltagit i det ifrågavarande mötet sände sökanden officiellt en intern handling den 1 december 1993, i vilken sökandeföretagets företagsledning uttryckligen vägrade att ansluta sig till någon som helst samverkan med andra företag. Sökanden har hävdat att detta meddelande följdes av ett muntligt meddelande till mötesarrangören, Sfinias, i syfte dels att upplysa denne om att något stöd inte lämnades till den prishöjningspolitik som diskuterats under mötet, dels att Sfinias skulle

meddela de övriga företagen om denna vägran. Det interna meddelandet följdes även av ett beslut att inte vidta några prishöjningar, vilket står helt i motsats till påståendena i Minoans telefaxmeddelande av den 24 november 1993. Sökanden anser att dessa handlingar utvisar att sökanden tagit avstånd från de frågor som diskuterades under mötet.

133 Sökanden har anfört att ett krav på att i förevarande mål framlägga bevisning om ett offentligt avståndstagande från kartellen är detsamma som att fordra omöjlig bevisning. Sökanden har därför velat precisera betydelsen av uttrycket "offentligt avståndstagande". I ett sammanhang där det är vanligt att inga protokoll förs och där deltagarna inte för anteckningar för att senare redovisa diskussionernas innehåll krävs det inte att ett avståndstagande skall vara en skriftlig förklaring till konkurrenterna. Om förstainstansrätten anser att ett så tydligt ställningstagande inte är tillräckligt innebär detta att kravet på avståndstagande inte bara utgör en grund för bedömningen av försvarets trovärdighet, utan att det i sig utgör en del av anklagelserna, eftersom det berörda företaget inte har någon möjlighet att styrka att det varit i god tro.

134 Kommissionen har betonat att det interna meddelandet av den 1 december 1993 har ett begränsat bevisvärde, eftersom det i motsatt fall skulle ha varit enkelt för ett företag som deltagit i en kartell att dra sig undan sitt ansvar genom att helt enkelt framställa interna meddelanden. Viljan att inte iaktta överenskommelsen visades dessutom inte utåt. Det går inte att utifrån ett enkelt telefonsamtal (sökandens samtal med ETA) sluta sig till att sökanden verkligen frånträtt avtalet.

135 Förstainstansrätten erinrar om att det i doktrinen om offentligt avståndstagande anges en princip enligt rättspraxis som innebär att när ett företag har deltagit i möten med ett rättsstridigt innehåll kan det bli fritt från ansvar endast om det styrks att företaget formellt tagit avstånd från innehållet i dessa möten (förstainstansrättens dom av den 6 april 1995 i mål T-141/89, Tréfileurope mot kommissionen, REG 1995, s. II-791, och domarna i det ovannämnda målet Sarrió mot kommissionen och i de ovannämnda förenade målen PVC II). Det åligger det

ifrågavarande företaget att styrka att det tagit avstånd genom att förebringa bevisning för att dess deltagande i mötena inte hade något konkurrenshämmande syfte och genom att visa att det angett för sina konkurrenter att det deltog i mötena i ett annat syfte än de (förstainstansrättens dom av den 10 mars 1992 i mål T-15/89, Chemie Linz mot kommissionen, REG 1992, s. II-1275, punkt 135). Härav följer att uttrycket offentligt avståndstagande i betydelsen något som friar från ansvar måste tolkas restriktivt.

136 Det måste visserligen anses utgöra en positiv åtgärd när ett företag i likhet med sökanden i förevarande mål antar interna instruktioner som klargör företagets vilja att inte förena sig med de konkurrenter som deltar i en kartell. Med avseende på ansvar för en överträdelse enligt artikel 85.1 i fördraget kan kommissionen emellertid inte finna att sökanden tagit avstånd från kartellen när det saknas bevis för att de interna instruktionerna visats utåt.

137 I motsats till vad sökanden hävdat är det inte fråga om att bevisa det omöjliga. Företag som deltagit i möten med ett konkurrenshämmande syfte måste, för att fritas från ansvar i samband med avståndstagandet, helt enkelt på ett tillräckligt tydligt sätt meddela de andra företagen att det, i motsats till vad som framgått, motsätter sig de förbjudna åtgärder som dessa vidtagit. Den omständighet som sökanden åberopat, att inga protokoll förs under dessa möten och att deltagarna inte för anteckningar, medför inte någon ändring av innebörden av det avståndstagande som krävs för att fria från ansvar. Tvärtom är det vid sådana förhållanden endast det företag som tydligt och klart visar att det inte delar uppfattningen som uppfyller det krav på offentligt avståndstagande som krävs enligt rättspraxis. Tvärtemot vad sökanden påstått framgår det inte av rättspraxis att bevis om att ett företag tagit avstånd är beroende av konkurrenternas försäkringar. Det är fråga om att visa att det sätt som företaget valt för att offentligt ta avstånd verkligen har haft till följd att det blivit känt att detta företag inte är ense med de övriga företag som deltagit i mötet.

138 Den interna handlingen av den 1 december 1993 från sökandeföretagets företagsledning är vid dessa förhållanden inte tillräcklig för att styrka avståndstagandet. Det påstådda förhållandet — att detta interna meddelande följdes av ett muntligt telefonmeddelande till mötesarrangören, Sfinias, i syfte dels att upplysa denne om att något stöd inte lämnades till den prishöjningspolitik som diskuterats under mötet, dels att Sfinias skulle meddela de övriga företagen om denna vägran — saknar i brist på skriftlig bevisning bevisvärde. Om sökanden verkligen velat ta avstånd från avtalets syfte hade denne på ett tydligt sätt under mötet den 24 november 1993 eller senare i skriftlig form kunnat meddela sina konkurrenter att företaget inte ville anses delta i avtalet. Eftersom sökandens önskan att inte iaktta överenskommelsen, som kommit till uttryck i den interna skrivelsen, inte har visats utåt är det befogat att anse att denna hållning utgjorde ett försök att lura de övriga deltagarna i överenskommelsen i väntan på att denna skulle iakttas, vilket, som kommissionen har betonat, bekräftar att sökanden deltagit i kartellen även om detta deltagande varit trolöst.

139 Härav följer att sökanden inte har visat sig ha tagit avstånd från överenskommelsen i den grad som enligt rättspraxis krävs för det skall kunna anses att sökandens deltagande i mötet inte styrker att företaget deltagit i kartellen.

140 Vid dessa förhållanden kan argumenten att sökandens självständiga beslut att inte höja priserna år 1994 föregick mötet och var oberoende av detta inte anses strida mot de ovanstående övervägandena, vilka avser bevisningen för att sökanden deltagit i överenskommelsen. Ett sådant beslut utgör nämligen inte i sig bevis på avståndstagande. Detsamma gäller argumenten avseende de påstådda skälen till att sökanden deltagit i mötet. Det skall härvid märkas att den omständigheten att mötesdeltagarna diskuterat att gemenskapsmervärdesskatt skulle införas inte nämns i handlingen.

e) Argumentet att sökanden endast deltagit i två möten

141 Sökanden har hävdat att dess situation var så speciell att det inte var tillräckligt att företaget deltagit i två möten med konkurrenshämmande syfte för att anse att det hade anslutit sig till kartellen. Sökanden har angett att förhållandena liknar företaget Part Cartons i "målet Carton" (domen i det ovannämnda målet Sarrió mot kommissionen). I detta mål fastslog förstainstansrätten att deltagande i ett möte även utan uttryckligt avståndstagande inte utgjorde tillräckligt bevis för att företaget deltagit i en överträdelse av artikel 85.1 i fördraget.

