ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πρώτο πενταμελές τμήμα) της 21ης Οκτωβρίου 1997 *

Στην υπόθεση Τ-229/94,

Deutsche Bahn AG, εταιρία γερμανικού δικαίου, με έδρα τη Φραγκφούρτη (Γερμανία), εκπροσωπούμενη από τον Jochim Sedemund, δικηγόρο Κολωνίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, 31, Grand rue,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης, αρχικά, από τον Norbert Lorenz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, και τον Géraud de Bergues, δημόσιο υπάλληλο κράτους μέλους αποσπασμένο στην Επιτροπή, και, στη συνέχεια, από τον Klaus Wiedner, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, επικουρούμενο από τον Heinz-Joachim Freund, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της αποφάσεως 94/210/ΕΚ της Επιτροπής, της 29ης Μαρτίου 1994, σχετικά με διαδικασία βάσει των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ (IV/33.941 — HOV-SVZ/MCN, ΕΕ L 104, σ. 34), ή, επικουρικώς, την ακύρωση ή τη μείωση του προστίμου που επιβλήθηκε με την απόφαση αυτή στην προσφεύγουσα,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(πρώτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Saggio, Πρόεδρο, Α. Καλογερόπουλο, V. Tiili, R. M. Moura Ramos και M. Jaeger, δικαστές,

γραμματέας: A. Mair, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 28ης Ιανουαρίου 1997,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό

1 Την 1η Απριλίου 1988, οι επιχειρήσεις Deutsche Bundesbahn (στο εξής: DB, την οποία διαδέχθηκε το 1994 η Deutsche Bahn, στο εξής: προσφεύγουσα), Société nationale des chemins de fer belges (στο εξής: SNCB), Nederlandse Spoorwegen (στο εξής: NS), Intercontainer και Transfracht συνήψαν συμφωνία για τη δημιουργία ενός δικτύου συνεργασίας, γνωστού ως «Maritime Container Network (MCN)» (στο εξής: συμφωνία MCN).

2 Ως «εμπορευματοκιβώτιο θαλασσίων μεταφορών» (maritime container) νοείται ένα εμπορευματοκιβώτιο που μεταφέρεται κυρίως διά θαλάσσης, πλην όμως απαιτεί μια αρχική ή τελική χερσαία μεταφορά. Η συμφωνία MCN αφορούσε τις σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων αυτού του είδους προς

ή από τη Γερμανία, οι οποίες πραγματοποιούνταν μέσω γερμανικών, βελγικών ή ολλανδικών λιμένων. Μεταξύ των γερμανικών λιμένων, οι οποίοι, στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN, χαρακτηρίζονται ως «βόρειοι λιμένες», συγκαταλέγονται οι λιμένες του Αμβούργου, της Βρέμης και του Bremerhaven. Μεταξύ των βελγικών και ολλανδικών λιμένων, οι οποίοι καλούνται «δυτικοί λιμένες», συγκαταλέγονται οι λιμένες της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ.

3 Η προσφεύγουσα, όπως και η προκάτοχός της DB, η SNCB και η NS είναι, αντίστοιχα, οι εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της Γερμανίας, του Βελγίου και των Κάτω Χωρών. Η Intercontainer και η Transfracht είναι επιχειρήσεις που αναπτύσσουν τη δραστηριότητά τους στον τομέα των μεταφορών των εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών και που αγοράζουν, προς τον σκοπό αυτό, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τις αναγκαίες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, όπως είναι η σιδηροδρομική έλξη και η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Η Intercontainer είναι εταιρία βελγικού δικαίου, κοινή θυγατρική 24 ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η Transfracht, που είναι εταιρία γερμανικού δικαίου, ανήκε στην DB — και ανήκει πλέον στην προσφεύγουσα — κατά 80 %.

4 Ήδη πριν από τη σύναψη της συμφωνίας MCN, η οργάνωση των μεταφορών που αφορούσε η εν λόγω συμφωνία ήταν κατανεμημένη, στην πραγματικότητα, μεταξύ των πέντε προαναφερθεισών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την κατανομή αυτή, στην οποία η συμφωνία MCN δεν επέφερε καμία τροποποίηση, η Transfracht πραγματοποιούσε τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών με προορισμό ή προέλευση τη Γερμανία τα οποία διακινούνταν μέσω των γερμανικών λιμένων. Η Intercontainer διασφάλιζε τις μεταφορές θαλασσίων εμπορευματοκιβωτίων με προορισμό ή προέλευση τη Γερμανία τα οποία διακινούνταν μέσω των βελγικών και των ολλανδικών λιμένων. Προκειμένου να είναι σε θέση να παρέχουν πλήρεις μεταφορικές υπηρεσίες στους πελάτες τους, η Transfracht και η Intercontainer ήσαν υποχρεωμένες να αγοράζουν ορισμένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες από την DB (η Transfracht) καθώς και από την SNCB και την NS (η Intercontainer), δεδομένου ότι κάθε μία από αυτές διέθετε, στο δικό της έδαφος, νόμιμο μονοπώλιο για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, όπως είναι η προμήθεια σιδηροδρομικών μηχανών και οδηγών καθώς και η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

5 Με τη συμφωνία MCN δημιουργήθηκαν δύο όργανα συντονισμού, χωρίς νομική προσωπικότητα και, συγκεκριμένα, μια διοικούσα επιτροπή (Steering Committee) και ένα κοινό γραφείο (Bureau Commun). Τα μέλη και οι συνεργάτες των δύο αυτών οργάνων ορίζονταν από την Transfracht και την

Intercontainer. Μεταξύ των έξι μελών της διοικούσας επιτροπής έπρεπε οπωσδήποτε να συγκαταλέγονται τρεις εκπρόσωποι της DB και/ή της Transfracht, ένας εκπρόσωπος της SNCB και ένας εκπρόσωπος της NS. Η εν λόγω επιτροπή προοριζόταν να είναι το όργανο λήψεως αποφάσεων και ελέγχου της συμφωνίας MCN, ενώ το κοινό γραφείο λειτουργούσε ως το όργανο διαχειρίσεως. Συγκεκριμένα, η διοικούσα επιτροπή είχε την εξουσία να λαμβάνει τις αποφάσεις σχετικά με τις υπηρεσίες και τις τιμές που θα προσφέρονταν για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών, ενώ το κοινό γραφείο ήταν επιφορτισμένο με τον σχεδιασμό και την εμπορία των δραστηριοτήτων αγοράς, πωλήσεως και καθορισμού των τιμών της Transfracht και της Intercontainer. Υπήρχαν ορισμένες άλλες δραστηριότητες, όπως η έκδοση τιμολογίων στους πελάτες, τις οποίες καθεμία από τις επιχειρήσεις αυτές ασκούσε χωριστά.

6 Σύμφωνα με την παράγραφο 9 της συμφωνίας MCN, οι αποφάσεις στο πλαίσιο της διοικούσας επιτροπής έπρεπε να λαμβάνονται ομοφώνως.

7 Με την από 16 Μαΐου 1991 καταγγελία της, η ένωση Havenondernemersvereniging SVZ (στο εξής: HOV-SVZ), αποτελούμενη από επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες στον λιμένα του Ρότερνταμ, επισήμανε στην Επιτροπή ότι οι τιμές που εφάρμοζε η DB για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών προς ή από τη Γερμανία, τα οποία διακινούνταν μέσω των βελγικών και των ολλανδικών λιμένων, ήσαν κατά πολύ υψηλότερες από εκείνες που εφάρμοζε για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών τα οποία διακινούνταν μέσω των γερμανικών λιμένων. Κατά την HOV-SVZ, η DB σκοπούσε έτσι να ευνοήσει τις μεταφορές για τις οποίες παρείχε το σύνολο των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Κατά την άποψή της, η πρακτική αυτή συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως, αντιβαίνουσα προς τις διατάξεις του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ. Επιπλέον, η HOV-SVZ θεωρούσε ότι η συμφωνία MCN αντέβαινε προς το άρθρο 85 της Συνθήκης ΕΚ.

8 Στις 31 Ιουλίου 1992, η Επιτροπή απέστειλε ανακοίνωση των αιτιάσεων στις επιχειρήσεις που δεσμεύονταν από τη συμφωνία MCN, οι οποίες, όταν έλαβαν την εν λόγω ανακοίνωση, κατήγγειλαν τη συμφωνία αυτή. Όταν έλαβε την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η DB αναγνώρισε επιπλέον ότι επέβαλλε για τις μεταφορές μέσω των βορείων λιμένων διαφορετικές τιμές από εκείνες που εφάρμοζε για τις μεταφορές μέσω των δυτικών λιμένων, πλην όμως αντέκρουσε τον ισχυρισμό ότι οι διαφορές αυτές επάγονταν δυσμενείς διακρίσεις. Η DB υπογράμμισε ότι είχε καθορίσει τις τιμές με αντικειμενικότητα, λαμβά-

νοντας υπόψη την απόσταση της διαδρομής, τις δαπάνες παραγωγής και τις συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά.

9 Στις 25 Αυγούστου 1992, ο δικηγόρος της DB έλαβε γνώση του φακέλου που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή και φωτοαντίγραφα των περισσοτέρων εγγράφων του φακέλου αυτού.

10 Στις 15 Δεκεμβρίου 1992, έλαβε χώρα ακρόαση ενώπιον της Επιτροπής. Στην ακρόαση αυτή μετέσχαν εκπρόσωποι της Επιτροπής, της DB και της Transfracht, της SNCB, της NS, της Intercontainer και επτά κρατών μελών.

11 Στις 29 Μαρτίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/210/ΕΚ, σχετικά με διαδικασία βάσει των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ (IV/33.941 — HOV-SVZ/MCN) (ΕΕ L 104, σ. 34· στο εξής: απόφαση). Η απόφαση στηρίζεται στη Συνθήκη ΕΚ και στον κανονισμό (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86· στο εξής: κανονισμός 1017/68).

12 Όσον αφορά το συμβατό της συμφωνίας MCN προς τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού, με την απόφαση γίνεται δεκτό ότι, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, η συμφωνία MCN είχε ως σκοπό και ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού εντός της αγοράς των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών μεταξύ σημείων του γερμανικού εδάφους και των λιμένων που βρίσκονται μεταξύ Αμβούργου και Αμβέρσας, δεδομένου ότι καταργούσε τον ανταγωνισμό μεταξύ της Intercontainer και της Transfracht, όσον αφορά την πώληση υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στους φορτωτές και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και τον ανταγωνισμό μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όσον αφορά την πώληση μεταφορικών υπηρεσιών στους φορτωτές ή στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς και, τέλος, τον ανταγωνισμό μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αφενός, και της Intercontainer και της Transfracht, αφετέρου, όσον αφορά την πώληση των μεταφορικών υπηρεσιών στους φορτωτές και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και δεδομένου ότι καθιστούσε δυσχερέστερη την πρόσβαση στην αγορά νέων ανταγωνιστών της Transfracht και της Intercontainer (σημεία 76 έως 89 της αποφάσεως). Συναφώς, στην απόφαση αναφέρεται επίσης ότι η εν λόγω

συμφωνία δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής της νόμιμης εξαιρέσεως που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68, δεδομένου ότι δεν σκοπεί ούτε στην απευθείας εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ούτε στην απευθείας διασφάλιση τεχνικής συνεργασίας (σημεία 91 έως 98 της αποφάσεως) και ότι, επιπλέον, δεν μπορούσε να χορηγηθεί απαλλαγή δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, αφού σκοπός της συμφωνίας δεν ήταν η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ούτε η βελτίωση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων ή η προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου (σημεία 99 έως 103 της αποφάσεως).

13 Όσον αφορά το συμβατό των επιμέρους πρακτικών καθορισμού των τιμών, τις οποίες ακολουθούσε η DB, προς τους κοινοτικούς κανόνες περί ανταγωνισμού, στην απόφαση επισημαίνεται, καταρχάς, ότι η DB κατείχε, συνεπεία του νομίμου μονοπωλίου που διέθετε, δεσπόζουσα θέση στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στη Γερμανία και, ακολούθως, διαπιστώνεται ότι η DB προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της εν λόγω δεσπόζουσας θέσεως, καθόσον η συμπεριφορά της είχε ως αποτέλεσμα να εφαρμόζονται για τις μεταφορές μεταξύ βελγικών ή ολλανδικών λιμένων και της Γερμανίας τιμές αισθητά υψηλότερες από τις εφαρμοζόμενες για τις μεταφορές μεταξύ της γερμανικής ενδοχώρας και των γερμανικών λιμένων. Συναφώς, στην απόφαση διευκρινίζεται ότι η DB ήλεγχε όχι μόνον το επίπεδο των τιμών των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων από και προς τους βόρειους λιμένες, αλλά και το επίπεδο των τιμών των μεταφορών από και προς τους δυτικούς λιμένες. Συγκεκριμένα, πρώτον, η DB, ως υποχρεωτικός προμηθευτής των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για το εντός της Γερμανίας τμήμα της διαδρομής, είχε την εξουσία να καθορίζει το επίπεδο των τιμών πωλήσεως που εφάρμοζε η Intercontainer· δεύτερον, ενόψει της συνθέσεως της διοικούσας επιτροπής και του γεγονότος ότι το κοινό γραφείο ήταν εγκατεστημένο στα γραφεία της εταιρίας Transfracht, η DB είχε την εξουσία να εμποδίζει τη λήψη οποιασδήποτε αποφάσεως στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN· τρίτον, η DB είχε καθιερώσει μονομερώς, εκτός του πλαισίου της συμφωνίας MCN και λίγο μετά τη σύναψη της συμφωνίας αυτής, ένα νέο σύστημα καθορισμού των τιμών, καλούμενο «kombinierter Ladungsverkehr-Neu» (στο εξής: σύστημα KLV-Neu), το οποίο προέβλεπε μειώσεις των τιμών στα δρομολόγια από και προς τους βόρειους λιμένες, όχι όμως στα δρομολόγια από και προς τους δυτικούς λιμένες (σημεία 139 έως 187 της αποφάσεως).

14 Στη συνέχεια, στην απόφαση αναφέρεται ότι οι σημαντικές διαφορές τιμών δεν μπορούσαν να δικαιολογηθούν ούτε από το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιμετωπίζουν εντονότερο οδικό και ποτάμιο ανταγωνισμό στα δρομολόγια μέσω των δυτικών λιμένων απ' ό,τι στα δρομολόγια μέσω

των βορείων λιμένων ούτε από το γεγονός ότι οι δαπάνες παραγωγής είναι υψηλότερες στα δρομολόγια μέσω των δυτικών λιμένων απ' ό,τι στα δρομολόγια μέσω των βορείων λιμένων. Στην απόφασή της, η Επιτροπή εξηγεί συναφώς ότι ο εντονότερος ανταγωνισμός που παρατηρείται στις μεταφορές μέσω των δυτικών λιμένων θα μπορούσε να δικαιολογήσει αποκλειστικά τον καθορισμό χαμηλότερων τιμών στα δρομολόγια αυτά και ότι η DB δεν απέδειξε την ύπαρξη λογικής σχέσεως μεταξύ των διαφορών κόστους και των διαφορών τιμών (σημεία 199 έως 234 της αποφάσεως).

