YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

11 päivänä joulukuuta 2003 *

Asiassa T-66/99,

Minoan Lines SA, kotipaikka Iraklion (Kreikka), edustajanaan asianajaja I. Soufleros, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään R. Lyal ja D. Triantafyllou, avustajanaan asianajaja A. Oikonomou, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

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

* Oikeudenkäyntikieli: kreikka.

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

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

kirjaaja: hallintovirkamies J. Plingers,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 1.7.2002 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perustana olevat tosiseikat

1 Kantaja Minoan Lines SA on kreikkalainen lauttaliikennettä harjoittava yhtiö, joka tarjoaa matkustajien ja ajoneuvojen kuljetuspalveluja Patraksen (Kreikka) ja Anconan (Italia) välisellä reitillä.

2 Lauttoja käyttäneen yksityishenkilön vuonna 1992 tekemän kantelun johdosta, jonka mukaan lauttaliikenteen hinnat olivat hyvin samanlaiset Kreikan ja Italian välisillä reiteillä, komissio osoitti perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan

yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 (EYVL L 378, s. 4) 16 artiklan nojalla tietojensaantipyynnön tietyille lauttaliikenteen harjoittajille. Tämän jälkeen se suoritti asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti tarkastukset kuuden lauttaliikenteen harjoittajan tiloissa, joista viisi sijaitsi Kreikassa ja yksi Italiassa.

3 Komissio teki erikseen 4.7.1994 päätöksen K(94) 1790/5, jossa yhtiö Minoan Lines velvoitettiin alistumaan tarkastukseen (jäljempänä tarkastuspäätös). Komission virkamiehet suorittivat 5. ja 6.7.1994 tarkastuksen Ateenassa osoitteessa avenue Kifissias, 64B, Maroussi sijaitsevissa tiloissa, jotka sittemmin osoittautuivat kuuluvan yhtiölle European Trust Agency (jäljempänä ETA), joka on tarkastuspäätöksessä mainitusta erillinen oikeushenkilö. Komissio sai tämän tarkastuksen yhteydessä jäljennöksen useista asiakirjoista, joita sittemmin pidettiin todisteina niitä eri yrityksiä vastaan, joita tutkimus koski.

4 Kantajalle sekä muille varustamoille osoitettiin myöhemmin asetuksen N:o 4056/86 16 artiklan nojalla uusia tietojensaantipyyntöjä, jotta ne toimittaisivat lisätietoja tarkastuksissa esille tulleista asiakirjoista.

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

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

7 Päätös sisältää seuraavat säännökset:

"1 artikla

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

Näiden rikkomisten kesto on ollut seuraava:

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

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

c) Marlines 18 päivästä heinäkuuta 1987 8 päivään joulukuuta 1989

d) Anek Lines 6 päivästä heinäkuuta 1989 heinäkuuhun 1994.

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

Näiden rikkomisten kesto on ollut seuraava:

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

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

c) Anek Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994

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

2 artikla

Määrätään 1 artiklassa todetusta rikkomisesta seuraavat sakot:

— Minoan Lines, 3,26 miljoonan ecun sakko

— Strintzis Lines, 1,5 miljoonan ecun sakko

— Anek Lines, 1,11 miljoonan ecun sakko

— Marlines SA, 0,26 miljoonan ecun sakko

— Karageorgis Lines, 1 miljoonan ecun sakko

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

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

— —"

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

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset

9 Kantaja on nostanut kanteen, joka on saapunut ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 4.3.1999 ja jossa kantaja vaatii päätöksen kumoamista.

10 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja prosessinjohtotoimenpiteenä pyytää komissiota vastaamaan kirjallisesti yhteen kysymykseen ja toimittamaan eräitä asiakirjoja. Komissio noudatti näitä pyyntöjä asetetussa määräajassa.

11 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin kuultiin 1.7.2002 pidetyssä istunnossa.

12 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— ottaa kanteen tutkittavaksi

— kumoaa päätöksen siltä osin kuin se koskee kantajaa

— toissijaisesti kumoaa kantajalle määrätyn sakon tai ainakin alentaa sen määrää asianmukaiselle tasolle

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

13 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen kokonaisuudessaan

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

14 Kantaja vetoaa kolmeen kanneperusteeseen päätöstä koskevan kumoamisvaatimuksensa tueksi. Ensimmäisen kanneperusteen mukaan ETAn tiloissa tehty tarkastus oli lainvastainen. Toisen kanneperusteen mukaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta) on sovellettu virheellisesti, koska päätöksessä katsotaan kantajan olevan vastuussa ETAn aloitteista ja toimista. Kolmannen kanneperusteen mukaan käsiteltävänä olevan asian tosiseikat on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi kielletyiksi sopimuksiksi. Tämä kanneperuste jakautuu ensimmäiseen osaan, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti, koska kysymyksessä olevilla yrityksillä ei ollut vaadittua itsenäisyyttä sen vuoksi, että niiden menettely johtui lainsäädännöstä ja Kreikan viranomaisten yllytyksestä, ja toiseen osaan, jonka mukaan kysymyksessä olevan alan yritysten välinen yhteydenpito on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletyiksi sopimuksiksi.

15 Kantaja esittää toissijaisten vaatimustensa osalta, joilla se pyrkii sille määrätyn sakon kumoamiseen tai alentamiseen, neljännen kanneperusteen, joka puolestaan on jaettavissa neljään osaan, jotka perustuvat siihen, että rikkomisten vakavuutta, rikkomisten kestoa, raskauttavia asianhaaroja ja lieventäviä asianhaaroja on arvioitu virheellisesti.

I *Vaatimukset päätöksen kumoamisesta*

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan ETAn tiloihin tehty tarkastus oli lainvastainen

Asianosaisten lausumat

16 Kantaja katsoo, että päätös nojautuu pääasiallisesti komission lainvastaisesti hankkimiin asiakirjoihin, koska se hankki ne ETAn tiloihin tekemänsä tarkastuksen yhteydessä, ja ETA oli kantajan agentti Kreikan ja Italian välisillä reiteillä mutta eri yhtiö kuin tarkastuspäätöksen adressaatti eli kantaja itse.

17 Ensiksi kantaja palauttaa mieliin olosuhteet, joissa kysymyksessä oleva tarkastus tapahtui.

18 Se huomauttaa, että kun komission virkamiehet saapuivat ETAn Ateenassa osoitteessa avenue Kifissias, 64B, Maroussi sijaitseviin tiloihin ja pyysivät ETAn työntekijöitä suostumaan tarkastuksen suorittamiseen, viimeksi mainitut kiinnittivät välittömästi komission virkamiesten huomion siihen, että ETA on itsenäinen oikeushenkilö, joka ei ole emo- tai tytäryhtiösuhteessa Minoaniin, jonka agentti se yksinomaan on. Kantaja lisää, että tästä huomautuksesta huolimatta komission virkamiehet soitettuaan esimiehilleen Brysseliin vaativat saada toteuttaa tarkastuksen ja uhkasivat ETAa, siinä tapauksessa että tästä kieltäydyttäisiin, asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 1 kohdassa ja 20 artiklan 1 kohdassa säädetyillä seuraamuksilla. Edelleen kantajan mukaan nämä komission virkamiehet pyysivät samanaikaisesti Kreikan kauppa- ja teollisuusministeriön markkinoiden tarkastus- ja kilpailuosastoa, joka oli kilpailun alalla toimivaltainen kansallinen viranomainen, lähettämään yhden virkamiehistään

ETAn tiloihin, jotta voitaisiin aloittaa menettely, josta säädetään monopolien ja oligopolien valvonnasta ja vapaan kilpailun suojaamisesta annetun Kreikan lain 703/77 26 §:ssä. Tämän pykälän 6 momentin mukaan tilanteessa, jossa valvonnasta kieltäydytään tai se estetään, asia voidaan saattaa toimivaltaisen virallisen syyttäjän käsiteltäväksi avun saamiseksi paikallisesti toimivaltaisilta poliisiviranomaisilta.

19 Kantaja katsoo, että juuri näissä olosuhteissa ja ottaen huomioon komission virkamiesten hellittämättömyyden, uhan siitä, että tarkastuksen vastustuksesta voidaan laatia pöytäkirja, jossa vastustus todetaan, siitä mahdollisesti koituvine seuraamuksineen, sekä uhan siitä, että poliisi tunkeutuisi voimakeinoin ETAn tiloihin, ETAn työntekijät päättivät suostua tarkastukseen.

20 Kantaja toteaa, että se pyysi tuloksetta ETAn tarkastuksen jälkeen 18.8.1994 päivätyllä kirjeellään komissiota palauttamaan kaikki sen tiloista tarkastuksen yhteydessä haltuun otetut asiakirjat, koska ne oli hankittu tarkastuspäätöksen henkilöllisen soveltamisalan ylittävän toiminnan yhteydessä. Kantaja viittaa tämän jälkeen kirjeen komissiossa aiheuttamiin laajoihin keskusteluihin ja pyytää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kehottaisi komissiota esittämään sisäiset muistiot (internal notes), jotka on päivätty 21., 23., 24. ja 25.8.1994 ja jotka tukevat sen kannetta. Tämän jälkeen kantaja viittaa komission 30.8.1994 päivättyyn kirjeeseen, joka on vastaus ETAlle ja jossa tarkastusta pidetään asianmukaisena. Kantaja toteaa, että ETA lähetti toisen, 29.1.1995 päivätyn kirjeen, jossa se kumosi komission argumentit suoritetun tarkastuksen lainmukaisuudesta. Kantaja pitää todennäköisenä, että toinen, yksityiskohtainen sisäinen muistio oli laadittu 3.2.1995, kun otetaan huomioon taulukko, johon sisältyy asiakirja-aineistoon sisältyvä asiakirjaluettelo, johon se ei ole saanut oikeutta tutustua, minkä vuoksi se pyytää myös, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kehottaisi komissiota liittämään tämän asiakirjan asiakirja-aineistoon, jotta tuomioistuin voi tutustua asiakirjaan ja jotta kantaja voi tutustua siihen ja näin suojata paremmin oikeudellisia intressejään.

21 Kantaja esittää tämän jälkeen ne syyt, joiden vuoksi se katsoo, että Minoan ja ETA ovat eri yhtiöitä ja sekä oikeudellisesti että taloudellisesti itsenäisiä.

22 Kantaja toteaa tarkastuksen lainmukaisuuden osalta, että sekä tarkastuspäätös että itse tarkastus ja niiden komission virkamiesten käytös, jotka pakottivat ETAn suostumaan tilojensa tarkastukseen, ovat selvästi vastoin EY:n perustamissopimuksen 189 artiklaa (josta on tullut EY 249 artikla) ja asetuksen N:o 4056/86 18 artiklaa.

23 Tältä osin kantaja toteaa ensiksi, että vaikka perustamissopimuksen 189 artiklan neljännessä alakohdassa määrätään, että "päätös velvoittaa kaikilta osiltaan niitä, joille se on osoitettu", käsiteltävänä olevassa tapauksessa 4.7.1994 tehdyn tarkastuspäätöksen adressaattina ei ole ETA vaan Minoan. Komission virkamiehet ryhtyivät kuitenkin tarkastukseen yhden yhtiön eli ETAn tiloissa sellaisen päätöksen ja tarkastusvaltuutuksien perusteella, jotka koskivat toista yhtiötä eli kantajaa.

24 Kantaja toteaa toiseksi, että asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 1, 2 ja 3 kohdasta sekä 19 artiklan 1 kohdan c alakohdasta seuraa, että 18 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tarkastusvaltuutukset, jotka koskevat kirjanpidon ja muiden liikeasiakirjojen tutkimista ja jäljennösten ottamista, suullisten selitysten pyytämistä ja pääsyä päästä "kaikkiin yritysten käyttämiin tiloihin, kaikille niiden käyttämille alueille ja kaikkiin niiden käyttämiin kulkuneuvoihin", koskevat yksinomaan yrityksiä, joille kyseisen asetuksen 18 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu päätös on osoitettu. Samoin on kantajan mukaan katsottava olevan siltä osin kuin kysymys on asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyjen seuraamusten määräämisen uhasta tilanteessa, jossa yritykset kieltäytyvät suostumasta tarkastukseen tai jossa pyydetyt kirjanpito tai muut ammattiin liittyvät asiakirjat on esitetty epätäydellisesti, sekä siltä osin kuin kysymys on asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 5 kohdan nojalla toimivaltaiselle kreikkalaiselle viranomaiselle esitetystä pyynnöstä.

25 Kantaja riitauttaa lisäksi päätöksen 139 perustelukappaleessa esitetyt arvioinnit, joiden perusteella komissio on katsonut, että tarkastus oli lainmukainen.

26 Kantaja huomauttaa, että siltä osin kuin ensiksikin on kysymys siitä, että ETA kantajan edustajana käyttää itsestään nimitystä "Minoan Ateena" ja että se käyttää Ateenassa sijaitsevissa tiloissaan kantajan logoa ja tavaramerkkiä, nykyisen kauppatavan ja talouselämän käytännön mukaan on hyvin tavallista, että yritys käyttää toisen yrityksen logoa ja kaupallisia tunnusmerkkejä silloin, kun se on tähän pysyvässä sopimussuhteessa, kuten tilanne on kauppaedustajien, jakeluverkon jäsenten ja franchising-verkossa franchise-oikeuksien saajan osalta. Näissä tapauksissa verkon homogeenisuus edellyttää yhteisen tunnusmerkin eli yleensä jakeluverkon päämiehen tai franchise-oikeuksien myöntäjän salliman merkin käyttämistä. Kantajan mukaan tämä seikka ei vaikuta millään tavoin sellaisen yrityksen oikeudelliseen ja taloudelliseen itsenäisyyteen, joka luvan perusteella käyttää toisen yrityksen tavaramerkkiä liiketoiminnassaan. Päätöksessä omaksutun näkemyksen hyväksyminen merkitsisi, että komissio voisi nojautua jakeluverkon omistajalle osoitettuun päätökseen suorittaakseen tarkastuksia kaikkien verkon jäsenten liiketiloissa siitä huolimatta, että nämä jäsenet ovat oikeudellisesti ja taloudellisesti itsenäisiä yrityksiä, ja tämä olisi ilmeisessä ristiriidassa sekä yhteisön oikeusjärjestyksen että kansallisten oikeusjärjestysten perusperiaatteiden ja perussäännösten kanssa.

27 Kantaja katsoo, että tätä päätelmää ei horjuta se, että ennen kysymyksessä olevaa tarkastusta ETAn laillinen edustaja Sfinias vastasi komission tietojensaantipyyntöön allekirjoittamalla Minoanin nimissä asiakirjan, jonka yläreunassa oli ETAn toimitilojen osoite Minoanin logon ja tavaramerkin alla. Kantaja myöntää, että tämän vastauksen tosiasiallisesti allekirjoitti Sfinias, mutta korostaa, että hän toimi kantajan nimenomaisten ohjeiden perusteella.

28 Siltä osin, että ETAn osoite oli Minoanin logon ja tavaramerkin alapuolella, kantaja täsmentää, että tämä maininta oli sivun alalaidassa yhdessä osoitteiden "International Lines Head Office" (avenue Kifissias 64B) ja "Passengers Office" (avenue Vassileos Konstantinou 2) kanssa, ja väittää, että nämä osoitteet oli ilmoitettu asiakkaita ja muita asiasta mahdollisesti kiinnostuneita varten, jotta nämä ymmärtäisivät, että niiden oli käännyttävä kaikissa kansainvälisiä reittejä, lippujen luovuttamista ja matkustajien Ateenasta lähtöä koskevissa asioissa yhtiön yleisen agentin vastaavien toimistojen puoleen, koska tämä oli toimivaltainen kansainvälisiä reittejä ja matkustajia koskevien kysymysten osalta.

29 Kantaja katsoo lisäksi, että vaikka kaikki yllä mainitut seikat ovat voineet aiheuttaa sekaannusta komission yksiköissä, tämän sekaannuksen olisi joka tapauksessa pitänyt selvitä viimeistään silloin, kun sen virkamiehet saapuivat ETAn tiloihin, kun otetaan huomioon virkamiesten aiheuttamat vastalauseet ja suulliset reaktiot ja tiedot, jotka heille esitettiin ja joita he lisäksi itse pyysivät (ETAn nimissä oleva vuokrasopimus ja tämän yhtiön työntekijöiden palkkakuitit).

30 Kantaja kiistää lopuksi komission päätelmän (päätöksen 139 perustelukappale), jossa todetaan, että "vaikka ETA piti hallussaan ja käytti kyseisiä tiloja, Minoan antoi ETA:lle luvan käyttää tiloja myös Minoanin Ateenan toimipaikan tarkoituksiin". Tämä päätelmä on mielivaltainen, eikä sitä voida johtaa mistään Minoanin ja ETAn välillä tehtyjen sopimusten lausekkeista. Kantaja korostaa, että tilat olivat yksinomaan ETAn hallussa ja käytössä ja se harjoitti siellä toimintaansa henkilökuntansa, pääomansa ja organisaationsa turvin muun maussa Minoanin agenttina niiden sopimusvelvoitteiden perusteella, joihin se oli sitoutunut.

31 Kantaja kiistää myös sen komission väitteen perusteltavuuden, että vaikka oletettaisiinkin, että Minoan ei ole tosiasiallisesti harjoittanut (in corpore) toimintaa kysymyksessä olevissa tiloissa, oli komissiolla sen vuoksi, että sieltä löytyi Minoanille kuuluvia asiakirjoja, oikeus tutkia kysymyksessä olevat

asiakirjat. Kantaja katsoo, että tällainen väite on ilmeisessä ristiriidassa sekä asetuksen N:o 4056/86 että perustavanlaatuisten oikeusperiaatteiden kanssa. Se pitää tätä erityisen vaarallisena, koska näin väittäessään komissio ottaa itselleen oikeuden tietylle yritykselle osoitetun tarkastuspäätöksen nojalla päästä minkä tahansa kolmannen yrityksen tiloihin, jos se uskoo voivansa löytää sieltä tarkastuspäätöksen adressaattina olevan yrityksen asiakirjoja, ja suorittaa näissä tiloissa tarkastuksia tämän päätöksen nojalla.

32 Kantaja lisää, että tällainen väite on ilmeisessä ristiriidassa yhteisön toimielinten toiminnan lainalaisuuden periaatteen kanssa ja sen periaatteen kanssa, jonka mukaan sekä luonnollisten henkilöiden että oikeushenkilöiden yksityisen toiminnan ala on suojattu julkisen vallan mielivaltaiselta puuttumiselta (ks. yhdistetyt asiat 46/87 ja 227/88, Hoechst v. komissio, tuomio 21.9.1989, Kok. 1989, s. 2859, Kok. Ep. X, s. 145, 19 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on myös toistuvasti todennut, että yleinen periaate puolustautumisoikeuksien noudattamisesta hallinnollisissa menettelyissä, joissa voidaan määrätä seuraamuksia, edellyttää myös sen estämistä, että näitä oikeuksia loukattaisiin peruuttamattomalla tavalla sellaisissa alustavissa tutkintamenettelyissä, joihin kuuluvat tarkastukset (ks. em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 15 kohta).

33 Kantaja huomauttaa, että perusoikeudet ovat erottamaton osa yleisiä oikeusperiaatteita, joiden noudattamista yhteisöjen tuomioistuimet valvovat, ja että tässä tarkoituksessa ne tukeutuvat jäsenvaltioiden yhteiseen valtiosääntöperinteeseen. Se huomauttaa myös, että Euroopan unionista tehdyn sopimuksen F artiklan 2 kohdassa (josta on muutettuna tullut EU 6 artiklan 2 kohta) määrätään, että "unioni pitää arvossa yhteisön oikeuden yleisinä periaatteina perusoikeuksia, sellaisina kuin ne taataan ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyssä— — sopimuksessa ja sellaisina kuin ne ilmenevät jäsenvaltioiden yhteisessä valtiosääntöperinteessä", ja toteaa, että Kreikan perustuslain 9 §:ää, joka koskee kotirauhan suojaa, on yksimielisesti tulkittu niin, että se koskee myös liiketiloja myös silloin, kun ne kuuluvat yksityisoikeudellisille oikeushenkilöille kuten yhtiöille. Kantaja katsoo lopuksi, että edellä mainitut periaatteet pätevät sitäkin suuremmalla syyllä, kun tarkastus koskee sellaisten yritysten tiloja, jotka eivät ole tarkastuspäätöksen adressaatteja.

34 Kantaja arvostelee komission virkamiehiä siitä, että he vetosivat virheellisesti ja lainvastaisesti päätökseen ja tarkastusvaltuutuksiin ja uhkasivat ETAa seuraamuksilla ja tiloihin tunkeutumisella voimakeinoin. Se katsoo, että jos virkamiehillä olisi ollut syytä uskoa, että tämän yhtiön tilojen tarkastus oli tarpeen, heidän olisi pitänyt hankkia komissiolta uusi päätös, jossa nimenomaisesti olisi todettu, että ETA on tarkastuksen kohde, ja perusteltu ne erityiset syyt, joiden vuoksi ETAn piti olla tarkastuksen kohteena.

35 Tästä seuraa, että paitsi että komissio on toiminut tarkastuspäätöksensä ja tarkastusvaltuutuksien vastaisesti, se on myös yleisemmin rikkonut yhteisön oikeuden säännöksiä ja perusperiaatteita ja erityisesti yhteisön toimielinten toiminnan lainalaisuuden periaatetta.

36 Komissio kiistää suorittaneensa lainvastaista tarkastusta ETAn tiloissa ja käyttäneensä lainvastaisesti tässä tutkimuksessa haltuun otettuja asiakirjoja, koska kun se suoritti tarkastuksen, se katsoi, että ETA toimi Minoan-yritykseen kuuluvana apuorganisaationa ja että se toimi yksinomaan viimeksi mainitun nimissä ja lukuun eikä lainkaan itsenäisesti, kuten päätöksen 137 perustelukappaleessa todetaan. Näin ollen se katsoi, että ETA toimi Minoanin "oikeana kätenä".

37 Tältä osin komissio huomauttaa, että ETA itse kuvasi itseään "Minoan Linesina" ja antoi kolmansille selvän vaikutelman siitä, että Ateenassa osoitteessa avenue Kifissias 64B, sijaitsevat toimitilat olivat Minoanin. Komissio lisää, että ennen tarkastusta Sfinias oli vastannut komission tietojensaantipyyntöön allekirjoittamalla Minoanin nimissä asiakirjan kirjepaperille, jossa oli Minoanin logo ja tavaramerkki ja ETAn toimitilojen osoite, viittaamatta lainkaan viimeksi mainittuun yhtiöön.

38 Komissio katsoo, että kaikki tarkastetuissa tiloissa harjoitettu toiminta, tai ainakin osa siitä, oli Minoanin toimintaa riippumatta siitä, kuka oli vuokrannut tilat. Komission mukaan merkitystä ei ole muodollisella vuokrasopimuksella vaan tosiasiallisella tilanteella, sellaisena kuin se ilmenee edellä esitetyistä seikoista. Vaikka oletettaisiinkin, että kantaja ei ole tosiasiallisesti (in corpore) harjoittanut toimintaa kysymyksessä olevissa tiloissa, on selvää, että sille kuuluvia asiakirjoja oli tiloissa, ja että näin ollen komissiolla oli oikeus tällä perusteella etsiä kysymyksessä olevat asiakirjat.

39 Komissio katsoo, että näin ollen kysymys ei ole lainvastaisesti hankituista todisteista tai mielivaltaisesti harjoitetusta valvonnasta, koska tarkastus suoritettiin tiloissa, jossa harjoitettu liiketoiminta oli ainakin osittain, ellei kokonaan, Minoanin eli sen yhtiön, jota 4.7.1994 tehdyssä tarkastuspäätöksessä tarkoitettiin, liiketoimintaa.

40 Komissio toteaa, että joka tapauksessa vaikka oletettaisiinkin, että se olisi erehtynyt valvonnan kohteena olleen yhtiön identiteetistä, se ensiksikin yritti kaikin mahdollisin tavoin selvittää, kenen hallussa olivat osoitteessa avenue Kifissias 64B sijaitsevat tilat, joissa tarkastuspäätöksen adressaatti Minoan harjoitti toimintaansa Ateenassa. Toiseksi komissio pitää yksinkertaistamisena Minoan argumenttia, jonka mukaan komissiolle esitetyt täsmennykset olisivat poistaneet kaiken epävarmuuden Minoanin toiminnan tavoista ja paikasta, jossa sitä harjoitettiin. Komissio palauttaa mieleen, että tarkastushetkeen mennessä missään vaiheessa ei esiintynyt kysymystä kahdesta eri oikeushenkilöstä. Päinvastoin ETA, joka käytti itsestään nimitystä "Minoan Lines", esiintyi kuin se olisi ollut olennainen osa Minoania ja toimi tosiasiallisesti tällaisen tavoin. Lisäksi sen johtaja Sfinias vastasi Minoanille osoitettuun kirjeenvaihtoon ja allekirjoitti kirjeensä Minoanin logolla ja tavaramerkillä varustettuina ja ilmoitti osoitteeksi ETAn osoitteen viittaamatta millään tavoin viimeksi mainittuun. Näiden seikkojen valossa, jotka osoittavat Minoanin ja ETAn menettelyn yhtenäisyyttä ja heikentävät niiden välistä eroa, komissio katsoo, että ETAn työntekijöiden "täsmennykset" eivät olleet riittäviä valottamaan kysymystä

näiden oikeushenkilöiden välisestä erillisyydestä eivätkä estämään valvonnan toteuttamista, etenkin kun kysymyksessä olevan erillisyyden tutkiminen olisi edellyttänyt asiakysymysten arviointia kiinnittämättä huomiota muotoseikkoihin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

41 Tässä kanneperusteessa kantaja arvostelee komissiota pääasiallisesti siitä, että se on hankkinut lainvastaisesti ne todisteet, joihin päätös perustuu, koska se hankki ne sellaisen yrityksen tiloissa suoritetun tarkastuksen yhteydessä, joka ei ollut tarkastuspäätöksen adressaatti. Kantaja katsoo, että näin toimiessaan komissio on käyttänyt väärin tarkastusvaltuutuksiaan ja rikkonut perustamissopimuksen 189 artiklaa ja asetuksen N:o 4056/86 18 artiklaa sekä loukannut yleisiä oikeusperiaatteita.

42 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että tämän kanneperusteen perusteltavuutta on arvioitava niiden periaatteiden valossa, jotka ohjaavat komission valtaa tarkastusten alalla, ja käsiteltävänä olevan asian tosiseikkojen yhteydessä.

A Komission valta tarkastusten alalla

43 Asetuksen N:o 4056/86 johdanto-osan 16. perustelukappaleesta ilmenee, että lainsäätäjä on katsonut, että asetuksessa on säädettävä "päätöksentekovallasta ja tarvittavista seuraamuksista [perustamissopimuksen] 85 artiklan 1 kohdassa ja 86 artiklassa määrättyjen kieltojen noudattamisen varmistamiseksi sekä 85 artiklan 3 kohdan soveltamisen edellytyksistä".

44 Komissiolle annettavista valtuuksista paikan päällä suoritettavien tarkastusten osalta säädetään tarkemmin asetuksen N:o 4056/86 18 artiklassa, jonka sanamuoto on seuraava:

"*18 artikla*

Komission tutkintavaltuudet

1. Komissio voi tämän asetuksen säännöksiin perustuvien tehtäviensä suorittamiseksi ryhtyä kaikkiin tarpeellisiin yrityksiä ja yritysten yhteenliittymiä koskeviin tutkimuksiin.

Tätä tarkoitusta varten komission valtuuttamilla virkamiehillä on oikeus:

a) tutkia kirjanpitoa ja muita liikeasiakirjoja;

b) ottaa jäljennöksiä ja otteita kirjanpidosta ja muista liikeasiakirjoista;

c) vaatia suullisia selvityksiä paikalla;

d) päästä yrityksen kaikkiin tiloihin, sen kaikille alueille ja sen kaikkiin kulkuneuvoihin.

2. Komission virkamiehillä, jotka on valtuutettu suorittamaan näitä tutkimuksia, on oikeus käyttää toimivaltaansa esitettyään kirjallisen valtuutuksen, jossa mainitaan tutkimuksen kohde ja tarkoitus sekä 19 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyt seuraamukset sen varalta, että vaadittua kirjanpitoa tai muita vaadittuja liikeasiakirjoja ei esitetä täydellisinä. Hyvissä ajoin ennen tutkimusta komission on ilmoitettava tutkimuksesta ja sen suorittamiseen valtuutettujen virkamiesten henkilöllisyydestä sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka alueella tutkimus on määrä suorittaa.

3. Yritysten ja yritysten yhteenliittymien on alistuttava komission päätöksellään määräämiin tutkimuksiin. Päätöksessä on mainittava tutkimuksen kohde ja tarkoitus, määrättävä päivä, jona tutkimus alkaa, sekä ilmoitettava 19 artiklan 1 kohdan c alakohdassa ja 20 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetyistä seuraamuksista ja oikeudesta hakea muutosta päätökseen yhteisöjen tuomioistuimelta.

4. Komissio tekee 3 kohdassa tarkoitetut päätökset kuultuaan sen jäsenvaltion toimivaltaista viranomaista, jonka alueella tutkimus on määrä suorittaa.

5. Sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen virkamiehet, jonka alueella tutkimus on määrä suorittaa, voivat tämän viranomaisen tai komission pyynnöstä avustaa komission virkamiehiä näiden tehtävien suorittamisessa.

6. Jos yritys vastustaa tämän artiklan nojalla määrättyä tutkimusta, asianomaisen jäsenvaltion on annettava komission valtuuttamille virkamiehille heidän tutkimuksen suorittamiseksi tarvitsemaansa apua. Jäsenvaltioiden on komissiota kuultuaan toteutettava tätä varten tarpeelliset toimenpiteet 1 päivään tammikuuta 1989 mennessä."