142 Förstainstansrätten erinrar emellertid om att det i förevarande mål inte har bestritts att sökanden deltagit i två möten med konkurrenshämmande syfte och att det har fastslagits att dessa två möten ägt rum i samband med en långvarig kartell avseende linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. Förstainstansrättens skäl för att finna att Prat Carton inte deltog i överenskommelsen i det ovannämnda målet Sarrió mot kommissionen kan inte överföras till sökanden, eftersom dessa skäl vilade på den omständigheten att det företaget deltagit i endast ett möte och att det därefter inte följt de beslut som fattats under det mötet, vilket innebar att innehållet i mötet för det företagets del var av exceptionell karaktär. Under dessa särskilda förhållanden ansåg förstainstansrätten att "detta företag [kan] följaktligen inte klandras för att det inte offentligt tog avstånd från föremålet för diskussionerna vid detta möte" (domen i det ovannämnda målet Sarrió mot kommissionen, punkt 211).

143 Förstainstansrätten anger att rätten funnit att den regelbundenhet med vilken ett företag deltar i möten mellan aktörerna inte påverkar huruvida det deltagit i en överträdelse utan endast omfattningen av dess deltagande (domen i de ovannämnda förenade målen PVC II, punkt 939). Härav följer att åtskillnad måste göras mellan bevis för deltagande i en överenskommelse och värderingen av omfattningen av deltagandet som är relevant för att fastställa bötesbeloppet. Detta är exakt vad kommissionen gjort i förevarande fall, eftersom den när den fastställde bötesbeloppet tog hänsyn till att sökanden deltagit i överenskommelsen i begränsad omfattning och medgav en nedsättning av böterna för att sökanden haft en efterföljande roll (skäl 164 i beslutet).

144 Det framgår av vad ovan anförts att kommissionen hade fog för att finna ett otvetydigt indicium för att sökanden deltagit i överenskommelsen i den omständigheten att sökanden deltagit i de två ifrågavarande mötena.

f) Slutsats

145 Eftersom det är styrkt att sökanden deltagit i den överenskommelse som anges i artikel 1.2 i beslutet kan talan inte bifallas på denna delgrund.

Den andra delgrunden, vilken åberopats i andra hand och vilken avser en felaktig karakterisering av den överträdelse sökanden begått

146 Sökanden har i andra hand hävdat att kommissionen inte har bedömt den överträdelse som sökanden eventuellt har begått på ett adekvat sätt. Eftersom sökanden begränsat sig till att lämna kommersiella upplysningar, har företaget på sin höjd deltagit i ett informationsutbyte avseende priserna för lastbilstransporter och inte i en överenskommelse. Sökanden har nämligen alltid avstått från att komma överens med konkurrenterna om den affärspolicy som skulle föras. Sökanden har emellertid hävdat att informationsutbytet obestridligen utgör en mindre allvarlig överträdelse än en överenskommelse.

147 Förstainstansrätten konstaterar att kommissionen i förevarande fall inte grundat beslutet på ett konkurrenshämmande kommersiellt informationsutbyte mellan konkurrenter. Beslutet har grundats på att en långvarig överenskommelse konstaterats, avseende priserna för transport av motorfordon på linjerna mellan Patras och Bari respektive mellan Patras och Brindisi. Det har fastslagits att de

företag som anges i artikel 1.2 i beslutet, och därmed sökanden, under ett flertal år vid möten har genomfört prisinitiativ och utbytt information om de priser som skulle tillämpas på lastbilstransporter samt att dessa initiativ utgjorde ett uttryck för en gemensam vilja att agera på marknaden på ett visst sätt. Kommissionen hade således fog för att beteckna förfarandena som överträdelser av artikel 85.1 i fördraget. Detta fastslogs mot bakgrund av ett antal handlingar och förklaringar från vissa av de berörda företagen, varigenom det är styrkt att en överenskommelse förelegat.

148 Förstainstansrätten anger slutligen att de företag som var företrädda vid de möten som sökanden deltog i vid dessa möten inte begränsade sig till att enbart utbyta upplysningar. Det är som ett exempel tillräckligt att erinra om lydelsen i Strintzis telefaxmeddelande av den 30 oktober 1990 och i synnerhet om hänvisningen till slutavtalet som måste tolkas som ett bevis för att detta avtal utgjorde den slutliga handlingen i en serie föregående diskussioner mellan samtliga berörda rederier och hade till syfte att fastställa priserna. Härav följer att sökandens argument i denna delgrund inte kan godtas.

149 Talan kan således inte bifallas på den andra delgrunden.

150 Talan kan därmed inte bifallas på den andra grunden.

Den tredje grunden: Åsidosättande av principerna om skälighet och ickediskriminering

Parternas argument

151 Sökanden anser att kommissionens bevisning mot sökanden är likadan som kommissionens bevisning för att andra företag som AK Ventouris och HML

deltagit i överträdelsen. Eftersom kommissionen ansett att den inte hade tillräcklig bevisning för att vidta sanktionsåtgärder mot dessa företag behandlade den, enligt sökanden, nästan identiska förhållanden på olika sätt utan att detta var befogat. Kommissionen har därmed på ett uppenbart sätt åsidosatt artikel 190 i EG-fördraget (nu artikel 253 EG). Sökanden har hävdat att kommissionens resonemang för att inte hålla dessa företag ansvariga för överträdelsen lika väl hade kunnat tillämpas på sökanden.

152 Sökanden har invänt mot den omständigheten att AK Ventouris deltagande i mötet den 23 november 1993 inte utgjorde ett tillräckligt indicium på att detta företag skulle anses ha medverkat i överenskommelsen, trots att det befunnits konkurrenshämmande att sökanden deltagit i två möten.

153 Detsamma gäller HML som angetts i två handlingar (telefaxmeddelanden från Strintzis av den 30 oktober 1990 och av den 8 december 1989). Beträffande HML förfogade kommissionen enligt sökanden över en prislista som företrädaren för HML hade skrivit under för att bekräfta godkännandet av de överenskomna priserna. Sökanden har kritiserat det förhållandet att kommissionen beträffande HML, uppenbarligen på grundval av den principen att det faktum att ett företag bara har deltagit i ett möte inte utgör ett tillräckligt indicium på att en överträdelse föreligger, vilken princip för övrigt inte är tillämplig i förevarande fall, inte vidtog åtgärder mot ett företag som uppenbart hade skrivit under en konkurrenshämmande överenskommelse, medan det är tydligt att åtgärder vidtagits mot Adriatica trots att det inte finns några handlingar där detta uttrycker att det vill ingå en överenskommelse. Till stöd för att artikel 190 i fördraget åsidosatts har sökanden anfört att kommissionen inte visat att skillnaderna i behandling varit befogade.