15 Τέλος, η Επιτροπή διαπιστώνει με την απόφαση ότι η εκ μέρους της DB παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης ΕΚ είναι αποδεδειγμένη τουλάχιστον για το διάστημα από 1ης Οκτωβρίου 1989 μέχρι 31 Ιουλίου 1992 και ότι επιβάλλεται η επιβολή προστίμου στην DB, λαμβανομένου υπόψη ότι η DB δεν ανέλαβε καμία δέσμευση περί προσαρμογής των πρακτικών της καθορισμού των τιμών και ότι η παράβαση διαπράχθηκε εκ προθέσεως και είναι ιδιαίτερα σοβαρή, επειδή, μεταξύ άλλων, παρεμπόδισε την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, η οποία αποτελεί ένα σημαντικό σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Κοινότητας (σημεία 255 έως 263 της αποφάσεως).

16 Καταρχάς, στο άρθρο 1 της αποφάσεως διαπιστώνεται ότι οι επιχειρήσεις DB, SNCB, NS, Intercontainer και Transfracht παρέβησαν το άρθρο 85 της Συνθήκης συνάπτοντας τη συμφωνία MCN, η οποία προέβλεπε την εμπορία, μέσω ενός κοινού γραφείου και βάσει των τιμών που συμφωνούνταν στο πλαίσιο του γραφείου αυτού, όλων των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών με προέλευση ή προορισμό τη Γερμανία τα οποία διακινούνταν μέσω ενός γερμανικού, βελγικού, ή ολλανδικού λιμένα. Ακολούθως, διαπιστώνεται, στο άρθρο 2 της αποφάσεως, ότι η DB παρέβη το άρθρο 86 της Συνθήκης, καθόσον χρησιμοποίησε τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Γερμανία προκειμένου να επιβάλει, εντός της αγοράς των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών με προέλευση ή προορισμό τη Γερμανία τα οποία διακινούνταν μέσω ενός γερμανικού, βελγικού ή ολλανδικού λιμένα, τιμές σιδηροδρομικής μεταφοράς επαγόμενες δυσμενείς διακρίσεις. Τέλος, με το άρθρο 4 της αποφάσεως αυτής, επιβάλλεται στην DB, δυνάμει του άρθρου 22 του κανονισμού 1017/68, πρόστιμο ύψους 11 000 000 ECU, λόγω της εκ μέρους της παραβάσεως του άρθρου 86 της Συνθήκης (βλ. επίσης τα σημεία 255 και 256 της αποφάσεως).

17 Η απόφαση κοινοποιήθηκε στην προσφεύγουσα στις 8 Απριλίου 1994.

18 Με έγγραφο της 27ης Απριλίου 1994, ο δικηγόρος της προσφεύγουσας ζήτησε από την Επιτροπή να του επιτραπεί να λάβει γνώση των εγγράφων του φακέλου στον οποίο είχε στηριχθεί η απόφαση, προκειμένου να προστατεύσει καλύτερα τα συμφέροντα της πελάτισσάς του. Με έγγραφο της 5ης Μαΐου 1994, η Επιτροπή απέρριψε το αίτημα αυτό, με την αιτιολογία ότι στην DB είχε ήδη επιτραπεί να λάβει γνώση των εγγράφων του φακέλου, κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

19 Κατόπιν τούτου, με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 14 Ιουνίου 1994, η προσφεύγουσα άσκησε την παρούσα προσφυγή.

20 Με έγγραφο της 31ης Αυγούστου 1994, η προσφεύγουσα διαβίβασε στο Πρωτοδικείο έκθεση πραγματογνωμοσύνης επιγραφόμενη «Kosten-und Marktanalyse für Containerverkehre in die West-und Nordhäfen ex BRD für den Zeitraum 1989-1992 im Auftrag der Deutschen Bahn AG» («ανάλυση των δαπανών και της αγοράς όσον αφορά την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας προς τους δυτικούς και τους βόρειους λιμένες, για το διάστημα 1989-1992, κατόπιν αιτήσεως της Deutsche Bahn AG»). Το Πρωτοδικείο δέχθηκε να περιληφθεί η έκθεση αυτή στη δικογραφία και, στις 15 Σεπτεμβρίου 1994, διαβιβάστηκε στην καθής αντίγραφο της εκθέσεως.

21 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Ωστόσο, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, οι διάδικοι κλήθηκαν να απαντήσουν εγγράφως, πριν από την επ' ακροατηρίου συζήτηση, σε ορισμένες ερωτήσεις.

22 Οι διάδικοι ανέπτυξαν τις παρατηρήσεις τους και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη δημόσια συνεδρίαση της 28ης Ιανουαρίου 1997.

23 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την απόφαση·

— επικουρικώς, να ακυρώσει την απόφαση στο μέτρο που της επιβάλλει πρόστιμο·

— επικουρικότερα, να μειώσει το ποσό του προστίμου·

— να καταδικάσει την καθής στα δικαστικά έξοδα.

24 Η καθής ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Επί των αιτημάτων ακυρώσεως της επίδικης αποφάσεως

25 Προς στήριξη των ακυρωτικών της αιτημάτων, η προσφεύγουσα επικαλείται με το δικόγραφό της, κατ' ουσίαν, τέσσερις λόγους ακυρώσεως. Ο πρώτος λόγος στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης και των πράξεων που έχει εκδώσει το Συμβούλιο προς διευκρίνιση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών. Ο δεύτερος στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης. Ο τρίτος και ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως στηρίζονται, αντιστοίχως, σε προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας και σε παραβίαση των αρχών της ασφάλειας δικαίου και της χρηστής διοικήσεως.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης και των πράξεων που έχει εκδώσει το Συμβούλιο προς διευκρίνιση του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης στον τομέα των μεταφορών

Επιχειρήματα των διαδίκων

26 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η συμφωνία MCN αποτελούσε τεχνική συμφωνία, υπό την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 1017/68, και ότι, συνεπώς, δεν ενέπιπτε στην απαγόρευση των συμπράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 2 του κανονισμού 1017/68 και στο άρθρο 85 της Συνθήκης. Συναφώς, η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι σκοπός της συμφωνίας ήταν η καθιέρωση συνεργασίας σε τεχνικά ζητήματα, όπως είναι ο καθορισμός των ωραρίων, η αλλαγή των σιδηροδρομικών μηχανών και του προσωπικού στα σύνορα και η επιλογή των τερματικών σταθμών.

27 Καθόσον η συμφωνία σκοπούσε σε από κοινού καθορισμό των τιμών, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι το άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68, καθώς και το άρθρο 4 της αποφάσεως 82/529/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1982, περί της διαμορφώσεως των τιμών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων (ΕΕ L 234, σ. 5· στο εξής: απόφαση 82/529), και τα άρθρα 1 και 4 της συστάσεως 84/646/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, προς τις εθνικές επιχειρήσεις σιδηροδρόμων των κρατών μελών για την ενίσχυση της συνεργασίας στις διεθνείς μεταφορές ταξιδιωτών και εμπορευμάτων (ΕΕ L 333, σ. 63· στο εξής: σύσταση 84/646), επιτρέπουν ρητά τη διαμόρφωση, εκ μέρους περισσοτέρων της μιας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κοινών τιμών για τις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων.

28 Επικουρικώς, η προσφεύγουσα διατείνεται ότι, δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, η συμφωνία MCN έπρεπε να εξαιρεθεί από την απαγόρευση των συμπράξεων και ότι από την απόφαση ουδόλως προκύπτει ο λόγος για τον οποίο δεν έγινε χρήση της διατάξεως αυτής.

29 Επικουρικότερα, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η συμφωνία MCN κατάργησε τον ανταγωνισμό είναι εσφαλμένο, δεδομένου ότι η Intercontainer και η Transfracht αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους σε διαφορετικά δρομολόγια και, επομένως, δεν είναι ανταγωνίστριες, και ότι ούτε οι εθνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τελούν σε σχέση ανταγωνισμού.

30 Κατά την καθής, το άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68 επιτρέπει αποκλειστικά τη σύναψη συμφωνιών που έχουν ως αποκλειστικό αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την καθιέρωση τεχνικής συνεργασίας. Κατά την άποψή της, η συμφωνία MCN ξέφευγε του εν λόγω τεχνικού πλαισίου, αφού σκοπούσε στην εγκαθίδρυση συστήματος από κοινού καθορισμού των τιμών.

31 Συναφώς, η καθής αναφέρει ότι η άδεια που παρέχει το άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68, όσον αφορά τον «καθορισμό και την εφαρμογή συνολικών τιμών και όρων (...), συμπεριλαμβανομένων και των τιμών ανταγωνισμού», δεν ισοδυναμεί με άδεια επιτρέπουσα εναρμονίσεις των τιμών με σκοπό την εξάλειψη του ανταγωνισμού και την κατανομή των αγορών. Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 4 της αποφάσεως 82/529. Το άρθρο αυτό δεν επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να οργανώνουν από κοινού το σύνολο των διασυνοριακών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, αλλά επιτρέπει απλώς ορισμένες μορφές συνεργασίας που σκοπούν στην αποτροπή του ενδεχομένου να εμποδίζουν τα μονοπώλια στον τομέα της σιδηροδρομικής έλξεως και της προσβάσεως στο σιδηροδρομικό δίκτυο την εύρυθμη λειτουργία των διασυνοριακών μεταφορών. Όσον αφορά τη σύσταση 84/646, η καθής παρατηρεί ότι η συμφωνία MCN δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της, αφού η εν λόγω συμφωνία αφορούσε όχι μόνο τρεις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά και δύο επιχειρήσεις μεταφορών, ενώ η σύσταση απευθύνεται αποκλειστικά στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, εν πάση περιπτώσει, σκοπεί αποκλειστικά να ενθαρρύνει τις μορφές διασυνοριακής συνεργασίας που καθιστά αναγκαίες η ύπαρξη των μονοπωλίων.

32 Όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η συμφωνία MCN έπρεπε να είχε τύχει απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, η καθής επισημαίνει ότι οι προϋποθέσεις εφαρμογής που ορίζει η εν λόγω διάταξη δεν πληρούνταν, λόγω των σημαντικών περιορισμών του ανταγωνισμού τους οποίους συνεπαγόταν η συμφωνία MCN.

33 Τέλος, η καθής παρατηρεί ότι μεταξύ της DB, της SNCB και της NS, καθώς και μεταξύ της Intercontainer και της Transfracht, υπήρχε πραγματικός ανταγωνισμός, ιδίως στο μέτρο που η DB και η Transfracht είχαν συμφέρον να πραγματοποιούν τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό μεταφορών στα δρομολόγια προς τους βόρειους λιμένες, ενώ η SNCB, η NS και η Intercontainer είχαν εμπορικό συμφέρον να συγκεντρωθεί η κυκλοφορία προς τη δύση. Συναφώς, η καθής κάνει λόγο για «ανταγωνισμό στους άξονες μεταφορών».

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

34 Εκ προοιμίου, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η συμφωνία MCN είχε ως αντικείμενο, μεταξύ άλλων, την καθιέρωση μιας κοινής διαχειρίσεως της τιμολογήσεως των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών με προορισμό ή προέλευση τη Γερμανία που διακινούνταν μέσω των γερμανικών, βελγικών ή ολλανδικών λιμένων. Συγκεκριμένα, από τη διατύπωση της συμφωνίας προκύπτει ότι η μεν διοικούσα επιτροπή είχε ως αποστολή «τον καθορισμό και την τροποποίηση της μακροπρόθεσμης, μεσοπρόθεσμης και βραχυπρόθεσμης εμπορικής πολιτικής όσον αφορά τις μεταφορές που καλύπτει η παρούσα συμφωνία, και ιδίως τον καθορισμό και την τροποποίηση της πολιτικής πωλήσεων και της πολιτικής τιμών», το δε κοινό γραφείο είχε «το καθήκον "αγορές/καθορισμός των τιμών/πωλήσεις"».

35 Το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η εν λόγω κοινή πρωτοβουλία συνίστατο «στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών», υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, στοιχείο α', της Συνθήκης και του άρθρου 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1017/68. Πράγματι, από τη νομολογία προκύπτει ότι μια συμφωνία που καθιερώνει κοινό σύστημα καθορισμού των τιμών εμπίπτει στις εν λόγω διατάξεις (όσον αφορά το άρθρο 85, παράγραφος 1, στοιχείο α', της Συνθήκης, βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Οκτωβρίου 1972 στην υπόθεση 8/72, Cementhandelaren κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 223, σκέψεις 18 και 19, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση Τ-6/89, Enichem Anic κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σκέψη II-1623, σκέψη 198· όσον αφορά το άρθρο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1017/68, βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουνίου 1995 στην υπόθεση Τ-14/93, Union Internationale des chemins de fer κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1503, σκέψη 50), τούτο δε ανεξαρτήτως του ζητήματος αν οι όροι της συμφωνίας τηρήθηκαν στην πράξη (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουνίου 1989 στην υπόθεση 246/86, Belasco κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 2117, σκέψη 15, καθώς και την προαναφερθείσα απόφαση Cementhandelaren κατά Επιτροπής, σκέψη 16).

36 Τούτο συμβαίνει επειδή η από κοινού διαμόρφωση των τιμών περιορίζει τη λειτουργία του ανταγωνισμού, ιδίως καθόσον επιτρέπει στους μετέχοντες να προβλέπουν με επαρκή βεβαιότητα την πολιτική τιμών που θα εφαρμόσουν οι ανταγωνιστές τους που μετέχουν επίσης στη συμφωνία αυτή (προαναφερθείσα απόφαση Cementhandelaren κατά Επιτροπής, σκέψη 21). Η συμφωνία MCN έχει τα χαρακτηριστικά αυτά. Δεδομένου ότι κάθε μία από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις έχει πρόδηλο εμπορικό συμφέρον να πραγματοποιήσει όσο το δυνατό περισσότερες μεταφορές στα δρομολόγια στα οποία αναπτύσσει το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων της, υπάρχει ανταγωνιστική σχέση μεταξύ της DB και της NS και μεταξύ της DB και της SNCB. Ομοίως, η NS ανταγωνίζεται την SNCB και η Transfracht ανταγωνίζεται την Intercontainer. Επομένως, οι εν λόγω επιχειρήσεις, καθόσον εγκαθίδρυσαν ένα σύστημα από κοινού καθορισμού των τιμών, εξάλειψαν ή, εν πάση περιπτώσει, περιόρισαν αισθητά κάθε ανταγωνισμό στον τομέα των τιμών, υπό την έννοια της προαναφερθείσας νομολογίας.

37 Ακολούθως, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η συμφωνία MCN δεν εμπίπτει στη νόμιμη εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 1017/68, το οποίο επιτρέπει τις «συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία μέσω (...) της οργανώσεως και της εκτελέσεως (...) συνδυασμένων μεταφορών καθώς και μέσω του καθορισμού και της εφαρμογής συνολικών τιμών και όρων για τις μεταφορές αυτές, συμπεριλαμβανομένων και των τιμών ανταγωνισμού». Πράγματι, η θέσπιση νόμιμης εξαιρέσεως για συμφωνίες αμιγώς τεχνικής φύσεως δεν μπορεί να ισοδυναμεί με άδεια του κοινοτικού νομοθέτη επιτρέπουσα τη σύναψη συμφωνιών που έχουν ως αντικείμενο την από κοινού διαμόρφωση των τιμών. Διαφορετικά, κάθε συμφωνία καθιερώνουσα σύστημα από κοινού διαμορφώσεως των τιμών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών ή ποτάμιων μεταφορών θα έπρεπε να θεωρείται τεχνική συμφωνία υπό την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού 1017/68, οπότε το άρθρο 2, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού θα στερούνταν οποιασδήποτε χρησιμότητας.