45 Koska asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan sanamuoto on identtinen 6.2.1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus) (EYVL 1962, 13, s. 204) 14 artiklan kanssa ja koska nämä asetukset on annettu EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 83 artikla) nojalla EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan (josta on myöhemmin tullut EY 82 artikla) soveltamista koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen täsmentämiseksi, asetuksen N:o 17 14 artiklassa tarkoitettujen komission tarkastusvaltuuksien ulottuvuutta koskevaa oikeuskäytäntöä voidaan soveltaa myös käsiteltävänä olevassa tapauksessa.

46 ETY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti neuvoston asetuksen N:o 17 tavoitteena on varmistaa, että 85 artiklan 1 kohdassa ja 86 artiklassa tarkoitettuja kieltoja noudatetaan, sekä vahvistaa 85 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Tämän asetuksen tavoitteena on varmistaa perustamissopimuksen 3 artiklan f alakohdassa esitetyn tavoitteen toteuttaminen. Tässä tarkoituksessa siinä annetaan komissiolle laajat tutkimus- ja tarkastusvaltuudet tarkentamalla johdanto-osan kahdeksannessa perustelukappaleessa, että komissiolla on oltava kaikkialla yhteismarkkinoilla toimivalta vaatia tietoja ja suorittaa tarkastuksia, "jotka ovat tarpeen" mainittujen 85 ja 86 artiklan rikkomisten selville saamiseksi (asia 136/79, National Panasonic v. komissio, tuomio 26.6.1980, Kok. 1980, s. 2033, Kok. Ep. V, s. 261, 20 kohta ja asia 155/79, AM & S v. komissio, tuomio 18.5.1982, Kok. 1982, s. 1575, Kok. Ep. VI, s. 427, 15 kohta). Asetuksen N:o 4056/86 johdanto-osan 16. perustelukappale on myös tämänsuuntainen.

47 Yhteisöjen tuomioistuimet ovat samoin korostaneet perusoikeuksien ja erityisesti puolustautumisoikeuksien noudattamisen merkitystä kaikissa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen noudattamista soveltamista koskevissa menettelyissä ja täsmentäneet tuomioissaan, millä tavoin puolustautumisoikeudet sovitetaan yhteen niiden valtuuksien kanssa, joita komissiolla on hallinnollisessa menettelyssä ja myös sitä edeltävissä tutkinta- ja tietojenhankkimisvaiheessa.

48 Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että puolustautumisoikeuksia on kunnioitettava sekä sellaisissa hallinnollisissa menettelyissä, joissa voidaan määrätä seuraamuksia, että alustavien tutkintamenettelyiden kuluessa, koska on tärkeätä

estää se, että näitä oikeuksia loukattaisiin peruuttamattomalla tavalla sellaisissa alustavissa tutkintamenettelyissä, joihin kuuluvat erityisesti tarkastukset ja joilla voi olla ratkaiseva merkitys hankittaessa todisteita yritysten toimien lainvastaisuudesta, jonka perusteella niille saattaa syntyä vastuu (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 15 kohta).

49 Täsmällisemmin asetuksen N:o 17 14 artiklassa komissiolle tunnustetuista tarkastusvaltuutuksista ja siitä, miltä osin puolustautumisoikeudet rajoittavat niiden soveltamisalaa, yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että suojan antaminen sellaisia julkisen vallan toimenpiteitä vastaan, joilla puututaan mielivaltaisesti tai suhteettomalla tavalla henkilöiden yksityisen toiminnan piiriin, olipa kyse luonnollisista henkilöistä tai oikeushenkilöistä, on yhteisön oikeuden yleinen periaate (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 19 kohta ja asia C-94/00, Roquette Frères, tuomio 22.10.2002, Kok. 2002, s. I-9011, 27 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että kaikkien jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksissä julkisen vallan puuttumisen sekä luonnollisten henkilöiden että oikeushenkilöiden yksityisen toiminnan alaa on perustuttava lakiin ja oltava perusteltavissa laissa säädetyillä syillä. Näissä oikeusjärjestyksissä säädetään näin ollen, vaikkakin yksityiskohdiltaan toisistaan poikkeavalla tavalla, suojasta sellaisia toimia vastaan, jotka ovat mielivaltaisia tai suhteettomia.

50 Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että asetuksen N:o 17 14 artiklassa komissiolle uskotun toimivallan tarkoituksena on mahdollistaa, että komissio voi sille EY:n perustamissopimuksessa uskotun tehtävän mukaisesti valvoa kilpailusääntöjen noudattamista yhteismarkkinoilla. Kuten perustamissopimuksen johdanto-osan neljännestä perustelukappaleesta, perustamissopimuksen 3 artiklan f alakohdasta ja 85 ja 86 artiklasta ilmenee, näiden oikeussääntöjen tarkoituksena on estää kilpailun vääristyminen yleisen edun, yksittäisten yritysten ja kuluttajien kustannuksella. Toimivallan käyttäminen auttaa ylläpitämään perustamissopimuksessa määrättyä kilpailua koskevaa järjestelmää, jota yritysten on ehdottomasti noudatettava (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 25 kohta).

51 Yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että sekä asetuksen N:o 17 tarkoituksesta että saman asetuksen 14 artiklasta, jossa luetellaan komission virkamiehille annetut toimivaltuudet, ilmenee, että tarkastukset voivat olla hyvin laajoja. Yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt nimenomaisesti, että "oikeus päästä yrityksen kaikkiin tiloihin, sen kaikille alueille ja sen kaikkiin kulkuneuvoihin on erityisen merkittävä, koska sen tarkoituksena on antaa komissiolle mahdollisuus todisteiden hankkimiseen kilpailusääntöjen rikkomisesta niistä paikoista, joissa todisteita tavallisesti on, eli yritysten liiketiloista" (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 26 kohta).

52 Yhteisöjen tuomioistuin on korostanut myös, että tarkastusten tehokasta vaikutusta on suojattava, koska ne ovat välttämätön väline, jotta komissio voi suorittaa tehtävänsä perustamissopimuksen noudattamisen valvojana kilpailun alalla, ja todennut seuraavaa (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 27 kohta): "kyseinen pääsyoikeus vesittyisi, jos komission virkamiesten olisi tyydyttävä pyytämään saada käyttöönsä sellaisia asiakirjoja, jotka he kykenisivät ennakolta täsmällisesti yksilöimään. Tällainen oikeus merkitsee päinvastoin mahdollisuutta etsiä sellaisia erilaisia tietolähteitä, jotka eivät vielä ole täysin tiedossa tai joita ei ole kokonaan yksilöity. Ilman tällaista mahdollisuutta komission olisi mahdotonta hankkia tarkastuksen kannalta tarpeellisia tietolähteitä, jos asianomaiset yritykset kieltäytyvät yhteistyöstä tai jarruttavat menettelyä".

53 On kuitenkin huomattava yhteisön oikeuteen perustuvien erilaisten takuiden olemassaolo, jotka suojaavat asianomaisia yrityksiä julkisen vallan sellaisia toimenpiteitä vastaan, joilla puututaan mielivaltaisesti ja suhteettomalla tavalla oikeushenkilön yksityisen toiminnan piiriin (em. asia Roquette Frères, tuomion 43 kohta).

54 Asetuksen N:o 17 14 artiklan 3 kohdassa säädetään, että komission on perusteltava päätös, jossa määrätään tarkastuksesta, mainitsemalla sen kohde ja tarkoitus, mikä, kuten yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt, on perustavanlaatuinen vaatimus paitsi sen vuoksi, että asianomaisten yritysten tiloissa toteutettaviksi aiottujen toimenpiteiden osoitetaan olevan oikeutettuja, myös

siksi, että yritysten on mahdollista ymmärtää yhteistyövelvoitteensa laajuus samanaikaisesti puolustautumisoikeutensa säilyttäen (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 29 kohta ja em. asia Roquette Frères, tuomion 48 kohta).

55 Komission on myös mainittava kyseisessä päätöksessä niin täsmällisesti kuin mahdollista etsinnän kohde ja seikat, joihin tarkastus kohdistuu (em. asia National Panasonic v. komissio, tuomion 26 ja 27 kohta). Kuten yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, tällainen vaatimus on omiaan turvaamaan kyseisten yritysten puolustautumisoikeudet sillä näitä oikeuksia loukattaisiin vakavasti, jos komissio voisi vedota yrityksiä vastaan tarkastuksen kuluessa hankittuihin todisteisiin, jotka eivät liittyisi tarkastuksen kohteeseen eivätkä sen tarkoitukseen (asia 85/87, Dow Benelux v. komissio, tuomio 17.10.1989, Kok. 1989, s. 3137, 18 kohta ja em. asia Roquette Frères, tuomion 48 kohta).

56 Lisäksi on muistutettava siitä, että yritys, jonka osalta komissio on määrännyt tarkastuksen, voi EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan neljännen kohdan (josta on muutettuna tullut EY 230 artiklan neljäs kohta) mukaisesti nostaa yhteisöjen tuomioistuimissa kanteen tästä päätöksestä. Jos tämä kumoaa kyseisen päätöksen, komissio ei näin ollen voi käyttää yhteisön kilpailusääntöjen rikkomista koskevassa menettelyssä niitä asiakirjoja tai todistuskappaleita, jotka se on kerännyt tämän tarkastuksen aikana, koska muuten yhteisöjen tuomioistuimet voivat kumota kilpailusääntöjen rikkomista koskevan päätöksen sikäli kuin se perustuu tällaisen selvityksen käyttämiseen (ks. asia 46/87 R, Hoechst v. komissio, määräys 26.3.1987, Kok. 1987, s. 1549, 34 kohta; asia 85/87 R, Dow Chemical Nederland v. komissio, määräys 28.10.1987, Kok. 1987, s. 4367, 17 kohta ja em. asia Roquette Frères, tuomion 49 kohta).

57 Peruste, jonka mukaan tarkastuksen väitetään olleen lainvastainen, on tutkittava edellä mainittujen seikkojen valossa.

B Onko väite perusteltu

58 Tämän kanneperusteen perusteltavuuden tutkiminen edellyttää, että tutkitaan ensin ne olosuhteet, joissa käsiteltävänä olevassa tapauksessa tarkastus suoritettiin.

1. Merkitykselliset tosiseikat, joita asianosaiset eivät ole kiistäneet

59 Komissio osoitti 12.10.1992 asetuksen N:o 4056/86 nojalla ja sellaisen kantelun perusteella, jonka mukaan Kreikan ja Italian välisessä lauttaliikenteessä oli hyvin samankaltaiset hinnat, tietojensaantipyynnön Minoanille sen kotipaikkaan (Agiou Titou 38, Iraklion, Kreeta).

60 Komissio sai 20.11.1992 vastauksena tietojensaantipyyntöönsä kirjeen, jonka Sfinias oli allekirjoittanut Minoanin kirjepaperille, jonka vasemmassa ylälaidassa oli yksi ainoa logo eli "Minoan Lines", jonka alapuolella taas oli mainittu yksi ainoa osoite: 2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion), 11635, Ateena.

61 Komissio osoitti 1.3.1993 Minoanille toisen tietojensaantipyynnön sen kotipaikkaan Iraklionissa.

62 Komission 1.3.1993 päivättyyn kirjeeseen vastattiin 5.5.1993 päivätyllä kirjeellä, jonka Sfinias oli myös allekirjoittanut Minoanin kirjepaperille, jonka vasemmassa ylälaidassa oli niin ikään yksi ainoa logo eli "Minoan Lines", mutta tällä kertaa

sen alapuolella ei ollut mainittu mitään osoitetta. Sivun alalaidassa oli kaksi osoitetta: "INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64B Kifissias Ave GR, 151 25, Maroussi, Athens" ja sen alapuolella "PASSENGER OFFICE: 2 Vassileos Konstantinou Ave, GR, 116 35 Athens".

63 Komission virkamiehet menivät 5.7.1994 Ateenassa osoitteessa avenue Kifissias 64B, Maroussi sijaitseviin tiloihin, jossa he antoivat siellä olleille henkilöille, jotka sittemmin osoittautuivat ETAn työntekijöiksi, tarkastuspäätöksen ja valtuutukset nro D/06658 ja D/06659, jotka oli päivätty 4.7.1994 ja jotka oli allekirjoittanut kilpailun pääosaston pääjohtaja valtuuttaen komission virkamiehet suorittamaan tarkastuksen.

64 Näihin asiakirjoihin vedoten komission virkamiehet pyysivät ETAn työntekijöitä suostumaan tarkastuksen suorittamiseen. Viimeksi mainitut kiinnittivät kuitenkin välittömästi heidän huomionsa siihen, että oltiin ETAn tiloissa, että he olivat ETAn työntekijöitä ja että ETA oli itsenäinen oikeushenkilö, jolla ei ole Minoaniin muuta suhdetta kuin että se oli sen agentti. Komission virkamiehet soitettuaan esimiehilleen Brysseliin, vaativat saada toteuttaa tarkastuksen ja muistuttivat ETAn työntekijöitä siitä, että siinä tapauksessa, että tästä kieltäydyttäisiin, asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 1 kohdassa ja 20 artiklan 1 kohdassa säädetyt seuraamukset voitaisiin määrätä; nämä säännökset oli mainittu tarkastuspäätöksessä ja niiden sanamuoto kokonaisuudessaan päätöksen liitteessä. Komission virkamiehet pyysivät lisäksi Kreikan kauppa- ja teollisuusministeriön markkinoiden tarkastus- ja kilpailuosastoa, joka oli kilpailun alalla toimivaltainen kansallinen viranomainen, lähettämään yhden virkamiehistään ETAn tiloihin.

65 Komission virkamiehet eivät nimenomaisesti todenneet ETAn työntekijöille, että näillä oli mahdollisuus käyttää asianajajaa, mutta he antoivat näille kaksisivuisen kirjelmän, joka sisälsi selitykset tarkastuksen luonteesta ja tavanomaisesta kulusta.

66 Soitettuaan johtajalleen, joka ei tuolloin ollut Ateenassa, ETAn työntekijät päättivät lopulta suostua tarkastukseen mutta ilmoittivat kuitenkin, että he aikoivat merkityttää pöytäkirjaan eriävän mielipiteensä.

67 Komission virkamiehet ryhtyivät sitten tarkastukseen, jonka he saivat päätökseen seuraavan päivän eli 6.7.1994 päättyessä.

68 Lopuksi on huomattava, kuten kantaja itse korostaa (ks. edellä 26 kohta), että ETAlla kantajan edustajana oli valtuudet toimia ja esiintyä liiketoiminnassaan nimitystä "Minoan Lines Ateena" käyttäen sekä käyttää Minoanin tavaramerkkiä ja logoa agentin toimessaan.

69 Edellä esitetyn perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että tosiseikastosta ilmenee selvästi seuraavaa:

— Ensiksi harjoittaessaan Minoanin agentin ja edustajan toimintaa ETAlla oli valtuudet esittäytyä suurelle yleisölle ja komissiolle Minoanina, joten sen identiteetti kysymyksessä olevan liiketoiminnan harjoittajana oli käytännössä sama kuin Minoanin.

— Toiseksi se, että komission Minoanille osoittamat kirjeet toimitettiin Sfiniasille, jotta tämä vastaisi suoraan komissiolle, osoittaa, että sekä Minoan, ETA että Sfinias tiesivät siitä asti, kun komissio puuttui asiaan, että viimeksi mainittu toimi kantelun johdosta. Niillä oli myös tiedossaan kantelun luonne, tietojensaantipyynnön kohde ja se, että komissio toimi

asetuksen N:o 4056/86 perustella, josta esitettiin lainaus kysymyksessä olevissa kirjeissä. Tästä seuraa, että toimittaessaan kirjeet Sfiniasille vastauksen antamista varten Minoan ei ole de facto valtuuttanut pelkästään viimeksi mainittua vaan myös ETAn esiintymään komissiossa Minoanin asianmukaisesti valtuuttamana keskustelukumppanina kysymyksessä olevan tutkimuksen yhteydessä.

— Kolmanneksi kaikesta edellä esitetystä sekä siitä, että Minoan oli delegoinut liiketoimintansa ETAlle, seuraa, että osoitteessa avenue Kifissias 64B sijaitsevat toimitilat olivat käytännössä Minoanin liiketoiminnan tosiasiallinen keskus ja tämän vuoksi se paikka, jossa kirjanpito ja muut kysymyksessä olevaa toimintaa koskevat liikeasiakirjat olivat.

70 Tästä seuraa, että kysymyksessä olevat tilat olivat Minoanin tiloja tarkastuspäätöksen adressaattina asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 1 kohdan d alakohdassa tarkoitetuin tavoin.

2. Onko käsiteltävänä olevassa tapauksessa noudatettu periaatteita, jotka ohjaavat komissiota sen käyttäessä tarkastusvaltuutuksiaan?

71 Asiakirjoista ilmenee, että sekä komission virkamiesten ETAn työntekijöille esittämät tarkastusvaltuutukset että tarkastuspäätös täyttivät edellytyksen, jonka mukaan tarkastuksen kohde ja tarkoitus on ilmaistava. Tarkastuspäätöksen perustelukappaleissa käsitellään puolentoista sivun verran niitä syitä, joiden vuoksi komissio katsoi, että kysymyksessä voi olla perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastainen, Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivien merkittävien yritysten välinen kartelli, joka koskee matkustajiin, ajoneuvoihin ja raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavia hintoja. Siinä esitetään kysymyksessä olevien markkinoiden pääpiirteet, markkinoilla toimivat merkittävimmät yritykset, joihin Minoan kuuluu, sekä niiden yritysten markkinaosuudet, jotka liikennöivät kolmella eri reitillä, ja siinä kuvataan yksityiskohtaisesti menettely, jonka

komissio katsoo voivan osoittautua perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseksi. Päätöksessä osoitetaan selvästi, että sen adressaattina oleva yritys eli Minoan on yksi kysymyksessä olevilla markkinoilla toimivista pääasiallisista yrityksistä, ja korostetaan, että tämä yritys on jo tietoinen tutkimuksen olemassaolosta.

72 Tarkastuspäätöksen päätösosan 1 artiklassa todetaan sitten nimenomaisesti, että tarkastuksen tarkoitus on selvittää, ovatko Kreikan ja Italian välillä ro-ro-lauttaliikennettä harjoittavien yhtiöiden käyttämät hintojen tai maksujen muodostamisjärjestelmät perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia. Tarkastuspäätöksen 1 artiklassa ilmaistaan myös sen adressaattina olevan yrityksen velvollisuus alistua tarkastukseen ja kuvataan komission virkamiehille tämän tarkastuksen toteuttamisen yhteydessä annettavat valtuudet. Tarkastuspäätöksen 2 artiklassa ilmoitetaan päivä, jolloin tarkastuksen on määrä tapahtua. Päätöksen adressaatti mainitaan 3 artiklassa. Siinä todetaan, että tarkastuspäätös on osoitettu Minoanille. Mahdollisina tarkastuspaikkoina mainitaan kolme osoitetta: ensiksi Quai Poseidon 28 Pireuksessa, toiseksi Quai Poseidon 24 Pireuksessa ja kolmanneksi avenue Kifissias 64B, Maroussi Ateenassa — paikka, johon komission virkamiehet lopulta menivät. Tarkastuspäätöksen 4 artiklassa ilmaistaan mahdollisuus nostaa kanne tarkastuspäätöksestä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa mutta selvitetään, että kanteella ei ole lykkäävää vaikutusta, ellei tuomioistuin toisin päätä.

73 Komission virkamiehille tarkastuksen suorittamista varten annetuissa valtuutuksissa todetaan nimenomaisesti, että heillä on valtuudet suorittaa tarkastus liitteenä olevassa tarkastuspäätöksessä ilmoitetussa merkityksessä ja tarkoituksessa.

74 Näin ollen näiden asiakirjojen sisällöstä ilmenee selvästi yhtäältä, että komissio halusi saada tietoja ja todisteita Minoanin osallistumisesta mahdolliseen kartelliin, ja toisaalta, että se ajatteli löytävänsä niitä muun muassa Ateenassa osoitteessa avenue Kifissias 64B, Maroussi sijaitsevista tiloista, joiden se katsoi kuuluvan Minoanille. Tältä osin on palautettava mieleen, että tämä osoite oli

painettu kirjepaperille, jota Minoan käytti vastatessaan komission 1.3.1993 päivättyyn tietojensaantipyyntöön 5.5.1993 päivätyllä kirjeellään, jonka alalaidassa oli seuraava maininta: "INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens".

75 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että tarkastuspäätös ja tarkastusvaltuutukset sisältävät kaikki asianmukaiset seikat, jotta ETAn työntekijät voivat arvioida, olivatko he kyseisen päätöksen perustelut huomioon ottaen ja niiden tietojen valossa, jotka heillä oli ETAn ja Minoanin välisten suhteiden luonteesta ja ulottuvuudesta, velvollisia sallimaan tiloissaan komission tarkastuksen.

76 On siis pääteltävä, että tarkastuspäätöksen ja tarkastusvaltuutuksien osalta oikeuskäytännöstä johtuvia vaatimuksia on noudatettu täysin siltä osin kuin kysymys on tarkastettujen tilojen haltijasta, nimittäin ETAsta, koska yhtäältä toimiessaan ro-ro-lauttaliikennettä Kreikan ja Italian välisillä reiteillä Minoanin puolesta hallinnoivana yrityksenä se saattoi saada tietoonsa, minkä laajuinen sen yhteistyövelvollisuus komission virkamiesten kanssa oli, ja toisaalta sen puolustautumisoikeudet taattiin täysin, kun otetaan huomioon näiden asiakirjojen perustelujen laatu ja nimenomainen maininta siitä, että tarkastuspäätöksestä on mahdollisuus nostaa kanne ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa. Se, että ETA ei käyttänyt tätä mahdollisuutta, on sen oma valinta eikä heikennä tätä päätelmää vaan pikemminkin vahvistaa sitä.

77 Tältä osin on muistettava, että vaikka ETA on oikeudellisesti Minoanista erillinen yksikkö, kuitenkin sen roolissa viimeksi mainitun edustajana ja komission tutkimuksen kohteena olevan toiminnan yksinomaisena hallinnoijana sen identiteetti oli täysin samaistettavissa sen päämieheen, joten se oli saman yhteistyövelvollisuuden alainen kuin tämä.

78 Lisäksi sen tilanteen varalta, että Minoan voisi vedota puolustautumisoikeuksiin, jotka ETAlla, erillisellä yksiköllä, oli, on todettava, että näitä oikeuksia ei ole missään vaiheessa saatettu kyseenalaisiksi. Kysymyksessä olevan tarkastuksen kohteena eivät olleet se erillinen toiminta, jota ETAlla on ehkä voinut olla, eivätkä sen oma kirjanpito tai liikeasiakirjat.

79 Kantaja arvostelee komissiota siitä, että se on rikkonut perustamissopimuksen 189 artiklan neljättä alakohtaa, jossa määrätään, että "päätös velvoittaa kaikilta osiltaan niitä, joille se on osoitettu", koska se on ryhtynyt tarkastukseen yhden yhtiön eli ETAn tiloissa sellaisen päätöksen ja tarkastusvaltuutuksien perusteella, jotka koskivat toista yhtiötä eli Minoania.

80 Tämä argumentti ei vaikuta asiaan. Ensiksikin vetoaminen perustamissopimuksen 189 artiklaan ei tuo mitään lisää siihen kantajan pääasialliseen argumenttiin, jonka mukaan pääasiallinen lainvastaisuus on se, että komissio on sen mukaan rikkonut asetuksen N:o 4056/86 18 artiklaa ja loukannut yleisiä oikeusperiaatteita sekä väärinkäyttänyt tarkastusvaltuutuksiaan. Perustamissopimuksen 189 artiklassa vain ilmaistaan, mitä lainsäädännöllisiä toimenpiteitä ja päätöksiä toimielinten käytettävissä on, ja täsmennetään näiden toimenpiteiden oikeudelliset vaikutukset. Toiseksi vaikka oletettaisiinkin, että perustamissopimuksen 189 artikla on käsiteltävänä olevan asian kannalta merkityksellinen, tästä seuraisi vain tarkastuspäätöksen sitovan vaikutuksen vahvistaminen sillä tavoin, että se "velvoittaa kaikilta osiltaan" Minoania päätöksen adressaattina ja ETAa Minoanin tutkimusta varten osoittamana edustajana ja keskustelukumppanina.

81 Komissiota ei voi käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa arvostella myöskään siitä, että se oli siinä käsityksessä, että Minoanilla oli omat tilat osoitteessa, johon komission virkamiehet menivät, eikä siitä, että tämän vuoksi se merkitsi tämän osoitteen tarkastuspäätökseen Minoanin toiminnan keskuksen osoitteena.

82 Ensiksi on tutkittava kysymystä siitä, onko komissio toiminut lainmukaisesti pitäessään kiinni tarkastukseen ryhtymisestä.

83 Edellä mainitusta oikeuskäytännöstä seuraa, että komission on taattava tarkastuksissa, että noudatetaan periaatteita yhteisön toimielinten toiminnan lainalaisuudesta ja siitä, että sekä luonnollisten henkilöiden että oikeushenkilöiden yksityisen toiminnan ala on suojattu julkisen vallan mielivaltaiselta puuttumiselta (ks. em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 19 kohta). Olisi kohtuutonta ja asetuksen N:o 4056/86 säännösten sekä perustavanlaatuisten oikeusperiaatteiden vastaista tunnustaa komissiolle yleinen oikeus tietylle oikeudelliselle yksikölle osoitetun tarkastuspäätöksen perusteella päästä kolmannen oikeudellisen yksikön tiloihin pelkästään siitä syystä, että viimeksi mainitulla on kiinteä yhteys tarkastuspäätöksen adressaattiin, tai siitä syystä, että komissio uskoo löytävänsä tiloista viimeksi mainitun asiakirjoja, ja oikeus suorittaa tarkastuksia tiloissa tämän päätöksen perusteella.

84 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantaja ei voi arvostella komissiota siitä, että se olisi pyrkinyt laajentamaan tarkastusvaltuutuksiaan käymällä muun kuin tarkastuspäätöksen adressaattina olevan yhtiön tiloissa. Päinvastoin asiakirjoista ilmenee, että komissio toimi huolellisesti ja noudatti laajalti velvollisuuttaan varmistaa mahdollisuuksien mukaan ennen tarkastusta, että tilat, jotka se aikoi tarkastaa, todella olivat sen oikeudellisen yksikön, jota se halusi tutkia. Tältä osin on palautettava mieleen, että komission ja Minoanin välillä oli aiemmin ollut kirjeenvaihtoa, jossa tämä yhtiö vastasi komission kahteen kirjeeseen kahdella kirjeellä, jotka oli allekirjoittanut sittemmin ETAn johtajaksi paljastunut Sfinias mainitsematta lainkaan ETAn olemassaoloa tai sitä, että Minoan toimi markkinoilla yksinoikeudella toimivan agentin kautta.

85 Lisäksi on todettava — kuten komissio on huomauttanut vastinekirjelmässään kantajan tätä kiistämättä —, että Kreikan lauttojen omistajien liiton jäsenluettelossa on mainittu Minoanin nimissä kaksi kirjettä allekirjoittaneen Sfiniasin nimi, että Minoanin julkaisemassa hintataulukossa on mainittu yleinen toimisto

osoitteessa Kifissias 64B, Ateena, ja lopulta, että Ateenan puhelinluettelossa Minoan Lines -yhtiö on merkitty osoitteeseen, johon komissio meni suorittamaan tarkastuksen.

86 Jäljelle jää kysymys siitä, olisiko komission virkamiesten pitänyt, siinä vaiheessa, kun he saivat tietää, että ETA on eri yhtiö, jota koskevaa tarkastuspäätöstä heillä ei ollut, perääntyä ja tarvittaessa palata mukanaan ETAlle osoitettu päätös asianmukaisesti perusteltuna syillä, jotka olisivat oikeuttaneet tarkastuksen asiassa.

87 On todettava, että kun otetaan huomioon edellä esitetyt erityiset olosuhteet, komissio on voinut kohtuullisesti katsoa, että ETAn työntekijöiden esittämät "täsmennykset" eivät olleet riittäviä valottamaan kysymystä oikeushenkilöiden välisestä erosta eivätkä lykkäämään valvonnan toteuttamista, etenkin kun, kuten komissio korostaa, sen ratkaiseminen, oliko kyse samasta yrityksestä, olisi edellyttänyt asiakysymysten arviointia ja muun muassa asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan soveltamisalan ulottuvuuden tulkintaa.

88 On todettava, että käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa komissio on perustellusti katsonut vielä senkin jälkeen, kun se on tiennyt, että tilat, joihin mentiin, kuuluivat ETAlle eivätkä Minoanille, että niitä oli kuitenkin pidettävä tiloina, joita Minoan käytti liiketoimintansa kehittämiseen, ja että ne näin ollen voitiin samaistaa tarkastuspäätöksen adressaattina olevan yrityksen liiketiloihin. Tältä osin on muistettava, että yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että oikeus päästä yrityksen kaikkiin tiloihin, sen kaikille alueille ja sen kaikkiin kulkuneuvoihin on erityisen merkittävä, koska sen tarkoituksena on antaa komissiolle mahdollisuus todisteiden hankkimiseen kilpailusääntöjen rikkomisesta niistä paikoista, joissa todisteita tavallisesti on, eli yritysten liiketiloista em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 26 kohta). Näin ollen komissio saattoi tarkastusvaltuutuksiaan

käyttäessään pitäytyä logiikassa, jonka mukaan sen mahdollisuudet löytää todisteita otaksutusta rikkomisesta ovat paremmat, jos se tarkastaa tilat, josta käsin kohteena oleva yhtiö tavallisesti ja tosiasiallisesti harjoittaa toimintaansa yrityksenä.