154 Sökanden anser slutligen att företaget Med Link ersatt företaget Med Lines år 1993, vilket framgår av "Lloyd's Register of Ships" och "Skolarikos, Greek Merchant Directory". Sökanden anser att kommissionen enkelt hade kunnat

vederlägga företaget Med Links förklaringar och har hävdat att kommissionen, genom att inte tillskriva detta företag överträdelsen, åsidosatt inte bara artikel 85 i fördraget, utan även principerna om icke-diskriminering och likabehandling.

155 Med hänsyn till vad angivits ovan anser sökanden att beslutet bör ogiltigförklaras, eftersom de allmänna principerna likhetsprincipen och icke-diskrimineringsprincipen åsidosatts, vilka utgör grundläggande gemenskapsrättsliga principer samt eftersom motiveringen är otillräcklig och motsägelsefull.

156 Kommissionen har hävdat att denna grund inte är befogad. Kommissionen har erinrat om att likabehandlingsprincipen enligt fast rättspraxis skall tillämpas mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen, enligt vilken ingen till sin egen förmån kan åberopa en rättsstridig åtgärd som har gynnat någon annan (domen i de ovannämnda målen Mayr-Melnhof mot kommissionen, punkt 334, och Cascades mot kommissionen, punkt 259). Den eventuella rättsstridigheten utgörs i förevarande fall av att beslutet inte riktats till AK Ventouris, inte av att det riktats till sökanden.

Förstainstansrättens bedömning

157 Det framgår av fast rättspraxis att likabehandlingsprincipen skall tillämpas mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen, enligt vilken ingen till sin egen förmån kan åberopa en rättsstridig åtgärd som har gynnat någon annan (domen i de ovannämnda målen Mayr-Melnhof mot kommissionen, punkt 334, och Cascades mot kommissionen, punkt 259).

158 Härav följer att sökandens argument inte kan godtas, eftersom det i detta avseende har angetts att kommissionen haft fog för att klandra sökanden för att denne deltagit i den överenskommelse som åsyftades i beslutet. Även om kommissionen bedömt den tillgängliga bevisningen felaktigt, och felaktigt underlåtit att rikta beslutet även till företag som HML, Med Link och AK Ventouris, kan sökanden inte åberopa detta misstag till sin egen förmån, eftersom det inte avser sökandens deltagande i överenskommelsen.

159 Förstainstansrätten anmärker i vart fall att de andra företagens förhållanden, tvärtemot vad sökanden påstått, inte var identiska med sökandens. Sökandens förhållanden skilde sig från AK Ventouris, eftersom sökanden deltagit i två möten och varit delaktig i överenskommelsen under tre år, medan AK Ventouris endast hade deltagit i ett möte. HML nämndes i endast en handling, Strintzis telefaxmeddelande av den 30 oktober 1990 (skäl 117 i beslutet), eftersom kommissionen angett att den omständigheten att detta företag nämns i skäl 16 i beslutet var resultatet av ett tryckfel. Den hänvisningen avsåg egentligen företaget ML (Mediterranean Lines eller Med Lines). Kommissionen hade slutligen svårigheter att avgöra om Med Link ersatt Med Lines, vilket är ett helt annat förhållande än sökandens.

160 Av vad anförts följer att talan inte kan bifallas på den tredje grunden.

Den fjärde grunden: Felaktig tillämpning av artikel 85 i fördraget, eftersom handeln mellan medlemsstaterna inte påverkats märkbart

Parternas argument

161 Sökanden anser att villkoret att handeln mellan medlemsstaterna skall påverkas inte är uppfyllt i förevarande mål. Sökanden har i detta avseende gjort gällande att

uppgifterna om transportvolym och antal aktörer på linjen mellan Brindisi och Patras under den berörda perioden inte bara utvisar att antalet genomförda överfarter stadigt ökat, utan även att ett flertal nya aktörer har inlett verksamhet på marknaden under denna period. Eftersom marknaden har fortsatt att utvecklas, har den inte åsamkats någon skada av avtalet.

162 Kommissionen har hävdat att denna grund inte är befogad och har anfört att det under förevarande omständigheter är tillräckligt att visa att sträckan mellan Grekland och Italien trafikeras för att styrka att villkoret att handeln mellan medlemsstaterna skall påverkas är uppfyllt. Det saknar därvid betydelse att avtalet i övrigt lett till ökat utbyte.

Förstainstansrättens bedömning

163 Det villkor för tillämpning av artikel 85.1 i fördraget som avser att skada åsamkats handeln inom gemenskapen är uppfyllt om det visas att ett avtal förändrar de naturliga handelsströmmarna och därigenom skadar handeln inom gemenskapen genom att handeln utvecklas annorlunda än vad som varit fallet utan avtalet (domstolens dom av den 13 juli 1966 i de förenade målen 56/64 och 58/64, Consten och Grundig mot kommissionen, REG 1964, s. 429, punkt 429, svensk specialutgåva, volym 1, s. 277, av den 15 maj 1975 i mål 71/74, Frubo mot kommissionen, REG 1975, s. 563, punkt 38, och av den 11 juli 1985 i mål 42/84, Remia mot kommissionen, REG 1985, s. 2545, punkt 22, svensk specialutgåva, volym 8, s. 277).

164 Eftersom det i förevarande mål är fråga om en överenskommelse om pris för sjötransport av lastbilar på linjerna mellan Grekland och Italien kan möjligheten att handeln påverkas inte ifrågasättas.

165 Sökandens argument att transportvolymen och antalet aktörer på linjen mellan Brindisi och Patras har ökat stadigt under den berörda perioden kan inte godtas. Det är för det första möjligt att antalet lastbilstransporter hade kunnat öka ytterligare om det ifrågavarande avtalet inte hade förelegat. För det andra avser villkoret för tillämpning av artikel 85.1 i fördraget påverkan på handelsutbytet och kan inte vara avhängigt bevisning om den faktiska påverkan, eftersom artikel 85.1 i fördraget avser avtal och samordnade förfaranden som har till "syfte" eller "resultat" att hindra konkurrensen eller att påverka handelsutbytet.

166 Härav följer att talan inte skall bifallas på denna grund.

II — *Andrahandsyrkande, som avser att de ålagda böterna skall upphävas eller sättas ned*

167 Till stöd för sitt andrahandsyrkande att de ålagda böterna skall upphävas eller sättas ned, har sökanden åberopat en grund avseende att förordning nr 4056/86 åsidosattes när sökanden ålades böter och att kommissionen bedömde både överträdelsens allvar och dess varaktighet felaktigt.

168 Sökanden har i andra hand yrkat att förstainstansrätten skall ogiltigförklara artikel 2 i beslutet till den del sökanden ålagts böter med 0,98 miljoner ecu. För det fall förstainstansrätten skulle finna att ett passivt deltagande i två möten, med ett möjligen konkurrenshämmande innehåll, utgör åsidosättande av artikel 85.1 i fördraget, har sökanden anfört att företagets handlande inte varit tillräckligt allvarligt för att en sanktionsåtgärd skall vidtas i form av böter. Sökanden har särskilt betonat att företaget förhållit sig passivt, att det tagit avstånd från de beslut som fattades under de möten sökanden deltog i, att bevisningen mot sökanden är mycket liten och att den förmodade kartellen haft en mycket begränsad inverkan.