38 Επιπλέον, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι η εκ μέρους κάθε επιμέρους επιχειρηματία αυτόνομη διαμόρφωση της εμπορικής του πολιτικής και, ιδίως, της πολιτικής του επί των τιμών συνάδει προς την όλη αντίληψη που διέπει τις διατάξεις της Συνθήκης περί του ανταγωνισμού (απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1977 στην υπόθεση 26/76, Metro κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1977, σ. 567, σκέψη 21· απόφαση του Πρωτοδικείου της 24ης Οκτωβρίου 1991 στην υπόθεση T-1/89, Rhône-Poulenc κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-867, σκέψη 121). Επομένως, η εξαίρεση που προβλέπεται

στο άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68, ιδίως δε οι έννοιες «συνολικές τιμές» και «τιμές ανταγωνισμού», πρέπει να ερμηνεύονται με περίσκεψη. Το Πρωτοδικείο έχει ήδη υπογραμμίσει ότι, λαμβανομένης υπόψη της γενικής αρχής της απαγορεύσεως των συμπράξεων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, η οποία θεσπίζεται με το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι παρεκκλίνουσες διατάξεις που περιέχονται σε κανονισμό πρέπει να ερμηνεύονται στενά (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 8ης Οκτωβρίου 1996 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Τ-24/93, Τ-25/93, Τ-26/93 και Τ-28/93, Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1201, σκέψη 48, και της 22ας Απριλίου 1993 στην υπόθεση Τ-9/92, Peugeot κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-493, σκέψη 37).

39 Ενόψει των σκέψεων που προεκτέθηκαν, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι ο όρος «συνολικές τιμές» πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι ορίζει τις τιμές «για ολόκληρες διαδρομές», που καλύπτουν όλα τα επιμέρους εθνικά τμήματα μιας διασυνοριακής διαδρομής, και ότι ο όρος «τιμές ανταγωνισμού», που συνδέεται με την προαναφερθείσα έννοια των «συνολικών τιμών» μέσω της λέξεως «συμπεριλαμβανομένων», πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι επιτρέπει στις διάφορες επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες στο ίδιο διασυνοριακό δρομολόγιο να καθορίζουν συνολικές τιμές όχι μόνο προβαίνοντας στην άθροιση των τιμών κάθε μιας από αυτές, αλλά, επίσης, επιφέροντας από κοινού στην εν λόγω άθροιση προσαρμογές ικανές να διασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα των επίμαχων μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς, χωρίς ωστόσο να αναιρείται πλήρως η αυτονομία κάθε επιχειρήσεως να καθορίζει τις δικές της τιμές με γνώμονα τα ανταγωνιστικά της συμφέροντα. Η συμφωνία MCN είχε, όμως, ως αποτέλεσμα την εξάλειψη της αυτονομίας αυτής και έβαινε πέραν του πλαισίου των ενεργειών που επιτρέπει η διατύπωση της προαναφερθείσας διατάξεως. αφού καθιστούσε αρμόδιο, χωρίς κανένα περιορισμό, για την πολιτική τιμών και τη διαμόρφωση των τιμών ένα κοινό όργανο και αφού, επιπλέον, οι συνολικές τιμές για κάθε δρομολόγιο που ενέπιπτε στη συμφωνία MCN καθορίζονταν από κοινού με μια επιχείρηση η οποία δεν ανέπτυσσε καν δραστηριότητες στο εν λόγω δρομολόγιο.

40 Από τις προεκτεθείσες σκέψεις προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή κατέληξε ότι η συμφωνία MCN έβαινε πέραν του πλαισίου που χαράσσει το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 1017/68.

41 Η ερμηνεία αυτή του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 1017/68 δεν είναι ασυμβίβαστη προς το άρθρο 4 της αποφάσεως 82/529, αλλά, αντιθέτως, συνάδει προς αυτό. Πράγματι, το άρθρο 4 της αποφάσεως 82/529

επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταρτίζουν «τιμολόγια με κοινές κλίμακες που δίνουν τιμές για ολόκληρες διαδρομές», ενώ συγχρόνως ορίζει ότι «οι τιμές των τιμολογίων αυτών μπορούν να διαφέρουν από τις τιμές που θα προέκυπταν από την άθροιση των επιμέρους τιμών των εθνικών τιμολογίων», έτσι ώστε, όπως διευκρινίζεται στην τέταρτη αιτιολογική σκέψη της αποφάσεως 82/529, να διασφαλίζεται η ανταγωνιστική θέση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, το εν λόγω άρθρο 4 θεωρεί συγχρόνως ως δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις λαμβάνουν υπόψη «το δικό τους συμφέρον». Όπως προκύπτει από τη δεύτερη αιτιολογική της σκέψη, η απόφαση 82/529 αποδίδει αναμφισβήτητα σημασία στη διασφάλιση «επαρκούς εμπορικής αυτονομίας» των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

42 Η σύσταση 84/646, την οποία επίσης επικαλέστηκε η προσφεύγουσα, δεν αναιρεί το συμπέρασμα αυτό. Το άρθρο 4 της εν λόγω συστάσεως επιβεβαιώνει εκ νέου τη δυνατότητα καθορισμού συνολικών τιμών που δεν ισούνται προς το άθροισμα των εθνικών τιμών και ενθαρρύνει τη σύσταση κοινών γραφείων, όσον αφορά τις πωλήσεις, στο πλαίσιο των επιχειρήσεων των πρακτόρων διαμετακομίσεως, δεν επιτρέπει όμως την παροχή στα όργανα αυτά απεριόριστης εξουσίας όσον αφορά την εμπορική διαχείριση και τη διαμόρφωση των τιμών, όπως προέβλεπε η συμφωνία MCN.

43 Τέλος, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι, στην περίπτωση της συμφωνίας MCN, η Επιτροπή ουδόλως υποχρεούνταν να εφαρμόσει το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68, το οποίο προβλέπει ότι «[η] απαγόρευση του άρθρου 2 δύναται να κηρυχθεί ανεφάρμοστη (...) για κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων (...) η οποία συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών ή στην προαγωγή, στις αγορές που υφίστανται σοβαρές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζητήσεως, μεγαλύτερης συνεχείας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών ή στην αύξηση της παραγωγικότητος των επιχειρήσεων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (...) και η οποία (...) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς μεταφορών». Συναφώς, επιβάλλεται εκ προοιμίου η διαπίστωση ότι, εν αντιθέσει προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η Επιτροπή αιτιολόγησε την άρνησή της να χορηγήσει απαλλαγή στη συμφωνία MCN, επισημαίνοντας, στα σημεία 99 έως 103 της αποφάσεως, ότι δεν είχε αποδειχθεί ότι η εν λόγω συμφωνία συνεπαγόταν τεχνική ή οικονομική πρόοδο, βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή αύξηση της παραγωγικότητας, ενώ επέβαλλε σημαντικούς περιορισμούς στον ανταγωνισμό, οπότε, εν πάση περιπτώσει, δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68. Ακολούθως, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι,

όπως προκύπτει από τις διαπιστώσεις που προεκτέθηκαν (σκέψεις 34 έως 40), αν η Επιτροπή είχε θεωρήσει ότι το άρθρο 2 του κανονισμού 1017/68 δεν μπορούσε να τύχει εφαρμογής στη συμφωνία MCN, θα είχε παράσχει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις τη δυνατότητα να καταργήσουν τον μεταξύ τους ανταγωνισμό.

44 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η συμφωνία MCN ήταν ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά. Συνεπώς, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης

45 Ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως διαρθρώνεται σε δύο σκέλη. Η προσφεύγουσα ισχυρίζεται, καταρχάς, ότι η DB δεν κατείχε δεσπόζουσα θέση στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της αγοράς αυτής. Ακολούθως, η προσφεύγουσα διατείνεται ότι η συμπεριφορά που της προσάπτεται με την απόφαση δεν είχε καταχρηστικό χαρακτήρα.

Επί του πρώτου σκέλους του λόγου ακυρώσεως, που αφορά την έλλειψη δεσπόζουσας θέσεως

— Επιχειρήματα των διαδίκων

46 Κατά την προσφεύγουσα, η απόφαση ορίζει εσφαλμένα τη σχετική αγορά και καταλήγει εντεύθεν στο εσφαλμένο συμπέρασμα ότι η DB κατείχε δεσπόζουσα θέση.

47 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι η σχετική αγορά περιλαμβάνει όχι μόνον τις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά και τις οδικές και ποτάμιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών. Συναφώς, η προσφεύγουσα επικαλείται τη νομολογία κατά την οποία ο ορισμός της αγοράς από ουσιαστικής

απόψεως πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες και τα αγαθά που μπορούν να υποκατασταθούν μεταξύ τους. Εφαρμόζοντας τη νομολογία αυτή στα πραγματικά περιστατικά της παρούσας υποθέσεως, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι η οριοθέτηση της αγοράς βάσει της οποίας η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως της DB ενέχει δύο σφάλματα.

48 Καταρχάς, η Επιτροπή, περιορίζοντας την αγορά μόνο στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η Transfrachi ήταν θυγατρική της DB και ότι, αφού μια μητρική και μια θυγατρική εταιρία συνιστούν μια ενιαία οικονομική οντότητα, οι οικονομικές δραστηριότητες της DB σε ολόκληρη τη Γερμανία περιελάμβαναν όχι μόνον τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφορών, όπως είναι η πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και η προμήθεια σιδηροδρομικών μηχανών και οδηγών, αλλά και τα λοιπά στοιχεία της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών.

49 Ακολούθως, η Επιτροπή, αποκλείοντας από την αγορά τις οδικές και ποτάμιες μεταφορές, παρέβλεψε το γεγονός ότι όλοι σχεδόν οι πράκτορες διαμετακομίσεως εμπορευματοκιβωτίων θεωρούν ότι αυτοί οι τρόποι μεταφοράς μπορούν να υποκατασταθούν με τη σιδηροδρομική μεταφορά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της εν λόγω δυνατότητας υποκαταστάσεως αποτελεί ιδίως το γεγονός ότι μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών, οδικών και ποτάμιων μεταφορών υπάρχει έντονος ανταγωνισμός όσον αφορά τις τιμές.

50 Η προσφεύγουσα θεωρεί, επομένως, ότι η σχετική αγορά περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών, όπως επίσης τις οδικές και ποτάμιες μεταφορές, οπότε καταλήγει ότι το γεγονός ότι η DB κατείχε, εντός του γερμανικού εδάφους, νόμιμο μονοπώλιο για την παροχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών δεν αρκεί για την απόδειξη της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως. Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι η κατοχή νομίμου μονοπωλίου ισοδυναμεί με δεσπόζουσα θέση υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης μόνον εφόσον το μονοπώλιο αυτό καλύπτει ολόκληρη τη σχετική αγορά και εφόσον, στην εν λόγω σχετική αγορά, δεν υπάρχει αποτελεσματικός ανταγωνισμός όσον αφορά τις οικείες παροχές. Συνεπεία, όμως, του ανταγωνισμού εκ μέρους των επιχειρήσεων οδικών και ποτάμιων μεταφορών, το μερίδιο της DB στην αγορά των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων ανερχόταν, παρά το νόμιμο μονοπώλιο που αυτή κατείχε, μόνο σε 6 %.

51 Η καθής υπενθυμίζει ότι το Δικαστήριο έχει επανειλημμένα διαπιστώσει ότι μια επιχείρηση διαθέτουσα νόμιμο μονοπώλιο εντός κράτους μέλους κατέχει, για τον λόγο αυτό, δεσπόζουσα θέση και ότι το έδαφος ενός κράτους μέλους πρέπει να θεωρείται σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς υπό την έννοια του άρθρου 86 της Συνθήκης.

52 Το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι το μερίδιο που κατείχε η DB στην αγορά των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων ανερχόταν μόλις σε 6 % στηρίζεται, κατά την καθής, σε μια εντελώς διαφορετική οριοθέτηση της αγοράς, η οποία δεν συνάδει προς τη νομολογία. Συναφώς, η καθής υπογραμμίζει ότι η νομολογία επιβάλλει την εκτίμηση της δυνατότητας αμοιβαίας υποκαταστάσεως των παροχών υπηρεσιών από την άποψη των καταναλωτών και βάσει των χαρακτηριστικών των οικείων υπηρεσιών και της διαρθρώσεως της προσφοράς και της ζητήσεως. Όμως, απ' όλες αυτές τις πτυχές, οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρέχει η DB φαίνονται να μην μπορούν να υποκατασταθούν με τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

53 Προκειμένου να διαπιστωθεί αν η DB διέθετε, κατά τον χρόνο των επίδικων πραγματικών περιστατικών, δεσπόζουσα θέση, είναι αναγκαίο να εξεταστεί καταρχάς η οριοθέτηση της αγοράς των επίμαχων υπηρεσιών. Προς τούτο, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι η Επιτροπή οριοθέτησε την αγορά βάσει της οποίας διαπίστωσε την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως υπό την έννοια ότι, αφενός, από ουσιαστικής απόψεως, αφορά τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι οποίες πωλούνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις επιχειρήσεις μεταφορών και συνίστανται κυρίως στην προμήθεια σιδηροδρομικών μηχανών, στην παροχή υπηρεσιών έλξεως των μηχανών αυτών και προσβάσεως στη σιδηροδρομική υποδομή και, αφετέρου, από γεωγραφικής απόψεως, καλύπτει το γερμανικό έδαφος. Παρά το γεγονός ότι στο άρθρο 2 της αποφάσεως χρησιμοποιείται ένας ευρύτερος ορισμός της αγοράς από ουσιαστικής απόψεως («αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών»), η προαναφερθείσα οριοθέτηση στοιχεί προς την οριοθέτηση που προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις της αποφάσεως και κατά της οποίας βάλλει η προσφεύγουσα. Επιπλέον, η Επιτροπή, απαντώντας σε ερώτηση του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, επιβεβαίωσε τον ορισμό αυτό.

54 Όσον αφορά την οριοθέτηση της αγοράς από ουσιαστικής απόψεως, το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει ότι, προκειμένου η επίμαχη υπηρεσία ή το επίμαχο αγαθό να θεωρηθεί ότι αποτελεί το αντικείμενο μιας επαρκώς διακρινομένης αγοράς, πρέπει να μπορεί να εξατομικευθεί λόγω των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών του, που το διαφοροποιούν από άλλες υπηρεσίες ή άλλα αγαθά και έχουν ως συνέπεια να καθιστούν σχεδόν αδύνατη την αμοιβαία υποκατάστασή τους και σχεδόν ανεπαίσθητο τον μεταξύ τους ανταγωνισμό (βλ. αποφάσεις του Δικαστηρίου της 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen κ.λπ., Συλλογή 1989, σ. 803, σκέψεις 39 και 40, και της 14ης Φεβρουαρίου 1978 στην υπόθεση 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψεις 11 και 12, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991 στην υπόθεση T-30/89, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, σκέψη 64). Εντός του πλαισίου αυτού, το κατά πόσον είναι δυνατή η αμοιβαία υποκατάσταση των προϊόντων πρέπει να εκτιμάται βάσει των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των προϊόντων αυτών, αλλά και βάσει της διαρθρώσεως της ζητήσεως, της προσφοράς στην αγορά, καθώς και των συνθηκών ανταγωνισμού (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Νοεμβρίου 1983 στην υπόθεση 322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 37, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Οκτωβρίου 1994 στην υπόθεση T-83/91, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 63).