89 Lopuksi ja joka tapauksessa on lisättävä, että komission tarkastukseen ryhtymistä ei ole vastustettu loppuun saakka.

90 Tästä seuraa, että pitäessään kiinni tarkastukseen ryhtymisestä käsiteltävänä olevan tapauksen kaltaisessa tilanteessa komissio ei ole ylittänyt sille asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 1 kohdassa tunnustettuja tarkastusvaltuutuksia.

3. Onko puolustautumisoikeuksia noudatettu ja onko julkinen valta puuttunut liiallisesti ETAn toiminnan piiriin?

91 Kuten edellä on todettu, yhteisöjen tuomioistuimen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytäntö osoittavat, että vaikka komission tarkastusten tehokas vaikutus on säilytettävä, sen on omasta puolestaan varmistettava tarkastuksen kohteena olevien yritysten puolustautumisoikeuksien noudattaminen ja pidätyttävä puuttumasta mielivaltaisesti tai suhteettomalla tavalla niiden yksityisen toiminnan piiriin (em. asia Hoechst v. komissio, tuomion 19 kohta; em. asia Dow Benelux v. komissio, tuomion 30 kohta; yhdistetyt asiat 97/87–99/87, Dow Chemical Ibérica ym. v. komissio, tuomio 17.10.1989, Kok. 1989, s. 3165, Kok. Ep. X, s. 179, 16 kohta ja yhdistetyt asiat T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, ns. PVC-tapaus II, tuomio 20.4.1999, Kok. 1999, s. II-931, 417 kohta).

92 Puolustautumisoikeuksista on todettava, ettei kantaja eikä tarkastettujen tilojen haltijana oleva oikeudellinen yksikkö eli ETA ole katsonut tarkoituksenmukaiseksi nostaa kannetta tarkastuspäätöksestä, jonka perusteella tarkastus tapahtui, vaikka ne olisivat voineet tehdä näin, kuten asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 3 kohdassa nimenomaisesti säädetään.

93 Edelleen kantajan osalta on riittävää todeta, että se käyttää nyt hyväkseen oikeuttaan vaatia tarkastuksen todellisen lainmukaisuuden valvontaa tässä kanteessa, joka koskee komission perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan nojalla tekemää lopullista päätöstä.

94 Kiistatonta on myös se, että koska ETAn työntekijät eivät lopulta vastustaneet komission ryhtymistä tarkastukseen, komissio ei ollut velvollinen pyytämään oikeuden määräystä ja/tai julkisen vallan apua tarkastuksen toteuttamiseen. Tästä seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa kyseessä olevan kaltaista tarkastusta on pidettävä kyseisen yrityksen kanssa yhteistyössä tehtynä tarkastuksena. Tätä päätelmää ei horjuta se, että Kreikan kilpailuviranomaiseen otettiin yhteyttä ja että yksi sen virkamiehistä saapui tarkastuspaikalle, koska tällaisesta toimenpiteestä säädetään asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan 5 kohdassa niiden tilanteiden varalta, jolloin yritys ei vastusta tarkastusta. Näin ollen kysymys ei voi olla siitä, että viranomainen olisi suorittanut liian pitkälle meneviä toimenpiteitä ETAn toimintapiirissä, koska ei ole vedottu mihinkään seikkoihin sen osoittamiseksi, että komissio olisi mennyt pidemmälle kuin mitä ETAn työntekijät ovat yhteistyön puitteissa suostuneet tekemään (ks. vastaavasti em. PVC-tapaus II, tuomion 422 kohta).

C Päätelmä

95 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio on toiminut täysin lainmukaisesti sekä siltä osin kuin kysymys on sen laatimista

tarkastusasiakirjoista että siltä osin kuin kysymys on siitä, miten asia on kehittynyt tarkastuksen jälkeen, ja se on säilyttänyt asianomaisten yritysten puolustautumisoikeudet ja noudattanut täysin yhteisön oikeuden yleistä periaatetta, jonka mukaan on annettava suojaa sellaisia julkisen vallan toimenpiteitä vastaan, joilla puututaan mielivaltaisesti tai suhteettomalla tavalla henkilöiden yksityisen toiminnan piiriin, olipa kyse luonnollisista henkilöistä tai oikeushenkilöistä.

96 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo saaneensa asian kannalta merkityksellisistä tosiseikoista ja oikeudellisista seikoista riittävät tiedot voidakseen tutkia tämän kanneperusteen ja katsoo näin ollen, että ei ole tarvetta noudattaa kantajan esittämää asiakirjojen toimittamista koskevaa vaatimusta.

97 Tätä kanneperustetta on näin ollen pidettävä perusteettomana.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan kantajan katsotaan virheellisesti olevan vastuussa ETAn toimienpiteistä ja aloitteista

Asianosaisten lausumat

98 Kantaja pitää perusteettomana sitä, että komissio katsoo sen olevan vastuussa ETAn toimenpiteistä ja aloitteista, jotka päätöksen mukaan merkitsevät perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista.

99 Kantaja katsoo ensiksi, että monet näistä arvostelluista toimenpiteistä perustuivat ETAn omiin aloitteisiin, joita Minoan ei hyväksynyt ja jotka tehtiin ETAn ja

Minoanin välisten sopimusten ulkopuolella, joten Minoanin ei voida katsoa olevan niistä vastuussa. Kantaja katsoo, että toisin kuin komissio väittää, näistä sopimuksista ei seuraa, että ETA toimi ohjeiden mukaan ja sen valvonnassa. Päinvastoin ETA oli hyvin itsenäinen, koska sillä oli oma yhteistyötoimistojen verkosto kaikkialla Kreikassa (paitsi Kreetalla), ja se saattoi omalla vastuullaan nimittää agentteja Kreikassa ja ulkomailla. Näistä sopimuksista ei seuraa myöskään, että ETAlla olisi ollut toimivalta ryhtyä lainvastaiseen yhteistyöhön muiden yhtiöiden kanssa, eikä mistään asiakirjasta ilmene, että Minoan olisi pyytänyt ETAa niin tekemään. Kantaja katsoo, että se, että sopimuksella vahvistettiin agenteille maksettava palkkio, ei osoita, että ETA ei olisi itsenäinen yritys.

100 Kantaja riitauttaa sitten sen komission väitteen (ks. päätöksen 137 perustelukappale), jonka mukaan ETAa oli pidettävä Minoanin "oikeana kätenä", joka toimi Minoanin edustajana ja välittäjänä yksinomaan Minoanin puolesta eikä harjoittanut omaan lukuunsa lainkaan liiketoimintaa. Se, että ETA on kantajan agentti, ei merkitse välttämättä, että kaikki ETAn aloitteet tehtäisiin kantajan lukuun, erityisesti silloin, kun ne ovat niiden sopimussuhteen ulkopuolella ja kun kantaja ei ole antanut niitä varten ohjeita eikä hyväksynyt niitä jälkikäteen.

101 Kantaja lisää, että toisin kuin komissio väittää, Sfinias ei mainitse ETAa ainoastaan silloin, kun hän kääntyy Minoanin Iraklionissa sijaitsevan pääkonttorin puoleen. Päinvastoin kaikissa komission mainitsemissa telekseissä on joko sivun ylälaidassa (eli ennen lähettäjän ja vastaanottajan tai vastaanottajien nimeä) tai alalaidassa (Sfiniasin nimen alapuolella) maininta ETA ja ETAn teleksinumero osoittamassa tosiasiallista lähettäjää. Kantaja lisää, että maininnat "Minoan Lines" ja "Minoan Lines Ateena" selittyvät lyhyyden vaatimuksella ja sillä, että haluttiin välttyä käyttämästä ilmaisua "ETA Worldwide General Agents for Minoan Lines".

102 Kantaja toteaa, että se ei ole milloinkaan kehottanut ETAn laillista edustajaa Sfiniasia tekemään lainvastaisia sopimuksia, mutta myöntää, että siltä osin kuin sille asiasta tiedotettiin, se ei myöskään kieltänyt tätä keskustelemasta muiden yhtiöiden kanssa. Koska Minoan oli ollut vakuuttunut siitä, että nämä keskustelut olivat kauppamerenkulkuministeriön politiikan mukaisia, se ei nähnyt niissä mitään "erityisen vakavaa".

103 Sen väitteensä tueksi, jonka mukaan sillä ei ollut tietoa niistä toiminnoista, joihin ETA oli ryhtynyt, kantaja väittää, että se ei ollut keskittänyt huomiotaan Sfiniasin kontakteihin ja hänen käymiinsä keskusteluihin vaan hänen ehdotuksiinsa, jotka koskivat maksupolitiikkaa, jotta se voisi hyväksyä, hylätä tai korjata hintoja, joita ehdotettiin eri taloudellisten muuttujien pohjalta, omien kriteeriensä perusteella. Sfiniasin 13. ja 14.5.1997 pidetyssä kuulemisessa esittämät lausumat vahvistavat edellä esitetyn. Sfinias totesi erityisesti seuraavaa:

"Yhtiömme tehtävänä on sopimuksen nojalla luoda Minoanin aluksille parhaat mahdolliset käyttöolosuhteet viimeksi mainitun parhaaksi katsomien toimenpiteiden ja aloitteiden pohjalta, kun taas me arvioimme itse, missä määrin informoimme Minoania. Kun luotamme vahvasti toimenpiteisiimme ja katsomme, että niillä on positiivinen vaikutus valtuuttajamme intresseihin laajassa merkityksessä, voi olla, että emme informoi Minoania oikopäätä tai ehkä lainkaan — koska tulos on se, jolla on merkitystä. Saatamme informoida sitä jälkikäteen saadaksemme sen hyväksynnän, pääasiallisesti koska tiedämme, että koska valtuuttajayhtiöllämme on huomattava määrä osakkeenomistajia, sen hallinto, joka hyväksyy tai hylkää aloitteemme, on itse vastuussa huomattavalle määrälle osakkeenomistajia."

104 Kantaja riitauttaa lisäksi komission väitteen, jonka mukaan päätöksen 137 perustelukappaleen lopussa tarkoitetut asiakirjat osoittavat, että se oli tietoinen salaisesta yhteistyöstä. Se katsoo päinvastoin, että kysymys oli aina tiedoista, jotka se sai jälkikäteen.

105 Kantaja riitauttaa lopuksi komission päätöksen 138 perustelukappaleessa esittämät argumentit, joiden perusteella se tuli siihen tulokseen, että päätöksessä ETAa ja Minoania piti käsitellä yhtenä oikeudellisena ja taloudellisena kokonaisuutena. Se arvostelee komissiota siitä, että tämä poikkeuksetta piti sitä vastuullisena kaikista ETAn toimenpiteistä ja aloitteista.

106 Kantaja ei katso, että tällainen vastuun kohdentaminen voisi olla oikeutettua viittaamalla oikeuskäytäntöön, joka koskee sitä, milloin emoyhtiöiden on katsottava olevan vastuussa tytäryhtiöiden käyttäytymisestä (asia 48/69, ICI v. komissio, tuomio 14.7.1972, Kok. 1972, s. 619, Kok. Ep. II, s. 25, 132 ja 133 kohta ja asia 107/82, AEG v. komissio, tuomio 25.10.1983, Kok. 1983, s. 3151, Kok. Ep. VII, s. 281, 49 kohta), sillä tämä oikeuskäytäntö liittyy tytäryhtiöihin eikä itsenäisiin yrityksiin, jotka ovat tehneet yhteistyösopimuksia. Lisäksi tuomioissa, joihin komissio viittaa, esitetään vastuun kohdentamisen lisäedellytyksenä se, että "tytäryhtiö, vaikka sillä onkin eri oikeushenkilöllisyys, ei päätä itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään, vaan noudattaa olennaisilta osin emoyhtiönsä sille antamia ohjeita". Lopulta jotta tällaiseen käyttäytymisestä aiheutuvan vastuun kohdentamiseen päästään, ei riitä, että todetaan mahdollisuus vaikuttaa tähän käyttäytymiseen, vaan on näytettävä toteen, että tätä mahdollisuutta on tosiasiallisesti käytetty (ks. em. asia AEG v. komissio, tuomion 50 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä em. asia ICI v. komissio, tuomion 135, 137, 138 ja 141 kohta).

107 Kantajan mukaan mikään edellä mainituista edellytyksistä ei käsiteltävänä olevassa tapauksessa täyty, koska ETA ei ole Minoanin tytäryhtiö, eikä Minoanilla tämän vuoksi ole mitään vaikutusvaltaa ETAn hallintoelimiin, ja näiden kahden yhtiön välinen ainoa yhteys johtuu sopimuslausekkeista, joissa selvästi määritellään kunkin sopimuspuolen oikeudet ja velvollisuudet. Edelleen vaikka oletettaisiinkin, että nämä sopimukset olisivat tarjonneet sille mahdollisuuden käyttää tiettyä vaikutusvaltaa, kantaja ei ole milloinkaan käyttänyt tätä mahdollisuutta. Asiakirja-aineistossa ei ole mitään, mikä osoittaisi, että Minoan olisi vaikuttanut konkreettisilla tosiasiallisilla toimenpiteillä ETAn käyttäytymiseen tai antanut sille ohjeita, määräyksiä tai täsmällisiä valtuutuksia. Päinvastoin se osoittaa, että Minoan joko oli täysin tietämätön tietyistä aloitteista tai että se oli sellaisten osittaisten tietojen passiivinen vastaanottaja, jotka ETA toimitti sille jälkikäteen.

108 Kantaja päättelee tästä, että näin ollen komission näkemys, jonka mukaan "ETAa ja Minoania käsitellään— — päätöksessä yhtenä oikeudellisena ja taloudellisena kokonaisuutena", millä perusteella Minoanin voidaan katsoa olevan vastuussa kaikista ETAn toimenpiteistä ja aloitteista, on mielivaltainen, sen perustelujen puute on ilmeinen eikä sille ole perustetta asiakirja-aineistossa eikä oikeuskäytännössä, johon komissio vetoaa.

109 Komissio ei kyseenalaista sitä, että ETAlla on itsenäinen oikeushenkilöllisyys. Se katsoo kuitenkin, että oikeuskäytännön mukaan se, että yhtiöllä on erillinen oikeushenkilöllisyys, ei merkitse, että sen ei voitaisi katsoa olevan vastuussa jonkin toisen yhtiön käyttäytymisestä. Se katsoo, että yhteisön kilpailuoikeudessa on sovellettava taloudellista eikä puhtaasti juridista lähestymistapaa, ja kun se on soveltanut tätä lähestymistapaa käsiteltävänä olevassa tapauksessa, se on todennut, että ETAn toimenpiteitä ja aloitteita ei ole tehty sen nimissä ja sen omaan lukuun, vaan Minoanin nimissä ja lukuun.

110 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa ETAn ja kantajan välisiä suhteita sääntelevien sopimusten eri lausekkeista ja Sfiniasin näistä suhteista antamista lausumista ilmenee, että ETAlla oli hyvin laaja edustusvalta ja että se oli valtuutettu ja oikeutettu paitsi organisoimaan paikallisista agenteista koostuva verkko ja edistämään lipunmyyntiä ulkomaisiin kohteisiin myös yleisemmin hallinnoimaan aluksia kansainvälisillä reiteillä, edustamaan kantajaa ja valvomaan kaikkia hallinnoimiinsa aluksiin liittyviä seikkoja ja toimia sekä edistämään niiden käyttöä kantajan nimissä ja lukuun. Komissio korostaa, että näistä sopimuksista ilmenee, että ETAlla oli sopimukseen perustuva velvollisuus vastaanottaa ohjeita kantajalta (hallinnoimissopimuksen IV artiklan g kohta) ja pyrkiä järjestelmällisessä yhteistyössä sen kanssa varmistamaan Minoanin yhteistyö muiden yhtiöiden kanssa (Minoanin pyynnöstä) (hallinnoimissopimuksen II artiklan 1 kohta).

111 Komissio lisää, että tässä on tehtävä selkeä ero agentin sopimukseen perustuvan velvoitteen, jonka nojalla se voi toimia edustamansa henkilön lukuun tämän ohjeiden perusteella ja valvonnassa, ja sen toimivallan välillä, joka edustettavalla henkilöllä käytännössä on harjoittaa edustajaan kohdistuvaa valvontaa. Näin ollen vaikka osoittautuisikin, että kantajalla ei ole kokemusta laivaliikenteen alalla ja että näin ollen se ei voinut antaa ETAlle tiettyjä erityisiä teknisiä tai taloudellisia ohjeita, tämä ei muuta sitä, että ETA suoritti tehtäväänsä edustajana ja teki tämän sopimuksesta ja lainsäädännöstä johtuvien velvoitteidensa mukaisesti kantajan sille antamien ohjeiden ja valtuutusten rajoissa.

112 Komissio pitää virheellisenä kantajan väitetä, jonka mukaan ETA oli laajalti itsenäinen, koska se oli sopimuksen nojalla velvollinen olemaan edustamatta muita varustamoita samoilla reiteillä. Kantajan väitteet eivät komission mukaan osoita, että ETA olisi edustanut mitään muuta laivaliikenneyhtiötä tai toiminut tällaisen agenttina kysymyksessä olevilla markkinoilla.

113 Komissio huomauttaa lisäksi, että sopimuksista ei seuraa — eikä kantaja edes näin väitä —, että ETA olisi ottanut mitään taloudellista riskiä liittyen ro-ro-lauttapalvelujen (matkustajien ja ajoneuvojen kuljetus) tarjoamiseen Kreikan ja Italian välillä tai kolmansien kanssa tähän liittyen tehtyjen sopimusten yhteydessä. Komission mukaan näin ollen käsiteltävänä olevassa tapauksessa ETAa ei ole pidettävä itsenäisenä neuvottelijana vaan kantajan yritykseen kuuluvana apuorganisaationa. Kantajan ja ETAn välillä tehdyistä sopimuksista ilmenee, että ETA oli sitoutunut kantajan yksinoikeudella toimivana yleisenä agenttina hallinnoimaan kantajan aluksia ja yleisemmin valvomaan kaikkia näitä aluksia koskevia seikkoja ja sai palveluksistaan palkkansa prosentuaalisena osuutena lipunmyynnistä.

114 Komissio ei hyväksy kantajan väitettä, jonka mukaan ETAn "sopimussuhteen ulkopuolella" tekemät aloitteet ovat tosin tapahtuneet mutta eivät Minoanin lukuun. Se täsmentää, että ETAn ja kantajan välillä tehdyn sopimuksen tarkoituksena oli kantajan kansainvälisillä reiteillä kulkevien alusten hallinnointi ja että tässä yhteydessä tiettyjen ‚hallinnointisopimusten tavoitteisiin sisältyvien toimintojen luettelointi ei ollut tyhjentävä. Päinvastoin niiden välisistä sopimuksista (II artiklan n kohta) johtui, että ETAn oli yleisemmin valvottava kaikkia hallinnoimiinsa aluksiin liittyviä seikkoja ja toimia. Näin ollen kaikki tavoitteen saavuttamiseen ja sopimusten menestykselliseen täyttämiseen myötävaikuttava toiminta kuului sopimussuhteen piiriin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

A Alustavat huomiot

115 Kysymystä siitä, voidaanko kantajan katsoa olevan vastuussa ETAn toimista, käsitellään päätöksen 136–138 perustelukappaleessa.

116 Komissio esittää päätöksen 136 perustelukappaleessa joukon argumentteja kumotakseen kantajan väitteen, jonka mukaan sen ei voida katsoa olevan vastuussa monista päätöksessä käsitellyistä toimenpiteistä, koska ne perustuivat ETAn omiin aloitteisiin, jotka tehtiin sopimusten soveltamisalan ulkopuolella ja joita kantaja ei ollut hyväksynyt.

117 Päätöksen 138 perustelukappaleessa komissio hylkää kantajan väitteen, jonka mukaan ETA olisi ollut niin itsenäinen, että sen päämiestä ei voitaisi pitää vastuullisena sen toiminnasta, ja lainaa alaviitteessä yhteisöjen tuomioistuimen

oikeuskäytäntöä, joka koskee emoyhtiöiden vastuussa pitämistä tytäryhtiöiden toiminnasta (em. asia AEG v. komissio, tuomion 49 kohta ja em. asia ICI v. komissio, tuomion 132 ja 133 kohta). Tämän jälkeen komissio toteaa, että "ETAa ja Minoania käsitellään— — päätöksessä yhtenä oikeudellisena ja taloudellisena kokonaisuutena".

118 Kantaja väittää kanteessaan, että oikeuskäytännöllä, johon komissio viittaa, ei ole käsiteltävänä olevassa asiassa merkitystä, koska ETA ei ole Minoanin tytäryhtiö. Komissio mainitsee kirjelmissään vain säännöt, joiden se katsoo soveltuvan käsiteltävänä olevassa tapauksessa, ja lainaa muun muassa yhdistettyihin asioihin 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie vastaan komissio (tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663) perustuvaa oikeuskäytäntöä ja kauppaedustajien kanssa tehtävistä yksinoikeudellisista sopimuksista vuonna 1962 annettua komission tiedonantoa (EYVL 1962, 139, s. 2921).

119 Ensiksi on täsmennettävä, että käsiteltävänä olevassa asiassa komissio pitää ETAa kantajan "oikeana kätenä", koska se hallinnoi yleisesti kantajan liiketoimintaa kyseisillä markkinoilla, ja että tosiasiallisesti komissio ei väitä, että nämä kaksi yhtiötä kuuluisivat samaan oikeudelliseen yksikköön vaan samaan taloudelliseen yksikköön. Vaikka 138 perustelukappaleessa käytetyt ilmaukset ovat epäselviä, koska vaikuttaa siltä, että niissä sekoitetaan nämä kaksi käsitettä, päätöksen 136–139 perustelukappaleesta ja 138 perustelukappaleen kohdalla olevan alaviitteen sisältämästä viittauksesta oikeuskäytäntöön, joka koskee emoyhtiöiden vastuuta tytäryhtiöiden toiminnasta, yhdessä luettuina seuraa selvästi, että se, että kantajan voidaan katsoa olevan vastuussa ETAn toimista, perustuu periaatteisiin, jotka sääntelevät välittäjän ja tämän päämiehen suhteita ja viimeksi mainitun vastuuta ensiksi mainitun toimista, tulkittuina yhden taloudellisen yksikön käsitteen valossa; käsitettä käytetään yleisesti, kun analysoidaan yritysten käyttäytymistä kilpailuoikeuden näkökulmasta. Komission kirjelmissään esittämät argumentit tukevat tätä tulkintaa.

120 Näiden täsmennysten valossa on tutkittava, onko päätöksessä katsottu oikein perustein, että kantajan voidaan katsoa olevan vastuussa ETAn toimista perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamiseksi.

B Vastuun kohdentaminen päämiehen ja agentin välisissä suhteissa

121 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa, että käsitteellä "yritys" on katsottava tarkoitettavan kilpailuoikeuden alalla taloudellista kokonaisuutta kysymyksessä olevan sopimuksen kohteen kannalta arvioiden, vaikkakin oikeudellisesti katsoen tämän taloudellisen kokonaisuuden muodostaa useampi kuin yksi luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö (asia 170/83, Hydrotherm, tuomio 12.7.1984, Kok. 1984, s. 2999, 11 kohta ja asia T-234/95, DSG v. komissio, tuomio 29.6.2000, Kok. 2000, s. II-2603, 124 kohta).

122 On myös katsottu, että tällainen taloudellinen yksikkö muodostuu yhtenäisestä henkilöstön sekä aineellisten ja aineettomien tekijöiden organisaatiosta, jolla on tietty pitkän aikavälin taloudellinen tavoite ja joka voi olla osallisena 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kaltaisessa kilpailusääntöjen rikkomisessa. Kun yhtiöryhmä muodostaa yhden ja saman yrityksen, komissio voi perustellusti katsoa, että tämän yrityksen tekemästä rikkomisesta on vastuussa yhtiö, joka on vastuussa ryhmän toiminnasta rikkomisen yhteydessä, ja määrätä sille sakon (ks. vastaavasti asia T-11/89, Shell v. komissio, tuomio 10.3.1992, Kok. 1992, s. II-757, Kok. Ep. XII, s. II-49, tuomion 311 ja 315 kohta).

123 Yhteisöjen tuomioistuin on korostanut, että kilpailusääntöjen soveltamisessa eri oikeushenkilöllisyydestä johtuva muodollinen ero kahden yhtiön välillä ei ole ratkaisevaa; merkityksellistä on niiden markkinakäyttäytymisen mahdollinen yhteneväisyys kilpailusääntöjen soveltamisessa (ks. vastaavasti em. asia ICI v. komissio, tuomion 140 kohta).

124 Voi siis osoittautua tarpeelliseksi selvittää, muodostavatko kaksi yhtiöitä, jotka ovat eri oikeushenkilöitä, yhden ja saman yrityksen tai kuuluvatko ne tällaiseen tai muodostavatko ne taloudellisen yksikön, joka osoittaa yhdenmukaista käyttäytymistä markkinoilla.

125 Oikeuskäytäntö osoittaa, että tällainen tilanne ei ole kysymyksessä pelkästään tapauksissa, joissa yhtiöiden välillä on emoyhtiön ja tytäryhtiön suhde, vaan näin voi olla myös tietyissä olosuhteissa yhtiön ja sen kauppaedustajan tai päämiehen ja tämän edustajan välisessä suhteessa. Siltä osin kuin kysymys on perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamisesta kysymys siitä, muodostavatko päämies ja tämän välittäjä tai "kauppaedustaja" taloudellisen yksikön, kun toinen on ensimmäiseen yritykseen kuuluva apuorganisaatio, on tärkeä sen selvittämiseksi, kuuluuko tietty käyttäytyminen näiden kahden artiklan soveltamisalaan. On katsottu, että jos välittäjä toimii päämiehensä hyväksi, sitä voidaan pääsääntöisesti pitää päämiehen yritykseen kuuluvana ja velvoitettuna noudattamaan päämiehen ohjeita ja se muodostaa näin, samoin kuin työsuhteessa oleva työntekijä, tämän yrityksen kanssa yhden taloudellisen yksikön (em. asia Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 480 kohta).

126 Kun kysymyksessä ovat yhtiöt, jotka ovat vertikaalisessa suhteessa toisiinsa, kuten päämies ja tämän agentti tai välittäjä, kahta seikkaa pidetään pääasiallisina tekijöinä ratkaistaessa, onko kysymys taloudellisesta yksiköstä: ensiksikin ottaako välittäjä vastatakseen taloudellisen riskin ja toiseksi tarjoaako välittäjä palvelujaan yksinoikeudella.

127 Taloudellisen riskin osalta yhteisöjen tuomioistuin on katsonut edellä mainitussa asiassa Suiker Unie vastaan komissio antamassaan tuomiossa (482 kohta), että välittäjää ei voi pitää päämiehen yritykseen kuuluvana apuorganisaationa, jos sen ja päämiehen välillä tehdyn sopimuksen mukaan sille kuuluu tai sille jätetään toimintoja, jotka taloudelliselta merkitykseltään vastaavat itsenäisen myyntineuvottelijan toimintoja, mikä tarkoittaa, että välittäjällä on taloudellinen riski tuotteiden myynnistä tai kolmansien kanssa tehtyjen sopimusten täytäntöönpanosta.

128 Välittäjän tarjoamien palvelujen yksinoikeudellisesta luonteesta yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että taloudellisen yksikön ajatuksen puolesta ei puhu se seikka, että päämiehen lukuun harjoittamansa toiminnan kanssa samanaikaisesti välittäjä ryhtyy itsenäisenä myyntineuvottelijana huomattaviin liiketoimiin

kysymyksessä olevan tuotteen tai palvelun markkinoilla (ks. vastaavasti em. asia Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 544 kohta).

129 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa asiakirja-aineistosta ilmenee, että oikeuskäytännössä käytetyt kriteerit täyttyvät sen toteamiseksi, että edustaja ja päämies muodostavat yhden taloudellisen yksikön, koska ETA toimi markkinoilla vain Minoanin nimissä ja lukuun eikä ottanut vastatakseen taloudelliseen toimintaansa liittyviä taloudellisia riskejä. Asiakirja-aineistosta ilmenee myös, että näitä kahta yhtiötä pidetään kolmansien taholta ja kysymyksessä olevilla markkinoilla yhteen ja samaan taloudelliseen yksikköön eli Minoaniin kuuluvina.

130 Nämä päätelmät seuraavat erityisesti kantajan ja ETAn välisten hallinnointisopimusten tarkastelusta.

C Hallinnointisopimukset

131 Kantajan ja ETAn välillä alusten hallinnosta 24.6.1991 tehdyn sopimuksen, jossa toistetaan aiempien sopimusten sanamuoto, II artiklaan sisältyvät velvoitteet, joihin ETA hallinnoijana sitoutuu. Tämän artiklan sanamuoto on seuraava:

"Jäljempänä tarkoitetun tavoitteen saavuttamiseksi ja tämän sopimuksen täyttämiseksi hallinnoija hyväksyy seuraavat velvoitteet

a) Hallinnoija ylläpitää laajaa yhteistyötoimistojen verkostoa kaikkialla Kreikassa lukuun ottamatta Kreetaa, jossa matkatoimistotyön organisoi omistaja

mutta kirjanpitoseurannan hoitaa hallinnoijan tietojenkäsittelykeskus. Hallinnoijalla on oikeus nimetä omalla vastuullaan agentteja sekä Kreikassa että ulkomailla yhtäältä satamapalvelujen tarjoamiseksi omistajan edellä mainitulle alukselle poikkeamis- ja välisatamissa ja kaikkea lippujen ja konnossementtien valmistusta ja jakelua koskevaa työtä varten ja toisaalta satama- ja muiden palvelujen tarjoamiseksi matkustajien ja ajoneuvojen kuljetuksen aikana.

b) Hallinnoija asettaa pelkästään omistajan yksinoikeudella käytettäväksi käytettävissään olevan myyntiverkoston ja sitoutuu olemaan edustamatta ketään muuta omistajaa reitillä Ancona–Korfu–Kefalonia–Pireus–Paros–Iraklion.

c) Hallinnoija varmistaa kaikilta agenteilta peräisin olevien kaikkien rahtimaksujen perimisen joutuisasti ja niiden suorittamisen edelleen omistajalle kotimaassa ja ulkomailla. Rahdit on maksettava kuukauden kuluessa sen matkan päättymisestä, josta ne on peritty.