169 Enligt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86 får kommissionen "genom beslut påföra företag eller sammanslutningar av företag böter från 1 000 [euro] till 1 miljon [euro], eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent av omsättningen för föregående räkenskapsår för vart och ett av de företag som har medverkat i överträdelsen, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet ... bryter mot artikel 85.1 ... i fördraget". I samma bestämmelse föreskrivs att "[n]är bötesbeloppets storlek fastställs skall hänsyn tas till både hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått".

170 Förstainstansrätten erinrar om att kommissionen inom ramen för förordning nr 4056/86 har befogenhet att företa skönsmässiga bedömningar när den fastställer bötesbeloppet för att därigenom kunna främja att företagen iakttar konkurrensreglerna (förstainstansrättens dom av den 6 april 1995 i mål T-150/89, Martinelli mot kommissionen, REG 1995, s. II-1165, punkt 59, av den 11 december 1996 i mål T-49/95, Van Megen Sports mot kommissionen, REG 1996, s. II-1799, punkt 53, och av den 21 oktober 1997 i mål T-229/94, Deutsche Bahn mot kommissionen, REG 1997, s. II-1689, punkt 127).

171 Härav följer att när den överträdelse som sökanden klandras för är styrkt kan sökanden inte klandra kommissionen för att ha ålagt böter med tillämpning av artikel 19.2 i förordning nr 4056/86.

172 Sökanden har beträffande bötesbeloppet och frågan huruvida böterna är proportionella i förhållande till den åberopade överträdelsen gjort gällande ett antal anmärkningar avseende bedömningen av överträdelsens allvar och varaktighet. Förstainstansrätten skall bedöma dessa anmärkningar separat.

A — *Den första delgrunden: Åsidosättande av artikel 19 i förordning nr 4056/86 vid bedömningen av överträdelsens allvar*

Parternas argument

173 Sökandeföretaget har anfört att detta i beslutet kategoriserats som ett medelstort företag, att kommissionen har bedömt referensomsättningen felaktigt och att kommissionen åsidosatt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86 genom att ålägga sökanden böter med mer än tio procent av sökandens omsättning.

174 Sökanden har anmärkt att kommissionen ansåg att sökanden var ett medelstort företag vid fastställelsen av bötesbeloppet och att den bedömningen gjordes på grundval av sökandeföretagets totala omsättning under år 1993, vilket var det sista hela året de flesta av företagen var inblandade i överträdelsen. Sökanden har emellertid hävdat att kommissionen skall grunda sin bedömning på omsättningen på den färjelinje som avses med den påstådda överträdelsen, för att på ett riktigt sätt fastställa vilken verklig inverkan sökandens handlande haft på konkurrensen i den mening som avses i riktlinjer för beräkning av böter som döms ut enligt artikel 15.2 i förordning nr 17 och artikel 65.5 i EKSG-fördraget (EGT C 9, 1998, s. 3, nedan kallade riktlinjerna). Kommissionen skulle i förevarande fall därför ha grundat sin bedömning på omsättningen för lastbilstransporter på linjen mellan Brindisi och Patras. Att kommissionen valt att för samtliga rederier utgå från den totala omsättningen under år 1993 åsamkar sökanden orättmätig skada, eftersom den överträdelse som tillskrivits sökanden berör en enda färjelinje, Brindisi–Patras, och eftersom endast ett slags transporter erbjuds på den linjen — lastbilstransporter. De flesta av de berörda företagen har emellertid ansetts ansvariga för överträdelser som berör flera linjer — beträffande Minoan, Anek, Strintzis och Karageorgis avses samtliga linjer — och flera slags transporter — beträffande Minoan, Anek, Strintzis och Karageorgis avses både passagerartransporter och lastbilstransporter. Det är obegripligt att sanktionsåtgärder vidtas på grundval av ett företags totala omsättning, varav 95 procent inte har något samband med den förmodade överträdelsen och att detta görs mot ett företag som tillskrivits en överträdelse som varit mycket mindre allvarlig med hänsyn till inverkan på konkurrensen och varaktigheten och som haft ett mer begränsat ändamål.

175 Sökanden har därutöver hävdat att kommissionen, trots att den påstått sig ha beaktat omsättningen under år 1993 för transporter med rorofartyg, beträffande sökanden gjort sin bedömning på grundval av den totala omsättningen som är högre än omsättningen för transporter med rorofartyg (81,2 miljarder ITL i stället för 68,7 miljarder ITL under år 1993). Kommissionen har enligt sökanden aldrig haft vetskap om sökandens omsättning för rorofartyg, eftersom den aldrig frågat om denna.

176 Omkring fem procent av sökandeföretagets omsättning utgjordes under år 1993 av lastbilstransporter på linjen mellan Brindisi och Patras — 4,3 miljarder ITL mot totalt 81,2 miljarder ITL. Den referensomsättning som använts för att fastställa sökandeföretagets storlek skall därför enligt sökandens uppfattning minskas proportionellt med det ovanstående. I sådant fall ligger sökandens omsättning i jämförelse med Minoans omsättning under indexsiffran 0,4 som anges i skäl 151 (tabell 1) i beslutet. Det är därför lämpligare att anse sökandeföretaget vara en "liten bortfraktare".

177 Sökandeföretaget har hävdat att bötesbeloppet på 980 000 ecu som ålagts detta motsvarar omkring 54 procent av företagets omsättning för de transporter som överträdelsen avser. Sökanden har hävdat att det oproportionerliga förhållandet mellan den totala omsättningen och den egentliga omsättningen i förevarande fall är så stor att kommissionen, eftersom den har ett stort utrymme för skönsmässig bedömning vad avser valet av referensomsättning, på eget initiativ och av grundläggande skälighetshänsyn borde ha beräknat det bötesbelopp som ålagts sökanden utifrån den egentliga och inte den totala omsättningen

178 Sökanden har vidare klandrat kommissionen för att ha ålagt de medelstora rederierna, som sökanden tillhör, ett bötesbelopp som uppgår till 65 procent av det bötesbelopp som ålagts de stora rederierna. Sökanden anser att den procentsatsen är för hög och oproportionerlig, eftersom förhållandet mellan Minoans omsättning (den viktigaste aktören) och de medelstora rederiernas omsättning varierade mellan 0,45 och 0,26 och uppgick till 0,40 beträffande

sökanden. Den nedre gränsen närmar sig indexsiffran för det enda rederi som ansetts vara litet och som ålagts böter motsvarande 20 procent av det bötesbelopp som ålagts de stora rederierna. Sökanden har tillagt att beträffande den största delen av de medelstora rederierna har sanktionsåtgärder vidtagits på grundval av ett högre grundbelopp räknat i procentandel av omsättningen än de böter som ålagts de två största rederierna, nämligen 3,3 procent avseende sökanden.