55 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών συνιστά μια χωριστή υποδιαίρεση της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών εν γένει. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερο σύνολο υπηρεσιών, όπως είναι η προμήθεια σιδηροδρομικών μηχανών, η έλξη τους και η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οι οποίες, βέβαια, παρέχονται σε συνάρτηση προς τη ζήτηση εκ μέρους των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς όμως να υπάρχει καμία δυνατότητα υποκαταστάσεως ή ανταγωνισμού μεταξύ αυτών και των υπηρεσιών που παρέχουν οι εν λόγω επιχειρήσεις. Η ιδιαιτερότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών προκύπτει, επιπλέον, από το γεγονός ότι αποτελούν το αντικείμενο ειδικής προσφοράς και ζητήσεως. Πράγματι, οι επιχειρήσεις μεταφορών δεν μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους αν δεν έχουν στη διάθεσή τους σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Κατά τον χρόνο των επιδίκων πραγματικών περιστατικών, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διέθεταν νόμιμο μονοπώλιο όσον αφορά την παροχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός του εδάφους των οικείων χωρών τους. Έτσι, δεν αμφισβητείται μεταξύ των διαδίκων ότι, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1992, η DB διέθετε νόμιμο μονοπώλιο όσον αφορά την παροχή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός του γερμανικού εδάφους.

56 Όπως προκύπτει από τη νομολογία, μια υποδιαίρεση αγοράς που παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όσον αφορά τη ζήτηση και την προσφορά και προσφέρει προϊόντα για τα οποία υπάρχει επιτακτική ανάγκη και

τα οποία δεν μπορούν να υποκατασταθούν με άλλα εντός της γενικότερης αγοράς, της οποίας αποτελεί μέρος, πρέπει να θεωρείται ως χωριστή αγορά προϊόντων (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 10ης Ιουλίου 1991 στην υπόθεση Τ-69/89, RTE κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-485, σκέψεις 61 και 62). Υπό το φως της νομολογίας αυτής και ενόψει των σκέψεων που προεκτέθηκαν, βασίμως η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, στο πλαίσιο της οριοθετήσεως της αγοράς από ουσιαστικής απόψεως, ούτε τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών ούτε, κατά μείζονα λόγο, τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων οδικών και ποτάμιων μεταφορών.

57 Ακολούθως, από τη νομολογία προκύπτει ότι, στην περίπτωση που, όπως εν προκειμένω, οι υπηρεσίες που καλύπτει η υποδιαίρεση αγοράς αποτελούν το αντικείμενο μιας νομίμως παραχωρηθείσας αποκλειστικότητας, με αποτέλεσμα οι αιτούντες τις υπηρεσίες να βρίσκονται σε κατάσταση οικονομικής εξαρτήσεως έναντι του παρέχοντος αυτές, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως σε χωριστή αγορά, ακόμη κι αν οι υπηρεσίες που παρέχονται κατ' αποκλειστικότητα έχουν σχέση με ένα προϊόν το οποίο ανταγωνίζεται, το ίδιο, άλλα προϊόντα (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 13ης Νοεμβρίου 1975 στην υπόθεση 26/75, General Motors Continental κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 425, σκέψεις 5 έως 10, και της 11ης Νοεμβρίου 1986 στην υπόθεση 226/84, British Leyland κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 3263, σκέψεις 3 έως 10).

58 Όσον αφορά τη γεωγραφική οριοθέτηση της αγοράς, αρκεί να υπομνηστεί ότι ένα κράτος μέλος μπορεί, από μόνο του, να συνιστά σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, εντός του οποίου μια επιχείρηση μπορεί να κατέχει δεσπόζουσα θέση, τούτο δε ιδίως όταν η εν λόγω επιχείρηση διαθέτει νόμιμο μονοπώλιο εντός του εδάφους του κράτους αυτού (προαναφερθείσα απόφαση General Motors Continental κατά Επιτροπής, σκέψη 9· απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1974 στην υπόθεση 127/73, BRT κατά Sabam και Fonior, Συλλογή τόμος 1974, σ. 157, σκέψη 5).

59 Από το σύνολο των σκέψεων που προεκτέθηκαν προκύπτει ότι το πρώτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου σκέλους του λόγου ακυρώσεως που αφορά την έλλειψη καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως

— Επιχειρήματα των διαδίκων

60 Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι, ακόμη κι αν το Πρωτοδικείο δεχθεί την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως, πρέπει εν πάση περιπτώσει να γίνει δεκτό ότι η DB δεν προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλεση της θέσεως αυτής. Συγκεκριμένα, η προσβαλλόμενη απόφαση, στο μέτρο που στηρίζεται στο επίπεδο των τιμών των σιδηροδρομικών μεταφορών από και προς τους δυτικούς λιμένες, καθόσον διαπιστώνει ότι το επίπεδο αυτό είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο επίπεδο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές από και προς τους βόρειους λιμένες, επικρίνει, κατ' ουσίαν, τις πρακτικές τιμών της Intercontainer και όχι της DB. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η προσφεύγουσα υπογράμμισε, συναφώς, ότι οι τιμές που χρέωνε η DB για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρείχε στην Intercontainer ήσαν πάντοτε χαμηλότερες από τις τιμές που χρέωνε η DB στην Transfracht καθώς και από τις τιμές που εφάρμοζε η NS έναντι της Intercontainer, ενώ, με το δικόγραφο της προσφυγής της, η προσφεύγουσα δήλωσε ότι δεν αμφισβητούσε ότι το επίπεδο των τιμών της για τις μεταφορές μέσω των δυτικών λιμένων ήταν υψηλότερο από το επίπεδο των τιμών που εφάρμοζε για τις μεταφορές μέσω των βορείων λιμένων (σ. 25 του δικογράφου). Η προσφεύγουσα συμπεραίνει ότι το γεγονός ότι το μέσο επίπεδο των τιμών που εφαρμόζονταν στις μεταφορές προς και από τους δυτικούς λιμένες ήταν υψηλότερο από το επίπεδο των τιμών που εφαρμόζονταν στις μεταφορές προς και από τους βόρειους λιμένες δεν μπορεί να καταλογιστεί στην DB. Η προσφεύγουσα παρατηρεί, επιπλέον, ότι, όσον αφορά πολλά από τα δρομολόγια μέσω των δυτικών λιμένων, οι τιμές για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες απαρτίζονταν κατά μεγάλο μέρος από στοιχεία που δεν είχαν καμία σχέση με την DB, αλλά, αντιθέτως, αφορούσαν τις υπηρεσίες που παρείχε είτε η NS είτε η SNCB (σ. 31 και 32 του υπομνήματος απαντήσεως).

61 Εντός του ιδίου πλαισίου, η προσφεύγουσα αντικρούει τον ισχυρισμό ότι η DB είχε εμποδίσει, στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN, οποιαδήποτε μείωση των τιμών της Intercontainer και ότι, στην πραγματικότητα, είχε επιβάλει τη διατήρηση των τιμών αυτών. Ως προς το ζήτημα αυτό, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, δυνάμει της συμφωνίας MCN, για οποιαδήποτε μεταβολή των τιμών απαιτούνταν η ομόφωνη λήψη αποφάσεως από τη διοικούσα επιτροπή, απαιτούνταν, δηλαδή, η συμφωνία των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της Intercontainer, και ότι δεν αποδείχθηκε ότι η DB ήταν εκείνη που εμπόδισε μια μείωση της αποκλίσεως μεταξύ των τιμών των σιδηροδρομικών μεταφορών που εφαρμόζονταν στα δυτικά δρομολόγια και των αντίστοιχων τιμών που εφαρμόζονταν στα βόρεια δρομολόγια.

62 Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι, εν πάση περιπτώσει, καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας MCN είχε το δικαίωμα, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας αυτής, να την καταγγείλει. Από τούτο η προσφεύγουσα συνάγει ότι τα μέρη της συμφωνίας MCN είχαν τη δυνατότητα να αποφύγουν την επιρροή της DB, εάν το επιθυμούσαν (σ. 31 του υπομνήματος απαντήσεως).

63 Ακολούθως, η προσφεύγουσα εκθέτει ότι η διαφορά μεταξύ των τιμών που εφαρμόζονταν στα δυτικά δρομολόγια και εκείνων που εφαρμόζονταν στα βόρεια δρομολόγια δικαιολογούνταν, εν πάση περιπτώσει, αντικειμενικά από την ύπαρξη διαφοράς όσον αφορά τις συνθήκες ανταγωνισμού και τις δαπάνες.

64 Προκειμένου να διασαφηνίσει αυτή τη διαφορά όσον αφορά τις συνθήκες ανταγωνισμού, η προσφεύγουσα αναφέρει ότι, στα βόρεια δρομολόγια, ο ανταγωνισμός των ποτάμιων μεταφορών είναι ασθενής και ο ανταγωνισμός των οδικών μεταφορών περιορίζεται στα γερμανικά φορτηγά οχήματα, ενώ, στα δυτικά δρομολόγια, οι ποτάμιες μεταφορές είναι ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς, ο δε ανταγωνισμός των οδικών μεταφορών είναι επίσης πολύ ισχυρός. Ειδικότερα, οι τιμές που εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις οδικών και ποτάμιων μεταφορών στα δυτικά δρομολόγια είναι χαμηλότερες κατά 20 έως 40 % από τις τιμές που εφαρμόζει η DB/Transfracht στα βόρεια δρομολόγια. Η προσφεύγουσα εκθέτει ότι, ως μικρού μεγέθους ανταγωνίστρια στην αγορά των μεταφορών στα δυτικά δρομολόγια, δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί τέτοιου είδους τιμές, καλύπτοντας συγχρόνως τις δαπάνες της. Όπως υποστηρίζει, το χρηματοπιστωτικό της υπόλοιπο είναι ελλειμματικό από ετών, όσον αφορά τα δυτικά δρομολόγια, και το έλλειμμα αυτό κατέστη ακόμη σοβαρότερο αφότου η DB ανέλαβε την πρωτοβουλία, το 1989 και το 1991, να προσεγγίσει κάπως τα τιμολόγια που εφάρμοζε στα δυτικά δρομολόγια με εκείνα που εφάρμοζε στα βόρεια δρομολόγια. Μια κοινή πρωτοβουλία που ανέλαβαν η DB και η NS, κατά τα τέλη του 1993, η οποία διήρκεσε ορισμένο χρονικό διάστημα και στο πλαίσιο της οποίας εφάρμοζαν σε ένα από τα δυτικά δρομολόγια τις ίδιες τιμές με τις ανταγωνίστριες επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, απέτυχε επίσης πλήρως, καθόσον δεν κατέστησε δυνατή την προσέλκυση νέων πελατών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

65 Επιπλέον, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η διαφορά μεταξύ των συνθηκών ανταγωνισμού που επικρατούν στα δυτικά δρομολόγια και εκείνων που επικρατούν στα βόρεια δρομολόγια έχει ως συνέπεια ότι ο εκ μέρους της Επιτροπής ορισμός της αγοράς εντός της οποίας η DB φέρεται να προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς της ενέχει ένα θεμελιώδες σφάλμα. Ως προς το ζήτημα αυτό, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η

Επιτροπή όρισε την αγορά ως καλύπτουσα τις χερσαίες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών τόσο στα δυτικά όσο και στα βόρεια δρομολόγια, ενώ, κατά πάγια νομολογία, μόνον οι εδαφικές ζώνες εντός των οποίων οι αντικειμενικές συνθήκες ανταγωνισμού είναι παρόμοιες μπορούν να θεωρούνται ότι συναποτελούν μια ενιαία αγορά. Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι το εν λόγω σφάλμα όσον αφορά την οριοθέτηση της αγοράς αρκεί, από μόνο του, για να δικαιολογήσει την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.

66 Όσον αφορά το κόστος μεταφοράς και, ιδίως, το κόστος των παρεχομένων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι το κόστος αυτό δεν προσδιορίζεται αποκλειστικά βάσει της αποστάσεως των διαδρομών, αλλά εξαρτάται και από άλλα στοιχεία, όπως είναι ο αριθμός και η διάρκεια των εργασιών διαλογής, οι τελωνειακές διατυπώσεις, ο χρόνος απασχολήσεως του προσωπικού και η διάρκεια χρήσεως των σιδηροδρομικών μηχανών και των βαγονιών. Επομένως, το κόστος μεταφοράς μπορεί να διαφέρει κατά πολύ σε διαδρομές ίσης αποστάσεως. Στην προκείμενη περίπτωση, οι διαφορές του κόστους οφείλονταν στο ότι η σιδηροδρομική κυκλοφορία είναι πυκνότερη στα βόρεια δρομολόγια και στο ότι, στα δυτικά δρομολόγια, η διέλευση των τρένων από τα βελγικά και τα ολλανδικά σύνορα συνεπάγεται έξοδα.

67 Ειδικότερα, ο μεγάλος όγκος των μεταφορών στα βόρεια δρομολόγια καθιστά δυνατή τη χρησιμοποίηση πλήρων αμαξοστοιχιών, οι οποίες μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια που έχουν όλα τον ίδιο προορισμό, οπότε οι αμαξοστοιχίες αυτές δεν καθιστούν αναγκαία καμία διαλογή. Επιπλέον, στα βόρεια δρομολόγια, οι μηχανές των αμαξοστοιχιών δεν χρειάζονται αλλαγή, αφού υπεύθυνη για την έλξη σ' όλα αυτά τα δρομολόγια είναι η DB. Έτσι, το κόστος είναι χαμηλότερο στα βόρεια δρομολόγια, με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η εφαρμογή χαμηλότερων τιμών στα δρομολόγια αυτά.

68 Τέλος, το γεγονός ότι, με την εισαγωγή του συστήματος KLV-Neu, η DB μείωσε περαιτέρω το κόστος και, συνακόλουθα, τις τιμές των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στα βόρεια δρομολόγια ουδόλως αναιρεί το γεγονός ότι, στην απόφαση, η Επιτροπή στήριξε τα συμπεράσματά της στη σύγκριση των τιμών της Intercontainer με τις τιμές της Transfracht και ότι, επιπροσθέτως, δεν απέδειξε ότι η οφειλόμενη στο σύστημα KLV-Neu μείωση των τιμών στη Γερμανία δεν δικαιολογούνταν από οικονομικής απόψεως.

69 Η καθής υπενθυμίζει, εκ προοιμίου, ότι, κατά πάγια νομολογία, καταχρηστική εκμετάλλευση υπό την έννοια του άρθρου 86, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', της Συνθήκης συντρέχει όταν μια επιχείρηση χρησιμοποιεί τη δεσπόζουσα θέση της για την εφαρμογή ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών, ώστε να ευνοεί έτσι τις υπηρεσίες που παρέχει η ίδια.