Rahtimaksujen nettotuotto talletetaan omistajan nimissä tämän pankkitilille. Omistajalla on yksinoikeus sekä ulkomailla suoritettuihin rahtimaksuihin asianomaisena valuuttana että kotimaassa suoritettuihin rahtimaksuihin drakmoina.

Kummassakin tapauksessa talletukset suoritetaan omistajan osoittamaan pankkiin.

d) Hallinnoija huolehtii erityisen valvontapalvelun ja yleisen kirjanpidon järjestämistä toiminnan sujuvuuden varmistamiseksi lippujen, konnossementtien ym. luovuttamisesta ja jakelusta aina tiliselvitykseen asti siten, että

omistajan intresseistä huolehditaan täysin; näiden intressien mukaisesti se toimittaa kerran kuukaudessa omistajalle lippujen ja konnossementtien myynnin osalta selvityksen, jotta viimeksi mainittu voi tarkastaa ne.

e) Hallinnoija ylläpitää varauspalvelua (CRO) sekä Kreikassa että Anconassa Italiassa. Tämä palvelu on omistajan asiakaskunnan käytettävissä sekä matkustajien että ajoneuvojen osalta (hyötyajoneuvot sekä turistien ajoneuvot) sekä ulkomaille että Kreikkaan suuntautuvilla matkoilla. Se huolehtii myös kaikista tulli- ja satamapalveluista sekä kauttakulkuluvista reitillä Ancona–Korfu–Kefalonia–Pireus–Paros–Iraklion.

f) Hallinnoija järjestää toimistotilat satamatoimistojen palvelujen tarjoamista varten Anconan, Korfun, Kefalonian, Pireuksen ja Paroksen satamissa tavanomaiset tarpeet täyttäen ja aluksen toiminnan tarpeisiin vastaten.

g) Hallinnoija edustaa omistajaa kotimaassa ja ulkomailla satamaviranomaisiin ja muihin valtion viranomaisiin nähden, joiden kanssa se pyrkii ylläpitämään mahdollisimman hyviä suhteita, jotta aluksen tarpeisiin voidaan vastata jatkuvasti ja normaalilla tavalla.

h) Hallinnoija järjestää matkustajien ja ajoneuvojen laivaan nousun ja maihinnousun sekä tavaroiden lastauksen ja purun kuljetusmaksuineen tai aluksen käytöstä aiheutuvine maksuineen.

i) Hallinnoija huolehtii ja vastaa tehokkaasti kaikista aluksen tarpeista Anconan, Korfun, Kefalonian, Pireuksen ja Paroksen satamissa.

j) Hallinnoija edustaa myös (samalla reitillä tai jollakin muulla reitillä Kreikka–Italia–Kreikka omistajan pyynnöstä) muita omistajan aluksia erillisessä sopimuksessa täsmennettävin ehdoin.

k) Hallinnoija nimittää omalla vastuullaan agentit (satamassa tai muualla) sekä Kreikassa että ulkomailla. Se vastaa omistajaan nähden siitä, että agentit ulkomailla ja kotimaassa noudattavat aluksen rahdin hoidosta johtuvia velvoitteita, ja sen on lopetettava näiden agenttien toiminta milloin siihen on perusteltua syytä sekä milloin omistaja tätä kirjallisesti pyytää.

l) Hallinnoija tekee omistajan pyynnöstä kaikkensa varmistaakseen yhteistyön muiden yhtiöiden kanssa ja toimii aina omistajan intressissä ja suojaa tämän intressejä systemaattisesti yhteistyössä tämän kanssa. Se osallistuu omistajan kustannuksella turismi- ja merenkulkuaiheisiin näyttelyihin ja kongresseihin maissa ja satamissa, joissa laiva pysähtyy, mukaan lukien väli- ja poikkeamissatamat, pysyäkseen selvillä liikenteen ja rahtimaksujen yleisestä kehityksestä, ja se ottaa huolehtiakseen ajoittain kongressien ja seminaarien järjestämisestä ulkomailla ja Kreikassa ulkomaisille yleisagenteille ja muille sopiville osapuolille omistajan valvonnassa yleisen politiikan ja toiminnan suunnittelun saattamiseksi ajan tasalle ja Minoan Linesin suojaamiseksi ja edistämiseksi.

Todetaan, että Kreetalla sijaitsevissa toimistoissa tai aluksella suoritettujen rahtimaksujen tuotto suoritetaan omistajalle hyvityksen suorittamisen jälkeen tiliselvityksen yhteydessä.

m) Hallinnoija valvoo kaikkien rahtimaksujen tuottoa kotimaan liikenteessä ja ulkomaille suuntautuvassa liikenteessä. Se huolehtii kaikista hoitamaansa alukseen liittyvistä seikoista ja liiketoimista; se huolehtii ja suorittaa perimis-

ja maksutoimet, jotka koskevat alusta sekä ulkomailla että kotimaassa. Se valvoo Kreikassa olevien agenttien tilejä sekä aluksen tilien ulkomaisena valuuttana saatujen tulojen liikennettä."

132 Tämän II artiklan sisällöstä ilmenee ensiksi, että komissio on oikein perustein katsonut, että ETAn ja kantajan välinen sopimussuhde täyttää edustuksen yksinoikeudellista luonnetta koskevaan edellytyksen. Edelleen ei ole kiistetty sitä, että ETA ei käytännössä edusta mitään muuta yhtiötä ainakaan päätöksessä tarkoitetuilla reiteillä. Se, että ETA on tehnyt sopimuksen Strintzisin kanssa tämän yhtiön alusten edustuksesta sen yhteistyön muodossa, jonka kyseinen yhtiö ja kantaja olivat päättäneet toteuttaa, ei horjuta tätä päätelmää. Kantaja ei myöskään ole kiistänyt komission väitettä, jonka mukaan tätä yhteistyötä ei ole toteutettu.

133 Toiseksi tämä sopimusartikla vahvistaa sen komission ajatuksen, jonka mukaan ETA toimi kantajan lukuun ottamatta vastuulleen lainkaan taloudellista riskiä, koska sen palkkaus oli vahvistettu suhteessa sen myymien lippujen määrään. Tältä osin on korostettava, että kantaja ei ole vastannut komission vastinekirjelmässään esittämään väitteeseen, jonka mukaan sopimuksista ei ilmene, että ETA olisi ottanut mitään taloudellista riskiä, joka liittyisi Kreikan ja Italian välillä tarjottaviin ro-ro-lauttapalveluihin tai tähän liittyen kolmansien kanssa tehtyjen sopimusten täyttämiseen.

134 Kuten komissio on korostanut päätöksen 137 perustelukappaleessa, lisäksi kaikki kirjalliset todisteet osoittavat, että Sfinias, ETAn laillinen edustaja ja johtaja, edusti kantajaa allekirjoittamalla kaikki kantajan nimissä muille yhtiöille osoitetut teleksit ja faksit. Nämä asiakirjat osoittavat, että vain tapauksissa, joissa Sfinias kääntyi kantajan puoleen tämän agenttina, hän mainitsi ETAn kirjeenvaihdossaan.

135 Samoin kuin muut yhtiöt vuorostaan vastasivat Sfiniasin lähettämiin fakseihin tai telekseihin, ne eivät merkinneet vastaanottajaksi ETAa vaan Minoanin tai Minoan Ateenan, vaikka ne osoittivat Minoanille tarkoittamansa asiakirjat Sfiniasille ETAn teleksinumeroon. Lisäksi teleksien ja faksien sisällöstä ilmenee, että kantajan kanssa kilpailevat laivayhtiöt katsoivat, että Sfiniasin lausumat vastasivat niiden kilpailijan eli kantajan näkemystä, mikä ei ole yllättävää, koska Sfinias itse ylläpiti tätä käsitystä merkitsemällä ETAn toimiston kautta lähettämiensä kirjeiden lähettäjäksi Minoanin nimen.

136 Näin ollen se, että kysymyksessä olevassa teleksissä oli edelleen ETAn kirjainlyhenne (asiakirjan alussa tai lopussa), ei ole merkityksellistä käsiteltävänä olevassa asiassa näiden kirjeiden tosiasiallisen lähettäjän ja vastaanottajan selvittämiseksi, toisin kuin kantaja väittää. Teleksikirjoitin tekee automaattisesti ETAn kirjainlyhenteen painojäljet, joihin kantaja viittaa, eivätkä ne osoita muuta kuin puhelinlinjan omistajan henkilöllisyyden. Se, että muut rikkomiseen osallistuneet yritykset pitivät ETAn teleksinumeroa Minoanin yhteysnumerona, osoittaa selvästi, että näille yrityksille ETA oli pelkästään Minoanin elin. Tämä korostaa sitä, että muut laivayhtiöt olivat vakuuttuneita siitä, että ETA toimi kantajan lukuun ja kantajan luvalla, mikä tukee päätelmää siitä, että ETA käyttäytyi markkinoilla kantajan yritykseen kuuluvana apuorganisaationa.

137 Tätä päätelmää tukee se, että kantajan 20.11.1992 päivätty vastaus komission tietojensaantipyyntöön oli tehty kirjoituspaperille, johon Minoanin osoitteeksi oli merkitty osoite, joka sittemmin osoittautui ETAn osoitteeksi, ja että Sfinias oli allekirjoittanut tämän kirjeen Minoanin logon alapuolelle ja mainitsematta, että allekirjoittaja ei ollut yrityksen johtaja vaan sen agentti. Näin toimiessaan kantaja on vahvistanut, että ETA oli vain apuorganisaatio, määrätessään sen vastaamaan komission sille sellaiseen osoitteeseen osoittamiin tietojensaantipyyntöihin, jonka komissio luuli olevan kantajan ja joka kuitenkin osoittautui ETAn osoitteeksi. Tätä vahvistaa lisäksi se seikka, että kantaja ei komissiolle osoittamassaan vastauskirjelmässä maininnut sitä, että tietojensaantipyyntöön oli vastannut toinen yhtiö, eikä syitä, minkä vuoksi yhtiö, joka ei ollut komission kirjeen

vastaanottaja, vastasi siihen. Kantajan väitettä, jonka mukaan se määräsi Sfiniasin vastaamaan siksi, että pyydetyt tiedot olivat luonteeltaan teknisiä, ei voida hyväksyä, koska tämä seikka ei olisi estänyt kantajaa vastaamaan itse. Joka tapauksessa jos kantajalla olisi ollut vaikeuksia ymmärtää komission esittämiä kysymyksiä tai kerätä tietoja siihen vastaamista varten, kantaja olisi voinut vastata itse tietojensaantipyyntöön pyydettyään ETAlta tarpeelliset tiedot.

138 Edellä esitetystä seuraa, että komissio on oikein perustein katsonut, että ETA oli luokiteltava kantajan "oikeaksi kädeksi" ja että nämä kaksi yhtiötä kuuluivat samaan taloudelliseen yksikköön kilpailuoikeutta sovellettaessa ja vastuun päätöksessä kerrotuista ETAn toimista kohdentamiseksi kantajaan.

139 Kantaja ei voi tätä toteamusta vastaan vedota siihen, että se ei olisi tuntenut ETAn toteuttamia toimia tai että se ei olisi sallinut tai hyväksynyt ETAn ryhtymistä lainvastaiseen yhteistyöhön.

140 Ensiksikin alusten hallinnointia koskevan sopimuksen II artiklan lausekkeiden mukaan ETAlla oli laaja edustusvalta ja sillä oli toimivalta johtaa kantajan aluksia kansainvälisillä reiteillä ja velvollisuus valvoa kaikkia näitä aluksia koskevia kysymyksiä, mikä sisälsi tietysti kantajan kansainvälisillä reiteillä käyttämien kuljetusmaksujen määrittämisen. Kuten kantaja itse korostaa, ETA oli kantajan yleisenä agenttina toimivaltainen kansainvälisiä reittejä ja matkustajia koskevien kysymysten osalta. Tästä seuraa, että päätöksessä tarkoitettujen lainvastaisten sopimusten kohde, eli kansainvälisten kuljetusmaksujen määrittäminen, kuului ETAn saaman valtuutuksen ja sen ja kantajan välisen sopimussuhteen alaan.

141 Kantaja vetoaa ETAn 14.9.1993 päivättyyn kirjeeseen osoittaakseen, että tietyt tämän yhtiön toiminnot eivät kuuluneet näiden kahden yhtiön välillä vallitsevan sopimussuhteen alaan, ja päättelee tästä, että sen ei voida pätevästi katsoa olevan vastuussa niistä. Tässä kirjeessään ETA erottelee sopimussuhteen piirissä tarjotut palvelut ja palvelut, jotka jäävät sopimussuhteen ulkopuolelle. Merkitystä on kuitenkin sillä, että nämä palvelut oli hankittu kantajalle ja sen nimissä. On huomattava, että näiden palvelujen joukossa kyseisen kirjeen laatija luonnehtii "sen kantajalle tarjoamat palvelut", johon kuuluu "sovinto hintojen alalla", jonka se oli saanut aikaan noin kahdenkymmenen yhtiön kanssa tai "hinnat, jotka se on aina onnistunut vahvistamaan mahdollisimman edullisiksi Minoanille". Tästä seuraa, että tämä kirje vahvistaa sen, että ETA toimi kaikissa tapauksissa kantajan lukuun — myös siltä osin kuin kysymys oli lainvastaisista hintoja koskevista sopimuksista.

142 Lisäksi on todettava, että väitteet, joiden mukaan kantajalla ei ollut tietoa ETAn toiminnoista eikä se ollut hyväksynyt niitä, kumoutuvat asiakirja-aineistossa olevilla todisteilla. Väite, jonka mukaan kantaja ei tiennyt salaisesta yhteistyöstä, kumoutuu 21.5.1992 lähetetyllä teleksillä, joka mainitaan päätöksen 30 perustelukappaleessa, ja 25.2. sekä 27.5.1992 lähetetyillä telekseillä, jotka osoittavat selvästi, että kantaja tiesi hintoja koskevista keskusteluista, joita ETA kävi muiden yhtiöiden kanssa. Kuten kantaja toteaa, 25.2.1992 lähetetty teleksi ei osoita, että se olisi määrännyt ETAn aloittamaan hintaneuvottelut, mikä korostaa sitä, että kantaja tiesi näistä neuvotteluista.

143 Sen teleksin osalta, joka on lähetetty 21.5.1992, on riittävää palauttaa mieleen sanamuoto, jota sen laatija ETA käyttää kääntyessään kantajan puoleen:

"Ilmoitamme teille, että on sovittava reitillä Patras–Ancona liikennöivien laivayhtiöiden edustajien välisestä kokouksesta, jossa neuvotellaan vuoden 1993 uusia tariffeja koskevista suunnitelmista.

Esityslistan pääasialliset kohdat ovat seuraavat:

— Triesten reitin hintataulukko

— camping-ajoneuvojen taulukko

— ryhmäalennukset

— ravintolahintojen 1992/1993 tarkistus

— ylempään luokkaan siirtymistä (upgrading) koskeva linjanveto

— matkatoimistojen ja keskusagenttien palkkiot.

Ilmoitamme teille tulevasta kehityksestä."

144 Siltä osin kuin kysymys on 27.5.1992 lähetetystä teleksistä, ETA ilmoitti kantajalle kokouksen kulusta seuraavalla tavalla:

"Ilmoitamme teille neljän laivayhtiön välisessä kokouksessa tekemistämme ehdotuksista, jotka hyväksyttiin pienin Karageorgisia ja Strintzisia koske-

vin poikkeuksin. Anek pysyi kannassaan ja vastaa kymmenen päivän kuluessa.

— Yleinen 3 prosentin korotus vuoden 1992 Saksan markkoina olevaan taulukkoon nähden.

— Kuljetusmaksu drakmoina vahvistetaan muutettaessa markkoja drakmoiksi voimassa olevan vaihtokurssin mukaan, kun taas muiden eurooppalaisten valuuttojen taulukot laaditaan sen mukaan, mikä on drakman vaihtokurssi näihin valuuttoihin nähden.

— Kansipaikkamaksun korotus 6 prosentilla.

— Luokkaan 4 kuuluvien ajoneuvojen osalta 30 prosentin korotus ja luokkaan 5 kuuluvien ajoneuvojen osalta 50 prosentin korotus (nämä korotukset kiinnostavat erityisesti Minoania Erotokritos-aluksen osalta).

— Satamamaksujen, jotka ovat suuruudeltaan 15–18 DEM, sisällyttäminen (palkkion maksun kompensoimiseksi) lipun hintaan Igoumenitsassa esiintyneiden ongelmien välttämiseksi.

— Ravintolahintojen muuttaminen välittömästi 2 600 drakmasta 3 000 drakmaan.

— Hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujen osalta välitön 5 prosentin korotus Anconan reitillä.

— Hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujen osalta välitön 20 prosentin korotus Triesten reitillä Anconan reitillä sovellettavaan kuljetusmaksuun nähden (Karageorgis ja Strintzis rajoittuvat 15 prosenttiin).

— Sen matkustajien kuljetushintoja koskevan 20 prosentin alennuksen, jonka Anek oli ilmoittanut aluksen *Kydon II* osalta, välitön lakkauttaminen.

— Matkustajien ja turistiajoneuvojen kuljetushintojen vahvistaminen Triesten reitillä vuodeksi 1993 20 prosenttia korkeammiksi kuin Anconan reitillä (Minoanin ehdotus, Karageorgis ja Strintzis ehdottavat 15:tä prosenttia).

— Ryhmäalennukset: samat kuin vuonna 1992.

— Sesonkiaika: Italia–Kreikka: 26.6.–14.8.1993
Kreikka–Italia: 29.7.–9.9.1993.

Pyydämme teitä tutkimaan edellä esitetyt kannat omalta osaltanne ja antamaan hyväksyntänne.

Ilmoitamme kaikista uusista käänteistä heti, kun saamme uutisia."

145 Nämä kaksi asiakirjaa osoittavat, että ETAlla oli tietojenvaihtoa kantajan kanssa ja näin ollen että viimeksi mainittu oli säännönmukaisesti tietoinen päätöksessä esitetyistä ETAn toiminnoista, jotka olivat selvästi sille edullisia. Tätä vahvistaa vielä esimerkiksi 24.11.1993 lähetetty teleksi, jolla ETA ilmoitti kantajalle siitä, että hyötyajoneuvojen kuljetusmaksuista oli tehty sopimus, seuraavasti: "pääsimme tämän päivän kokouksessa yhteisymmärrykseen". Komissio voi päätellä tämän teleksin sanamuodosta kantajan tienneen, että oli tarkoitus pitää kokous, koska tältä osin ei ole annettu mitään selitystä, eikä kantaja ollut vastustanut kokouksen pitämistä eikä sopimuksen tekemistä. Lopulta on lisäksi palautettava mieleen, että kantaja on myöntänyt (kanteen 67 kohta), että se tiesi ainakin joistakin osista tätä yhteydenpitoa, mutta korosti kuitenkin, että se ei vastustanut niitä, koska se katsoi, että yhteydenpito oli Kreikan säännöstön mukaista ja koska se "ei nähnyt niissä mitään erityisen vakavaa".

146 Kantajan väitteestä, jonka mukaan se ei ollut omalta osaltaan hyväksynyt ETAn toimia, minkä vuoksi se ei voi joutua niistä vastuuseen, on riittävää todeta, että 27.5.1992 lähetetyssä teleksissä, jonka sisältö on esitetty edellä, ETA pyysi kantajan hyväksyntää sen lukuun tehdyille toimille. Kantaja ei voi vedota siihen, että päätöksessä ei todeta, että se ei ollut tosiasiassa antanut suostumustaan, koska näissä olosuhteissa kantajan on esitettävä todisteet siitä, että se on vastustanut tätä yhteydenpitoa tai että se on määrännyt ETAn perääntymään riidanalaisesta sopimuksista. Se ei ole esittänyt tällaisia todisteita. Tosiasiassa asiakirja-aineistosta ilmenee, että vasta komission suorittamien tarkastusten päätyttyä kantaja nimenomaisesti ilmoitti ETAlle, että sen pitäisi välttää kaikkia toimenpiteitä, jotka eivät olisi täysin lainmukaisia ja jotka voisivat aiheuttaa kantajalle seuraamuksia.

147 Näistä huomioista seuraa, että kantajan kansainvälisillä reiteillä liikennöivillä aluksilla sovellettavista kuljetusmaksuista ja ehdoista päättäminen kuului sen

agentin ETAn toiminnan alaan, että kantajalle tiedotettiin säännönmukaisesti toimista, joihin sen agentti oli ryhtynyt — mukaan lukien muiden yhtiöiden kanssa ylläpidetyistä kontakteista, joille sen agentti pyrki saamaan hyväksynnän ennakolta tai jälkikäteen — ja lopulta, että kantajalla oli mahdollisuus ja valta kieltää agenttiansa ryhtymästä tiettyihin toimiin, vaikka se käyttikin tätä valtaansa vasta komission suorittamien tarkastusten jälkeen.

D Päätelmä

148 ETAn ja kantajan sekä ETAn ja muiden rikkomisiin osallistuneiden yhtiöiden välillä lähetettyjen teleksien tarkastelusta, kantajan komission esittämiin tietojensaantipyyntöihin antamista vastauksista ja muista edellä tarkastelluista seikoista ilmenee, että ETA toimi markkinoilla kolmansiin, omiin asiamiehiinsä ja kantajan kilpailijoihin nähden kantajan apuorganisaationa ja että nämä kaksi yhtiötä muodostivat näin ollen yhden ainoan taloudellisen yksikön tai yrityksen perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamista varten. Näin ollen komissio katsoi aivan oikein, että kantaja oli vastuussa niistä perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisista menettelyistä, joista päätöksessä on määrätty seuraamukset ja joissa ETAlla oli merkittävä rooli.

149 Tätä päätelmää ei horjuta se kantajan esittämä seikka, että näillä kahdella yhtiöllä oli eri intressit, kuten ETAn kantajalle 26.5.1994 lähettämä teleksi osoittaa. Tässä teleksissä ETA arvosteli Minoania siitä, että kun se edelleen myönsi Iraklionin toimistolleen luottoa, se horjutti ETAn aloitetta sopimuksen tekemiseksi Italiaan suuntautuvalla reitillä. Se, että näillä kahdella yhtiöllä oli eri tai jopa vastakkaiset intressit ETAn lippujen myynnistä perimien palkkioiden osalta, kuuluu näiden kahden yhtiön sisäisiin suhteisiin eikä muuta sitä, että suhteissaan kolmansiin ETA toimi aina kysymyksessä olevien sopimusten osalta kantajan nimissä ja

lukuun. Kuten komissio on korostanut, se kiistaton seikka, että yhden taloudellisen yksikön sisällä esiintyy kiistoja palkkion määrästä tai yhteistyön eri alueista, ei aseta kyseenalaiseksi tällaisen yksikön olemassaoloa perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamiseksi.

150 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kantajan väitteet, joiden mukaan perustamissopimuksen 85 artiklaa on sovellettu virheellisesti, koska kantajan katsotaan virheellisesti olevan vastuussa ETAn aloitteista ja toimista, eivät ole perusteltuja.

151 Tästä seuraa, että toinen kanneperuste on hylättävä kokonaisuudessaan.

Kolmas kanneperuste, joka on esitetty toissijaisesti ja jonka mukaan käsiteltävänä olevan asian tosiseikat on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi kielletyiksi sopimuksiksi

A Perusteen ensimmäinen osa, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti, koska yrityksillä ei ollut vaadittua itsenäisyyttä ja niiden käyttäytymistä sääntelivät Kreikan lainsäädäntö ja Kreikan viranomaisten ohjaus

Asianosaisten lausumat

152 Kantaja vetoaa käsiteltävänä olevan asian tosiseikkoja ympäröiviin hyvin erityisiin oikeudellisiin ja geopoliittisiin olosuhteisiin, joita se pitää määräävinä tekijöinä asianomaisten yritysten käyttäytymistä selitettäessä.

153 Ensiksi kantaja korostaa sitä elintärkeää merkitystä, jonka Kreikka antaa Kreikan ja Italian väliselle merireitille, koska se on ainoa suora yhteys Euroopan unionin maihin, ja katsoo, että tämän vuoksi Kreikan ja Italian välillä tarjotut kuljetuspalvelut ovat Kreikan viranomaisten näkemyksen mukaan yleisen edun mukainen palvelu. Näiden reittien pysyvän ja säännöllisen toiminnan takaamisella on ollut ja on edelleen etusija Kreikan hallitukselle, kuten ilmenee muun muassa Kreikan Euroopan yhteisöissä toimivan pysyvän edustuston komissiolle 17.3.1995 lähettämästä kirjeestä.

154 Kantaja esittää toiseksi Kreikassa kauppamerenkulkuun sovellettavan kansallisen lainsäädännön ja Kreikan kauppamerenkulkuministeriön noudattaman politiikan pääpiirteet.

155 Kantaja muistuttaa, että merenkulkua sääntelevät Kreikassa julkisoikeudelliset merioikeuden säännökset, yksityisoikeudelliset merioikeuden säännökset ja muut erityissäännöstöt, jotka sisältävät säännökset vilpillisestä kilpailusta merikuljetusten alalla, erityisesti laki 4195/1929. Näiden säännösten nojalla merikuljetusyhtiöiden toiminta on säännelty hyvin ankaralla lainsäädännöllä ja asetuksilla, jotka kieltävät kaiken vilpillisen kilpailun. Kantaja korostaa lopuksi, että vilpillistä kilpailua koskeva laki 4195/1929 ei koske laivayhtiöiden toimimista pelkästään kotimaisilla reiteillä vaan myös ulkomaille suuntautuvilla reiteillä.

156 Kantaja esittää sitten kauppamerenkulkuministeriön noudattaman politiikan pääpiirteet, joiden se katsoo olevan merkityksellisiä käsiteltävänä olevassa asiassa yritysten käyttäytymisen ymmärtämiseksi. Se toteaa, että ministeriö toteuttaa kaikki edellä mainitun lainsäädännön edellyttämät toimenpiteet ja käyttää kaikkea sille uskottua valtaa. Nämä toimenpiteet käsittävät muun muassa seuraavaa: a) "toimilupien" myöntäminen kotimaisille reiteille, mukaan lukien kansainvälisten matkojen kotimaiset osuudet, b) yhdenmukaisten ja sitovien

kuljetusmaksujen vahvistaminen kotimaisille yhteyksille tai kansainvälisten yhteyksien kotimaisille osuuksille, kuten osuudelle Patras–Igoumenitsa–Korfu, mikä heijastuu vahvasti matkan kansainvälisillä osuuksilla sovellettaviin hintoihin, c) yhteyksien hyväksyminen vuosittain ministerin päätöksellä, mikä kuuluu toimivaltaisen ministerin harkintavaltaan, ja kun hyväksyminen annetaan, se merkitsee yhtiöille velvollisuutta noudattaa hyväksyttyjä yhteyksiä, mikä johtaa markkinoiden ajoittaiseen jakamiseen valtion toimesta, d) laivojen telakalla olon ajan valvonta edellä mainittujen pakollisten yhteyksien toteutumisen takaamiseksi; myönnetyn telakalla olon ajan ylittämisestä voi seurata sakkorangaistus ja e) laivayhtiöiden välisten neuvottelujen tekeminen pakolliseksi yhteyksien järjestämiseksi ja koordinoimiseksi ennen kuin kauppamerenkulkuministeriö hyväksyy reittisuunnitelmat seuraavaksi vuodeksi tämän ministeriön ja yhtiöiden välisissä uusissa neuvotteluissa.

157 Erityisesti Kreikan ja Italian välisten reittien osalta näiden liikenneväylien elintärkeä merkitys Kreikalle ja maahan suuntautuvan turismin kehityksen suosimisen tarve on kantajan mukaan johtanut siihen, että kaikki Kreikan hallitukset ovat halunneet taata niiden esteettömän toiminnan säännöllisesti ja pysyvästi, mahdollisimman korkealuokkaisin palveluin ja mahdollisimman edullisesti.

158 Kantaja toteaa, että lainsäädäntö ja kauppamerenkulkuministeriön politiikka ovat synnyttäneet ilmaston, joka ei pelkästään suosi vaan myös pakottaa laivayhtiöt yhteistoimintaan ja neuvotteluihin kauppapolitiikan perustavanlaatuisista tekijöistä. Kantaja kuvailee tavan, jolla kauppamerenkulkuministeriö käytännössä vahvistaa kotimaisten reittien kuljetusmaksut.

159 Kantaja katsoo, että kun tämä käytäntö otetaan huomioon, yhtiöiden on päästävä yhteisymmärrykseen paitsi yhteyksistä myös kotimaisilla reiteillä sovellettavista

kuljetusmaksuista, jotta ne voivat esittää ministeriölle ehdotuksen näiden kuljetusmaksujen hyväksymistä varten. Tämä selittää sen yhteydenpidon, yhteistoiminnan, tietojen vaihdon ja kuljetusmaksuja koskevat "sopimukset", jotka ulottuvat mahdollisiin maksujen tarkistuksiin, jotka johtuvat inflaatiosta ja Kreikan drakman kurssin jatkuvista muutoksista ulkomaisiin valuuttoihin nähden. Tässä yhteydessä tietojenvaihto laivayhtiöiden välillä on luonnollista ja melkein väistämätöntä, myös koko matkalla sovellettavien kuljetusmaksujen osalta, jotka reitillä Patras–Igoumenitsa–Korfu–Italia koskevat sekä reitin puhtaasti kotimaista (Patras–Igoumenitsa–Korfu) että kansainvälistä osuutta, kun otetaan huomioon, että muita kotimaisten kuljetusmaksujen vahvistamista koskevia seikkoja ei myöskään lasketa reitin kotimaisen osuuden perusteella vaan koko reitin perusteella, mikä on myös tavanomaisen taloudellisen logiikan mukaista.