179 Sökanden har slutligen hävdat att kommissionen i praktiken har fastställt bötesbeloppen i strid med vad den själv anfört i skäl 151 i beslutet, nämligen följande: "[År 1993] är en lämplig grund för jämförelsen av företagens relativa storlek, eftersom den gör det möjligt för kommissionen att bedöma företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen." Sökanden har till stöd för detta påstående framlagt en tabell av vilken framgår att det bötesbelopp som ålagts sökandeföretaget motsvarar 2,45 procent av dettas totala omsättning, medan det bötesbelopp som ålagts överträdelsens huvudsaklige initiativtagare Minoan endast uppgår till 3,26 procent av dess totala omsättning. I motsats till sökanden deltog Minoan emellertid i alla de förfaranden mot vilka åtgärder har vidtagits och Minoan deltog under hela den tid som överträdelsen enligt beslutet varade. Kommissionen har genom detta förfarande missgynnat de företag som, liksom sökanden, i absoluta tal har underkastats hårdare åtgärder än de stora rederierna, som emellertid deltog i alla överträdelser under en mycket längre tid.

180 Kommissionen har hävdat att sökandens kritik inte är befogad. Kommissionen har inledningsvis erinrat om att kommissionens nya metod för bötesberäkning som anges i riktlinjerna tillämpats i beslutet. Kommissionen har betonat att denna ståndpunkt har offentliggjorts efter förstainstansrättens anmärkningar i tre domar av den 6 april 1995, i vilka rätten tydligt uttryckte att det är nödvändigt att kommissionen anger samtliga omständigheter som den beaktar när den fastställer böter (förstainstansrättens domar av den 6 april 1995 i mål T-147/89, Société métallurgique de Normandie mot kommissionen, REG 1995, s. II-1057, i mål T-148/89, Tréfilunion mot kommissionen, REG 1995, s. II-1063, punkt 142, och i mål T-151/89, Société des treillis et panneaux soudés mot kommissionen, REG 1995, s. II-1191). Kommissionen har tillagt att böterna enligt den nya metoden inte anses utgöra en andel av den totala omsättningen för de berörda

företagen, eftersom kommissionen velat utgå ifrån belopp uttryckta i absoluta tal (i ecu) som väljs i förhållande till hela överträdelsens svårighetsgrad. Detta förfarande ligger i linje med rättspraxis, enligt vilken ett stort antal parametrar kan beaktas i stället för att fästa stor vikt vid omsättningen när bötesbeloppet skall beräknas (domstolen dom av den 7 juni 1983 i de förenade målen 100/80–103/80, Musique Diffusion française mot kommissionen, REG 1983, s. 1825, punkterna 120 och 121; svensk specialutgåva, volym 7, s. 133, och domen i de ovannämnda förenade målen PVC II, punkt 1230). Genom detta förfarande återspeglas idén att omsättningen ur ekonomisk synvinkel inte ger särskilt exakta upplysningar om den skada som åsamkats genom överträdelsen eller om den vinst som företaget eventuellt har kunnat erhålla genom denna och därmed om det bötesbelopp som är nödvändigt för att uppnå en tillräckligt avskräckande effekt. Kommissionen anser att de böter som åläggs företag som har deltagit i en och samma överträdelse snarast skall fastställas mot bakgrund av den roll som vart och ett av dessa haft (ledande eller endast genomförande) och mot bakgrund av i vilken mån de samarbetat med kommissionen. Kommissionen har anmärkt att den skada som kan ha åsamkats genom en överträdelse beaktad i sin helhet och den vinst som varje deltagare i överträdelsen har erhållit inte nödvändigtvis är proportionerliga till dessas omsättning.

181 Kommissionen har hävdat att den tillämpat riktlinjerna full ut i förevarande fall. Kommissionens utgångspunkt var att ett avtal om prisfastställelse utgör en mycket allvarlig överträdelse (skäl 147 i beslutet). Med hänsyn till hur överträdelsen verkligen påverkat marknaden och med hänsyn till att den berörda geografiska marknaden endast utgjorde en begränsad del av den gemensamma marknaden, anser kommissionen att den ifrågavarande överträdelsen endast skall anses vara en allvarlig överträdelse (skäl 150 i beslutet). Kommissionen har dessutom beaktat att de som orsakat överträdelsen inte hade förmåga att åsamka allvarlig skada och fastställde därför böterna till en nivå som skulle ha en tillräckligt avskräckande verkan. Kommissionen tog slutligen hänsyn till företagens storlek för att ålägga de större företagen strängare böter. Vid denna uppdelning användes omsättningen för år 1993 som index.

182 Kommissionen anser att detta förfarande överensstämmer med rättspraxis, eftersom gemenskapsdomstolarna inte har uttryckt att böter bör fastställas som en procentandel av omsättningen, vare sig denna skulle utgöras av företagets

totala omsättning eller företagets omsättning på den marknad där överträdelsen ägt rum. Gemenskapsdomstolarna har alltid förväntat sig att kommissionen anpassar bötesbeloppet "till omständigheterna vid överträdelsen och överträdelsens allvar" (domstolens dom av den 12 november 1985 i mål 183/83, Krupp mot kommissionen, REG 1985, s. 3609, punkt 97) och att den bedömer överträdelsens allvar med beaktande av "i synnerhet hur konkurrensen begränsats" (domen i det ovannämnda målet Chemiefarma mot kommissionen, punkt 661, och av den 15 juli 1970 i mål 45/69, Boehringer mot kommissionen, REG 1970, s. 769, punkt 53, och förstainstansrättens dom av den 23 februari 1994 i de förenade målen T-39/92 och T-40/92, CB och Europay mot kommissionen, REG 1994, s. II-49). Förstainstansrätten bekräftade härvid att böterna skall avpassas "till överträdelsens slag och allvar" (domen i de ovannämnda förenade målen CB och Europay mot kommissionen, punkt 147). Förstainstansrätten har konsekvent fört fram de väsentliga dragen i bedömningen av överträdelsens allvar och kommissionens skyldighet att säkerställa att dess åtgärder har en avskräckande verkan, i synnerhet med avseende på överträdelser som allvarligt kan skada gemenskapens målsättningar (förstainstansrättens dom av den 10 mars 1992 i mål T-13/89, ICI mot kommissionen, REG 1992, s. 1021, punkterna 352 och 385; svensk specialutgåva, volym 12, s. II-183, och av den 22 oktober 1997 i de förenade målen T-213/95 och T-18/96, SCK och FNK mot kommissionen, REG 1997, s. II-1739, punkt 246).

183 Gemenskapsdomstolarna kontrollerar endast att kommissionen iakttar tre villkor när den fastställer böter, nämligen att böterna avpassats till överträdelsens slag och allvar och att kommissionen säkerställt att åtgärden har en avskräckande verkan. I ett andra led av bedömningen utvärderar gemenskapsdomstolarna betydelsen, relevansen och lämpligheten hos särskilda faktorer som kommissionen beaktat i varje enskilt fall. I ett sista led kontrollerar gemenskapsdomstolarna att de valda faktorerna har tillämpats riktigt. Kommissionen kan därför, med förbehåll för domstolens prövningsrätt, bedöma ett större antal faktorer, av vilka omsättningen på den marknad där överträdelsen ägt rum utgjorde en möjlig faktor som kommissionen kan beakta utan att på något sätt vara tvungen att göra det (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 8 februari 1990 i mål C-297/87, Tipp-Ex mot kommissionen, REG 1990, s. I-261, och förstainstansrättens dom av den 14 maj 1998 i mål T-327/94, SCA Holding mot kommissionen, REG 1998, s. II-1373, punkt 184).