70 Καταρχάς, η καθής διευκρινίζει ότι θεώρησε ως «ισοδύναμες παροχές», αφενός, τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων προς και από τους δυτικούς λιμένες τις οποίες πραγματοποιούσε η Intercontainer και, αφετέρου, τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων προς και από τους βόρειους λιμένες τις οποίες πραγματοποιούσε η Transfracht.

71 Ακολούθως, η καθής αναφέρει ότι θεώρησε ως «άνισους όρους» τις διαφορές τιμών ανά χιλιόμετρο που χρέωναν για τις υπηρεσίες που παρείχαν η Intercontainer και η Transfracht. Οι διαφορές αυτές κυμαίνονταν μεταξύ 2 και 77 % για τη μεταφορά άδειων εμπορευματοκιβωτίων και μεταξύ 4 και 42 % για τη μεταφορά φορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που προσκόμισαν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις όσον αφορά, αφενός, τις τιμές της Intercontainer για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων προς τον λιμένα του Ρότερνταμ και, αφετέρου, τις τιμές της Transfracht για τις μεταφορές προς τον λιμένα του Αμβούργου, και τα οποία περιέχονται στα παραρτήματα 3 έως 9 της αποφάσεως και αναλύονται στα σημεία 162 έως 171 αυτής. Η καθής αναφέρει ότι διαπίστωσε τις διαφορές αυτές κατόπιν συγκρίσεων που πραγματοποίησε με μόνη μεταβλητή την απόσταση των διαδρομών. Προς δικαιολόγηση της εν λόγω μεθόδου συγκρίσεως, η καθής παραπέμπει σε μια πληροφορία που παρέσχε η Transfracht κατά τη διάρκεια της έρευνας, κατά την οποία η απόσταση των διαδρομών αποτελεί το αποφασιστικό κριτήριο.

72 Κατά την καθής, οι διαπιστωθείσες διαφορές τιμών ουδόλως δικαιολογούνται αντικειμενικά.

73 Όσον αφορά τις συνθήκες ανταγωνισμού, η καθής παρατηρεί ότι η ύπαρξη εντονότερου ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στα δυτικά δρομολόγια θα μπορούσε να αποτελεί την εξήγηση για τις τυχόν χαμηλότερες τιμές της Intercontainer σε σχέση με εκείνες της Transfracht, όχι όμως και για το αντίθετο φαινόμενο. Επιπλέον, η καθής υπενθυμίζει ότι η DB δεν ανταγωνιζόταν τις επιχειρήσεις οδικών και ποτάμιων μεταφορών, αφού οι

υπηρεσίες της είναι εξ ορισμού σιδηροδρομικές και, επομένως, δεν μπορούν να υποκατασταθούν, κατά την άποψη της Intercontainer και της Transfracht, με τις υπηρεσίες που παρέχουν οι επιχειρήσεις οδικών και ποτάμιων μεταφορών.

74 Όσον αφορά τις δαπάνες παραγωγής, η καθής φρονεί ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η κυκλοφορία μέσω των δυτικών λιμένων συνεπάγεται υψηλότερες δαπάνες απ' ό,τι η κυκλοφορία μέσω των βορείων λιμένων. Δεν αποδείχθηκε, ιδίως, ότι η διέλευση των συνόρων αυξάνει αισθητά το κόστος μεταφοράς, ενώ από τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τον όγκο των μεταφορών και τα είδη αποστολών δεν προκύπτει κάποια λογική σχέση με το κόστος και τις τιμές μεταφοράς. Επιπλέον, η καθής παρατηρεί ότι η μέση τιμή ανά χιλιόμετρο που χρέωνε η DB στην Intercontainer ήταν χαμηλότερη από τη μέση τιμή που ζητούσε η DB από την Transfracht και ότι τούτο επιτρέπει να υποτεθεί ότι το κόστος των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που παρέχονται για τις μεταφορές προς και από τους δυτικούς λιμένες είναι μικρότερο από το κόστος των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που παρέχονται για τις μεταφορές προς και από τους βόρειους λιμένες (σελίδες 38 και 39 του υπομνήματος αντικρούσεως).

75 Όσον αφορά το αν υπεύθυνη για τις προαναφερθείσες διαφορές τιμών μπορεί να θεωρηθεί η DB, η καθής επαναλαμβάνει όσα έχει ήδη εκθέσει στην περιεχόμενη στα σημεία 143 έως 156 της αποφάσεως ανάλυσή της, κατά την οποία η DB είχε την εξουσία να εμποδίζει τη λήψη αποφάσεων στο πλαίσιο των οργάνων που είχαν συσταθεί με τη συμφωνία MCN και ότι χρησιμοποίησε την εξουσία αυτή προκειμένου να εμποδίσει τη μείωση των τιμών της Intercontainer, ενώ συγχρόνως εφάρμοζε, στα βόρεια δρομολόγια, ένα νέο σύστημα καθορισμού των τιμών, που είχε καθιερώσει η ίδια μονομερώς. Η καθής υπενθυμίζει επίσης ότι η δυσαρέσκεια που προκάλεσε στην Intercontainer, την NS και την SNCB η στάση που υιοθέτησε η DB στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN προκύπτει σαφώς από τα πρακτικά των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου της Intercontainer καθώς και των συνεδριάσεων που είχαν πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN.

76 Η καθής καταλήγει ότι η DB επέβαλε διαφορές ως προς τις τιμές και ότι οι διαφορές αυτές επάγονται δυσμενείς διακρίσεις. Η καθής υπογραμμίζει ότι οι οικονομικές επιπτώσεις των διακρίσεων αυτών δεν πρέπει να αναζητηθούν στις σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών και των λοιπών επιχειρήσεων μεταφορών, αλλά στις σχέσεις της DB με την NS και την SNCB και στις σχέσεις της Transfracht με την Intercontainer. Κατά την καθής, είναι σαφές ότι, στο πλαίσιο των σχέσεων αυτών, η DB και η Transfracht άντλησαν όφελος από τις εν λόγω δυσμενείς διακρίσεις ως προς τις τιμές.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

77 Εκ προοιμίου, πρέπει να τονιστεί ότι στο άρθρο 8, πρώτο εδάφιο, και δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', του κανονισμού 1017/68 επαναλαμβάνεται η διατύπωση του άρθρου 86, πρώτο εδάφιο, και δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', της Συνθήκης, καθόσον απαγορεύεται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως μέσα στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, μέσω της εφαρμογής έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων «ανίσων όρων επί ισοδυνάμων παροχών (...), με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση κατά τον ανταγωνισμό». Επιπλέον, καμία αιτιολογική σκέψη και καμία διάταξη του κανονισμού 1017/68 δεν προσδίδει στο άρθρο 8 του κανονισμού σκοπό ουσιωδώς διαφορετικό από εκείνον του άρθρου 86 της Συνθήκης. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή, καθόσον διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης και όχι του άρθρου 8 του κανονισμού 1017/68, δεν υπέπεσε σε καθοριστικό για το περιεχόμενο της αποφάσεως σφάλμα. Η επιλογή του άρθρου 86 της Συνθήκης ως κεντρικού άξονα της αποφάσεως δεν επικρίθηκε κατά τα λοιπά από την προσφεύγουσα.

78 Ακολούθως, πρέπει να υπομνηστεί ότι η έννοια της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως ισοδυναμεί με το να απαγορεύεται σε επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση να ενισχύει τη θέση της χρησιμοποιώντας μέσα διαφορετικά από εκείνα που εντάσσονται στο πλαίσιο ενός υγιούς ανταγωνισμού (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 1991 στην υπόθεση C-62/86, AKZO κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-3359, σκέψη 70). Έτσι, μια επιχείρηση δεν μπορεί να επιβάλλει τεχνητές διαφορές τιμών ικανές να περιαγάγουν τους πελάτες της σε δυσμενή θέση και να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό (προαναφερθείσα απόφαση Tetra Pak κατά Επιτροπής, σκέψη 160).

79 Επιβάλλεται επίσης να υπομνηστεί ότι η ύπαρξη καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως δεν μπορεί να αποκλειστεί για τον λόγο ότι η κατέχουσα τη δεσπόζουσα θέση επιχείρηση προσχώρησε τυπικώς σε συμφωνία που σκοπεί στον από κοινού καθορισμό των τιμών και, επομένως, εμπίπτει στην απαγόρευση των συμπράξεων. Πράγματι, η ύπαρξη τέτοιας συμφωνίας δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να μπορεί μια από τις δεσμευόμενες από τη συμφωνία επιχειρήσεις να επιβάλλει μονομερώς τιμές επαγόμενες δυσμενείς διακρίσεις (βλ., κατ' αναλογία, την προαναφερθείσα απόφαση Ahmed Saeed Flugreisen κ.λπ., σκέψεις 34 και 37).

80 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι ευλόγως η Επιτροπή κατέληξε, βάσει διαφόρων στοιχείων του φακέλου, ότι η DB, παρά τη σύναψη της συμφωνίας MCN, της οποίας ο πρωταρχικός σκοπός ενέκειτο, όπως επιβεβαίωσε η προσφεύγουσα κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, στη μείωση των τιμών της Intercontainer και στη συνακόλουθη αποκατάσταση της ανταγωνιστικής θέσεως των σιδηροδρομικών μεταφορών στα δυτικά δρομολόγια, ενήργησε μονομερώς κατά τρόπο αντίθετο προς τον σκοπό αυτό.

81 Καταρχάς, η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της μια σειρά εγγράφων — τα οποία παραθέτει στα σημεία 152, 153 και 154 της αποφάσεως — των οποίων η ύπαρξη δεν αμφισβητήθηκε από την προσφεύγουσα και των οποίων το περιεχόμενο φαίνεται να επιβεβαιώνει ότι υπεύθυνη για τον καθορισμό των τιμών στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN και, συνακόλουθα, για τη διατήρηση των διαφορών των τιμών ήταν, στην πραγματικότητα, η DB. Ενδεικτικά, στα πρακτικά μιας συνεδριάσεως της ολομελείας του διοικητικού συμβουλίου της Intercontainer αναφέρεται μια δήλωση εκπροσώπου της SNCB, κατά την οποία η διοικούσα επιτροπή «παρακάμφθηκε από την DB». Ομοίως, σε εσωτερικό σημείωμα της Intercontainer αναφέρεται ότι «οι μεταφορές από τους λιμένες του βορρά διεκπεραιώνονται υπό την άμεση και αποκλειστική εποπτεία της Transfracht και της DB, χωρίς τη συμμετοχή της [διοικούσας επιτροπής]. Στην πράξη, εξάλλου, αποδεικνύεται ότι η εξουσία λήψεως αποφάσεων, όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών, δεν ασκείται από τη [διοικούσα επιτροπή]». Τέλος, από ορισμένες προτάσεις που είχε διατυπώσει η DB, οι οποίες καταχωρίστηκαν στα πρακτικά μιας συναντήσεως μεταξύ των εκπροσώπων των δυτικών λιμένων και της DB, της SNCB και της NS, προκύπτει κατά τρόπο ανεπίδεκτο αμφιβολιών ότι η DB είχε την εξουσία να καθορίζει το επίπεδο των τιμών τόσο στα δυτικά όσο και στα βόρεια δρομολόγια. Κατά την εν λόγω συνάντηση, η DB πρότεινε, μεταξύ άλλων, να επανεξετάσει «το επίπεδο των τιμών (...) λαμβανομένου υπόψη του γερμανικού πολιτικού πλαισίου», προκειμένου να επιτύχει έτσι τη «μείωση της αποκλίσεως ύψους 50 %, την 1η Ιανουαρίου 1990» και μια «νέα μείωση, την 1η Ιουλίου 1990».

82 Επομένως, η εκτίμηση της Επιτροπής ότι η DB και η Transfracht χρησιμοποίησαν τη δυνατότητά τους να εμποδίζουν τη λήψη αποφάσεων, δυνατότητα που τους παρείχε η απαίτηση ομόφωνης λήψεως των αποφάσεων στο πλαίσιο της διοικούσας επιτροπής (βλ. ανωτέρω, σκέψη 6), για να εμποδίσουν τη μείωση των τιμών της Intercontainer, βρίσκει έρεισμα σε πολλές ενδείξεις. Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η SNCB, η NS και η Intercontainer δεν μπορούσαν να αποφύγουν τα αποτελέσματα της δυνατότητας αυτής καταγγέλλοντας τη συμφωνία MCN. Καταρχάς, η καταγγελία της

συμφωνίας MCN ουδόλως θα μετέβαλλε το γεγονός ότι, σε κάθε δρομολόγιο μεταξύ του λιμένα της Αμβέρσας ή του Ρότερνταμ και μιας γερμανικής πόλεως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις μεταφορών, που ανέπτυσσαν δραστηριότητα στο βελγικό και το ολλανδικό έδαφος, χρειάζονταν οπωσδήποτε τη συνεργασία της DB για το υπόλοιπο της διαδρομής εντός του γερμανικού εδάφους. Επιπλέον, η καταγγελία της συμφωνίας ουδόλως θα αναιρούσε το γεγονός ότι η DB καθόριζε με πλήρη ανεξαρτησία το επίπεδο των τιμών των μεταφορών στα βόρεια δρομολόγια και ότι επηρέαζε έτσι την απόκλιση μεταξύ των τιμών στα δυτικά δρομολόγια και των τιμών στα βόρεια δρομολόγια.

83 Δεύτερον, δεν αμφισβητείται ότι η DB καθιέρωσε, την 1η Ιουνίου 1988, δηλαδή τρεις μόλις μήνες μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας MCN, ένα νέο σύστημα καθορισμού των τιμών, το σύστημα KLV-Neu. Απαντώντας σε ερώτηση του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η προσφεύγουσα επιβεβαίωσε το γεγονός αυτό. Με την εν λόγω απάντησή της, η προσφεύγουσα επιβεβαίωσε επίσης ότι από τη μείωση των τιμών που επέφερε το σύστημα KLV-Neu όφελος άντλησαν μόνον οι πράκτορες σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών τα οποία διακινούνταν μέσω των γερμανικών λιμένων, δεδομένου ότι το εν λόγω σύστημα καθορισμού τιμών στηριζόταν σε μέτρα εξορθολογισμού τα οποία, στην πράξη, εφαρμόστηκαν μόνο στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω των βορείων λιμένων.

84 Από τις διαπιστώσεις που περιέχονται στις ανωτέρω σκέψεις απορρέει ότι η συμπεριφορά της DB κατά την περίοδο έρευνας συνέβαλε άμεσα στη διατήρηση αποκλίσεως μεταξύ των τιμών ανά χιλιόμετρο που ίσχυαν στις μεταφορές που πραγματοποιούνταν μέσω των δυτικών λιμένων και των τιμών που ίσχυαν στις μεταφορές που πραγματοποιούνταν μέσω των βορείων λιμένων.

85 Στο σημείο αυτό της συλλογιστικής, επιβάλλεται να εξεταστεί αν η εν λόγω απόκλιση των τιμών ανά χιλιόμετρο ενείχε από τη φύση της δυσμενείς διακρίσεις και αν συνακόλουθα έθιξε την ανταγωνιστική θέση ορισμένων επιχειρήσεων.