160 Edellä esitettyjen väitteiden oikeellisuuden vahvistaa kantajan mukaan Kreikan Euroopan yhteisöissä toimivan pysyvän edustuston edustajan Vassilakisin 17.3.1995 lähettämä kirje, josta ilmenee, että kuljetusmaksujen hallinnollinen vahvistaminen vastaavien reittien kotimaiselle osuudelle on tekijä, jolla oli vaikutusta Kreikan ja Italian välisten reittien kansainväliseen osuuteen, koska nämä hinnat täyttivät tehtävän, joka vastasi tavoitehintojen tehtävää. Tämän kirjeen mukaan toinen tekijä ovat ne kehotukset, joita kauppamerenkulkuministeriö osoittaa laivayhtiöille, jotta reittien kansainvälisellä osuudella sovellettavat kuljetusmaksut pidettäisiin alhaisella tasolla ja jotta vuosittaiset korotukset eivät ylittäisi inflaatiota. Kolmas kirjeessä mainittu tekijä on vilpillistä kilpailua koskeva Kreikan lainsäädäntö, erityisesti laki 4195/1929, jossa kielletään soveltamasta kansainvälisillä reiteillä kuljetusmaksuja, jotka ovat kohtuuttoman alhaisia tai suhteettomia matkustajien turvallisuuden tai mukavuuden aiheuttamiin vaatimuksiin nähden, sekä hintojen alentaminen alle satamassa yleisesti sovellettavien kuljetusmaksujen; kauppamerenkulkuministeriöllä on samalla oikeus määrätä vähimmäis- ja enimmäishinnat. Kantaja toteaa lopuksi, että kauppamerenkulkuministeriö voi milloin tahansa kehottaa laivayhtiöitä välttämään keskinäisen kauppasodan, jotta se ei olisi velvollinen puuttumaan asiaan ja käyttämään sille laissa 4195/1929 uskottua toimivaltaa.

161 Kantaja viittaa lisäksi täsmällisemmin siihen tapaan, jolla päätöksessä (perustelukappaleet 98–108) esitetään Kreikan julkisen vallan rooli. Kantaja arvostelee sitä, että päätöksessä pelkästään esitetään yritysten tältä osin esittämät argumentit, eikä niiden asiasisältöä tutkita. Päätöstä rasittaa vakava virhe tosiseikkojen arvioinnin osalta, koska komission olisi pitänyt antaa erityinen merkitys sille, että samanaikaisesti on käsillä useita merkityksellisiä elementtejä, nimittäin se, että Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjottavilla kuljetuspalveluilla on yleiseen etuun liittyvä luonne, että kansainvälisille reiteille tai kansainvälisten reittien kotimaisille osuuksille laaditaan yhtenäiset ja sitovat kuljetusmaksut, että kansainvälisten reittien kuljetusmaksujen korottamista rajoitetaan, että vilpillinen kilpailu hinnoilla on kielletty laissa 4195/1929, että laivojen telakalla olon ajasta aiheutuvat kiinteät kustannukset rajoitetaan kahteen kuukauteen paitsi ylivoimaisen esteen tapauksissa, että on olemassa velvollisuus palkata yksinomaan Kreikan (tai yhteisön) kansalaisista koostuva miehistö, jota suojaavat merimiehiä koskevan Kreikan lainsäädännön erittäin ankarat säännökset, ja että on olemassa velvollisuus varata vähimmäistila hyötyajoneuvoille, jotka kuljettavat arkoja tuotteita kuten hedelmiä tai tuoreita vihanneksia, ja tämä velvollisuus aiheuttaa erityisesti sesonkiaikana sellaisten voittojen menetyksiä, jotka olisi voitu saada, jos sama tila olisi annettu turistiajoneuvojen käyttöön, joiden takia matkustajien määrä ja siis tulot lisääntyivät enemmän (ks. Minoanin 6.10.1994 päivätyn Euroopan yhteisöjen komissiolle osoitetun luottamuksellisen muistion 18 kohdan d alakohta). Jos komissio olisi arvioinut pysyvän edustuston kirjeen oikein, sen olisi pitänyt päätellä, että näiden kirjeessä nimenomaisesti mainittujen elementtien samanaikaisuudella on ratkaiseva vaikutus kreikkalaisten laivayhtiöiden itsenäisyyteen niiden hintapolitiikan suunnittelussa ja muodostamisessa.

162 Kantaja katsoo, että kun tämä asiayhteys otetaan huomioon, käsiteltävänä olevassa asiassa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohta ei ole sovellettavissa, koska edellä esitetty "kumulatiivinen vaikutus" on seurausta laeista ja asetuksista, jotka yhdessä tarkasteltuina rajoittavat merkittävästi laivayhtiöiden itsenäisyyttä erityisesti siltä osin kuin kysymys on kuljetusmaksujen muodostamisesta Kreikan ja Italian välisten reittien kansainvälisellä osuudella. Tältä osin kantaja vetoaa erityisesti edellä mainittuun asiassa Suiker Unie ym. vastaan komissio annettuun tuomioon sekä asiassa 311/85, Vlaamse Reisbureaus, 1.10.1987 annettuun tuomioon (Kok. 1987, s. 3801, Kok. Ep. IX, s. 189), joissa yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että tietyt valtionsisäiset säännöstöt ja erityisesti vilpillistä kilpailua koskevat säännökset voivat tosiasiassa rajoittaa niiden taloudellisten toimijoiden yrittämisvapautta, joita nämä säännöstöt koskevat.

163 Kantaja lisää, että edellä mainittujen seikkojen kumulatiivisen vaikutuksen toinen merkittävä seuraus on, että se aiheuttaa kilpailun vääristymistä, kun otetaan huomioon, että säännöstö koskee vain tiettyjä Kreikan ja Italian välisillä reiteillä toimivia yhtiöitä eli yhtiöitä, joiden alukset purjehtivat Kreikan lipun alla ja joilla on siis oltava vaadittu toimilupa, jonka myöntämiseen liittyy, kuten Minoanin alusten osalta, joukko raskaita velvollisuuksia. Sitä vastoin muut niin ikään Kreikan ja Italian välisillä reiteillä toimivat laivayhtiöt eivät ole edellä mainitun säännöstön alaisia ja näin ollen ne ovat täysin vapaita suunnittelemaan liiketoimintansa ja perustamaan sen pelkälle voiton tavoittelulle.

164 Sen tilanteen varalta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoisi, että kantaja on osallistunut suoraan kysymyksessä oleviin kontakteihin ja neuvotteluihin, kantaja toteaa, että se pyrki käyttäytymisellään pelkästään noudattamaan — tai antamaan vaikutelman, että se noudattaa — Kreikassa voimassa olevaa säännöstöä, jota luonnehtii se, että yrityksille asetetaan positiivisia velvoitteita (kuten velvollisuus neuvotella reittien ja kotimaisten kuljetusmaksujen vahvistamiseksi) ja toimintakieltoja (kuten hintaa koskevan vilpillisen kilpailun välttäminen). Kantaja huomauttaa, että lainsäädännön ja asetusten noudattamatta jättämisestä saattaa seurata valtion puuttuminen asiaan, kuten se, että vilpillisen kilpailun tapauksessa kauppamerenkulkuministeriö asettaa vähimmäis- ja enimmäishinnat ja määrää ankarat seuraamukset, kun taas päätöksessä tarkoitettujen "sopimusten" noudattamatta jättämisestä ei aiheudu mitään seuraamusta, koska kysymyksessä olevien yritysten välillä ei ole sovittu mistään pakkomekanismista.

165 Lopuksi kantaja riitauttaa näkemyksen, jonka mukaan sen vilpillistä kilpailua koskevan säännöstön noudattamiseen tähtäävää asennetta voitaisiin pitää perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kilpailun rajoituksena.

166 Näin ollen kantaja katsoo, että sen menettely käsiteltävänä olevassa asiassa ei kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja että joka tapauksessa jos joidenkin sen käyttäytymisen osatekijöiden katsottaisiin kuuluvan

tämän määräyksen alaan, rikkominen ei ole vakava, kun otetaan huomioon se oikeudellinen ja taloudellinen konteksti, jossa se on tapahtunut, sekä niiden eri elementtien kumulatiivinen vaikutus, joilla on ollut ratkaiseva vaikutus sen käyttäytymiseen.

167 Komissio kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan Kreikan kauppamerenkulkuministeriön politiikasta johtuvilla laeilla ja asetuksilla on ollut kumulatiivinen vaikutus päätöksessä tarkoitettujen yritysten itsenäisyyden rajoittamiseksi.

168 Ensiksi kauppamerenkulkua Kreikassa sääntelevien lakien ja asetusten osalta komissio kiistää tietyt kantajan väitteet, jotka koskevat niiden ulottuvuutta ja vaikutusta kansainväliseen liikenteeseen, ja katsoo tarpeelliseksi tehdä tiettyjä merkittäviä täsmennyksiä.

169 Se huomauttaa ensiksi, että Kreikan kauppamerenkulkuministeriön toimesta tapahtuvat toimiluvan myöntäminen, sitovien kuljetusmaksujen vahvistaminen, reittien vuosittainen hyväksyminen ja alusten telakalla olon ajan valvonta koskevat kotimaisia reittejä eivätkä kansainvälisiä reittejä.

170 Komissio toteaa sitten, että missään lain säännöksessä ei velvoiteta että rikkomiseen syyllistyneitä yrityksiä tekemään sopimuksia, joissa vahvistetaan kotimaisten reittien kuljetusmaksut, eikä pitämään neuvotteluja ja vaihtamaan luottamuksellisia tietoja kotimaisista reiteistä, ja joka tapauksessa vaikka Kreikan kauppamerenkulkuministeriö suosisikin tosiasiassa tällaista käytäntöä, tämä koski vain kotimaisia reittejä.

171 Komissio viittaa lisäksi Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjottujen kuljetuspalvelujen luonteeseen ja niiden luokitteluun "yleisen edun mukaisiksi palveluiksi". Se epäilee, että Kreikan Euroopan yhteisöissä toimivan pysyvän edustajan 17.3.1995 päivättyä kirjettä voitaisiin tulkita siten, että se osoittaa, että Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjotut kuljetuspalvelut voitaisiin luokitella "yleisen edun mukaisiksi palveluiksi". Siltä osin kuin kantaja tällä toteamuksellaan väittää, että sitä oli pidettävä yrityksenä, joka tuottaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, ja että näin ollen kilpailusäännöt koskevat sitä vain siltä osin kuin niiden soveltaminen ei oikeudellisesti eikä tosiasiallisesti estä sitä täyttämästä sille uskottua tehtävää, komissio katsoo, että käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa käsitteen "yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottavat yritykset" soveltamisedellytykset eivät täyty. Komissio toteaa, että tätä käsitettä on tulkittava suppeasti, kun otetaan huomioon, että se liittyy määräykseen, joka tietyissä olosuhteissa oikeuttaa poikkeamaan perustamissopimuksen säännöistä.

172 Komissio kiistää myös väitteen, jonka mukaan niiden elementtien, joihin vedottiin ja joiden kumulatiivisen vaikutuksen väitettiin ulottuvan Kreikan ja Italian välisten reittien kansainvälisillä osuuksilla sovellettaviin kuljetusmaksuihin, yhteisvaikutus rajoitti yritysten itsenäisyyttä niiden hintapolitiikan suunnittelussa ja siitä päättämisessä. Komissio lisää, että vaikka mainittujen elementtien vaikutus hintojen vahvistamiseen osoittautuisikin todeksi, se olisi joka tapauksessa epäsuoraa ja osittaista, eikä sen perusteella voitaisi katsoa, että yrityksiltä riistettiin käsiteltävänä olevassa tapauksessa tietty osa niiden itsenäisyydestä hintapolitiikkansa määrittelemisessä. Komissio vetoaa tältä osin oikeuskäytäntöön, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklaa voidaan soveltaa, jos osoittautuu, että kansallisen lainsäädännön mukaan on mahdollista, että yritykset estävät, rajoittavat tai vääristävät kilpailua vapaaehtoisella menettelyllään (ks. yhdistetyt asiat C-359/95 P ja C-379/95 P, komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, tuomio 11.11.1997, Kok. 1997, s. I-6265, 34 kohta).

173 Tästä seuraa komission mukaan, että jotta voitaisiin katsoa, että tietty käyttäytyminen ei kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, oikeuskäytännön mukaan seuraavien edellytysten on täytyttävä: a) on oltava pakottava oikeussääntö, joka voi vaikuttaa kilpailun toimivuuteen

yhteismarkkinoilla ja jäsenvaltioiden välisessä kaupassa, b) kyseinen oikeussääntö ei saa pohjautua yritysten perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaan menettelyyn ja c) yritykset yksinkertaisesti noudattavat kyseistä oikeussääntöä.

174 Komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa asiassa edellä mainitut edellytykset eivät täyty.

175 Komissio katsoo, että on osoitettu, että päätöksessä tarkoitetut yritykset, kantaja mukaan lukien, toimivat itsenäisesti päättäessään kauppapolitiikkansa vaihtoehdoista ja että niiden käytäntöön kuului tehdä keskenään kiellettyjä sopimuksia, joilla vahvistettiin kansainvälisillä reiteillä sovellettavat kuljetusmaksut, riippumatta sitä, että ne olisivat voineet noudattaa lakia ja Kreikan kauppamerenkulkuministeriön kehotuksia.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

176 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että perustamissopimuksen 85 ja 86 artikla koskevat ainoastaan yritysten omasta aloitteestaan toteuttamia kilpailunrajoituksia (ks. vastaavasti asia 41/83, Italia v. komissio, tuomio 20.3.1985, Kok. 1985, s. 873, Kok. Ep. VIII, s. 135, 18–20 kohta; asia C-202/88, Ranska v. komissio, tuomio 19.3.1991, Kok. 1991, s. I-1223, Kok. Ep. XI, s. I-109, 55 kohta; asia C-18/88, GB-Inno-BM, tuomio 13.12.1991, Kok. 1991, s. I-5941, Kok. Ep. XI, s. I-551, 20 kohta ja em. yhdistetyt asiat komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, tuomion 33 kohta). Jos kilpailua rajoittavan menettelyn käytöstä määrätään kansallisessa lainsäädännössä tai siinä luodaan sellaiset oikeudelliset puitteet, jotka itsessään eliminoivat mahdollisuuden yritysten väliseen kilpailuun, 85 ja 86 artiklaa ei

sovelleta. Tällaisessa tilanteessa kilpailunrajoitus ei johdu — kuten näistä määräyksistä käy ilmi — yritysten itsenäisestä menettelystä (em. yhdistetyt asiat komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, tuomion 33 kohta; asia T-228/97, Irish Sugar v. komissio, tuomio 7.10.1999, Kok. 1999, s. II-2969, 130 kohta ja asia T-513/93, Consiglio Nazionali degli Spedizionieri Doganali v. komissio, tuomio 30.3.2000, Kok. 2000, s. II-1807, 58 kohta).

177 Perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklaa voidaan sitä vastoin soveltaa, jos ilmenee, että kansallinen lainsäädäntö jättää mahdollisuuden siihen, että yritykset estävät, rajoittavat tai vääristävät kilpailua itsenäisellä menettelyllään (ks. yhdistetyt asiat 209/78–215/78 ja 218/78, Van Landewyck ym. v. komissio, tuomio 29.10.1980, Kok. 1980, s. 3125, Kok. Ep. V, s. 355, 126 kohta; em. yhdistetyt asiat komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, tuomion 34 kohta; em. asia Irish Sugar v. komissio, tuomion 130 kohta ja em. asia Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali v. komissio, tuomion 59 kohta).

178 Lisäksi on syytä huomauttaa, että yhteisöjen tuomioistuimet ovat soveltaneet suppeasti mahdollisuutta jättää tietty kilpailua rajoittava menettely perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle sillä perusteella, että voimassa oleva kansallinen lainsäädäntö on velvoittanut yritykset siihen tai täysin estänyt yritysten kilpailun (em. yhdistetyt asiat Van Landewyck ym. v. komissio, tuomion 130 ja 133 kohta; em. asia Italia v. komissio, tuomion 19 kohta; yhdistetyt asiat 240/82–242/82, 261/82, 262/82, 268/82 ja 269/82, Stichting Sigarettenindustrie ym. v. komissio, tuomio 10.12.1985, Kok. 1985, s. 3831, 27–29 kohta; asia T-387/94, Asia Motor France ym. v. komissio, tuomio 18.9.1996, Kok. 1996, s. II-961, 60 ja 65 kohta ja em. asia Consiglio Nazionale degli Spedizioneri Doganali v. komissio, tuomion 60 kohta).

179 Jos ei ole olemassa sitovaa oikeussääntöä, joka velvoittaisi kilpailun vastaiseen toimintaan, komissio voi päätellä, että yritykset toimivat ilman toimintavapautta, vain, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella

ilmenee, että kansalliset viranomaiset pakottivat yksipuolisesti ne toimimaan tällä tavalla käyttämällä pakottavia painostuskeinoja kuten uhkaamalla valtion toimenpiteillä, joiden takia yritykset saattaisivat kärsiä huomattavia menetyksiä (em. asia Motor France ym. v. komissio, tuomion 65 kohta).

180 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantajan väite perustuu siihen, että Kreikan oikeussäännöt sekä Kreikan kauppamerenkulkuministeriön harjoittama politiikka ovat ratkaisevasti rajoittaneet laivayhtiöiden itsenäisyyttä erityisesti sovellettavien hintojen vahvistamisen osalta sekä kotimaisilla reiteillä että Kreikan ja Italian välisten reittien kotimaisilla osuuksilla. Tästä seuraa kantajan mukaan, että laivayhtiöt olivat pakotettuja tekemään keskenään sopimuksia, harjoittamaan yhteistoimintaa ja neuvottelemaan kauppapolitiikan perustavanlaatuisista tekijöistä kuten hinnoista.

181 Näin ollen on selvitettävä, onko syynä menettelylle, jota käsiteltävänä olevassa tapauksessa arvostellaan, yksinomaan kansallinen lainsäädäntö tai Kreikan kansallisten viranomaisten käytäntö, vai ainakin osaksi kantajan ja muiden sopimuksiin osallistuneiden yritysten tahto. Siksi on tutkittava, oliko asiaan sovellettavilla oikeussäännöillä sekä Kreikan kauppamerenkulkuministeriön politiikalla kumulatiivinen vaikutus siten, että yritykset menettivät itsenäisyytensä hintapolitiikassaan Kreikan ja Italian välisillä reiteillä ja että niillä tehtiin tyhjäksi näiden yritysten välisen kilpailun mahdollisuus.

182 Kauppamerenkulkua sääntelevät Kreikassa julkisoikeudelliset merioikeuden säännökset, yksityisoikeudelliset merioikeuden säännökset ja muut erityissäännöstöt, jotka sisältävät säännökset vilpillisestä kilpailusta merikuljetusten alalla, erityisesti vilpillisestä kilpailusta annettu laki 4195/1929 ja vapaasta kilpailusta annettu laki 703/1977, joka tuli voimaan 1.1.1979 Helleenien tasavallan liittymisen Euroopan yhteisöihin ollessa näköpiirissä.

183 Kreikan kauppamerenkulkuministeriö käyttää sille edellä mainitussa lainsäädännössä annettua toimivaltaa toteuttamalla muun muassa seuraavia toimenpiteitä: a) "toimilupien" myöntäminen kotimaisille reiteille, mukaan lukien kansainvälisten matkojen kotimaiset osuudet, b) yhdenmukaisten ja sitovien kuljetusmaksujen vahvistaminen kotimaisille yhteyksille tai kansainvälisten yhteyksien kotimaisille osuuksille, kuten osuudelle Patras–Igoumenitsa–Korfu, c) yhteyksien hyväksyminen vuosittain, d) alusten telakalla olon ajan valvonta edellä mainittujen pakollisten yhteyksien toteutumisen takaamiseksi ja e) laivayhtiöiden välisten neuvottelujen tekeminen pakolliseksi yhteyksien järjestämiseksi ja koordinoimiseksi ennen kuin kauppamerenkulkuministeriö hyväksyy reittisuunnitelmat seuraavaksi vuodeksi tämän ministeriön ja yhtiöiden välisissä uusissa neuvotteluissa.

184 Asianosaisten kesken on riidatonta, että toimilupien myöntäminen, sitovien kuljetusmaksujen vahvistaminen, reittien vuosittainen hyväksymien ja alusten telakalla olon ajan valvonta kauppamerenkulkuministeriön toimesta koskevat kotimaisia reittejä eivätkä kansainvälisiä reittejä. Komissio on lisäksi täsmentänyt huomautuksissaan — kantajan tätä kiistämättä —, että toimilupaan liittyvä velvollisuus toteuttaa säännönmukaiset reitit koskee pelkästään Kreikan lipun alla purjehtivia aluksia, jotka liikennöivät vain kotimaisia reittejä tai jotka liikennöivät kansainvälisiä reittejä, mutta viimeksi mainittujen kannalta ainoastaan reittien kansallisen osuuden osalta. Komissio on myös todennut, ilman, että tätä olisi kiistetty, että yrityksillä oli vapaus valita liikennöinti kansainvälisillä reiteillä, joilla joko oli tai ei ollut myös kotimaista osuutta, tai jopa pelkästään kotimaisilla reiteillä. Jos yritys valitsi liikennöinnin kansainvälisillä reiteillä, joilla ei ollut kotimaista osuutta, sen ei tarvinnut hankkia toimilupaa eikä noudattaa siihen liittyviä sitoumuksia.

185 Samoin kuljetusmaksujen vahvistamiseksi kotimaisille reiteille kauppamerenkulkuministeriö pyysi laivayhtiöitä tekemään sille kutakin kotimaista reittiä koskevan kokonaisesityksen siten, että ehdotetut summat perusteltiin käytöstä aiheutuneilla kustannuksilla, inflaatiolla, reittien kannattavuudella, kulkutiheydellä jne. Ehdotettujen kuljetusmaksujen ja niiden perusteltavuuden sekä muiden yleisempien hallituksen kokonaispolitiikkaan liittyvien kriteerien perusteella ministeriö hyväksyi nämä ehdotukset tai muutti niitä saatuaan Kreikan valtio-

varainministeriön hinta- ja tulokomitean lausunnon; hyväksyminen tai muuttaminen tapahtui itse asiassa kuljetusmaksujen vahvistamisena. Kuljetusmaksujen hallinnollisella vahvistamisella vastaavien reittien kotimaiselle osuudelle oli siis vaikutusta Kreikan ja Italian välisten reittien kansainvälisten osuuksien kuljetusmaksuihin, koska nämä kuljetusmaksut täyttivät tavoitehintojen tehtävää vastaavan tehtävän.

186 Vilpillistä kilpailua koskeva Kreikan lainsäädäntö ja erityisesti lain 4195/1929 2 artikla kieltävät "kansainvälisillä reiteillä sellaisen matkustajien ja tavaroiden kuljetusmaksujen alentamisen, joka tapahtuu vilpillisen kilpailun tarkoituksessa ja joka tekee hinnat kohtuuttoman alhaisiksi tai suhteettomiksi tarjotuista palveluista maksettavan kohtuulliseen ja oikeaan korvaukseen nähden sekä matkustajien turvallisuuden tai mukavuuden aiheuttamiin vaatimuksiin nähden, sekä hintojen alentamisen alle satamassa yleisesti sovellettavien hintojen". Lain 4195/1929 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jos kuljetusmaksujen vahvistamisen vapaus reiteille, joiden määränpää on ulkomailla, johtaa vilpilliseen kilpailuun, merenkulkuministeriö (kauppamerenkulkuosasto) voi edellä mainittujen pykälien säännösten soveltamisen lisäksi kauppamerenkulkuneuvoston lausunnon saatuaan vahvistaa ylä- ja alarajat matkustajien ja tavaroiden kuljetusmaksuille kreikkalaisilla matkustaja-aluksilla kreikkalaisten ja ulkomaisten satamien välisille reiteille. Näiden rajojen ylittäminen on kiellettyä; niitä rikkoville voidaan määrätä 3 §:n mukaiset seuraamukset."

187 Lisäksi on väitetty, että kauppamerenkulkuministeriö kehotti laivayhtiöitä vahvistamaan reittien kansainvälisellä osuudella sovellettavat kuljetusmaksut alhaiselle tasolle ja välttämään sen, että vuosittaiset korotukset ylittäisivät inflaation, sekä välttämään kaiken keskinäisen kauppasodan, jotta sen ei olisi tarpeen puuttua asiaan ja käyttää sille laissa 4195/1929 annettua valtaa.

188 Kauppamerenkulkuministeriö toteaa 23.12.1994 päivätyssä kirjeessään, johon viitataan päätöksen 101 perustelukappaleessa ja joka on vastaus komission 28.10.1994 päivättyyn kirjeeseen, seuraavaa:

"— —

Strintzis Linesin esittämän muistion osalta minulla ei ole kommentteja yhtä täsmennystä lukuun ottamatta, nimittäin sitä, että ministeriö ei puutu yhtiöiden hintojen vahvistamiseen kansainvälisillä reiteillä noudatettavan kuljetusmaksupolitiikan osalta. Puutumme ainoastaan hintojen vahvistamiseen Kreikan satamien välisillä reiteillä.

Kuten jo selvitin syyskuisessa kokouksessamme, Kreikka katsoo, että Kreikan länsirannikon satamien ja Italian itärannikon satamien välinen merikäytävä on sekä maamme että yhteisön kannalta ensisijaisen tärkeä, koska se on ainoa merkittävä suora reitti Kreikan ja muun Euroopan unionin välillä.

On siis meidän kansallisessa intressissämme ja yhteisön intressissä, että alukset liikennöivät kautta vuoden Kreikan ja Italian välillä tuontimme ja vientimme sekä matkustajaliikenteen helpottamiseksi. Toisaalta ymmärtänette, että meidän intressissämme on, että sovellettavat kuljetusmaksut ovat kilpailukykyisiä mutta kuitenkin sillä tavoin vahvistettuja, että kuljetuksen hinta pysyy alhaisena, jotta tuontimme ja vientimme pysyvät kilpailukykyisinä eurooppalaisilla markkinoilla.

Erityisesti esittämänne kysymyksen osalta minun on todettava, että en havainnut Strintzisin muistiossa mitään, mikä olisi johtanut tähän päätelmään.

Kysymyksessä on varmasti väärinkäsitys. Se, että ministeriö uhkaisi peruuttaa toimiluvat kansallisten satamien välisten reittien osalta, jos yhtiöt kieltäytyisivät sopimasta kansainvälisten reittien hinnoista, on mahdotonta, eikä tule missään tapauksessa kysymykseen.

Kuten liitteenä olevasta asian kannalta merkityksellisestä lainsäädännöstä ilmenee, ministeriön kotimaisille reiteille myöntämä toimilupa edellyttää tiettyjen velvoitteiden asettamista (liikennöinti kautta vuoden, yhteyksien tiheys jne.). Jos näitä velvoitteita ei täytetä, ministeriöllä on oikeus peruuttaa lupa. Lisäksi kuljetusmaksuista päätetään määräajoin tehtävällä ministeriön päätöksellä. Tämä erityislainsäädäntö vaikuttaa niiden yhtiöiden aluksiin, joilla on toimilupa Kreikan ja Italian välisen reitin kotimaiselle osuudelle (Patras–Igoumenitsa–Korfu)— —."

189 Samoin Helleenien tasavallan Euroopan yhteisöissä toimiva pysyvä edustaja totesi komissiolle 17.3.1995 lähettämässään kirjeessä, johon viitataan päätöksen 103 perustelukappaleessa ja joka oli vastaus komission 13.1.1995 päivättyyn kirjeeseen, seuraavaa:

"1. Kreikan hallitus pitää hyvin merkityksellisenä sen merireitin esteetöntä kehitystä, joka yhdistää läntisen Kreikan satamat (pääasiallisesti Patras, Igoumenitsa ja Korfu) Italian satamiin Anconassa, Barissa, Brindisissä ja Triestessä.

— —

Kreikan ja Italian satamien välisillä säännöllisillä ja keskeytymättömillä yhteyksillä kautta vuoden on ratkaiseva merkitys Kreikan tuonnin ja viennin

helpottamisessa ja niiden kehityksen turvaamisessa, mikä laajemmassa merkityksessä vaikuttaa myös yhteisön kauppaan kokonaisuudessaan.

Kreikan hallituksen ja erityisesti kauppamerenkulkuministeriön, joka vastaa kansallisen politiikan laatimisesta merikuljetusta alalla, intressi suuntautuu siis Kreikan ja Italian välisen reitin normaalin toiminnan säilyttämiseen.

Luokittelemme siis tällä reitillä tarjottavat palvelut maamme kannalta yleisen edun mukaisiksi palveluiksi. Näin ollen ymmärtänette, että Kreikan hallituksen ensisijaisena tavoitteena on tämän reitin säilyminen kannattavana ja sellaisten hintasotien välttäminen, jotka saattaisivat estää vienti- ja tuontikaupan tavanomaisen kulun ja myös ajoneuvojen ja matkustajien normaalin liikenteen. Toistan, että pääasiallinen huolemme on turvata liikenne tällä merireitillä kautta vuoden ja välttää sen tyrehtyminen hintasodan vuoksi.

2. Näiden toteamusten ja näkemysten pohjalta Kreikan kauppamerenkulkuministeriön toimivaltaiset yksiköt ovat tehneet päätöksiä säännelläkseen mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti ajoneuvojen tavanomaisen kuljetuksen ongelmaa suhteessa vuoden vastaavaan ajanjaksoon. Nämä toimenpiteet on siis tehty, jotta aluksilla, jotka kuljettavat matkustajia ja hyötyajoneuvoja, tietty määrä paikkoja olisi aina varattu tavaroita kuljettaville hyötyajoneuvoille ja jotta alusten autokantta ei täytettäisi pelkästään turistiajoneuvoilla erityisesti kesäkuukausina, jolloin matkustajamäärä on korkeampi. Näin on tehty mahdolliseksi ylläpitää tavaroiden kulku ja varmistaa markkinoiden tavanomaiset hankinnat.