184 Kommissionen har slutligen anmärkt att sökanden inte bestritt att kommissionen, efter att ha fastställt överträdelsens allvar med ledning av dess slag och vilket slags begränsning det ifrågavarande avtalet medförde för konkurrensen, avpassade bötesbeloppet efter de olika företagens storlek och att kommissionen därvid använde sig av varje företags omsättning för år 1993 på den marknad där överträdelsen ägt rum (nämligen de tre linjerna mellan Grekland och Italien beaktade tillsammans). Kommissionen anser att sökanden genom sina argument ytterligare en gång har bestritt definitionen av den ifrågavarande marknaden, vilken enligt kommissionen bör begränsas till den rutt sökanden trafikerar, nämligen linjen Patras–Bari–Brindisi.

185 Beträffande sökandens argument med avseende på att sökanden ålagts böter som uppgår till 65 procent av de böter som ålagts de stora rederierna har kommissionen hänvisat till förstainstansrättens rättspraxis (domen i det ovannämnda målet Martinelli mot kommissionen), enligt vilken kommissionen har ett visst utrymme för skönsmässig bedömning när den fastställer böter. Kommissionen är nämligen inte skyldig att tillämpa en exakt matematisk formel (domen i det ovannämnda målet Stora Kopparbergs Bergslags mot kommissionen, punkt 119) och inte heller att tillse att de böter som åläggs stora och medelstora aktörer är helt proportionerliga.

Förstainstansrättens bedömning

186 Sökanden har klandrat kommissionen för att denna beräknat böterna utan att beakta omfattningen av den överträdelse som sökanden hålls ansvarig för. Denna överträdelse omfattar endast linjen Patras–Bari–Brindisi och gäller endast priserna för lastbilstransporter. Överenskommelsen avseende linjen mellan Patras och Ancona avsåg däremot priserna för transport av passagerare och dessas fordon. Sökanden anser sig därför när böterna beräknades ha blivit orättvist behandlad i förhållande till andra företag som beslutet riktades till och som deltagit mer aktivt i de verksamheter som kommissionen vidtagit sanktionsåtgärder mot. Kommissionen har, genom detta förfaringssätt ålagt sökanden oproportionerligt höga

böter i förhållande till betydelsen av den överträdelse som lagts sökanden till last. Kommissionen tillämpade dessutom sin egen metod för beräkning av böter felaktigt med avseende på sökanden. Denna metod består, enligt vad som anges i skäl 151 i beslutet, i att jämföra företagens relativa storlek för att kunna bedöma "företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen".

187 Det skall erinras om hur kommissionen i förevarande fall fastställde böternas grundbelopp.

188 Det är utrett att kommissionen beräknade bötesbeloppet utifrån det resonemang den redogjorde för i skäl 144 i beslutet. Kommissionen uppgav där att den var av uppfattningen att de båda avtal den ansåg styrkta utgjorde "en enda fortlöpande överträdelse". Kommissionen har påpekat att den på grund av att den funnit att överträdelsen avsåg de tre linjer som enligt kommissionen utgjorde en enda marknad fastställde böternas grundbelopp utifrån rederiernas omsättning på hela marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland och Italien.

189 Det framgår nämligen av skälen 157 och 158 i beslutet att kommissionen fastställde bötesbeloppet utifrån ett för alla företag gemensamt grundbelopp, vilket varierades med hänsyn till deras respektive storlek. Kommissionen gjorde däremot inte någon åtskillnad med hänsyn till företagens grad av delaktighet i den ena eller båda överträdelserna.

190 Det skall erinras om att förstainstansrätten har slagit fast att det tydligt framgår av den bindande delen i beslutet att kommissionen konstaterade att det förelåg två separata överträdelser och att den slog fast att sökanden endast medverkat i den överträdelse som avses i artikel 1.2, det vill säga den överträdelse som rörde

priserna för transport av nyttofordon på linjerna mellan Patras och Baris och mellan Patras och Brindisi. Av detta följer att det bötesbelopp som ålagts sökanden fastställts utifrån den felaktiga förutsättningen att det i beslutet konstaterats att det förelåg en enda överträdelse beträffande de tre linjerna.

191 Kommissionen ålade således samma påföljder för de företag som endast deltagit i en av överträdelserna som för de företag som deltagit i båda överträdelserna och åsidosatte därigenom proportionalitetsprincipen. Hänsyn till skälighet och proportionalitet kräver emellertid att de företag som endast medverkat i ett enda konkurrensbegränsande avtal åläggs mindre stränga påföljder än de företag som medverkat i samtliga av de omtvistade avtalen. Kommissionen får inte ålägga lika stränga påföljder för de företag som, liksom sökanden, i beslutet endast hållits ansvariga för en av överträdelserna som för de företag som hållits ansvariga för båda överträdelserna.

192 Av detta följer att sökanden, som endast har hållits ansvarig för att ha medverkat i det konkurrensbegränsande avtal som avses i artikel 1.2 i beslutet, har ålagts böter som är oproportionerligt höga i förhållande till den begångna överträdelsen.

193 Förstainstansrätten konstaterar att kommissionen, genom detta förfaringssätt har tillämpat sin egen metod för beräkning av grundbeloppet med ledning av överträdelsens allvar på ett felaktigt sätt. Det framgår nämligen av skäl 151 i beslutet att kommissionen i förevarande fall ansåg det "lämpligt att ålägga de större företagen högre böter än de mindre, eftersom det är stor skillnad i storleken på företagen". Av den tabell som förts in i detta skäl framgår de berörda företagens relativa storlek jämfört med Minoan, som är det största rederiet på marknaden. I sista meningen i detta skäl anges, liksom kommissionen angav i sitt yttrande, att jämförelsen av företagens relativa storlek grundats på omsättningen för samtliga transporter med rorofartyg som genomförts av de berörda företagen på linjerna i Adriatiska havet under år 1993, det vill säga på den marknad där

överträdelsen konstaterats enligt kommissionen, nämligen tre linjer mellan Grekland och Italien beaktade tillsammans. Enligt kommissionen "[är år 1993] en lämplig grund för jämförelsen av företagens relativa storlek, eftersom den gör det möjligt för kommissionen att bedöma företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen" (skäl 151, slutet).

194 De företag som beslutet riktades till har dessutom delats in i tre grupper i denna tabell — stora, medelstora och små rederier. I tabellen anges att sökanden var ett medelstort rederi och att företagets storlek motsvarade 40 procent av Minoans. Härvid särskiljdes emellertid inte de företag som (i likhet med sökanden) endast hade deltagit i ett av de ifrågavarande avtalen från dem som deltagit i båda de avtal mot vilka sanktionsåtgärder vidtagits. Av skäl 152 i beslutet framgår dessutom att kommissionen ansåg att grundbeloppet för de böter som ålades de medelstora rederierna, inbegripet sökanden, skulle uppgå till 65 procent av det bötesbelopp som ålagts Minoan. I enlighet med denna inställning framgår av den tabell som återfinns i skäl 158 i beslutet att grundbeloppet med avseende på överträdelsens svårighetsgrad för de medelstora rederierna, inbegripet sökanden, uppgick till 1,3 miljoner ecu, medan det uppgick till 2 miljoner ecu för de stora rederierna.