86 Προς εξέταση του ζητήματος αυτού, επιβάλλεται η ανάλυση των αριθμητικών στοιχείων που περιέχονται στα παραρτήματα 3 έως 9 της αποφάσεως. Τα αριθμητικά αυτά στοιχεία δείχνουν ότι, με εξαίρεση τις μεταφορές προς το Saarbrücken, για κάθε τόπο προορισμού ευρισκόμενο σαφώς πλησιέστερα στο Ρότερνταμ απ' ό,τι στο Αμβούργο, για τον οποίο, επομένως, η μεταφορά μέσω του Ρότερνταμ παρουσίαζε, αντικειμενικώς, περισσότερα πλεονεκτή-

ματα, το εν λόγω εμπορικό πλεονέκτημα σε σχέση με τη μεταφορά μέσω του Αμβούργου αντισταθμιζόταν πάντοτε είτε από υψηλότερες απόλυτες τιμές για τις μεταφορές προς το Ρότερνταμ είτε από την εφαρμογή πρακτικής ίσων απολύτων τιμών. Μεταξύ των άνισων απολύτων τιμών συγκαταλέγονται, για παράδειγμα, οι τιμές που εφαρμόζονταν για τις μεταφορές άδειων εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ 1ης Οκτωβρίου 1990 και 31ης Δεκεμβρίου 1991 (παράρτημα 3) προς το Duisbourg, το Bochum, το Wuppertal, το Mannheim και την Καρλσρούη. Οι απόλυτες αυτές τιμές συνεπάγονταν αποκλίσεις μεταξύ των τιμών ανά χιλιόμετρο ανερχόμενες σε 77,6 % (Duisbourg), 56,5 % (Bochum), 42 % (Wuppertal), 16,5 % (Mannheim) και 22,6 % (Καρλσρούη). Μεταξύ των ίσων απολύτων τιμών συγκαταλέγονται, για παράδειγμα, οι τιμές που εφαρμόζονται από 1ης Ιανουαρίου 1992 (παράρτημα 7) για τις μεταφορές φορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων προς τη Φραγκφούρτη, την Καρλσρούη, το Duisbourg, το Düsseldorf, το Wuppertal και το Bochum. Οι τιμές αυτές συνεπάγονται αποκλίσεις μεταξύ των τιμών ανά χιλιόμετρο ανερχόμενες σε 4,6 % (Φραγκφούρτη), 11,35 % (Καρλσρούη), 58 % (Düsseldorf), 28 % (Wuppertal) και 20,9 % (Bochum). Επιπλέον, από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι, με μόνη εξαίρεση τις μεταφορές προς το Saarbrücken, για καμία γερμανική πόλη, είτε βρισκόταν πλησιέστερα στο Ρότερνταμ είτε στο Αμβούργο, οι απόλυτες τιμές που εφαρμόζονταν στις μεταφορές από ή προς το Ρότερνταμ δεν ήσαν χαμηλότερες από τις απόλυτες τιμές που εφαρμόζονταν στις μεταφορές από ή προς το Αμβούργο. Τούτο συνέβαινε, για παράδειγμα, στην περίπτωση των τιμών KLV (συνδυασμένης μεταφοράς) που εφαρμόζονταν από 1ης Ιουλίου 1991 (παράρτημα 9) για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, αφενός, προς τη Φραγκφούρτη [απόλυτη τιμή ανερχόμενη σε 857 γερμανικά μάρκα (DM) προς το Ρότερνταμ, έναντι 833 DM προς το Αμβούργο], το Düsseldorf (653 DM έναντι 618 DM) και το Mainz (867 DM έναντι 843 DM) (πόλεις πλησιέστερες στο Ρότερνταμ απ' ό,τι στο Αμβούργο), και, αφετέρου, προς το Augsbourg (1 456 DM έναντι 1 415 DM), το Μόναχο (1 520 DM έναντι 1 410 DM) και το Regensburg (1 386 DM έναντι 1 334 DM) (πόλεις πλησιέστερες στο Αμβούργο). Το Πρωτοδικείο κρίνει ότι η πρακτική αυτή παγίωσε τεχνητώς μια κατάσταση τιμών η οποία είχε προστατευτικά αποτελέσματα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές μέσω των βορείων λιμένων και ότι πρέπει να θεωρηθεί ως επιβολή άνισων όρων όσον αφορά τις τιμές, σε βάρος της ανταγωνιστικής θέσεως των επιχειρήσεων που ανέπτυσσαν τη δραστηριότητά τους στις σιδηροδρομικές γραμμές της δύσεως έναντι των επιχειρήσεων που ανέπτυσσαν τη δραστηριότητά τους στις σιδηροδρομικές γραμμές του βορρά.

87 Η προσφεύγουσα δήλωσε ότι οι διαφορές των τιμών ανά χιλιόμετρο οφείλονταν στο γεγονός ότι το κόστος της παροχής υπηρεσιών ήταν υψηλότερο στα δυτικά δρομολόγια απ' ό,τι στα βόρεια δρομολόγια καθώς και στο ότι ο ανταγωνισμός που αντιμετώπιζαν οι σιδηροδρομικές μεταφορές από άλλους τρόπους μεταφοράς ήταν εντονότερος στα δυτικά δρομολόγια απ' ό,τι στα βόρεια δρομολόγια.

88 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει, πρώτον, ότι η διαφορά κόστους την οποία επικαλείται η προσφεύγουσα δημιουργήθηκε εν μέρει από την ίδια την DB. Μεταξύ άλλων, η DB έλαβε, στο πλαίσιο του συστήματος καθορισμού των τιμών KLV-Neu, διάφορα μέτρα εξορθολογισμού, καθόσον, π.χ., αύξησε τη συχνότητα χρήσεως πλήρων αμαξοστοιχιών που εκτελούσαν τα δρομολόγια χωρίς ενδιάμεσες στάσεις και επικέντρωσε την κυκλοφορία στα νυχτερινά δρομολόγια και στις μεταφορές προς ορισμένους τερματικούς σταθμούς που ετύγχαναν ορθολογικής εκμεταλλεύσεως. Τα μέτρα αυτά κατέστησαν δυνατή τη μείωση του κόστους, αποκλειστικά όμως για τις μεταφορές από και προς τους γερμανικούς λιμένες (βλ. ανωτέρω, σκέψη 83).

89 Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν προέβαλε κανένα επιχείρημα προς απόδειξη του ότι οι παροχές σιδηροδρομικών υπηρεσιών για τις μεταφορές προς τους βελγικούς και τους ολλανδικούς λιμένες έπρεπε οπωσδήποτε να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής των μέτρων εξορθολογισμού που ελήφθησαν στο πλαίσιο του συστήματος KLV-Neu και, συνακόλουθα, όλων των μέτρων μειώσεως των δαπανών που έλαβε η DB. Το επιχείρημα ότι τα μέτρα εξορθολογισμού που θεσπίστηκαν με το σύστημα KLV-Neu δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν στις μεταφορές μέσω των δυτικών λιμένων λόγω του μικρού όγκου των μεταφορών αυτών και της συνακόλουθης αδυναμίας χρησιμοποιήσεως πλήρων αμαξοστοιχιών που εκτελούν το δρομολόγιο χωρίς ενδιάμεσες στάσεις δεν είναι, από την άποψη αυτή, πειστικό. Επιπλέον, η προσφεύγουσα δήλωσε δύο φορές, απαντώντας σε ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι στα δυτικά δρομολόγια χρησιμοποιούνταν πλήρεις αμαξοστοιχίες.

90 Στο μέτρο που η προσφεύγουσα επικαλέστηκε δαπάνες προσιδιάζουσες στα δυτικά δρομολόγια, ήτοι τις δαπάνες που συνεπάγεται η αλλαγή των σιδηροδρομικών μηχανών και η αναδιάταξη των βαγονιών στα σύνορα, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι οι δαπάνες αυτές δεν μπορούν παρά να αντιπροσωπεύουν ένα μικρό μόνο μέρος των δαπανών που πραγματοποιούνται για την παροχή όλων των επίμαχων υπηρεσιών (που αφορούν όλες τις πλευρές της διαδικασίας προμήθειας των σιδηροδρομικών μηχανών και έλξεως των τρένων) και ότι, επομένως, δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τις διαπιστωθείσες διαφορές τιμών. Επιπλέον, από τα αριθμητικά στοιχεία που περιέχονται στο παράρτημα 15 της αποφάσεως και δεν αμφισβητούνται από τους διαδίκους προκύπτει ότι οι συνολικές τιμές που ζητούσαν, αφενός, η DB και, αφετέρου, η NS από την Intercontainer για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στα δρομολόγια μεταξύ των γερμανικών πόλεων και του λιμένα του Ρότερνταμ ήσαν, κατά μέσον όρο, χαμηλότερες από την τιμή που ζητούσε η DB από την Transfracht

για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που παρείχε στα βόρεια δρομολόγια. Υπ' αυτές τις συνθήκες, οι δαπάνες που αφορούσαν άμεσα στις υπηρεσίες που παρείχαν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στα δυτικά δρομολόγια έπρεπε λογικά να είναι μικρότερες από τις αντίστοιχες δαπάνες στα βόρεια δρομολόγια.

91 Δεύτερον, το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι ο εντονότερος ανταγωνισμός μεταξύ, αφενός, των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών μεταφορών και, αφετέρου, των επιχειρήσεων οδικών και ποτάμιων μεταφορών, στα δυτικά δρομολόγια δεν αποτελεί ικανή εξήγηση όσον αφορά το υψηλότερο επίπεδο τιμών που εφάρμοζε η Intercontainer στα δρομολόγια αυτά, σε σύγκριση με τις τιμές που εφάρμοζε η Transfracht στα βόρεια δρομολόγια. Συγκεκριμένα, έστω και αν υποτεθεί ότι ο εντονότερος χαρακτήρας του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων στα δυτικά δρομολόγια μπορεί να δικαιολογήσει μια διαφορά τιμών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, από εμπορικής απόψεως, τούτο θα μπορούσε να έχει ως μόνη λογική συνέπεια την εφαρμογή χαμηλότερων τιμών στα δρομολόγια αυτά.

92 Στο μέτρο που η προσφεύγουσα εκθέτει ότι οι διαφορετικές συνθήκες ανταγωνισμού επηρεάζουν επίσης τον γεωγραφικό ορισμό της αγοράς στον οποίο προέβη η Επιτροπή, αρκεί η διαπίστωση ότι, για τον ορισμό της αγοράς από γεωγραφικής απόψεως, δεν απαιτείται να είναι απολύτως ομοιογενείς οι αντικειμενικές συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρηματιών, αλλ' αρκεί απλώς να είναι «παρεμφερείς» ή «επαρκώς ομοιογενείς» και ότι, επομένως, οι ζώνες εντός των οποίων οι αντικειμενικές συνθήκες ανταγωνισμού είναι «ετερογενείς» δεν μπορούν αφ' εαυτών να θεωρηθούν ως αποτελούσες μια ενιαία αγορά (προαναφερθείσες αποφάσεις United Brands κατά Επιτροπής, σκέψεις 11 και 53, και Tetra Pak κατά Επιτροπής, σκέψεις 91 και 92). Εν προκειμένω, ο εντονότερος χαρακτήρας του ανταγωνισμού από άλλα μεταφορικά μέσα στα δυτικά δρομολόγια δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να χαρακτηριστούν οι αντικειμενικές συνθήκες ανταγωνισμού που υφίστανται στα δρομολόγια αυτά ως «ετερογενείς» σε σχέση με εκείνες που υφίστανται στα βόρεια δρομολόγια.

93 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η Επιτροπή προσκόμισε επαρκείς αποδείξεις προς στήριξη των συμπερασμάτων της σχετικά με τη συμπεριφορά της DB και ότι απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι, με τη συμπεριφορά της, η DB επέβαλε άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές υπηρεσιών, περιάγοντας έτσι τους εμπορικώς συναλλασσομένους με αυτήν, οι οποίοι αναπτύσσουν δραστηριότητα στα δυτικά δρομολόγια, σε μειονεκτική θέση από απόψεως

ανταγωνισμού έναντι της ιδίας και έναντι της θυγατρικής της Transfracht. Κατά συνέπεια, το δεύτερο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει επίσης να απορριφθεί.

94 Επομένως, ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

95 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από την περαιτέρω αιτίαση που προέβαλε η προσφεύγουσα με το υπόμνημά της απαντήσεως και κατά την προφορική διαδικασία ότι, δηλαδή, τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με τη διαπίστωση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως εκ μέρους της DB είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένα, πράγμα το οποίο συνιστά παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης. Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, η προβολή νέου ισχυρισμού κατά τη διάρκεια της δίκης απαγορεύεται, εκτός εάν ο ισχυρισμός αυτός στηρίζεται σε νομικά και πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία. Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η αιτίαση που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης αποτελεί νέο ισχυρισμό, ο οποίος δεν στηρίζεται σε στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία, οπότε δεν μπορεί να προβληθεί για πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της δίκης.

96 Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή, καθόσον προέβη διαδοχικά στην ανάλυση του «αποφασιστικού ρόλου της DB για τον καθορισμό των τιμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών με τόπο προελεύσεως ή προορισμού τη Γερμανία» (σημεία 143 έως 156 της αποφάσεως), των «τιμών της Transfracht και της Intercontainer» (σημεία 162 έως 177 της αποφάσεως), της «θέσεως των επιχειρήσεων όσον αφορά τις διακρίσεις που προκαλούνται από τις διαφορές στις τιμές» και, ιδίως, της «θέσεως του ομίλου DB/Transfracht» (σημεία 185 έως 190 της αποφάσεως) καθώς και των συνθηκών ανταγωνισμού και των δαπανών παραγωγής (σημεία 199 έως 248 της αποφάσεως) και καθόσον συσχέτισε τις αναλύσεις αυτές, εξήγησε εμπεριστατωμένα, στην απόφασή της, τον λόγο για τον οποίο έκρινε ότι η DB προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς της, οπότε το Πρωτοδικείο είχε τη δυνατότητα να ασκήσει τον έλεγχό του νομιμότητας. Ομοίως, τόσο με το δικόγραφο της προσφυγής της όσο και μεταγενέστερα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η προσφεύγουσα αντέταξε επιχειρήματα στη συλλογιστική που είχε αναπτύξει η Επιτροπή στην απόφαση, όσον αφορά τη διαπίστωση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως, πράγμα που αποδεικνύει ότι η απόφαση παρέσχε στην προσφεύγουσα τις αναγκαίες ενδείξεις οι οποίες της επέτρεψαν να υπερασπίσει τα δικαιώματά της. Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η απόφαση στερείται αιτιολογίας (βλ. απόφαση

του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990 στην υπόθεση C-350/88, Delacre κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-395, σκέψη 15, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Απριλίου 1995 στην υπόθεση T-150/89, Martinelli κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1165, σκέψη 65).

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που στηρίζεται σε προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας

Επιχειρήματα των διαδίκων

97 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι,. μετά την κοινοποίηση της αποφάσεως, ζήτησε από την Επιτροπή να της δοθεί η δυνατότητα να λάβει γνώση του περιεχομένου του φακέλου και ότι η Επιτροπή απέρριψε την αίτηση αυτή. Η προσφεύγουσα εκθέτει ότι τούτο ήταν αναγκαίο για να μπορέσει ο δικηγόρος της να προετοιμάσει λυσιτελώς την ένδικη διαδικασία. Συναφώς, είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι η Επιτροπή της είχε επιτρέψει να λάβει γνώση του περιεχομένου του φακέλου κατά τη διάρκεια της ενώπιόν της διοικητικής διαδικασίας, δεδομένου ότι, κατά τον χρόνο εκείνο, δεν επρόκειτο ούτε για την ίδια επιχείρηση ούτε για τον ίδιο δικηγόρο. Εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα διατείνεται ότι δεν έχει στην κατοχή της τα αντίγραφα που είχε λάβει ο δικηγόρος της DB όταν εξέτασε τον φάκελο.