On myös huolehdittu siitä, että alusten reittisuunnitelmia noudatetaan hyvin tarkasti, jotta vältetään viivästykset, mutta myös siksi, että voidaan säännellä kysymyksiä, jotka koskevat esimerkiksi asianmukaisia alusten vastaanottopaik-

koja määräsatamissa niiden turvallisuuden takaamiseksi ja kuljetettavien matkustajien ja ajoneuvojen palvelun parantamiseksi.

3. Varustamoyhtiöiden soveltamien rahtimaksujen osalta täsmennän, että kauppamerenkulkuministeriö merenkulun valvonnasta vastuullisena viranomaisena rajoittaa rannikkoyhteyksien kuljetusmaksuja koskevan toimintansa pelkästään kotimaisen kabotaasiliikenteen hintojen vahvistamiseen. Täsmennän, että kansainvälisten reittien osalta myös niissä tapauksissa, joissa matkaan sisältyy käynti kreikkalaisissa satamissa (esimerkiksi Patras–Korfu–Ancona), tilanteessa, jossa Kreikan satamien välisen matkaosuuden osalta on sovittu hintataulukosta, liikennöivät yhtiöt vahvistavat hinnat vapaasti Kreikan ja Italian välisellä osuudella. Tässä tapauksessa on totta, että matkalipun, jossa mainittu lopullinen määränpää on Italia, kokonaishintaan vaikuttaa — toki epäsuorasti ja osittain — valtion Kreikan matkan kotimaiselle osuudelle vahvistama hinta.

Lisäksi siltä osin kuin on kysymys ulkomaille suuntautuvien matkojen hinnoista — jotka määrätään vapaasti, kuten olen todennut — kauppamerenkulkuministeriö kehottaa laivayhtiöitä pitämään hinnat alhaisina ja kilpailukykyisinä ja välttämään joka tapauksessa sen, että vuotuiset korotukset ylittäisivät inflaation. Kansalliset intressimme edellyttävät, että vientikauppa pysyy kilpailukykyisellä tasolla ja että tuontimme pysyy myös mahdollisimman edullisena. Tältä pohjalta yhtiöillä on oikeus vahvistaa kuljetusmaksut omien kaupallisten ja taloudellisten kriteeriensä mukaan.

Tätä vapautta rajoittaa Kreikan lainsäädäntö, jos vapaus johtaa vilpilliseen kilpailuun. Konkreettisemmin laki 4195/1929 (jäljennös liitteenä) pyrkii poistamaan vilpillisen kilpailun Kreikan ja ulkomaiden välisiä reittejä liikennöivien varustamoyhtiöiden välillä ja kieltää erityisesti kohtuuttoman alhaiset hinnat, samaa reittiä liikennöivien kahden tai useamman aluksen lähdön samanaikaisesti samasta satamasta ja sen, että ilmoitettua liikennöintiä ei noudateta (lukuun ottamatta tiettyjä force majeure -tapauksia — 3 §). Vilpillisen kilpailun tapauksessa kauppamerenkulkuministeriöllä on mahdollisuus vahvistaa vähim-

mäis- ja enimmäishinta (4 §). Tässä yhteydessä se kehottaa epävirallisesti yhtiötä pitämään hintansa alhaisina ja välttämään sitä, että vuotuiset korotukset ylittäisivät inflaation.

4. Pidän edellä esitettyjä huomioita tarpeellisina sen osoittamiseksi, että merireitin Patras–Italia, joka luotiin yksityisestä aloitteesta ilman minkäänlaista valtion tukea, toimintaa on jatkettava keskeytyksestä, koska sillä liikennöivät alukset tarjoavat yleisen edun mukaista palvelua, joksi sitä maamme kannalta kutsumme, koska tämä reitti on ainoa suora yhteys Euroopan unionin maihin.

5. Huomautan lopuksi, että toimilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevassa säännöstössä, jota — korostettakoon — sovelletaan vain Kreikan kotimaisilla reiteillä, säädetään, että jos yhtiö ei noudata sille myönnetyssä toimiluvassa asetettuja velvoitteita (esimerkiksi ilmoitettujen reittien moitteeton liikennöinti, vuotuinen telakalla olon aika, reittien tiheyden noudattaminen), kauppamerenkulkuministeriöllä on mahdollisuus peruuttaa toimilupa."

190 Vaikka näissä kahdessa Kreikan viranomaisten kirjeessä korostetaan, että Kreikan ja Italian välisten merireittien moitteeton toiminta ja säännönmukaisuus on kysymys, jolla on kansallista merkitystä, ne vahvistavat sen, ettei Kreikassa sovellettava lainsäädäntö eikä Kreikan viranomaisten toteuttama politiikka edellytä sellaisten sopimusten tekemistä, joissa vahvistetaan kansainvälisillä reiteillä sovellettavat kuljetusmaksut.

191 Kreikan viranomaisten komissiolle tekemistä täsmennyksistä tosin ilmenee, että yksi niiden pääasiallisista huolenaiheista on meriyhteyksien varmistaminen Italiaan säännöllisesti kautta vuoden ja että viranomaiset pelkäävät niitä haitallisia vaikutuksia, joita vilpilliseen kilpailuun liittyvät toimet voivat aiheuttaa, kuten mahdollista hintasotaa. On myös kiistatonta, että tällaisten toimien välttämiseksi laissa annetaan kauppamerenkulkuministeriölle toimivalta

vahvistaa vähimmäis- ja enimmäishinnat. Mikään hintakartelli ei kuitenkaan ole oikeutettu edes tällaisessa tapauksessa, koska kukin yritys on vapaa päättämään hinnoistaan itsenäisesti kysymyksessä olevien enimmäis- ja vähimmäishintojen rajoissa. Edellä tarkasteltujen kirjeiden sisältämät tiedot vahvistavat, että Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivät yhtiöt vahvistavat vapaasti hinnat näillä reiteillä. Lisäksi näistä huomautuksista seuraa yhtä lailla kiistattomasti, että Kreikan viennin kilpailukyvyn ja tähän maahan tapahtuvan tuonnin hintojen kohtuullisuuden takaamiseksi kauppamerenkulkuministeriö ei ole kehottanut laivayhtiöitä korottamaan hintoja yhteistoiminnassa vaan ainoastaan ylläpitämään alhaisia ja kilpailukykyisiä hintoja ja välttämään joka tapauksessa sen, että vuotuiset korotukset ylittäisivät inflaation.

192 Tästä seuraa, että kullakin näillä reiteillä liikennöivällä laivayhtiöllä oli huomattava itsenäisyys niiden päättäessä hintapolitiikastaan ja että ne olivat tuolloin aina kilpailusääntöjen alaisia. Nämä kirjeet osoittavat, että kreikkalaisten viranomaisten mielestä kilpailusääntöjen täydellinen soveltaminen ja näin ollen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaan sisältyvä hintoja koskevien sopimusten kielto ei estänyt laivayhtiöitä oikeudellisesti eikä tosiasiallisesti täyttämästä Kreikan hallituksen niille uskomaa tehtävää. Näin ollen sillä, että Helleenien tasavallan pysyvä edustaja luokitteli 17.3.1995 päivätyssä kirjeessään Kreikan ja Italian välisen yhteyden "yleisen edun mukaiseksi palveluksi", ei ole merkitystä perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisen kannalta. Samoista syistä on tarpeetonta tutkia, onko komissio oikein perustein kiistänyt väitteen, jonka mukaan yrityksiä, joita päätös koskee, olisi pidettävä yhteisön oikeudessa EY:n perustamissopimuksen 90 artiklan 2 kohdassa (josta on tullut EY 86 artiklan 2 kohta) tarkoitettuina "yrityksinä, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja".

193 Kyseisiin kirjeisiin sisältyvät tiedot vahvistavat, että kantaja ei voi vedota siihen, että Kreikan ja Italian välisillä reiteillä sovellettaviin kuljetusmaksuihin vaikuttaisivat kumulatiiviset elementit, jotka rajoittavat yritysten itsenäisyyttä hintapolitiikkansa suunnittelemisessa ja siitä päättämisessä. Ne vahvistavat, että Kreikan kauppamerenkulkuministeriö puuttui yhtiöiden kansainvälisillä reiteillä soveltа-

maan hintojen vahvistamiseen vain kehottamalla niitä epävirallisesti pitämään kuljetusmaksut alhaisina ja välttämään sen, että vuotuiset korotukset ylittäisivät inflaation. Kun kreikkalaisten viranomaisten asenne on tämä, mahdollisuus siihen, että yritykset itsenäisellä menettelyllään estävät, rajoittavat tai vääristävät kilpailua markkinoilla, oli ilmeinen.

194 On syytä lisätä, että laki 4195/1929 ei sisällä kansainvälisillä reiteillä sovellettavien hintojen alentamista koskevaa kieltoa. Vaikka tässä laissa, jonka tarkoituksena on estää vilpillinen kilpailu Kreikan satamat ja ulkomaalaiset satamat yhdistävillä reiteillä liikennöivien varustamoiden välillä, kielletään muun muassa hintojen alentaminen kohtuuttoman alhaisiksi, kahden tai useamman samaa reittiä liikennöivän aluksen samanaikainen lähteminen samasta satamasta ja se, että ilmoitettua reittiä ei liikennöidä (lukuun ottamatta force majeure -tapauksia) (2 §), siinä ei kuitenkaan riistetä rikkomisiin syyllistyneiltä yrityksiltä "kaikkea itsenäisyyttä". Päinvastoin, sen mukaan kullakin yrityksellä on periaatteessa vapaus päättää hintapolitiikastaan haluamallaan tavalla, kunhan se ei ryhdy vilpilliseen kilpailuun. Vilpilliseen kilpailuun liittyvien toimien kieltoa ei pidä missään tapauksessa tulkita siten, että se velvoittaisi kysymyksessä olevat yritykset tekemään sopimuksia, joiden tarkoituksena on kansainvälisillä reiteillä sovellettavien hintojen vahvistaminen. Koska ei ole olemassa sitovaa oikeussääntöä, joka velvoittaisi kilpailun vastaiseen toimintaan, kantaja voi vedota siihen, että se toimii ilman toimintavapautta, vain, jos objektiiviset, asiaankuuluvat ja yhtäpitävät seikat osoittavat, että Kreikan viranomaiset pakottivat yksipuolisesti sen toimimaan tällä tavalla käyttämällä pakottavia painostuskeinoja kuten esimerkiksi uhkaamalla valtion toimenpiteillä, joiden takia yritykset saattaisivat kärsiä huomattavia menetyksiä.

195 Edellä mainittujen Kreikan viranomaisten kirjeiden sisältämät tiedot osoittavat, että viranomaiset eivät toteuttaneet toimenpiteitä tai noudattaneet käytäntöä, joka voitaisiin luokitella "pakottavaksi painostuskeinoksi" laivayhtiöitä kohtaan, jotta nämä tekisivät hintoja koskevia sopimuksia. Tästä seuraa, että kantaja ei voi väittää, että kysymyksessä olevilla yrityksillä ei olisi lainkaan itsenäisyyttä

hintapolitiikan määrittämisessä, ja että se kilpailun vastainen käyttäytyminen, josta komissio sitä arvostelee, johtuisi voimassa olevasta kansallisesta lainsäädännöstä tai Kreikan viranomaisten toteuttamasta politiikasta.

196 Siltä osin kuin kysymys on siitä, että kauppamerenkulkuministeriö kehottaa laivayhtiöitä pitämään kansainvälisellä osuudella sovellettavat kuljetusmaksut alhaisella tasolla, ja siitä, että vuosittaiset korotukset eivät ylittäisi inflaatiota, on todettava, että vaikka kauppamerenkulkuministeriön kirjeessä viitataan epävirralliseen "kehotukseen", se ei viittaa millään tavoin omalta taholtaan tapahtuvaan "yksipuoliseen pakottamiseen". Yhtiöillä oli siis mahdollisuus vastustaa kysymyksessä olevaa epävirallista kehotusta joutumatta tämän vuoksi minkään valtion taholta toteutettavien toimenpiteiden kohteeksi. Lopuksi ministeriö nimenomaisesti sulki pois sen mahdollisuuden, että se voisi uhata peruuttaa toimiluvat kansallisten satamien välisten reittien osalta, jos yhtiöt kieltäytyisivät sopimasta kansainvälisten reittien hinnoista, kuten ilmenee sen 23.12.1994 päivätystä kirjeestä.

197 Sen seikan osalta, että Kreikan kauppamerenkulkuministeriöllä on lain 4195/1929 säännösten nojalla toimivalta vilpillisen kilpailun tapauksessa vahvistaa vähimmäis- ja enimmäishinnat hintasodan välttämiseksi, on todettava, että tässä laissa ei riistetä rikkomiseen syyllistyneiltä yrityksiltä "kaikkea itsenäisyyttä", vaan siinä annetaan niille tietty vapaus niiden määrittäessä hintapolitiikkaansa, kunhan ne eivät ryhdy vilpilliseen kilpailuun. Tämän lain 4 §:n mukaan kauppamerenkulkuministeriöllä on oikeus vahvistaa kysymyksessä olevien kuljetusmaksujen vähimmäis- ja enimmäismäärät vain silloin, kun yritysten vapaus itsenäisesti vahvistaa ulkomaille suuntautuvien reittien kuljetusmaksut johtaa vilpillisen kilpailun toimiin.

198 Tämän kanneperusteen ensimmäinen osa on kaiken edellä esitetyn perusteella hylättävä perusteettomana.

B Toinen osa, joka perustuu siihen, että kysymyksessä olevan alan yritysten väliset yhteydet on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletyiksi sopimuksiksi

Asianosaisten lausumat

199 Kantaja riitauttaa tavan, jolla komissio on oikeudellisesti luonnehtinut kysymyksessä olevien yritysten väliset yhteydet. Se katsoo, että vaikka asiakirjoissa, joihin komissio vetoaa, käytetään usein ilmaisuja "sopimus", "sovittu" tai "olemme sopineet", kysymys ei kuitenkaan ole sopimuksista sanan varsinaisessa merkityksessä eikä perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista sopimuksista, koska niillä ei missään tapauksessa ollut sitovaa vaikutusta eikä niihin liittynyt pakkomekanismia. Näillä "sopimuksilla" pyrittiin pikemminkin vahvistamaan yleiset suuntaviivat menettelylle, jota kantajan mukaan yritysten oli joka tapauksessa noudatettava sovellettavan merenkulkua koskevan oikeuden ja kauppamerenkulkuministeriön politiikan nojalla. Kantaja täsmentää, että kunkin laivayhtiön päätös poiketa tästä linjasta oli yksinomaan sen vastuulla ja riippui sen valinnoista ja yleisistä arvioinneista sen suhteen, mitä seurauksia mahdollisella poikkeamisella olisi. Koska mahdollinen seuraamus tällaisesta poikkeamisesta saattoi olla lähtöisin vain valtion toimivaltaisten viranomaisten taholta, kantajan mukaan vaara oli siinä, että muut yhtiöt ilmoittaisivat poikkeamisesta toimivaltaisille viranomaisille tai että ne poikkeaisivat siitä itse, mikä todennäköisesti johtaisi kauppasotaan toinen toistaan seuraavien hinnan alennusten noidankehän johdosta, mikä olisi omiaan aiheuttamaan valvovan viranomaisen eli kauppamerenkulkuministeriön, joka perinteisesti vastustaa tällaisia käytäntöjä, puuttumisen asiaan.

200 Kantaja halua täsmentää edellä mainittujen "sopimusten" kohteen ja laajuuden. Se korostaa, että niiden kohteena olivat vain kansainvälisten reittien julkaistut kuljetusmaksut. Erityisesti nämä sopimukset eivät koskeneet kaupallisen verkoston järjestämistä, agenteille ja matkatoimistoille maksettavia palkkioita, yritysten luottokäytäntöä asiakkaitaan kohtaan, mainostamista, aluksilla tarjottavien palveluiden ja tavaroiden hintoja (ruoka, juomat, duty free jne.), ns. upgrading-käytäntöä, julkaistuista hinnoista ad hoc myönnettäviä alennuksia — koska nämä

alennukset eivät tule helposti muiden yhtiöiden tai kauppamerenkulkuministeriön tietoon — eivätkä hyötyajoneuvojen kuljetusmaksuista myönnettäviä alennuksia, koska näitä maksuja ei julkaista. Kantaja toteaa lopuksi, että nämä olennaiset tekijät heikentävät edelleen kuljetusmaksuja koskevia "sopimuksia", joiden soveltamisala oli joka tapauksessa rajoitettu.

201 Kantaja lisää, että päätöksessä tarkoitettuja "sopimuksia" ei sovellettu käytännössä. Se toteaa pyrkineensä kaikin tavoin käyttämään mahdollisimman hyvin sitä vähäistä toimintavapautta, joka sille oli tarjolla kuljetusmaksujen vahvistamisen osalta, ja käyttäneensä tässä tarkoituksessa erityisesti Kreikan ja Italian välisillä reiteillä merkittäviä alennuksia julkaistuista hinnoista silloin, kun taloudelliset olosuhteet sen mahdollistivat, ja asiakkaidensa kanssa tehtyjen sopimusten rajoissa suoraan tai agenttiensa välityksin mutta joka tapauksessa välttäen kaikkea mainontaa, jotta se ei olisi joutunut kilpailijoidensa kantelujen kohteeksi tai valvontaviranomaisen eli kauppamerenkulkuministeriön suoran tai epäsuoran painostuksen kohteeksi.

202 Kantaja viittaa erityisesti eri "rikkomisiin", jotka päätöksessä vuosi vuodelta todetaan, ja vetoaa tiettyihin seikkoihin osoittaakseen, että komissio on luonnehtinut tosiseikat väärin katsoessaan virheellisesti, että ne kuuluvat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan alaan.

203 Komissio katsoo, että todisteet, jotka se on yksityiskohtaisesti esittänyt päätöksen 8–42 perustelukappaleessa, osoittavat, että rikkomisiin syyllistyneiden yritysten, joihin kantaja kuuluu, menettely kuuluu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun "yritysten välisen sopimuksen" alaan (ks. päätöksen 97–174 perustelukappale).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

1. Yleisiä huomioita

204 Ensiksi on palautettava mieleen, kuten edellisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä on todettu, että käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa kantaja ei voi vedota Kreikassa voimassa olevaan kauppamerenkulkua koskevaan säännöstöön välttääkseen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisen päätöksessä tarkoitettuihin menettelyihin.

205 On tutkittava, onko komission luonnehdinta oikea, kun se on katsonut, että päätöksessä tarkoitetut menettelyt ovat tässä määräyksessä kiellettyjä sopimuksia.

206 Todisteet, jotka koskevat rikkomisiin syyllistyneiden yritysten kansainvälisiä kuljetusmaksuja koskevan kartellien olemassaoloa ja laajuutta, esitetään yksityiskohtaisesti päätöksen 8–42 perustelukappaleessa. Aivan ensiksi on huomattava, kuten päätöksen 169 perustelukappaleesta ilmenee, että kantaja on itse myöntänyt näissä perustelukappaleissa selostettujen yhteyksien, keskustelujen ja kokousten tapahtuneen ja että kantaja — kuten muutkaan rikkomiseen syyllistyneet yritykset — ei ole riitauttanut komission hallinnolliseen menettelyyn liittyvässä väitetiedoksiannossaan esittämiä tosiseikkoja, mikä seikka on ollut perusteena määrätyn sakon huomattavalle alentamiselle.

207 Sitten on todettava, että näiden menettelyjen luonnehdintaa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi menettelyiksi ei aseta kyseenalaiseksi väite, jonka mukaan sopimuksilla ei ole sitovaa vaikutusta eikä niiden soveltamiseen liity pakkomekanismia. Jotta voitaisiin katsoa kyseessä olevan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu sopimus, on riittävää, että asianomaiset yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa toimia markkinoilla

tietyllä tavalla (asia T-347/94, Mayr-Melnhof v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1751, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kuten komissio toteaa, myös niin sanottu herrasmiessopimus on sopimus perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa merkityksessä (asia T-141/89, Tréfileurope v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-791, 95 ja 96 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

208 Samoin on sen kantajan väitteen osalta, jonka mukaan sopimuksia ei sovellettu käytännössä. Se, että sopimusta, jonka tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen, ei ole sovellettu tai noudatettu, ei vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan riitä perusteeksi sille, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kieltoa ei sovelleta, koska kilpailun rajoittamiseen tähtääviin neuvotteluihin osallistuminen on kilpailusääntöjen rikkomista siinäkin tapauksessa, että sopimuksen ehtoja ei täytetä (ks. vastaavasti em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 135 kohta). Lisäksi on huomattava, että sakon määrästä päätettäessä komissio on hyväksynyt sen, että rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli rajallinen, ja hyväksynyt kyseisten yritysten väitteen, jonka mukaan ne eivät soveltaneet kaikkia yksittäisiä hintasopimuksia täysipainoisesti (päätöksen 148 perustelukappale). Näin ollen kantajan väite, jolla se pyrkii osoittamaan, että sopimukset eivät kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan alaan, ja joka perustuu siihen että sopimuksia ei tosiasiallisesti sovellettu, on hylättävä ilman, että olisi tarpeen tutkia, onko kantaja tosiasiallisesti toteuttanut niitä laajalti, kuten komissio väittää.

209 Sillä, että kysymyksessä olevat laivayhtiöt kilpailevat jossain määrin muiden elementtien kuten alennusten, luotonantopolitiikan, aluksilla tarjottavien palvelujen jne. osalta, ei ole merkitystä siltä osin, voidaanko perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa soveltaa käsiteltävänä olevan asian tosiseikkoihin, koska on ilmeistä, että tämä kilpailu oli sellaisen sopimuksen ehtojen alaista ja rajoittamaa, joka koski julkaistuja hintoja tai perustetta, jonka nojalla alennuksia voitiin myöntää. Näissä olosuhteissa se, että rikkomiseen syyllistyneet yhtiöt kilpailivat muiden elementtien kuin hintojen osalta, on merkityksellistä vain sakon määrästä päätettäessä. Kuten komissio on korostanut, päätöksen 148 ja 162 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on ottanut huomioon tämän seikan arvioidessaan rikkomisen vakavuutta, lieventäviä asianhaaroja ja lopulta sakon alentamista.

210 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen tämä kanneperusteen osa on hylättävä.

211 Tätä päätelmää eivät heikennä ne lukuisat seikat, joihin kantaja vetoaa selvittääkseen tai nyansoidakseen tapaa, jolla sen mukaan päätöksessä esitetyt menettelyt on ymmärrettävä tai tulkittava. Vaikka se ei näillä seikoilla nimenomaisesti riitautakaan näiden menettelyjen tosiasiallisuutta, ne on kuitenkin tutkittava siltä osin kuin niillä pyritään horjuttamaan kielletyn kartellin tosiseikkojen luonnehdintaa ja siis komission kantajaa vastaan keräämiä todisteita.

212 Näiden seikkojen tutkiminen edellyttää päätöksessä (8–42 perustelukappale) mainittujen todisteiden perusteellista analyysia.

2. Todisteet kartellista, josta on käsiteltävänä olevassa asiassa määrätty seuraamus

213 Päätöksen päätösosassa todetaan, että komissio on määrännyt rangaistuksen kahdesta rikkomisesta: yhtäältä kantaja, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patraksen ja Anconan välisten ro-ro-lauttaliikennepalvelujen hinnoista, toisaalta kantaja, Anek, Karageorgis, Adriatica, Ventouris ja Strintzis ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patras–Bari/Brindisi-reiteillä sovellettavista kuorma-autotaksoista.

214 Käsiteltävänä olevassa asiassa asiakirja-aineistossa olevien asiakirjojen, jotka on toistettu päätöksessä, sanamuodosta ilmenee selvästi, että Patraksen ja Anconan välisellä reitillä liikennöivien laivayhtiöiden välillä vallitsi yhteisymmärrys yhteisen hintapolitiikan toteuttamisesta tarjottavien eri palvelujen osalta ainakin heinäkuusta 1987 lähtien.

215 Nämä asiakirjat osoittavat, että yhtiöt kävivät matkustajien ja rahdin kuljetusmaksujen vahvistamiseksi suoria ja säännöllisiä neuvotteluja, joita pidettiin joka vuosi kuljetusmaksujen tason määrittämiseksi seuraavaa vuotta varten ja säännöllisin väliajoin, jotta voitiin reagoida vuoden kuluessa esiintyviin ongelmiin.

216 Tällainen yhteisymmärrys merkitsee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua sopimusta, sellaisena kuin yhteisöjen tuomioistuimet ovat sitä tulkinneet, koska perusteeksi sille, että sopimuksen katsotaan tässä määräyksessä tavalla olevan olemassa, riittää, että mukana olevat yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa menetellä markkinoilla tietyllä tavalla (asia 41/69, Chemiefarma v. komissio, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 112 kohta; em. asia Van Landewyck ym. v. komissio, tuomion 86 kohta; asia C-49/92 P, komissio v. Anic Partecipazoni, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4125, 130 kohta; em. asia Tréfileurope v. komissio, tuomion 95 kohta ja yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok. 2000, s. II-491, 958 kohta).

217 Tältä osin on tutkittava tiettyjen asiakirja-aineistoon kuuluvien asiakirjojen kappaleiden sanamuotoa kirjaimellisesti.

218 Kantaja totesi 15.3.1989 Anekille lähettämässään teleksissä seuraavaa:

"Pahoittelemme, että koska kieltäydytte hyväksymästä täysin aiemmassa (viestissämme) tekemiämme ehdotuksia, emme ole ainakaan toistaiseksi voineet tehdä kattavampaa sopimusta, josta olisi erittäin suurta hyötyä meille kaikille— — Viittaamme tietysti päätökseenne hylätä ehdotuksemme, jotka koskivat yhteisen hintapolitiikan määrittelyä reitille Patras–Ancona; pyydämme, että suhtautuisitte ymmärtäväisesti jäljempänä esittämiimme kannanottoihin, jotka ovat vastaus

näkemykseenne, jonka mukaan ette voi hyväksyä tavarankuljetusajoneuvojen voimassa olevia tariffeja vuodeksi 1989 eikä tulevan vuoden 1990 hintapolitiikkaa voida määritellä välittömästi.

— —

Kaikki reitillä Patras–Ancona liikennöivät varustamot ovat kolmen viime kuukauden aikana sopineet yhdessä tavarankuljetusajoneuvojen kuljetusmaksuihin tehtävistä kahdesta muutoksesta, jotka merkitsevät yhteensä lähes 40 prosentin korotusta, mikä ei ole kuitenkaan aiheuttanut minkäänlaista levottomuutta ajoneuvojen kuljettajien keskuudessa tai vaikeuksia heidän kanssaan.

— —

Kuten oli sovittu muiden osapuolten kanssa, vuoden 1988 hintapolitiikasta päätettiin 18.7.1987. Kyse on itse asiassa tavanomaisesta käytännöstä."

219 Kantaja totesi 22.10.1991 Anekille lähettämässään teleksissä seuraavaa:

"Olemme huomanneet, että haluatte soveltaa Patras–Trieste-reittiin samoja kuljetusmaksuja, joita olemme sopineet soveltavamme Patras–Ancona-reitillä.

Ymmärrätte varmaankin, että sanamuodon epämääräisyys huolestuttaa meitä suuresti, sillä sen perusteella on mahdollista, että suurella vaivalla saavuttamamme tasapaino Italian kaikkien satamien tariffeissa romahtaa.

Haluamme muistuttaa Teitä siitä, että onnistuimme yhteisin ponnistuksin, joihin myös Te osallistuitte, muuttamaan tariffeja parhaalla mahdollisella tavalla, ja vahvistimme hintaerot sen perusteella, kuinka monen merimailin etäisyydellä Brindisin, Barin ja Anconan satamista kyseinen satama sijaitsee.

Täsmennämme, että samaan aikaan bulgarialaisten alusten *Trapezitsa* ja *Tsarevits* (joita edusti agenttinne Kallitsis) osalta vastaava taulukkosäännöstö otettiin käyttöön yhteisellä sopimuksella, myös Triesten sataman osalta.

Pyydämme Teitä näin ollen puolustamaan, kuten odottaa sopii, Kreikan ja Italian välillä liikennöivien 11 lauttayhtiön ja 36 aluksen välistä sopimusta, sillä nykyinen sopimus voi hyvinkin raueta pinnan alla kytevien suurten mielipide-erojen vuoksi.

Ehdotamme, että reitin Patras–Trieste tariffit asetetaan (aiemman tilanteen mukaisesti) 20 prosenttia Patras–Ancona-reitin tariffeja korkeammiksi, jotta tilanne vastaisi täysin Anconan ja eteläisempien satamien välisiä eroja.

Joudumme ilmoittamaan Teille, että jos pidätte kiinni saman hinnan soveltamisesta liikennöidessänne Triestestä Kreikkaan kuin Anconasta Kreikkaan, sopimuksemme yhteisen hintapolitiikan noudattamisesta Ancona-reitillä purkautuu ja jokainen yhtiö päättää hintapolitiikastaan yksin."

220 Karageorgis, Minoan ja Strintzis ilmoittivat 5.9.1990 Anekille osoittamassaan teleksissä, että aiotun korotuksen soveltamisedellytyksenä oli Bari- ja Brindisi-reittien kuljetusmaksujen korottaminen samassa suhteessa. Se jatkoi seuraavasti: "meidän neljän on kuitenkin päästävä periaatteelliseen sopimukseen asiasta".

221 Nämä asiakirjat, joita vahvistavat kaikki muut asiakirjat, joihin päätöksessä vedotaan, osoittavat selvästi, että Patras–Ancona-reitillä sovellettavien hintojen osalta oli olemassa kartelli.