195 Det framgår av handlingarna i målet att sökandens omsättning under år 1993, det år som kommissionen valt till referensår för jämförelse av företagens storlek, för den verksamhet som utgjorde ändamålet i det avtal mot vilket kommissionen vidtagit sanktionsåtgärder, nämligen lastbilstransporter på linjen mellan Brindisi och Patras, endast utgjorde en liten del av sökandens totala omsättning.

196 Eftersom kommissionen bedömde sökandeföretagets relativa storlek utifrån dettas totala omsättning och eftersom kommissionen inte begränsade bedömningen till sökandeföretagets omsättning för de transporter som avsågs i den överenskommelse mot vilken kommissionen vidtagit sanktionsåtgärder, har kommissio-

nen med avseende på sökanden gjort en oriktig bedömning vid tillämpningen av faktorn "relativ storlek", som i skäl 151 i beslutet anges vara relevant när sanktionsåtgärder vidtas mot företagen. Kommissionen gjorde således inte en riktig bedömning av "företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed ... [av] hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen".

197 Eftersom kommissionen med avseende på sökanden tillämpat sin egen metod för beräkning av grundbeloppet med ledning av överträdelsens svårighetsgrad på ett felaktigt sätt, saknas skäl att bedöma huruvida det finns fog för de övriga anmärkningar som sökanden anfört med åberopande av att kommissionen gjort andra fel vid tillämpningen av grundbeloppet.

198 Talan kan således delvis bifallas på denna grund, vilket gör en nedsättning av bötesbeloppet befogad.

B — *Den andra delgrunden: Åsidosättande av artikel 19 i förordning nr 4056/86 vid bedömningen av överträdelsens varaktighet*

1. Huruvida överträdelsens varaktighet skall minskas, eftersom det var rättsenligt av sökanden att närvara vid mötet den 24 november 1993 och eftersom direkta bevis saknas för att överträdelsen fortsatt

Parternas argument

199 Sökanden har begärt att förstainstansrätten, för det fall rätten finner att deltagandet i det första mötet i sig utgjorde en överträdelse, skall ogiltigförklara

artikel 1.2 i beslutet, eftersom det där anges att den konstaterade överträdelsen fortgick efter den 25 oktober 1991. Den dagen hade avtalet av den 30 oktober 1990 i vart fall löpt ut. Sökanden anser att överträdelsens varaktighet skall minskas i sådant fall.

200 Kommissionen har hänvisat till de yttranden den gjort i syfte att visa att det fanns handlingar av vilka framgick att sökanden deltagit i överträdelsen.

Förstainstansrättens bedömning

201 Talan kan inte vinna bifall på denna del av den andra delgrunden, eftersom det är styrkt att sökanden deltog i avtalet under perioden mellan den 30 oktober 1990 och den 24 november 1993.

2. Nedsättning av böterna på grund av att sökanden diskriminerats i förhållande till Anek och Ventouris Ferries när ökningen av böterna beräknades

Parternas argument

202 Sökanden har hävdat att företaget behandlats annorlunda än Anek och Ventouris Ferries när ökningen av böterna beräknades på grundval av överträdelsens varaktighet. Sökanden menar att ökningen beräknats till fem procent för varje

halvår överträdelsen varat utom för Anek och Ventouris Ferries som, med åsidosättande av principen om likabehandling, har åtnjutit en oberättigad minskning. Kommissionen har beträffande sökanden gjort en "överdriven" avrundning av de totala procenttal som den kommit fram till genom att öka med tio procent per år och 0,83 procent per månad, medan den beträffande Anek och Ventouris Ferries däremot avrundat "nedåt".

203 Kommissionen har hävdat att sökanden inte kan göra gällande att beräkningen av böterna för Anek och Ventouris Ferries varit rättsstridig, eftersom likabehandlingsprincipen skall tillämpas mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen. Kommissionen har erinrat om att den inte är skyldig att tillämpa en exakt matematisk formel för att fastställa bötesbelopp (domen i det ovannämnda målet Stora Kopparbergs Bergslags mot kommissionen).

Förstainstansrättens bedömning

204 Det framgår av skälen 155 och 156 i beslutet att kommissionen dragit slutsatsen att det för Minoans, Strintzis och Karageorgis del var fråga om en överträdelse med lång varaktighet och att det för de övriga företagens del, inbegripet sökanden, Anek och Ventouris Ferries var fråga om en överträdelse av medellång varaktighet. Kommissionen ansåg att dessa omständigheter motiverade en "ökning av böterna med 10 procent för Minoan och Strintzis, med 20 procent för Marlines, och med 35–55 procent för de övriga företagen för varje år överträdelsen pågick". I tabell 2 anges de relevanta justeringarna för varje företag.

205 Det framgår av tabell 2 att det referensbelopp som beräknats i förhållande till överträdelsens svårighetsgrad, för att beakta varaktigheten, ökats med 45 procent för Anek, 40 procent för Ventouris Ferries och med 35 procent för sökanden.

206 Förstainstansrätten anger inledningsvis att tillämpningen av denna metod fullt ut motsvarar vad som föreskrivs i riktlinjerna för att beakta en överträdelses varaktighet när böterna beräknas. I punkt 1 B i riktlinjerna föreskrivs att för "överträdelser av medellång varaktighet (normalt ett till fem år): [kan] beloppet ... uppgå till 50% av det belopp som fastställts med avseende på överträdelsens svårighetsgrad".

207 Kommissionen har ansett styrkt att sökanden deltagit i överenskommelsen mellan den 30 oktober 1990 och juli månad 1994 (skäl 154 i beslutet), det vill säga under tre år och nio månader. Härav följer att kommissionen med avseende på sökanden iakttagit de ståndpunkter som den själv angett i riktlinjerna, eftersom bötesbeloppet för överträdelser av medellång varaktighet kan uppgå till 50 procent av det belopp som fastställts med avseende på överträdelsens svårighetsgrad. Sökanden betraktad för sig kan dessutom sägas ha behandlats fördelaktigt i jämförelse med vad kommissionen hade kunnat göra, med hänsyn till den omständigheten att det hade varit logiskt att tillämpa en ökning av böterna med tio procent för varje år överträdelsen pågått, eftersom det var fråga om överträdelser med medellång varaktighet (från ett till fem år enligt riktlinjerna). I detta fall hade grundbeloppet för böterna på grundval av överträdelsens varaktighet kunnat ökas med 37,5 procent för sökanden i stället för 35 procent som faktiskt tillämpats.

III — *Kommissionens begäran om höjning av det bötesbelopp som ålagts sökanden*

208 Kommissionen anser att sökanden bestritt de faktiska omständigheter som slagits fast i beslutet och har i sin andra grund hävdat att förstainstansrätten därför måste höja det bötesbelopp som ålagts sökanden, eftersom sökanden, såsom angetts i skäl 169 i beslutet, beviljats nedsättning med 20 procent till följd av att denne inte bestred de faktiska omständigheter som legat till grund för meddelandet om anmärkningar.