98 Η προσφεύγουσα διευκρινίζει επίσης ότι ο γερμανικός νόμος της 27ης Δεκεμβρίου 1993, περί αναδιοργανώσεως των σιδηροδρόμων, δημιούργησε έναν νέο οργανισμό, το «Bundesciscnbahnvermögen», ως επίσημο διάδοχο της DB. Από τούτο η προσφεύγουσα συνάγει ότι ούτε η ταυτότητά της ούτε τα δικαιώματά της μπορούν να θεωρηθούν ότι συμπίπτουν με εκείνα της DB. Κατά συνέπεια, η άρνηση της Επιτροπής να της επιτρέψει την πρόσβαση στον φάκελο αφαίρεσε από την προσφεύγουσα, η οποία υφίσταται μόλις από τον Ιανουάριο του 1994, κάθε συναφές δικαίωμα. Τούτο ισοδυναμεί με προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, με αποτέλεσμα η προσβαλλόμενη απόφαση να πάσχει ουσιώδη διαδικαστική πλημμέλεια.

99 Επιπλέον, η άρνηση της Επιτροπής να λάβει υπόψη την αλλαγή ταυτότητας της επιχειρήσεως είχε ως αποτέλεσμα την παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως. Η προσφεύγουσα συνάγει ιδίως από τη νομολογία του Πρωτοδικείου ότι, οσάκις μια απόφαση περί εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης επιβάλλει πρόστιμο σε μια επιχείρηση η οποία θεωρείται ότι έχει εμπλακεί σε παράβαση την οποία διέπραξε μια άλλη επιχείρηση, η απόφαση

αυτή πρέπει να περιέχει εμπεριστατωμένη έκθεση των λόγων που είναι ικανοί να δικαιολογήσουν τον καταλογισμό της παραβάσεως στην επιχείρηση στην οποία επιβλήθηκε το πρόστιμο (απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Απριλίου 1994 στην υπόθεση Τ-38/92, AWS Benelux κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-211, σκέψεις 26 και 27). Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει όμως καμία αιτιολογία αυτού του είδους.

100 Η καθής υπογραμμίζει ότι το δικαίωμα προσβάσεως στον φάκελο εκλείπει αφ' ής στιγμής περατωθεί η διοικητική διαδικασία. Η καθής διευκρινίζει ότι, άπαξ και έχει εκδοθεί και κοινοποιηθεί απόφαση, τα δικαιώματα άμυνας του αποδέκτη διασφαλίζονται μέσω της δυνατότητας προσβολής της αποφάσεως ενώπιον των δικαστηρίων.

101 Επιπροσθέτως, η καθής παρατηρεί ότι, εν πάση περιπτώσει, η αλλαγή δικηγόρου δεν μπορεί να έχει καμία επίπτωση επί του δικαιώματος προσβάσεως στον φάκελο, δεδομένου ότι η πρόσβαση στον φάκελο αποτελεί δικαίωμα παρεχόμενο στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση και όχι στους συγκεκριμένους δικηγόρους της. Το γεγονός ότι, στην παρούσα υπόθεση, επήλθε αλλαγή της ταυτότητας της ίδιας της επιχειρήσεως είναι επίσης άνευ σημασίας, δεδομένου ότι η προσφεύγουσα διαδέχθηκε την DB τόσο από οικονομικής όσο και από νομικής απόψεως, οπότε οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματά της μπορούν να θεωρηθούν ότι ταυτίζονται με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της DB, στα οποία συμπεριλαμβάνεται το δικαίωμα προσβάσεως στον φάκελο, το οποίο η DB άσκησε κατά την ενώπιον της Επιτροπής διοικητική διαδικασία.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

102 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η προσφεύγουσα υπέβαλε στην Επιτροπή την αίτησή της περί προσβάσεως στον φάκελο μετά τη λήψη και την κοινοποίηση της αποφάσεως, ότι πρόκειται επομένως για περιστατικό μεταγενέστερο της λήψεώς της και ότι, κατά συνέπεια, η νομιμότητα της αποφάσεως αυτής δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να θιγεί από την άρνηση της Επιτροπής να εγκρίνει την αιτηθείσα πρόσβαση (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Απριλίου 1995 στη υπόθεση Τ-145/89, Baustahlgewebe κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-987, σκέψη 30, καθώς και απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 207, σκέψη 40).

103 Συνεπώς, ο τρίτος λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

104 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός ότι η προσφεύγουσα προέβαλε μια περαιτέρω αιτίαση διαδικαστικού χαρακτήρα, που στηρίζεται σε ανεπάρκεια της αιτιολογίας όσον αφορά τον καταλογισμό σ' αυτήν της διαπιστωθείσας παραβάσεως. Συναφώς, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η εν λόγω αιτίαση προβλήθηκε για πρώτη φορά στο στάδιο του υπομνήματος απαντήσεως. Μολονότι προβλήθηκε στο πλαίσιο της επιχειρηματολογίας σχετικά με την πρόσβαση στον φάκελο, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η αιτίαση αυτή διακρίνεται, κατ' ουσίαν, από το ζήτημα της προσβάσεως στον φάκελο, καθώς και από τα άλλα ζητήματα που εγείρονται με το δικόγραφο της προσφυγής και ότι, κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ως ανεξάρτητος και νέος ισχυρισμός. Δεδομένου ότι ο ισχυρισμός αυτός δεν στηρίζεται σε πραγματικά και νομικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία, το Πρωτοδικείο φρονεί ότι η προσφεύγουσα δεν είχε το δικαίωμα να τον προβάλει κατά τη διάρκεια της δίκης (βλ., ωσαύτως, σκέψη 95).

105 Εν πάση περιπτώσει, η αιτίαση περί ανεπάρκειας της αιτιολογίας την οποία προέβαλε η προσφεύγουσα με το υπόμνημά της απαντήσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Πράγματι, στο σημείο 13 της αποφάσεως, η Επιτροπή ανέφερε ότι, από 1ης Ιανουαρίου 1994, η προσφεύγουσα είναι η διάδοχος της DB. Το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι η διευκρίνιση αυτή εξηγεί επαρκώς τον λόγο για τον οποίο η Επιτροπή θεώρησε ότι είχε το δικαίωμα να επιβάλει στην προσφεύγουσα την υποχρέωση να θέσει τέρμα στην παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης την οποία είχε διαπράξει η DB και να καταβάλει πρόστιμο λόγω της παραβάσεως αυτής (άρθρα 3 και 4 της αποφάσεως). Επιπροσθέτως, η εν λόγω εκτίμηση της Επιτροπής είναι απολύτως ορθή στο πλαίσιο της παρούσας διαφοράς, δεδομένου ότι από τον γερμανικό νόμο περί αναδιοργανώσεως των σιδηροδρόμων και περί συστάσεως του Bundeseisenbahnvermögen προκύπτει ότι, μέσω του Bundeseisenbahnvermögen, η περιουσία της DB περιήλθε στην προσφεύγουσα, στο μέτρο που τούτο ήταν αναγκαίο για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών και για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής.

106 Επιπλέον, τα προκείμενα πραγματικά περιστατικά διαφέρουν από το ιστορικό της προαναφερθείσας υποθέσεως AWS Benelux κατά Επιτροπής, στην οποία το Πρωτοδικείο έκρινε ότι ήταν αναγκαία μια εμπεριστατωμένη αιτιολόγηση του καταλογισμού της παραβάσεως στην επιχείρηση στην οποία είχε επιβληθεί ποινή διότι η προσαπτόμενη συμπεριφορά αφορούσε περισσότερες της

μιας επιχειρήσεις. Στην υπόθεση εκείνη, είχαν εμπλακεί στη διοικητική διαδικασία διάφορες επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να ανακύψουν περίπλοκα ζητήματα όσον αφορά τον καταλογισμό της παραβάσεως, όταν αυτή είχε πλέον διαπιστωθεί. Εν προκειμένω, όμως, η παράβαση για την οποία η Επιτροπή επέβαλε κυρώσεις διαπράχθηκε από μία μόνο επιχείρηση, την DB. Επομένως, προς αιτιολόγηση του καταλογισμού της παραβάσεως αυτής στην προσφεύγουσα, αρκούσε η απλή διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα είχε διαδεχθεί την DB.

Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, που στηρίζεται σε παραβίαση των αρχών της ασφάλειας δικαίου και της χρηστής διοικήσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

107 Η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι η Επιτροπή γνώριζε από μακρού χρόνου την πολιτική τιμών της DB και ότι είχε επανειλημμένα χαρακτηρίσει την πολιτική αυτή σύμφωνη προς το κοινοτικό δίκαιο.

108 Συναφώς, η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, με την κοινοβουλευτική γραπτή ερώτηση υπ' αριθ. 1720/81, της 9ης Φεβρουαρίου 1982, ζητήθηκε από την Επιτροπή να αναφέρει πότε και πώς θα έθετε τέρμα στην «στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των γερμανικών και των ολλανδικών λιμένων της Βόρειας Θάλασσας, που προέρχεται από την επαγόμενη δυσμενείς διακρίσεις τιμολόγηση των γερμανικών ομοσπονδιακών σιδηροδρόμων» και ότι η Επιτροπή είχε απαντήσει στην ερώτηση αυτή λέγοντας ότι «όλες οι έρευνες που έχουν γίνει μέχρι σήμερα σχετικά με τις τιμές ή το [εν λόγω] σύστημα τιμολογήσεως (...) έχουν καταλήξει ότι οι διαφορές μεταξύ των τιμών σιδηροδρομικής μεταφοράς προς τους λιμένες της Ολλανδίας και των τιμών σιδηροδρομικής μεταφοράς προς τους λιμένες της Γερμανίας δεν οφείλονται στην ύπαρξη επαγομένων διακρίσεις τιμών. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για ανταγωνιστικές τιμές, τις οποίες η DB υπολογίζει ορθώς, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές κόστους και τις συνθήκες στην αγορά, προς το ίδιον εμπορικό της συμφέρον» (ΕΕ C 198, σ. 2). Απαντώντας σε πιό πρόσφατη κοινοβουλευτική ερώτηση, το 1983, η Επιτροπή επανέλαβε την άποψη αυτή (απάντηση στη γραπτή ερώτηση υπ' αριθ. 664/83, ΕΕ C 308, σ. 13).

109 Το 1986, απαντώντας σε άλλη κοινοβουλευτική ερώτηση, η Επιτροπή επιδοκίμασε εκ νέου τις διαφορές μεταξύ των τιμών που εφαρμόζονταν στην αγορά των γερμανικών εθνικών μεταφορών και εκείνων που εφαρμόζονταν στην αγορά των διεθνών μεταφορών, λέγοντας ότι «σ' αυτές τις διαφορετικές αγορές, που είναι πολύ ανταγωνιστικές, οι (...) εταιρίες [Transfracht και Intercontainer] εφαρμόζουν (...) κόμιστρα τα οποία λαμβάνουν υπόψη την πολιτική τιμών των ανταγωνιστών μεταφορέων» και ότι, συνεπώς, «η πολιτική τιμών που εφαρμόζει η εταιρία Transfracht δεν μπορεί να θεωρηθεί ενίσχυση δυνάμενη να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού» (απάντηση στη γραπτή ερώτηση υπ' αριθ. 911/86, ΕΕ 1987, C 198, σ. 6).

110 Η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση προς τις εν λόγω τοποθετήσεις της Επιτροπής ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η Επιτροπή, καθόσον μετέβαλε τόσο ριζικά και αιφνίδια την πολιτική της μεταφορών, χωρίς καν να καταστήσει γνωστή την μεταβολή αυτή με ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα, παραβίασε κατάφωρα τις αρχές της ασφάλειας δικαίου και της χρηστής διοικήσεως.

111 Η καθής φρονεί ότι οι ενέργειές της δεν μπορούσαν να θεμελιώσουν την εμπιστοσύνη της προσφεύγουσας. Η καθής υπογραμμίζει ότι σε καμία από τις τρεις τοποθετήσεις ενώπιον του Κοινοβουλίου τις οποίες παραθέτει η προσφεύγουσα δεν εξέφερε γνώμη για τη νομιμότητα των πρακτικών της DB περί καθορισμού τιμών υπό το πρίσμα των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού, αλλ' απλώς επισήμανε ότι, κατά τον χρόνο εκείνο, δεν είχε στη διάθεσή της πληροφοριακά στοιχεία από τα οποία να μπορεί να συναχθεί παράβαση των κανόνων αυτών. Εξάλλου, η καθής προσθέτει ότι, τον Απρίλιο του 1989, έλαβε επίσης θέση ενώπιον του Κοινοβουλίου σχετικά με το ίδιο ζήτημα, απαντώντας στη γραπτή ερώτηση υπ' αριθ. 2172/88 (ΕΕ 1989, C 255, σ. 23). Η καθής υπογραμμίζει ότι και στην περίπτωση αυτή, ελλείψει στοιχείων, απέφυγε να εκφέρει γνώμη για τη νομιμότητα της συμπεριφοράς της DB και ότι παρατήρησε ότι, «εφόσον τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι σε θέση να ενημερώσουν την Επιτροπή σχετικά με τους λόγους για τους οποίους θεωρούν ότι οι εν λόγω τιμές επάγονται δυσμενείς διακρίσεις, το ζήτημα αυτό μπορεί να ερευνηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες».

112 Επιπροσθέτως, η καθής παρατηρεί ότι οι προαναφερθείσες τοποθετήσεις είναι άνευ σημασίας για την παρούσα υπόθεση, αφού χρονολογούνται από το 1982, το 1983, το 1986 και τον Απρίλιο του 1989, ενώ η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά τη συμπεριφορά της DB στο πλαίσιο της συμφωνίας MCN, κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Οκτωβρίου 1989 μέχρι 31 Ιουλίου 1992.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

113 Κατά πάγια νομολογία, η αρχή της ασφάλειας δικαίου σκοπεί να διασφαλίζει το προβλέψιμο των καταστάσεων και των εννόμων σχέσεων τις οποίες διέπει το κοινοτικό δίκαιο (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Φεβρουαρίου 1996 στην υπόθεση C-63/93, Duff κ.λπ., Συλλογή 1996, σ. I-569, σκέψη 20). Προς τούτο, έχει θεμελιώδη σημασία η εκ μέρους των κοινοτικών οργάνων τήρηση της αρχής της μη αλλοιώσεως των κοινοτικών πράξεων που έχουν εκδώσει και που επηρεάζουν τη νομική και πραγματική κατάσταση των υποκειμένων δικαίου, ώστε να μην μπορούν να τροποποιήσουν τις πράξεις αυτές παρά μόνο στο πλαίσιο των ισχυόντων κανόνων που διέπουν την αρμοδιότητα και τη διαδικασία (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 27ης Φεβρουαρίου 1992 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Τ-79/89, Τ-84/89, Τ-85/89, Τ-86/89, Τ-89/89, Τ-91/89, Τ-92/89, Τ-94/89, Τ-96/89, Τ-98/89, Τ-102/89 και Τ-104/89, BASF κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-315, σκέψη 35, και της 6ης Απριλίου 1995 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Τ-80/89, Τ-81/89, Τ-83/89, Τ-87/89, Τ-88/89, Τ-90/89, Τ-93/89, Τ-95/89, Τ-97/89, Τ-99/89, Τ-100/89, Τ-101/89, Τ-103/89, Τ-105/89, Τ-107/89 και Τ-112/89, BASF κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-729, σκέψη 73).