222 Komissiolla oli käytössään joitakin asiakirjoja, jotka todistivat, että reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavia hintoja koskien oli olemassa samanlaisia perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kiellettyjä menettelyjä. Kysymys on erityisesti eri reiteillä 10.12.1989 lähtien sovellettavasta hintataulukosta, joka sisältyi 8.12.1989 lähetettyyn teleksiin sekä 24.11.1993 lähetettyyn teleksiin, jossa viitattiin samana päivänä pidettyyn kokoukseen, johon olivat osallistuneet eri reiteillä liikennöivät yritykset. Muut asiakirjat, joissa viitataan näiden kahden päivämäärän välillä sattuneisiin tapahtumiin, vahvistavat tämän arvion: 30.10.1990 lähetetty faksi, 22.10.1991 lähetetty teleksi, ETAn Minoanille lähettämä 25.2.1992 päivätty asiakirja ja 7.1.1993 lähetetty teleksi.

223 Tästä seuraa, että komissio on oikein perustein arvioinut, että sillä oli riittävästi todisteita sen osoittamiseksi, että oli olemassa kaksi rikkomista, joista määrättiin seuraamukset: yhtäältä sopimukset Patraksen ja Anconan välisten ro-ro-lauttaliikennepalvelujen hinnoista ja toisaalta Patras–Bari/Brindisi-reiteillä hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista.

224 Sen lisäksi, että nämä asiakirjat ovat todistusvoimaisia, rikkomiseen syyllistyneet yritykset eivät myöskään ole kiistäneet näiden asiakirjojen olemassaoloa eivätkä aitoutta. Ainakin Anek ja Strintzis näyttävät nimenomaisesti myöntäneen tosiseikkojen oikeellisuuden, eivätkä muut kysymyksessä olevat yhtiöt näytä asettavan sitä epäilyksenalaiseksi (päätöksen 169 perustelukappale).

225 On tarkasteltava todisteita kantajan osallistumisesta mainittuihin rikkomisiin.

3. Komission kantajaa vastaan esittämät todisteet

a) Vuosia 1987, 1988 ja 1989 koskevat todisteet (päätöksen 9–12 perustelukappale)

226 Kantajan mukaan muiden yhtiöiden asennetta Anekia kohtaan pitäisi arvioida siinä valossa, että olemassa olevassa järjestelmässä käytäntö, jossa välittömästi ja avoimesti sovelletaan julkaistuja hintoja ja selvästi alhaisempia hintoja hyötyajoneuvoihin, on samalla sekä Kreikan lainsäädännön — erityisesti lain 4195/1929 2 §:n — että sen politiikan vastaista, jonka on omaksunut kauppamerenkulkuministeriö, joka oli selkeästi laivayhtiöiden kauppasotaa vastaan. Kantaja huomauttaa, että Anekin menettely selittyy sillä, että se liikennöi ensimmäistä kertaa aluksia kansainvälisillä reiteillä ja että sille ei ollut annettu tarpeeksi tietoa Kreikassa sovellettavan lainsäädännön vaikutuksista eikä siitä, mikä vaikutus kauppamerenkulkuministeriön politiikalla oli Kreikan ja Italian välisten reittien kansainvälisillä osuuksilla toimivien kreikkalaisten yhtiöiden menettelyyn.

227 Päätöksen 11 perustelukappaleessa tarkoitettujen kuljetusmaksujen muutosten osalta, jotka toteutettiin kolmessa kuukaudessa Patras–Ancona-reiteillä yhteensä 40 prosentin suuruisena, kantaja väittää, että kysymyksessä olevan toteamuksen tarkoituksena oli pelkästään tehdä vaikutus Anekiin, eikä se mitenkään vastannut todellisuutta. Kantaja lisää, että nämä muutokset eivät missään tapauksessa johtuneet voiton tavoitteluun liittyvistä aikomuksista vaan muista tekijöistä, kuten inflaatiosta ja polttoaineiden hintojen noususta, joka johtui pääasiallisesti Yhdysvaltain dollarin kurssin noususta ja Kreikan drakman heikkenemisestä muihin valuuttoihin, erityisesti Italian liiraan nähden.

228 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että päätöksen 9–12 perustelukappaleen sisältämästä tosiseikkojen kuvauksesta, jota kantaja ei ole riitauttanut, ja erityisesti todisteista, joihin niissä on vedottu, ilmenee, että kantaja yritti 15.3.1989 lähetetyllä teleksillä suostutella Anekin ottamaan osaa sopimukseen, joka tehtiin 18.7.1987, ja että Anekin epäröinnin vuoksi muut yritykset eli kantaja ja Karageorgis, Marlines ja Strintzis päättivät soveltaa yhdessä 26.6.1989 lukien Anekin hyötyajoneuvoihin soveltamia kuljetusmaksuja — 22.6.1989 lähetetty teleksi osoittaa lisäksi, että kantaja ilmoitti Anekille tästä päätöksestä.

229 Tästä seuraa, että komissio saattoi katsoa, että näiden teleksien sisältö osoitti paitsi sen, että olemassa oli sopimus, myös sen, että kantajalla oli ollut siinä keskeinen rooli. Kantaja ei siis voi väittää, että se olisi halunnut informoida Anekia Kreikassa sovellettavan lainsäädännön vaikutuksesta ja siitä vaikutuksesta, joka kauppamerenkulkuministeriön politiikalla oli Kreikan ja Italian välisillä reiteillä toimivien kreikkalaisten yhtiöiden käyttäytymiseen. Se ei voi myöskään väittää, että tällainen sopimus oli välttämätön vilpillisen kilpailun tilanteeseen joutumisen tai kohtuuttoman alhaisiin tai suhteettomiin hintoihin joutumisen estämiseksi sen politiikan vastaisesti, jonka oli omaksunut laivayhtiöiden kauppasotaa vastaan oleva kauppamerenkulkuministeriö. Todiste siitä, että kysymys ei ollut kauppasodasta, ilmenee kantajan 15.3.1989 Anekille osoittamassa teleksissä esittämistä vakuutuksista, joissa se toteaa, että edeltäneiden kolmen kuukauden kuluessa muut reitillä Patras–Ancona liikennöivät yhtiöt olivat sopineet kaksi muutosta, jotka olivat kokonaismäärältään 40 prosenttia näistä tariffeista ilman, että tämä olisi aiheuttanut ongelmia maantiekuljetuksen harjoittajien kanssa.

b) Vuotta 1990 koskevat todisteet (päätöksen 13–20 perustelukappale)

230 Kantaja katsoo, että neuvottelut ja "sopimukset", joihin päätöksen 13–20 perustelukappaleessa viitataan, kuuluivat niin ikään kunkin yhtiön taktiikkaan, joka perustui siihen, että kansallista lainsäädäntöä näytettiin noudatettavan, jotta vältettäisiin kauppamerenkulkuministeriön puuttuminen asiaan. Kantaja huomauttaa lisäksi, että matkustajiin ja turistiajoneuvoihin sovellettavat kuljetusmaksut julkaistiin joka tapauksessa, ja lisää, että kilpailijat saivat markkinoiden läpinäkyvyyden vuoksi helposti tietoonsa hyötyajoneuvojen viitehinnat, joita kukin yhtiö käytti alennuksia soveltaakseen ja joita ei julkaistu.

231 Päätöksen 16 perustelukappaleen osalta kantaja toteaa, että faksi lähetettiin Strintzisille (8.12.1989) sen jälkeen, kun yhtiöiden väliset kunkin kalenterivuoden lopussa käytävät pakolliset neuvottelut oli pidetty, ja korostaa, että taulukoissa julkaistut hinnat koskevat reittien puhtaasti kotimaista osaa, jonka osalta kauppamerenkulkuministeriö vahvisti hinnan hallinnollisesti tasolle, joka voi yltää 90 prosenttiin kokonaishinnasta, kuten oli reiteillä, joiden päämääränä on Bari tai Brindisi. Kantajan mukaan kysymyksessä olevien yhtiöiden edustajien allekirjoituksia ei tule pitää nimenomaisena kirjallisena "sopimuksena". Nämä allekirjoitukset selittyvät sillä, että kysymyksessä olevat asiakirjat, joissa mainitaan yhtiöiden kuljetusmaksujen väliset kohtuulliset erot reiteillä, joiden päämäärä oli Ancona, ja reiteillä, joiden päämäärä oli Bari ja Brindisi, saatettiin eteläisillä reiteillä liikennöivän Ventouris Ferriesin tietoon. Tämä allekirjoitus merkitsee pelkästään sitä, että kyseinen yhtiö hyväksyy periaatteen siitä, että matkan pituuden meripeninkulmina mitattuna ja sovellettavien kuljetusmaksujen välisen suhteen on oltava kohtuullinen. Se, että kunkin hyötyajoneuvoluokan osalta mainittiin "ihanteellinen" hinta sekä niiden reittien osalta, joiden päämäärä oli Ancona, että niiden, joiden päämäärä oli Bari tai Brindisi, katsottiin tarpeelliseksi, jotta käytössä olisi enemmän tai vähemmän varma perusta kunkin hyötyajoneuvoluokan kuljetusmaksujen vaihtelun laskemiselle suhteessa matkaan meripeninkulmina, jotta voitiin välttää vilpillinen kilpailu, joka, kuten todettu, oli kielletty voimassa olevassa lainsäädännössä ja kauppamerenkulkuministeriön noudattaman politiikan vastaista. Toisin sanoen sillä, että vahvistettiin "ihanteelliset" hinnat eri hyötyajoneuvoluokille, pyrittiin tarjoamaan eri kuljetusmaksujen laskentamalli suhteessa reittien pituuteen meripeninkulmina, eikä

soveltamaan määriteltyä hintaa kullakin reitillä ja kunkin hyötyajoneuvoluokan osalta. Tällä tavoin selittyy yhtäältä se, että ETAn laillinen edustaja Sfinias allekirjoitti kyseiset kaksi kuljetusmaksua huolimatta siitä, että kantajalla ei ollut alusta liikennöitävänä Barin tai Brindisin reiteillä, ja toisaalta se, että nämä kaksi kuljetusmaksua allekirjoitti myös yksinomaan Barin tai Brindisin reiteillä liikennöivä Ventouris Ferries.

232 Kantaja pitää virheellisenä väitettä, jonka mukaan Anekin Karageorgisille, Minoanille ja Strintzisille 11.4.1990 lähettämässä teleksissä on viitteitä yhteisestä hintapolitiikasta vuonna 1990 (ks. päätöksen 17 perustelukappale), koska tässä teleksissä viitataan pelkästään "sopimukseen" tietyistä hintapolitiikan täsmennetyistä elementeistä, jotka kilpailijat joka tapauksessa voivat saada helposti tietoonsa, kuten "matkustajien, yksityisajoneuvojen ja hyötyajoneuvojen kuljetusmaksut", mutta ne eivät koske agenttien palkkiota eivätkä ryhmäalennuksia. Teleksin sanamuodosta ei voida päätellä "voimassa olevan" yhteisen hintapolitiikan olemassaoloa, kuten päätöksessä väitetään.

233 Kantaja toteaa päätöksen 18–21 perustelukappaleen osalta, jotka koskevat hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujen yhteistä korotusta koskevia neuvotteluja, että kuten Strintzisin 5.9.1990 lähetetty teleksi ja Karageorgisin 10.10.1990 lähetetty teleksi osoittavat, tänä ajankohtana polttoaineiden hinnat nousivat voimakkaasti, mikä johti siihen, että kauppamerenkulkuministeriö tarkisti kuljetusmaksuja reitin kotimaisella osalla eli osuudella Patras–Igoumenitsa–Korfu. Kantajan mukaan edellä mainituissa telekseissä mainituilta neljältä yhtiöltä todennäköisesti tiedusteltiin, oliko reitin muilta osin — eli Korfusta Anconaan — tarpeen muuttaa kuljetusmaksuja, jotta vähennettäisiin kuljetuskustannusten nousun epäsuotuisia seurauksia ja jotta yhtiöt voisivat liikennöidä aluksiaan reiteillä myös talvikuukausina, jolloin turistiliikenne on olematonta. Se muistuttaa tältä osin, että kauppamerenkulkuministeriön toimilupien myöntäminen on sidoksissa velvollisuuteen taata säännönmukainen liikennöinti kautta vuoden sillä uhalla, että toimilupa voidaan peruuttaa, jos näitä edellytyksiä ei noudateta, ja tällöin voidaan määrätä muita voimassa olevan lainsäädännön mukaisia hallinnollisia rikosoikeudellisia seuraamuksia.

234 Kantaja toteaa lopuksi, että päätöksessä lainatut vuotta 1990 koskevat teleksit ja asiakirjat osoittavat, että kysymyksessä olevalla hintojen korotuksella, siltä osin kuin siitä tosiasiallisesti ilmoittivat tietyt yhtiöt, ei tavoiteltu voittoa ja että se perustui pelkkään taloudelliseen logiikkaan, joka seurasi kuljetuspalvelujen tarjoamisen kustannusten huomattavasta noususta.

235 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi tämän kanneperusteen ensimmäisen osan osalta, että väite, joka perustui siihen, että kysymyksessä olevilla laivayhtiöillä ei ollut itsenäisyyttä niiden hintapolitiikasta päätettäessä, on hylättävä. Se katsoi lisäksi, että oli osoitettu, että sopimukset eivät johtuneet voimassa olevasta lainsäädännöstä ja että Kreikan kauppamerenkulkuministeriö ei milloinkaan puuttunut kansainvälisillä reiteillä sovellettavien kuljetusmaksujen yhdenmukaistamiseen. Näissä olosuhteissa kantaja ei voi väittää, että neuvottelut, joihin näissä kohdissa viitataan, kuuluivat kunkin yhtiön taktiikkaan, jonka mukaan lainsäädäntöä näytettiin noudatettavan, jotta vältettäisiin kauppamerenkulkuministeriön puuttuminen asiaan. Se ei myöskään voi vedota siihen, että olisi käyty kansainvälisiä kuljetusmaksuja koskevia pakollisia neuvotteluja, jotka olisivat johtuneet Kreikan viranomaisten määräyksistä. Lopuksi koska kantaja ei kiistä, että se osallistui neuvotteluihin ja sopimuksiin, joihin viitataan päätöksen 13–20 perustelukappaleessa lainatuissa asiakirjoissa, ei ole syytä tutkia muita väitteitä, jotka perustuvat markkinoiden läpinäkyvyyteen, joka kantajan mukaan mahdollisti sen, että kilpailijat saivat joka tapauksessa tietoonsa matkustajiin ja turistiajoneuvoihin sovellettavat kuljetusmaksut.

236 Kantaja ei voi väittää, että Strintzisin 8.12.1989 kantajalle, Anekille, Karageorgisille ja Mediterranean Linesille osoittama faksi (päätöksen 16 perustelukappale), jonka liitteenä olivat hintaluettelot tai -taulukot, joita sovellettiin 10.12.1989 lukien hyötyajoneuvoihin reiteillä Patras–Ancona ja Patras–Bari/Brindisi, ei olisi todiste hintasopimuksesta. Vaihtoehtoista selitystä, joka perustuu väitettyyn tarpeeseen välttyä vilpillisen kilpailun tilanteeseen joutumiselta, ei voida hyväksyä. Kantajan väitettä, jonka mukaan sillä, että vahvistettiin "ihanteelliset" hinnat eri hyötyajoneuvoluokille, pyrittiin tarjoamaan eri kuljetusmaksujen laskentamalli suhteessa reittien pituuteen meripeninkulmina eikä soveltamaan määriteltyä hintaa kullakin reitillä ja kunkin hyötyajoneuvoluokan osalta, ei

voida hyväksyä, koska se ei mitenkään selitä niitä syitä, joiden vuoksi yritykset ovat katsoneet tarpeelliseksi allekirjoittaa kysymyksessä olevan asiakirjan, jonka väitettiin toimivan puhtaasti ohjeena.

c) Vuotta 1991 koskevat todisteet

237 Kantaja väittää, että se kuljetusmaksujen 10 prosentin korotus, johon viitataan 21 perustelukappaleessa, johtui inflaatiosta, joka oli tuolloin Kreikassa huomattava — se oli saavuttanut 25 prosenttia vuonna 1990 —, ja korostaa, että hintojen korotus oli joka tapauksessa alhaisempi kuin inflaatio.

238 Tämän jälkeen kantaja viittaa 22.10.1991 lähetettyyn teleksiin ja korostaa, että Anekin ehdotus kuljetusmaksujen vahvistamisesta reitillä Patras–Trieste samalla tasolle kuin kuljetusmaksut reitillä Patras–Ancona oli lain 4195/1929 2 §:n a kohdassa tarkoitettua vilpillistä kilpailua. Tästä seuraa kantajan mukaan, että komission tarkoittamat "sopimukset" ovat pelkästään sen periaatteen toteamista, että matkan pituuden meripeninkulmissa mitattuna ja sovellettavien kuljetusmaksujen välinen suhde on kohtuullinen, sekä sen tarpeen ilmaisemista, että kaikkea vilpillistä kilpailua on vältettävä.

239 Kantaja viittaa sitten Anekin 18.11.1991 lähetettyyn teleksiin (päätöksen 23 perustelukappale) ja korostaa, että pääperuste, johon Anek vetosi sen perusteeksi, että Patras–Trieste-reitin kuljetusmaksuja ei vahvistettaisi korkeammiksi kuin kuljetusmaksut reitillä Patras–Ancona, oli se, että "— — edellisenä vuonna yksi neljästä yhtiöstä liikennöi reitillä Ancona–Pireus–Iraklion, ja paitsi että Anekia ei kuultu uusien kuljetusmaksujen osalta, sille ei edes tiedotettu niistä siitä huolimatta, että reittien lähtösatamana oli Ancona ja ne olivat tämän vuoksi hyvin kilpailevia"; kantaja arvostelee komissiota siitä, että se on sivuuttanut

tämän teleksin sisältämän kappaleen päätöksessään. Kantajan mukaan tämä kappale osoittaa, että Anekin asenne oli tavallaan "kostava" edellä mainitun aluksen käyttämisen osalta neljää yritystä kohtaan, joihin kantaja kuului. Anekin vastaus vahvistaa kantajan mukaan lisäksi, että mahdollisella avoimen kauppasodan julistuksella olisi ollut hyvin vakavia seurauksia kaikille yrityksille, koska sen ollessa vastoin kauppamerenkulkuministeriön toistuvasti julistamaa politiikkaa se olisi merkinnyt viimeksi mainitun puuttumista asiaan siten, että se olisi vahvistanut vähimmäis- ja enimmäishinnat lain 4195/1929 4 §:n nojalla.

240 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että vuotta 1991 koskevat päätöksen 21–23 perustelukappaleessa esitetyt todisteet ovat myös ratkaisevia. Se, että olemassa oli sopimus, jonka kohteena oli yhteisten kuljetusmaksujen luettelo reitille Patras–Ancona, ilmenee erityisen selvästi ehdotuksesta, joka sisältyy Karageorgisin kantajalle, Anekille ja Strintzisille lähettämään 10.8.1990 päivättyyn kirjeeseen, josta voidaan lukea seuraavaa (päätöksen 21 perustelukappale): "Koska neljän yhtiön välillä on sovittu hintojen korottamisesta vielä 5 prosentilla aiemman 5 prosentin korotuksen lisäksi, lähetämme teille ohessa uudet hintaluettelot, joissa on otettu huomioon lopullinen 10 prosentin korotus."

241 Samoin kantajan, Karageorgisin ja Strintzisin 22.10.1991 Anekille lähettämässä teleksissä todetaan seuraavaa (päätöksen 22 perustelukappale):

"Haluamme muistuttaa Teitä siitä, että onnistuimme yhteisin ponnistuksin, joihin myös Te osallistuitte, muuttamaan tariffeja parhaalla mahdollisella tavalla, ja vahvistimme hintaerot sen perusteella, kuinka monen merimailin etäisyydellä Brindisin, Barin ja Anconan satamista kyseinen satama sijaitsee.— — Pyydämme Teitä näin ollen puolustamaan, kuten odottaa sopii, Kreikan ja Italian välillä liikennöivien 11 lauttayhtiön ja 36 aluksen välistä sopimusta, sillä nykyinen sopimus voi hyvinkin raueta pinnan alla kytevien suurten mielipide-erojen vuoksi. — — joudumme ilmoittamaan Teille, että jos pidätte kiinni saman hinnan

soveltamisesta liikennöidessänne Triestestä Kreikkaan kuin Anconasta Kreikkaan, sopimuksemme yhteisen hintapolitiikan noudattamisesta Ancona-reitillä purkautuu ja jokainen yhtiö päättää hintapolitiikastaan yksin."

242 Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ottaa huomioon näin selkeät välittömät todisteet ja kolmannen kanneperusteen ensimmäisen osan tutkimisen yhteydessä esittämänsä huomiot, kantajan argumentit on hylättävä.

d) Vuotta 1992 koskevat todisteet (päätöksen 24–29 perustelukappale)

243 Kantaja huomauttaa, että matkustajiin ja turistiajoneuvoihin sovellettavien kuljetusmaksujen yhdenmukaisuus selittyy sillä, että ne julkaistaan joka tapauksessa yhtiöiden painamissa esitteissä. Tältä osin kantaja lisää, että markkinoiden oligopolistinen luonne yhdessä kauppamerenkulkuministeriön julistaman politiikan kanssa, jonka mukaan hyväksyttävää on hintojen korottaminen vain inflaatiotason mukaisesti ja kaikkea vilpillistä hintakilpailua on vältettävä, johtaa matemaattisella täsmällisyydellä hintojen yhteneväisyyteen ja siis siihen, että millään yhtiöllä ei ole intressiä julkaista erilaisia kuljetusmaksuja sillä uhalla, että se menettäisi heti yhteyden mahdollisiin asiakkaisiin (jos sen hinnat olisivat korkeammat) tai että muut yhtiöt seuraisivat sitä välittömästi (jos sen hinnat olisivat alhaisemmat). Päätöksen 27 perustelukappaleessa mainitun Calbersonin tapauksen osalta ETAn teleksi selittyy kantajan mukaan sillä, että Calberson päätti lähestyä kutakin yhtiötä todeten perättömästi, että muut yhtiöt olivat tarjonneet sille alennusta, mikä olisi ollut vastoin taloudellista logiikkaa ja ilmeistä lainsäädännössä kiellettyä vilpillistä hintakilpailua. Kantajan mukaan yhtiöt reagoivat näissä olosuhteissa ja pyrkivät selvittämään, olivatko niiden kilpailijat tosiasiallisesti tarjonneet näin epärealistisia alennuksia.

244 Ortonan (eikä Otranton, kuten päätöksessä todetaan) reittiä koskevan 25.2.1992 (päätöksen 28 perustelukappale) päivätyn asiakirjan osalta kantaja toteaa, että se ei ole todiste eri reittien kuljetusmaksuja koskevan, näillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden välisen "sopimuksen" olemassaolosta sanan suppeassa merkityksessä. Siltä osin kuin kyse on täsmällisemmin hintataulukosta, joka on asiakirjan lopussa, kantaja toteaa, että koska tämä taulukko viittaa "nykyisiin kuljetusmaksuihin", se on pelkästään yksinkertaistettu esitys eri satamien hinnoista, ja sen on toimittanut kantajan agentti ETA "helpommin ymmärtämistä" varten, eli jotta kantaja saisi käyttöönsä kelvollisen vertailukeinon. Kantajan mukaan tämä taulukko ei ole todiste siitä, että eri yhtiöt olisivat käytännössä soveltaneet kysymyksessä olevia hintoja. Siltä osin kuin kysymys on reiteillä Kreikka–Italia–Kreikka kuljetettavien ajoneuvojen kuljetusmaksuihin tehtävistä tarkistuksista, kantaja huomauttaa, että päätöksen 29 perustelukappaleessa oleva maininta 7.1.1993 lähetetystä teleksistä johtaa virheellisiin päätelmiin tämän teleksin tosiasiallisesta sisällöstä, koska, kuten teksti kokonaisuudessaan osoittaa, "viimeksi tehty muutos", johon viitataan, koski Kreikan drakman ja Italian liiran vaihtokurssia eikä näissä kahdessa valuutassa olevien hintojen korotusta. Näin ollen tästä maininnasta — joka liittyy pelkästään vaihtokurssiin, jota muutettiin 15 prosentilla Kreikan drakman tappioksi — ei voida päätellä, että vuonna 1992 olisi ollut voimassa sopimus, jonka mukaan yhtiöiden oli sovellettava samoja hintoja.

245 Kantaja huomauttaa lopuksi, että päätöksen 24–29 perustelukappaleen nojalla ei voida väittää, että se olisi tehnyt minkäänlaista sopimusta minkään yhtiön kanssa Barin ja Brindisin reiteillä vuodeksi 1992.

246 Kuten komissio huomauttaa, väite, jonka mukaan tosiasiallinen kilpailu ei tapahdu julkaistujen hintojen tasolla vaan alennusten tasolla, ei voi menestyä. Koska hintasopimusten olemassaolo on todistettu, se väitetty seikka, että rikkomiseen syyllistyneet yhtiöt kilpailisivat muilla elementeillä kuin hinnoilla, ei merkitse, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa ei sovellettaisi. Päätöksen 24 ja 25 perustelukappaleessa mainittujen asiakirjojen kappaleet osoittavat, että kantajan ja Strintzisin, Karageorgisin ja Anekin tapaamiset, joiden kuluessa tehtiin sopimukset hintapolitiikasta, jota näiden yhtiöiden piti soveltaa

vuonna 1992, tapahtuivat heinäkuussa ja lokakuussa 1991. Kuten päätöksen 28 perustelukappaleessa todetaan, 25.2.1992 päivätty asiakirja, jolla ETA ilmoitti Minoanin pääkonttorille "Italian reittien viimeisimmästä kehityskulusta", on selvä osoitus siitä, että sopimus, jonka mukaan ylläpidettiin Kreikan ja Italian välisillä eri reiteillä sovellettavien kuljetusmaksujen eroja, jatkui vuonna 1992. Päätöksen 27–29 perustelukappaleessa mainitut seikat ja erityisesti 7.1.1992 ja 7.1.1993 lähetetyt teleksit vahvistavat sen, että kantajalla oli keskeinen rooli riidanalaisessa yhteistyössä.

247 On palautettava mieleen Minoanin Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille 7.1.1993 lähettämän teleksin sanamuoto, joka osoittaa, että kaksi kartellia, joista kantajan katsotaan olevan vastuussa reiteillä Patras–Ancona ja Patras–Bari/Brindisi, jatkuivat vuonna 1992:

"Huomautamme, että kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvotariffeja viimeksi muutettiin.

Tämä seikka edellyttää drakmoina perittävien kuljetusmaksujen uutta muuttamista tai liiroina perittävien kuljetusmaksujen alentamista.

Kuten voitte havaita, nämä kuljetusmaksut eroavat toisistaan jo 15 prosentilla.

Tämän vuoksi ehdotamme drakmoina perittävien kuljetusmaksujen muuttamista 15 prosentilla (ks. taulukko jäljempänä) 1.2.1993 lukien.

Päätöksemme sopia mukautuksesta neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italianreiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa perustuu toivomukseen välttyä loputtomilta neuvotteluilta, joita väistämättä joutuisimme käymään, jos lähtisimme neuvottelulinjalle.

Uskomme, että kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti tähän yhteissopimukseen. Päinvastaisessa tapauksessa katsomme, että halvempiin satamiin suuntautuvan liikenteen väheneminen ei ylitä 15:tä prosenttia, joka vastaa kuljetusmaksujemme muuttamista.

Tältä osin ehdotamme, että hintaluokan 5 kuljetusmaksuja, joita kannetaan 12–15 metrin pituisilta ajoneuvoilta, sovelletaan tästä lähtien 12–16,5 metrin pituisilta ajoneuvoilta (koska tosiasia on, että useimmat kylmäkuljetusajoneuvot ja vähitellen kaikki ajoneuvot ovat 16,5 metrin pituisia) ja korotus on 5 prosenttia liiroina (910 000 Italian liirasta 950 000 Italian liiraan) ja vastaa 15 prosentista 23 prosenttiin drakmoina — —."

248 Kun otetaan huomioon näin selvät välittömät todisteet kantajan osallistumisesta kartelleihin, kantajan väitteet on hylättävä.

e) Vuotta 1993 koskevat todisteet

249 Kantaja väittää, että ETAn 21.5.1992 pidetyssä konferenssissa tekemät ehdotukset, joihin viitataan 27.5.1992 lähetetyssä teleksissä, olivat tosiasiassa pelkkiä keskusteluja (ks. Karageorgisin ja Strintzisin tekemät erot ja Anekin tekemä varaus), jotka eivät olleet kantajaa sitovia, kuten ilmenee siitä, että kyseisessä teleksissä ETA pyysi kantajaa arvioimaan mainittuja ehdotuksia ja antamaan

hyväksyntänsä. Kantaja toteaa päätöksen 31 perustelukappaleessa tarkoitetusta 4.8.1992 pidetystä kokouksesta, joka koski ns. no show -lippuja eli lippuja, jotka agentit ovat lähettäneet luotolla tuntemilleen henkilöille, jotka eivät lopulta saavu paikalle lähtöhetkellä ja kieltäytyvät maksamasta lippuja, joita ei ole käytetty, vaikka hytit on kuitenkin varattu, että kokous ei tuottanut mitään konkreettista tulosta, koska muut yhtiöt eivät olleet halukkaita hyväksymään tähän ilmiöön suhtautumiseksi esitettyä lähestymistapaa. Kantaja toteaa, että se pelkkä informaatio, jonka ETA sille tältä osin toimitti, ei voi olla perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomista.

250 Kantaja korostaa täsmällisemmin ETAn muille Anconan reitillä liikennöiville yhtiöille 6.11.1992 lähettämän teleksin osalta, että se on lähetetty yksinomaan ETAn aloitteesta kantajan tietämättä ja ilman kantajan hyväksyntää.