209 Förstainstansrätten finner att denna begäran inte kan bifallas. I dom av den 28 februari 2002 i mål T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags mot kommissionen (REG 2002, s. II-843), vilken meddelats efter återförvisning från domstolen efter överklagande, slog förstainstansrätten nämligen fast att "risken för att ett företag, som medgetts en nedsättning av böterna på grund av att det samarbetat, senare väcker talan om ogiltigförklaring av det beslut där en överträdelse av konkurrensreglerna fastställts, och genom vilket det ansvariga företaget därför har ådömts en sanktionsavgift, och därefter vinner bifall till sin talan i förstainstansrätten eller i andra instans i domstolen är nämligen, såsom förstainstansrätten redan har slagit fast, en normal följd av att de rättsmedel som föreskrivs i fördraget och i domstolens stadga används. Endast den omständigheten att ett företag som har samarbetat med kommissionen och därför har medgetts en nedsättning av bötesbeloppet har vunnit bifall till sin talan i domstol kan således inte motivera en ny prövning av storleken av den nedsättning som företaget medgetts" (punkt 85).

IV — *Slutsats*

210 Förstainstansrätten har funnit att, eftersom sökandeföretaget endast har hållits ansvarigt för att ha medverkat i det konkurrensbegränsande avtal som avses i artikel 1.2 i beslutet, det har ålagts böter som är oproportionerligt höga i förhållande till den begångna överträdelsen. De böter som ålagts sökanden skall följaktligen sättas ned.

211 Med hänsyn till beslutets systematik och till den omständigheten att kommissionen valde att tillämpa en metod genom vilken företagens särskilda betydelse och överträdelsernas faktiska påverkan på konkurrensen beaktas, skall sökandens bötesbelopp fastställas med beaktande av trafikvolymen på de linjer som avses i artikel 1.2 i beslutet, Patras–Bari och Patras–Brindisi, jämförd med trafikvolymen på den linje som avses i artikel 1.1 i beslutet, Patras–Ancona. Det framgår av kommissionens svar på den fråga som förstainstansrätten ställde som en processledande åtgärd att de berörda företagens sammanlagda omsättning uppgår till 114,3 miljoner ecu. Det framgår av handlingarna i målet att

omsättningen avseende de transporttjänster som omfattas av den samverkan som avses i artikel 1.2 i beslutet — linjerna Patras–Bari och Patras–Brindisi — motsvarar ungefär en fjärdedel av den totala omsättning som beaktats.

212 Med hänsyn till ovannämnda omständigheter anser förstainstansrätten, inom ramen för sin fulla prövningsrätt, att det bötesbelopp på 980 000 ecu som ålagts sökanden skall sättas ned till 245 000 euro.

213 Talan skall ogillas i övrigt.

Rättegångskostnader

214 Enligt artikel 87.3 i förstainstansrättens rättegångsregler kan denna, om parterna ömsom tappar målet på en eller flera punkter, besluta att kostnaderna skall delas eller att vardera parten skall bära sin kostnad. I förevarande fall anser rätten att det finns skäl att låta sökanden bära sin rättegångskostnad och ersätta tre fjärdedelar av kommissionens rättegångskostnad.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN

följande dom:

1) **Det bötesbelopp som Adriatica di Navigazione SpA skall betala fastställs till 245 000 euro.**

2) **Talan ogillas i övrigt.**

3) **Adriatica di Navigazione SpA skall bära sin rättegångskostnad och tre fjärdedelar av kommissionens rättegångskostnad. Kommissionen skall bära en fjärdedel av sin rättegångskostnad.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 11 december 2003.

H. Jung P. Lindh

Justitiesekreterare Ordförande

Innehållsförteckning

Faktiska omständigheter i målet ..... II - 5356

Förfarandet och parternas yrkanden ..... II - 5360

Rättslig bedömning ..... II - 5362

I — Yrkandet om ogiltigförklaring av beslutet ..... II - 5363

Den första grunden: Åsidosättande av artikel 85 i fördraget och artikel 190 i EG-fördraget (nu artikel 253 EG) genom att beslutets motivering är bristfällig med avseende på definitionen av den ifrågavarande marknaden och eftersom det finns en motsägelse mellan beslutets motivering och den bindande delen av beslutet ..... II - 5363

Parternas argument ..... II - 5363

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5367

A — Argumentet att artikel 85.1 i fördraget tillämpats felaktigt, eftersom den ifrågavarande marknaden inte definierats tillräckligt ..... II - 5368

B — Argumentet att motiveringsskyldigheten åsidosatts med avseende på avgränsningen av den ifrågavarande marknaden ..... II - 5376

Den andra grunden: Bristande bevisning avseende sökandens delaktighet i överenskommelsen om de priser som skulle tillämpas för lastbilar på linjen mellan Brindisi och Patras ..... II - 5378

Den första delgrunden: Felaktig bedömning av bevisning till nackdel för sökanden och felaktigt ansvar för överträdelsen ..... II - 5378

— Parternas argument ..... II - 5378

— Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5388

A — Inledande bedömning ..... II - 5388

B — Bevisningen i beslutet för att styrka den överträdelse som sökanden tillskrivits ..... II - 5389

1. Huruvida det funnits en överenskommelse avseende priserna för lastbilstransporter på linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. ..... II - 5390

2. Huruvida sökanden deltog i överenskommelsen avseende linjerna mellan Patras och Bari respektive mellan Patras och Brindisi ..... II - 5391

a) Mötet den 25 oktober 1990 och telefaxmeddelandet av den 30 oktober 1990 ..... II - 5391

b) Mötet den 24 november 1993 ..... II - 5394

c) Huruvida överträdelsen fortlöpte mellan de två mötena den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993 .... II - 5398

d) Bristen på avståndstagande ..... II - 5401

e) Argumentet att sökanden endast deltagit i två möten .. II - 5405

f) Slutsats ..... II - 5406

Den andra delgrunden, vilken åberopats i andra hand och vilken avser en felaktig karakterisering av den överträdelse sökanden begått ..... II - 5406

Den tredje grunden: Åsidosättande av principerna om skälighet och icke-diskriminering ..... II - 5407

Parternas argument ..... II - 5407

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5409

Den fjärde grunden: Felaktig tillämpning av artikel 85 i fördraget, eftersom handeln mellan medlemsstaterna inte påverkats märkbart ..... II - 5410

Parternas argument ..... II - 5410

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5411

II — Andrahandsyrkande, som avser att de ålagda böterna skall upphävas eller sättas ned ..... II - 5412

A — Den första delgrunden: Åsidosättande av artikel 19 i förordning nr 4056/86 vid bedömningen av överträdelsens allvar ..... II - 5414

Parternas argument ..... II - 5414

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5419

B — Den andra delgrunden: Åsidosättande av artikel 19 i förordning nr 4056/86 vid bedömningen av överträdelsens varaktighet ..... II - 5423

1. Huruvida överträdelsens varaktighet skall minskas, eftersom det var rättsenligt av sökanden att närvara vid mötet den 24 november 1993 och eftersom direkta bevis saknas för att överträdelsen fortsatt ..... II - 5423

Parternas argument ..... II - 5423

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5424

2. Nedsättning av böterna på grund av att sökanden diskriminerats i förhållande till Anek och Ventouris Ferries när ökningen av böterna beräknades ..... II - 5424

Parternas argument ..... II - 5424

Förstainstansrättens bedömning ..... II - 5425

III — Kommissionens begäran om höjning av det bötesbelopp som ålagts sökanden II - 5426

IV — Slutsats ..... II - 5427

Rättegångskostnader ..... II - 5428