114 Το Πρωτοδικείο κρίνει ότι οι παρατεθείσες από την προσφεύγουσα απαντήσεις της Επιτροπής στις κοινοβουλευτικές ερωτήσεις δεν παρήγαγαν δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα ούτε ήσαν ικανές να επηρεάσουν τη νομική και πραγματική κατάσταση της DB. Επιπλέον, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι απαντήσεις της Επιτροπής, στο μέτρο που αφορούν τις πρακτικές τιμών της DB, έχουν διατυπωθεί με μεγάλη επιφυλακτικότητα. Ενδεικτικά, με την απάντησή της στη γραπτή ερώτηση υπ' αριθ. 1720/81, η Επιτροπή περιέλαβε στην εκτίμησή της σχετικά με την πολιτική τιμών της DB τη διευκρίνιση «μέχρι σήμερα» και υπογράμμισε ότι ήταν «έτοιμη και επιθυμούσε να εξετάσει την περίπτωση την οποία θίγει το αξιότιμο μέλος του Κοινοβουλίου, υπό την προϋπόθεση ότι θα λάβει πιο συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τις γραμμές, τις τιμές και τις συνθήκες μεταφοράς οι οποίες εφαρμόζονται (...)». Κατά συνέπεια, η προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία στηρίζεται ακριβώς σε

τέτοιου είδους «πιο συγκεκριμένες πληροφορίες» δεν αντιφάσκει προς τις απαντήσεις που έδωσε η Επιτροπή στο Κοινοβούλιο ούτε τους προσδίδει, επομένως, διαφορετική σημασία.

115 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί, στηριζόμενη στις τοποθετήσεις της Επιτροπής ενώπιον του Κοινοβουλίου, ούτε να επικαλεστεί την αρχή της ασφάλειας δικαίου ούτε να προβάλει ότι της είχαν δημιουργήσει δικαιολογημένη εμπιστοσύνη.

116 Τέλος, το γεγονός ότι η Επιτροπή διατύπωσε τις απαντήσεις της προς το Κοινοβούλιο με επιφυλάξεις και ότι, ακολούθως, όταν συνέλεξε πιο συγκεκριμένες πληροφορίες μέσω καταγγελίας που της υποβλήθηκε και μέσω της έρευνας που διεξήγαγε στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, διαμόρφωσε μια πιο κατηγορηματική και κριτική άποψη δεν είναι ασυμβίβαστο προς την αρχή της χρηστής διοικήσεως, αλλά, πολλώ μάλλον, συνιστά χαρακτηριστικό παράδειγμα συμμορφώσεως προς αυτήν.

117 Συνεπώς, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως πρέπει επίσης να απορριφθεί.

Επί των επικουρικών αιτημάτων ακυρώσεως του προστίμου ή μειώσεως του ποσού του προστίμου

Επιχειρήματα των διαδίκων

118 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι το πρόστιμο που της επιβλήθηκε συνιστά παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας. Τούτο συμβαίνει, καταρχάς, επειδή η Επιτροπή, επί 20 έτη, δεν διαπίστωσε παράβαση στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, μολονότι γνώριζε κάλλιστα τις πρακτικές των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Κατά την προσφεύγουσα, εφόσον η Επιτροπή δίστασε να αναλάβει δράση κατά φερομένων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, επιβάλλεται η ακύρωση ή, τουλάχιστον, η μείωση του προστίμου (απόφαση

του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 6/73 και 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 113, σκέψεις 51 και 52).

119 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το ποσό του προστίμου είναι δυσανάλογο σε σχέση με τη σοβαρότητα της φερομένης παραβάσεως. Συγκεκριμένα, οι συνέπειες της παραβάσεως, τις οποίες η Επιτροπή θεωρεί ως αποδεδειγμένες, στην πραγματικότητα δεν έχουν επέλθει. Συναφώς, η προσφεύγουσα τονίζει ότι οι υπό κρίση πρακτικές τιμών δεν προκάλεσαν οποιαδήποτε ζημία στις επιχειρήσεις που συναποτελούν την καταγγέλλουσα ένωση ούτε προκάλεσαν, στην αγορά των μεταφορών που πραγματοποιούνται μέσω των δυτικών λιμένων εν γένει, τη μεταστροφή των Βέλγων και Ολλανδών πρακτόρων διαμετακομίσεως προς άλλα μεταφορικά μέσα. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι μια τέτοια μεταστροφή δεν ήταν δυνατή ούτε καν θεωρητικώς, δεδομένου ότι, στην εν λόγω αγορά, τα οδικά και ποτάμια μεταφορικά μέσα ήσαν ήδη τα χρησιμοποιούμενα περισσότερο απ' όλα.

120 Τέλος, η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι, αντίθετα προς τη διοικητική της πρακτική, όσον αφορά τον υπολογισμό των προστίμων, υπολόγισε τα όρια που επιβάλλει το άρθρο 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68 βάσει του συνολικού κύκλου εργασιών της DB (12,9 δισεκατομμύρια ECU για το 1993) και όχι βάσει του κύκλου εργασιών που προερχόταν από τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (461 εκατομμύρια DM για το 1993).

121 Η καθής δέχεται ότι το προσβαλλόμενο πρόστιμο είναι το πρώτο που επιβλήθηκε βάσει του κανονισμού 1017/68, πλην όμως θεωρεί ότι το γεγονός αυτό δεν έπρεπε να επηρεάσει τον καθορισμό του ποσού. Το ποσό του προστίμου δικαιολογείται πλήρως, δεδομένου ότι η DB είχε πλήρη επίγνωση της δυσμενούς διακρίσεως στην οποία προέβαινε και ότι δεν επέδειξε διάθεση τερματισμού αυτής.

122 Επιπλέον, η συμπεριφορά της DB είχε σοβαρές συνέπειες. Συναφώς, η καθής υπενθυμίζει ότι, κατά το χρονικό διάστημα 1989-1991, οι μεταφορές μέσω των βορείων λιμένων αυξήθηκαν κατά 20 %, οι δε μεταφορές μέσω των δυτικών

λιμένων μειώθηκαν κατά 10 %. Η καθής αναγνωρίζει ότι η έκθεση πραγματογνωμοσύνης αποδεικνύει ότι οι κυκλοφοριακές ροές παρέμειναν κατά το μάλλον ή ήττον σταθερές κατά την περίοδο έρευνας, αλλά προσθέτει ότι, έστω κι αν υποτεθεί ότι οι υπολογισμοί αυτοί είναι ορθοί, τούτο δεν αναιρεί το γεγονός ότι η συμπεριφορά της DB σκοπούσε να εμποδίσει την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρόμων στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στα δυτικά δρομολόγια, γεγονός το οποίο συνιστά, από μόνο του, σοβαρή παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού.

123 Η καθής υπενθυμίζει, ακόμη, ότι, κατά τη νομολογία του Πρωτοδικείου, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να ανακοινώνει την πρόθεσή της περί επιβολής προστίμου. Η καθής υπογραμμίζει, επίσης, ότι κίνησε τη διαδικασία έρευνας μόλις της υποβλήθηκε καταγγελία. Τέλος, η καθής επισημαίνει ότι το ποσό του επιβληθέντος προστίμου δεν υπερβαίνει τα όρια που θέτει το άρθρο 22 του κανονισμού 1017/68.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

124 Εκ προοιμίου, επιβάλλεται να τονιστεί ότι το άρθρο 22 του κανονισμού 1017/68 παρέχει στην Επιτροπή την εξουσία επιβολής προστίμου λόγω παραβάσεως του άρθρου 8 του κανονισμού αυτού. Το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι το γεγονός ότι η Επιτροπή διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης και όχι του άρθρου 8 του κανονισμού 1017/68 δεν της αφαιρούσε τη δυνατότητα να επιβάλει πρόστιμο δυνάμει του άρθρου 22 του κανονισμού 1017/68, δεδομένου ότι οι εφαρμοστέες διατάξεις του άρθρου 8 του κανονισμού 1017/68 έχουν την ίδια διατύπωση και το ίδιο πεδίο εφαρμογής με τις διατάξεις του άρθρου 86 της Συνθήκης (βλ. ανωτέρω, σκέψη 77). Επιπλέον, η προσφεύγουσα δεν αμφισβήτησε την ορθότητα της επιλογής του άρθρου 22 του κανονισμού 1017/68 ως νομικής βάσεως για την επιβολή του προστίμου.

125 Επίσης εκ προοιμίου, επιβάλλεται να επισημανθεί ότι, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 24 του κανονισμού 1017/68, το Πρωτοδικείο αποφαίνεται κατά πλήρη δικαιοδοσία, υπό την έννοια του άρθρου 172 της Συνθήκης, επί των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων της Επιτροπής οι οποίες επιβάλλουν πρόστιμο ή χρηματική ποινή.

126 Όσον αφορά τον υπολογισμό του προστίμου, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η Επιτροπή τήρησε το ανώτατο όριο του 10 % που αναφέρεται στο άρθρο 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68. Κατά το εν λόγω άρθρο, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει πρόστιμα που μπορούν να ανέρχονται μέχρι το 10 % του «ποσού που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών της προηγούμενης εταιρικής χρήσεως κάθε μιας από τις επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην παράβαση». Κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο αυτό, είναι θεμιτό να λαμβάνεται υπόψη τόσο ο συνολικός κύκλος εργασιών της επιχειρήσεως όσο και το ποσοστό του εν λόγω κύκλου εργασιών που προέρχεται από τις παροχές υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παραβάσεως (προαναφερθείσα απόφαση Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 233). Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που προσκόμισαν οι διάδικοι, το πρόστιμο ύψους 11 εκατομμυρίων ECU αντιπροσωπεύει ποσοστό μικρότερο του 0,1 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποίησε η DB το 1993 και μικρότερο του 5 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποίησε η DB το 1993 στο πλαίσιο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επομένως, η Επιτροπή ουδόλως υπερέβη το ανώτατο όριο που προβλέπει το άρθρο 22 του κανονισμού 1017/68.

127 Όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου εντός των ποσοτικών ορίων που προβλέπει το άρθρο 22 του κανονισμού 1017/68, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι τα πρόστιμα συνιστούν μέσο υλοποιήσεως της πολιτικής ανταγωνισμού της Επιτροπής και ότι, συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να διαθέτει περιθώριο εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό του ύψους τους, προκειμένου να κατευθύνει τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων στην τήρηση των κανόνων περί ανταγωνισμού (προαναφερθείσα απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση Martinelli κατά Επιτροπής, σκέψη 59, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 11ης Δεκεμβρίου 1996 στην υπόθεση Τ-49/95, Van Megen Sports κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1799, σκέψη 53). Ωστόσο, στο Πρωτοδικείο εναπόκειται ο έλεγχος της αναλογικότητας του ποσού του επιβληθέντος προστίμου σε σχέση με τη διάρκεια και τα άλλα στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως, όπως είναι η επιρροή που μπόρεσε να ασκήσει η επιχείρηση επί της αγοράς, το κέρδος που αποκόμισε από τις πρακτικές που εφάρμοσε, ο όγκος και η αξία των οικείων παροχών και ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύει η παράβαση για τους σκοπούς της Κοινότητας (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Ιουνίου 1983 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις 100/80, 101/80, 102/80 και 103/80, Musique Diffusion Française κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 1825, σκέψεις 120 και 129).

128 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι η DB δεν ήταν δυνατό να αγνοούσε ότι η συμπεριφορά της, ενόψει του μεγέθους, της διάρκειας και του συστηματικού χαρακτήρα της, ευνοούσε σε σημαντικό βαθμό τις μεταφορές

μέσω των γερμανικών λιμένων και συνεπαγόταν, έτσι, σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού. Επομένως, νομίμως η Επιτροπή θεώρησε ότι η παράβαση είχε διαπραχθεί εκ προθέσεως (βλ., συναφώς, απόφαση του Πρωτοδικείου της 2ας Ιουλίου 1992 στην υπόθεση T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-1931, σκέψη 157). Επιπλέον, ορθώς η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη μεγάλη σχετικά διάρκεια της παραβάσεως (τουλάχιστον δύο έτη και δέκα μήνες), το γεγονός ότι η DB ουδόλως δεσμεύθηκε να μεταβάλει τις πρακτικές της, όταν έλαβε την ανακοίνωση των αιτιάσεων, καθώς και τα εμπορικά πλεονεκτήματα που η DB μπορούσε να αντλήσει από την παράβαση που διέπραττε.

129 Από τις σκέψεις που προεκτέθηκαν προκύπτει ότι η Επιτροπή είχε στη διάθεσή της στοιχεία που αποδείκνυαν ότι η διαπιστωθείσα καταχρηστική εκμετάλλευση ήταν ιδιαίτερα σοβαρή και ότι, επομένως, το ποσό του επιβληθέντος προστίμου, ιδίως δε το ποσοστό του κύκλου εργασιών το οποίο αυτό αντιπροσωπεύει, δεν είναι δυσανάλογο.

130 Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η Επιτροπή δεν υποχρεούνταν να καθορίσει μικρότερο ποσό αφού προηγουμένως δεν είχε επιβάλει πρόστιμα στον οικείο τομέα. Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνηστεί ότι, αφ' ής στιγμής δεν αμφισβητείται η σοβαρότητα της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως και των περιορισμών του ανταγωνισμού που αυτή συνεπάγεται, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του καινοφανούς χαρακτήρα μιας αποφάσεως με σκοπό να επιτευχθεί η μείωση ενός προστίμου (προαναφερθείσα απόφαση Tetra Pak κατά Επιτροπής, σκέψη 239· απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1996 στην υπόθεση C-333/94 P, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5951, σκέψεις 46 έως 49). Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να προσάψει στην Επιτροπή ότι δίστασε να επέμβει και ότι έτσι συνέβαλε η ίδια στην εξακολούθηση της παραβάσεως. Συναφώς, αρκεί η διαπίστωση ότι η Επιτροπή άρχισε τη διεξαγωγή έρευνας αμέσως μόλις έλαβε καταγγελία σχετικά με τις πρακτικές τιμών της προσφεύγουσας.

131 Ενόψει όλων όσα προεκτέθηκαν, το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι δεν συντρέχει λόγος ούτε να ακυρωθεί ούτε να μειωθεί το πρόστιμο που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα.

132 Απο το σύνολο των προηγουμένων σκέψεων προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

133 Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ηττήθηκε και ότι η Επιτροπή διατύπωσε σχετικό αίτημα, η προσφεύγουσα πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πρώτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Saggio Καλογερόπουλος Tiili

Moura Ramos Jaeger

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 21 Οκτωβρίου 1997.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

A. Saggio