251 Kantaja täsmentää päätöksen 36 ja 37 perustelukappaleessa mainittujen hyötyajoneuvoihin sovellettavien kuljetusmaksujen osalta, että toisin kuin komissio väittää, muutos koskee yksinomaan Kreikan drakman ja Italian liiran vaihtokurssia eikä kuljetusmaksujen samanaikaista korottamista molemmissa valuutoissa ja että aiottu 15 prosentin muutos vastaa täysin drakman heikkenemistä liiraan nähden. Kantaja toteaa 24.11.1993 pidetyn kokouksen ja erityisesti ilmauksen "edellisen sopimuksen purkautuminen" osalta, ettei ole sanottu, mitä tässä sopimuksessa sovittiin, milloin se oli tehty, mikä oli sen kesto ja mitä se koski. Itse asiassa "edellinen sopimus" ei ole muuta kuin eri yhtiöiden laatima tiedoksianto, joka ei sido ja joka koskee suhteellisuusperiaatteen noudattamista meripeninkulmina lasketun reittien pituuden ja kuljetusmaksujen välillä ja taistelemista vilpillistä hintakilpailua vastaan. Kantaja korostaa, että päätöksen 36 perustelukappaleessa mainitussa 7.1.1993 lähetetyssä teleksissä oleva viittaus haluun välttää "loputtomat keskustelut" muita Italiaan suuntautuvia reittejä liikennöivien yhtiöiden kanssa osoittaa, että käsillä ei ollut yhteisymmärrystä edes sellaisten kysymysten osalta kuin järkevä mukautuminen vaihtokurssin kehitykseen.

252 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että päätöksen 30–37 perustelukappaleessa lainatut asiakirjat, jotka on esitetty edellä, ovat objektiivisia ja yhdenmukaisia todisteita siitä, että reiteillä Patras–Ancona ja Patras–Bari/Brindisi liikennöivien varustamoiden välinen kartelli jatkui vuoden 1993 kuluessa. Lisäksi useat asiakirjat ovat todisteita kantajan ja muiden Patras–Ancona-reitillä liikennöivien yhtiöiden tahdosta kehottaa muilla reiteillä liikennöiviä yhtiöitä liittymään reitin Patras–Ancona osalta päätettyyn hintojen tarkistukseen.

253 Näin ollen Minoanin Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille 7.1.1993 lähettämässä teleksissä, jossa ehdotetaan ajoneuvojen kuljetusmaksujen tarkistamista reiteillä Kreikka–Italia–Kreikka, teleksin laatija toteaa, että "kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvojen kuljetusmaksuja viimeksi muutettiin". Tästä on pääteltävä, että 25.10.1990 pidetyn kokouksen ja 7.1.1993 välisenä aikana yhteenliittymän jäsenet eivät olleet tarkistaneet 5.11.1990 voimaan tulleita kuljetusmaksuja ja että vuodeksi 1991 vahvistettuja maksuja sovellettiin edelleen vuonna 1992.

254 Ajatuksen kartellin jatkumisesta vahvistaa myös 24.11.1993 lähetetty teleksi, jonka laatija kirjoittaa seuraavasti: "Olemme erittäin tyytyväisiä, sillä kokouksen aluksi käsittelimme edellisen sopimuksen purkautumista Kosma-Giannatou- ja Ventouris A. -yhtiöiden vastustuksen takia, korjasimme tilannetta vähä vähältä, onnistuimme saamaan muut yhtiöt luopumaan 5–10 prosentin korotusvaatimuksesta (Strintzisin, Ventouris G:n ja Adriatican esitykset) ja päädyimme loppujen lopuksi edellä oleviin prosenttilukuihin". Tämä vakuutus osoittaa, että tämän vuoden kuluessa oli käyty neuvotteluja, joiden yhteydessä esiintyi erimielisyyksiä yhtiöiden välillä, joista tietyt kuuluivat myös edelliseen sopimukseen (Ventouris, Adriatica jne...). Ilmaisu "vähä vähältä" osoittaa, että yhtiöiden välillä (mukaan lukien kantaja) käytiin vuoden kuluessa joukko neuvotteluja, mikä osoittaa, että kantajan osallistuminen jatkui tammikuun ja marraskuun 1993 välisenä aikana.

255 Kun otetaan huomioon näin selvät välittömät todisteet kartellien jatkumisesta ja kantajan osallistumisesta niihin vuonna 1993, kantajan väitteet on hylättävä.

f) Vuotta 1994 koskevat todisteet

256 Kantaja katsoo, että sopimus, johon ETA viittaa sille 24.11.1993 lähettämässään teleksissä, ei merkitse muuta kuin tiedoksiantoa, joka ei ole sitova ja jossa todetaan, että on välttämätöntä, että matkan pituuden meripeninkulmina mitattuna ja kuljetusmaksujen välisen suhteen on oltava kohtuullinen ja että on estettävä niin sanotuilla eteläisillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden käyttämien kaltaisilla liian alhaisilla hinnoilla tapahtuva vilpillinen kilpailu. Siltä osin kuin kysymys on tässä teleksissä mainitusta yhteisymmärryksestä, joka koskee 15 prosentin korotusta ajoneuvojen kuljetusmaksuihin, kantaja epäilee, onko tällaista sopimusta tosiasiallisesti tehty ja edelleen onko sitä noudatettu käytännössä. Teleksissä käytetyt ilmaukset johtuvat siitä, että sen agentti ETA halusi ylpeillä huomattavalla menestyksellä, joka oli sen laillisen edustajan Sfiniasin henkilökohtaisten ponnistelujen tulosta. Kantaja lisää, että tämän teleksin tarkoitus oli todennäköisesti vakuuttaa kantaja niin, että se hyväksyisi 15 prosentin korotuksen, mikä olisi korottanut myös ETAn komissiona perimiä palkkioita. Kantaja lisää, että ETAn ehdotusta sellaisen uuden kuljetusmaksun käyttöön ottamisesta, joka houkuttelisi maksamaan käteisellä käteismaksuista myönnettävän 30 prosentin alennuksen vuoksi, ei seurattu eikä se johtanut mihinkään tulokseen, koska tilanne normalisoitui heinäkuun 1994 alussa, kun kaikki asianomaiset olivat vakuuttuneet siitä, että oletettua drakman heikkenemistä ei tapahtuisi erityisesti hallituksen Kreikan valuutan tukemiseksi tekemien toimenpiteiden johdosta. Kantajan mukaan on joka tapauksessa virheellistä katsoa kantajan olevan vastuussa tästä aloitteesta, pitää sitä rikkomisena ja yleisemmin päätellä, että oli olemassa sopimus hyötyajoneuvoihin sovellettavien yhteisten kuljetusmaksujen vahvistamisesta vuonna 1994. Kertomansa mukaan kantaja jatkoi myös vuonna 1994 merkittävien alennuksien myöntämistä asiakkailleen erityisten sopimusten perusteella.

257 Komissio esittää päätöksen 38–42 perustelukappaleessa ne todisteet, jotka saivat sen päättelemään, että kartelli jatkui vuonna 1994 ainakin tarkastuspäivään saakka.

258 Komissio viittaa päätöksen 38 perustelukappaleessa ETAn 24.11.1993 kantajalle lähettämään teleksiin osoittaakseen, että kartelli jatkui vuonna 1994, koska

sopimuksen piti tulla voimaan 16.12.1993. Tästä teleksistä ilmenee myös, että samana päivänä pidetyssä kokouksessa oli läsnä 14 yhtiötä. Tämän jälkeen päätöksessä mainitaan kantajan Anekille ja Strintzisille 13.5.1994 lähettämä teleksi, jossa mainittiin uusi perävaunutyyppi, joka oli yleistymässä Anconareitillä, ja ehdotettiin uutta kuljetusmaksuluokkaa sekä yhteistä käyttöönottopäivää sille. Tätä teleksiä seurasivat 25.5. ja 3.6.1994 lähetetyt teleksit, jotka koskivat samaa aihetta ja joissa pyydettiin hyväksyntää. Päätöksessä viitataan tämän jälkeen ETAn Minoanin pääkonttoriin 26.5.1994 lähettämään teleksiin ja siihen, että komissio teki tarkastukset näissä yrityksissä heinäkuussa 1994. Komissio katsoo lopuksi päätöksen 42 perustelukappaleessa, että ei ole mitään todisteita siitä, että yritykset olisivat jatkaneet kartellia tämän ajankohdan jälkeen.

259 ETAn Minoanin pääkonttoriin 24.11.1993 lähettämä teleksi osoittaa, että tänä samana päivänä oli pidetty kokous, johon osallistui neljätoista laivayhtiötä. Päätöksen mukaan (37 perustelukappale) tämän kokouksen aiheena oli Patraksesta Anconaan, Brindisiin ja Bariin vievillä reiteillä vuonna 1994 sovellettavien hintojen tarkistus. Teleksin laatija kirjoittaa seuraavasti:

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

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

— —"

260 Tämä asiakirja osoittaa, että kantaja osallistui tiettyjen yritysten kanssa sopimukseen siitä, miten käyttäytyä markkinoilla 16.12.1993 lukien ja siis vuonna 1994.

261 Samoin 13.5.1994, 25.5.1994 ja 3.6.1994 lähetetyt teleksit ovat objektiivisia ja yhdenmukaisia todisteita siitä, että reitillä Patras–Ancona liikennöivien varustamoiden välinen kartelli jatkui vuoden 1994 kuluessa, ja siitä, että kantaja osallistui siihen pääasiallisesti yksinoikeudella toimivan agenttinsa välityksin.

262 Kun otetaan huomioon näin selvät välittömät todisteet kantajan osallistumisesta kartelliin vuonna 1994 aina komission kesäkuussa suorittamaan tarkastukseen asti, kantajan väitteet on hylättävä.

263 Tämän kanneperusteen ensimmäinen osa on kaiken edellä esitetyn perusteella hylättävä perusteettomana.

II *Sakon kumoamista tai alentamista koskevat vaatimukset*

264 Kantaja esittää sille määrätyn sakon kumoamista tai alentamista koskevien vaatimustensa tueksi, että asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohtaa ja sakon laskennasta annettuja suuntaviivoja on rikottu.

A *Ensimmäinen osa, jonka mukaan rikkomisen vakavuus on arvioitu virheellisesti*

Asianosaisten lausumat

265 Kantaja väittää ensiksi, että kun komissio luokittelee vakavaksi rikkomisen, johon kantajan väitetään syyllistyneen, se toimii vastoin asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa annettuja suuntaviivoja (EYVL 1998, C 9, s. 3; jäljempänä suuntaviivat), joita sovelletaan myös asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla määrättyihin sakkoihin. Kantaja katsoo, että ne edellytykset, joiden nojalla rikkominen voidaan luokitella vakavaksi, eivät käsiteltävänä olevassa tapauksessa täyty, koska väitettyjä rajoituksia ei sovellettu ankarasti eivätkä ne olleet sellaisia, että niillä olisi vaikutuksia laajoilla yhteismarkkinoiden alueilla, mikä todetaan itse päätöksessäkin (148 ja 149 perustelukappale). Näin ollen sakon perusmäärää laskettaessa rikkominen, josta asianomaisia yrityksiä syytettiin, olisi pitänyt pahimmassakin tapauksessa luokitella vakavaa vähäisemmäksi, koska tähän rikkomisten luokkaan sisältyvät rajoitukset, joiden tarkoituksena on rajoittaa kauppaa mutta joiden vaikutus markkinoihin on rajoitettu ja jotka koskevat merkittävää mutta suhteellisen kapeaa osaa yhteismarkkinoista. Näin ollen kantajan mukaan sakon perusmäärän ei pitäisi ylittää vakavaa vähäisempien rikkomisten luokkaa varten säädettyä määrää eli miljoonaa ecua.

266 Toiseksi kantaja katsoo, että ero, jonka komissio on sakon määrää laskiessaan tehnyt eri liikennöitsijöiden eli suurten, keskikokoisten ja pienten lauttayhtiöiden välillä (päätöksen 151 ja 152 perustelukappale), on mielivaltainen ja johtaa siihen, että kantaja joutuu kilpailijoitaan epäedullisempaan asemaan. Se katsoo lisäksi, että sitä ei Euroopan mittakaavassa voida pitää suurena laivayhtiönä eikä vertailukohtana kaikkiin sen kilpailijoihin nähden. Kantaja väittää lopuksi, että sakon määrästä päätettäessä kohtuullisin arviointiperuste on markkinaosuus, joka kullakin yrityksellä on Kreikan ja Italian välisillä reiteillä (palvelumarkki-

nat), koska tässä arviointiperusteessa otetaan huomioon myös kunkin yrityksen tosiasiallinen mahdollisuus "aiheuttaa merkittävää vahinkoa" markkinoilla, kuten asia ilmaistaan päätöksen 151 perustelukappaleessa.

267 Komissio katsoo, että kartelleja, jotka kuuluvat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kuvattuihin luokkiin ja joihin yritysten väliset sopimukset hintojen vahvistamiseksi kuuluvat, on pidettävä erityisen vakavina, minkä puolesta puhuu se seikka, että ne mainitaan tässä artiklassa nimenomaisesti esimerkkeinä sellaisesta toiminnasta, joka on rikkominen. Se muistuttaa lisäksi, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sopimus hintojen vahvistamiseksi rajoittaa jo luonteensa vuoksi kilpailua (ks. vastaavasti em. asia Chemiefarma v. komissio, tuomion 133 kohta). Rikkominen, joka on tehty kartellissa, johon osallistuu useita asianomaisilla markkinoilla aktiivisia tuottajia, kuten käsiteltävänä olevassa tapauksessa, on vakava.

268 Komissio huomauttaa myös, että suuntaviivoissa luokitellaan myös periaatteessa kartellit erittäin vakaviksi rikkomisiksi. Se täsmentää kuitenkin, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksen 146–150 perustelukappaleessa se on ottanut huomioon kantajan esittämät seikat (ks. erityisesti 148 perustelukappale) mutta myös tekijät, jotka koskevat sitä rajoitettua vaikutusta, joka sopimuksilla on ollut markkinoilla, sekä sitä rajoitettua markkinasegmenttiä, johon ne ovat vaikuttaneet. Komission päätelmä oli, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa kysymys on vakavasta eikä erittäin vakavasta rikkomisesta.

269 Komissio toteaa lopuksi, että sakon määrän vahvistamiseksi on, kuten suuntaviivoissa määrätään, otettava huomioon kaikki seikat, jotka voivat vaikuttaa rikkomisen vakavuuden arviointiin, ja yksi näistä seikoista on kiellettyyn menettelyyn osallistuneiden yritysten koko. Kun otetaan huomioon, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa yritysten välillä on huomattavia kokoeroja, niiden koko on riittävä perusta, jonka nojalla voidaan arvioida se painoarvo ja merkitys, joka kullakin niistä oli markkinoilla, sekä niiden käyttäytymisen tosiasiallinen vaikutus kilpailuun.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

1. Yleisiä huomioita

270 Käsiteltävänä olevassa asiassa on kiistatonta, että komissio on määrittänyt kantajalle asetetun sakon suuntaviivoissa esitetyn yleisen laskentatavan mukaisesti; suuntaviivoja sovelletaan myös asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla määrättäviin sakkoihin. On myös todettava, että kantaja ei kiistä sitä, että kyseiset suuntaviivat ovat sovellettavissa käsiteltävänä olevassa asiassa.

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

272 Suuntaviivojen 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään, että sakon määrää laskettaessa perusmäärä määritetään rikkomisen vakavuuden ja keston perusteella, jotka ovat ainoat asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdassa vahvistetut perusteet.

273 Suuntaviivojen mukaan komissio ottaa sakon laskennassa lähtökohdaksi rikkomisen vakavuuden perusteella määritetyn määrän. Rikkomisen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon rikkomisen laatu, sen todellinen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, ja asian kannalta merkityksellisten

maantieteellisten markkinoiden laajuus (1 kohdan A alakohdan ensimmäinen alakohta). Tältä osin rikkomiset voidaan jakaa kolmeen luokkaan, nimittäin vakavaa vähäisempiin rikkomisiin, joiden osalta mahdollisten sakkojen määrä on 1 000–1 miljoona euroa, vakaviin rikkomisiin, joiden osalta mahdollisten sakkojen määrä voi vaihdella 1 miljoonan ja 20 miljoonan euron välillä, sekä erittäin vakaviin rikkomisiin, joiden osalta mahdollisten sakkojen määrä voi olla yli 20 miljoonaa euroa (1 kohdan A alakohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas alakohta).

274 Tämän jälkeen suuntaviivoissa todetaan yrityksiin sovellettavan eriytetyn kohtelun osalta, että kussakin edellä mainitussa rikkomisten luokassa määrättyjen seuraamusten asteikko antaa mahdollisuuden vaihdella yritykseen sovellettavaa seuraamusta rikkomisen laadun mukaan, erityisesti "vakavien" ja "erittäin vakavien" rikkomisten luokissa (1 kohdan A alakohdan kolmas alakohta). Lisäksi on tarpeen ottaa huomioon rikkomisiin syyllistyneiden todellinen taloudellinen kyky aiheuttaa merkittävää vahinkoa muille talouden toimijoille ja erityisesti kuluttajille ja määrittää sakon määrä tasolle, joka on riittävän varoittava (1 kohdan A alakohdan neljäs alakohta). Lisäksi huomioon voidaan ottaa myös se, että suurilla yrityksillä on useimmiten riittävät infrastruktuurit saada oikeudellista ja taloudellista tietoa, joka antaa niille mahdollisuuden arvioida paremmin toimintaansa mahdollisesti liittyviä rikkomisia ja niistä aiheutuvia kilpailuoikeudellisia seurauksia (1 kohdan A alakohdan viides alakohta).

275 Kussakin edellä mainitussa luokassa voi tapauksissa, joihin liittyy useita yrityksiä, kuten kartelleissa, olla tarpeen vaihdella määritettyjä määriä, jotta voitaisiin ottaa huomioon rikkomisten tapauskohtainen painoarvo ja siten kunkin yrityksen rikkomisten todellinen vaikutus kilpailuun erityisesti, kun samanlaisiin rikkomisiin syyllistyneet yritykset ovat huomattavan erikokoisia, sekä mukauttaa tämän johdosta yleistä laskentaperustetta kunkin yrityksen erityispiirteiden mukaan (1 kohdan A alakohdan kuudes alakohta).

276 Rikkomisten keston osalta suuntaviivoissa erotetaan toisistaan lyhytaikainen rikkominen (yleensä alle yksi vuosi), jonka osalta rikkomisen vakavuuden perusteella määritettyyn lähtökohtaiseen määrään ei pitäisi tehdä lisäystä, keskipitkän ajan kestävä rikkominen (yleensä yhdestä viiteen vuotta), jonka osalta se voi olla 50 prosenttia rikkomisen vakavuuden perusteella määrätystä määrästä, ja pitkäaikainen rikkominen (yleensä yli viisi vuotta), jonka osalta lisäys voidaan vahvistaa 10 prosentiksi vuotta kohden rikkomisten vakavuuden perusteella määrätystä määrästä (1 kohdan B alakohdan ensimmäisen kohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas luetelmakohta).

277 Suuntaviivoissa esitetään tämän jälkeen esimerkinomaisesti luettelo raskauttavista ja lieventävistä asianhaaroista, jotka voidaan ottaa huomioon perusmäärän suurentamiseksi tai pienentämiseksi, sekä viitataan sakkojen määräämättä jättämisestä tai lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa 18.7.1996 annettuun komission tiedonantoon (EYVL C 207, s. 4).

278 Suuntaviivoissa täsmennetään yleisenä huomautuksena, että lopullinen kyseisen kaavan mukaan laskettu sakkosumma (perusmäärä, jota korotetaan tai alennetaan prosenttiosuudella) ei saa missään tapauksessa ylittää 10:tä prosenttia yrityksen koko maailmasta kertyvästä liikevaihdosta asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan mukaisesti (5 kohdan a alakohta). Lisäksi suuntaviivoissa todetaan, että sen jälkeen kun edellä mainitut laskelmat on tehty, on syytä tarkastella olosuhteiden mukaan tiettyjä objektiivisia tietoja, kuten erityistä taloudellista ympäristöä, rikkomiseen syyllistyneiden mahdollisesti saamia taloudellisia tai rahoituksellisia etuja, kyseessä olevien yritysten ominaispiirteitä sekä niiden todellista maksukykyä erityisessä sosiaalisessa toimintakentässään, jotta voitaisiin lopullisesti mukauttaa suunniteltujen sakkojen määrä (5 kohdan b alakohta).

279 Edellä esitetyn perusteella voidaan todeta, että suuntaviivoissa esitetyn menetelmän mukaan sakkojen määrä lasketaan edelleenkin asetuksen N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdassa mainitun kahden arviointiperusteen eli rikkomisen vakavuuden ja keston mukaisesti, ja laskennassa noudatetaan kunkin yrityksen

liikevaihtoon suhteutettua enimmäismäärää, josta säädetään samassa säännöksessä. Suuntaviivat eivät näin ollen ulotu kyseisessä artiklassa määritellyn seuraamuksia koskevan oikeudellisen kehyksen ulkopuolelle (asia T-23/99, LR AF 1998 v. komissio, tuomio 20.3.2002, Kok. 2002, s. II-1705, 231 ja 232 kohta).

2. Kanneperusteen osan perusteltavuus

280 Kuten juuri on palautettu mieleen, suuntaviivoissa kartellit luokitellaan pääasiallisesti erittäin vakaviksi rikkomisiksi, mikä luonnehdinta on täysin sopusoinnussa yhteisöjen tuomioistuimen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa, jonka mukaan tämä rikkomistyyppi kuuluu kaikkein vakavimpiin kilpailunrajoituksiin erityisesti silloin, kun kartelli koskee hintojen vahvistamista.

281 Käsiteltävänä olevan tapauksen ja kantajan tilanteen osalta päätöksen 147–150 perustelukappaleesta ilmenee, että vaikka komissio toteaa (päätöksen 147 perustelukappale), että "sopimus, jolla eräät merkityksellisten markkinoiden tärkeimpiin lauttaliikenteen harjoittajiin kuuluvista yhtiöistä sopivat matkustajien ja rahdin kuljetushinnoista ro-ro-lautoilla, muodostaa luonteeltaan yhteisön oikeuden erittäin vakavan rikkomisen", se on tosiasiallisesti pitänyt kysymyksessä olevaa rikkomista vain vakavana (päätöksen 150 perustelukappale). Se päätyi tähän vakavuuden asteen lieventämiseen todettuaan, että "rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli kuitenkin rajallinen", että "Kreikan hallitus kannusti lisäksi yrityksiä pitämään kuljetusmaksujen korotukset rikkomisen aikana inflaation rajoissa" ja että "kuljetusmaksut pidettiin erittäin alhaisina verrattuna jäsenvaltiosta toiseen liikennöitävien merikuljetusten yhteismarkkinoilla yleensä veloitettaviin kuljetusmaksuihin" (päätöksen 148 perustelukappale). Komissio otti lisäksi huomioon sen, että rikkomisen "vaikutukset rajoittuivat sitä paitsi vain pieneen osaan yhteismarkkinoita, kolmeen Adrianmeren reittiin", ja katsoi, että nämä markkinat ovat pienet verrattuna muihin markkinoihin Euroopan unionissa (päätöksen 149 perustelukappale).

282 Tästä seuraa, että komissio on oikein perustein päätöksessä luonnehtinut rikkomisen vakavaksi.

283 Yritysten kokoon perustuvan argumentin osalta päätöksen 151 ja 152 perustelukappaleesta seuraa, että komissio on pitänyt käsiteltävänä olevassa tapauksessa tarkoituksenmukaisena ottaa huomioon rikkomiseen syyllistyneiden todelliset mahdollisuudet aiheuttaa merkittävää vahinkoa, ja se on halunnut asettaa sakon tasolle, joka varmistaa riittävän estävän vaikutuksen. Komissio on siis katsonut aiheelliseksi määrätä suuremmille yrityksille pieniä yrityksiä suuremmat sakot, sillä yritysten kokoerot ovat huomattavat. Taulukossa 1 (päätöksen 151 perustelukappale) vertaillaan niiden yritysten kokoa, joita päätös koskee. Tämä taulukko osoittaa, että kantaja on markkinoiden suurin yritys, jonka lisäksi suurena yrityksenä pidetään ainoastaan Anekia, ja että kantaja on enemmän kuin kaksi kertaa niin suuri kuin keskikokoisina pidetyt yritykset sekä kymmenen kertaa suurempi kuin pienet yritykset. Vertailun perusteena on Adrianmeren reiteillä tarjottujen ro-ro-palveluiden vuoden 1993 liikevaihto; tämän viitevuoden perusteella komissio saattoi arvioida jokaisen yrityksen koon ja merkityksen asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja näin myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellisen vaikutuksen kilpailuun. Päätöksen 152 perustelukappale osoittaa, että juuri tämän vertailun perusteella keskikokoisille lauttayhtiöille rikkomisen vakavuuden perusteella määrättävien sakkojen osuus on 65 prosenttia sakoista, jotka määrättiin suurille lauttayhtiöille, joihin kantaja kuuluu.

284 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että komissio voi määrätä ankarimmat sakot yritykselle, jonka — kun otetaan huomioon, että sillä on määräävä asema markkinoilla — toiminnalla markkinoilla on ollut suurempi vaikutus kuin muilla samaan rikkomiseen syyllistyneillä yrityksillä, loukkaamatta kuitenkaan yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Tällainen sakon määrän laskemistapa täyttää myös sen edellytyksen, että sakko on riittävän varoittava (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat T-24/93–T-26/93 ja T-28/93, Compagnie maritime belge transports ym. v. komissio, tuomio 8.10.1996, Kok. 1996, s. II-1201, 235 kohta).

285 Lisäksi kiellettyyn menettelyyn osallistuneiden yritysten koko on yksi viiteseikoista, joista määrätään suuntaviivoissa sakon määrän laskemisen yhteydessä. Tästä seuraa, että toisin kuin kantaja väittää, ero, joka sakon määräämistä varten päätöksen 151 ja 152 perustelukappaleessa tehdään suurten, keskikokoisten ja pienten yritysten välillä, on täysin suuntaviivojen sanamuodon ja tarkoituksen mukainen. Kantaja ei myöskään riitauta päätöksen 151 perustelukappaleessa esitetyssä vertailevassa tutkimuksessa käytettyjä prosenttilukuja eikä sitä, että käsiteltävänä olevassa asiassa kysymyksessä olevien yritysten välillä on huomattavia kokoeroja. Näin ollen ei voida hyväksyä väitettä, jonka mukaan komissio olisi tehnyt virheen tehdessään eron erityyppisten liikennöitsijöiden välillä, eikä kantaja voi arvostella komissiota siitä, että tämä on katsonut, että koko on asianmukainen perusta, jonka nojalla voidaan arvioida kunkin yrityksen painoarvo ja merkitys markkinoilla sekä sen käyttäytymisen tosiasiallinen vaikutus kilpailuun.

286 Tämä kanneperusteen osa on siis hylättävä.

B *Toinen osa, jonka mukaan rikkomisen kesto on arvioitu virheellisesti*

Asianosaisten lausumat

287 Kantaja väittää, että se, mikä päätöksessä luokitellaan "sopimukseksi", on tosiasiassa Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivien yritysten neuvottelukäytäntöä, jota on noudatettu vuosikymmeniä ja jota yksinkertaisesti jatkettiin 1.7.1987 eli asetuksen N:o 4056/86 voimaantulon jälkeen. Kantaja arvostelee komissiota siitä, että se ei ole pitänyt lieventävänä asianhaarana sitä, että tällaista käytäntöä on noudatettu vuosikymmenien ajan, vaan on päinvastoin pitänyt

tämän "tavanomaisen käytännön" noudattamista erityisen raskauttavana asianhaarana. Komissio katsoi yhtäältä, että tämä tavanomainen käytäntö on ollut "pitkäaikaista" (päätöksen 155 perustelukappale), ja toisaalta komissio toimi hyvin ankarasti kantajaa kohtaan, koska kantajalle määrättiin kunkin rikkomisvuoden osalta korkein sallittu lisäys (10 %) siitä huolimatta, että suuntaviivoissa määrätään pitkäaikaisten rikkomisten (yli viisi vuotta) osalta, että lisäys voidaan vahvistaa jopa 10 prosentiksi (ks. suuntaviivojen 1 kohdan B alakohdan 1 kohdan kolmas luetelmakohta). Kantajalle määrättyä sakkoa korotettiin siis huomattavasti 70 prosentilla (ks. päätöksen 156 perustelukappale) jo korkeasta perusmäärästä (2 miljoonaa ecua), joten sakon perusmäärä nousee kokonaisuudessaan epäoikeudenmukaisesti 3,4 miljoonaan ecuun (päätöksen 158 perustelukappale).

288 Komissio toteaa, että kantaja ei aseta kyseenalaiseksi sopimuksen alkamisajankohtaa (1.7.1987) eikä päättymisajankohtaa (heinäkuu 1994), ja muistuttaa, että kuten suuntaviivoissa määrätään, yli viisi vuotta kestäviä rikkomisia pidetään pitkäaikaisina. Komissio toteaa lisäksi, että se voi määrätä 10 prosentin enimmäislisäyksen kultakin rikkomisvuodelta, ja katsoo, että se on käsiteltävänä olevassa tapauksessa toiminut vahvistetuissa rajoissa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

289 Suuntaviivoista seuraa, että summa, joka vastaa rikkomisen kestoa kunkin yrityksen osalta, voidaan laskea ja lisätä yleiseen perusmäärään (joka on laskettu vakavuuden mukaan) ja että tässä tarkoituksessa komission on erotettava kolme eri rikkomistyyppiä: lyhytaikainen (yleensä alle yksi vuosi), keskipitkän ajan kestävä (yleensä yhdestä viiteen vuotta) ja pitkäaikainen rikkominen (yleensä yli viisi vuotta).

290 On määrätty, että lyhytaikaisista rikkomisista ei voida määrätä lisäystä. Keskipitkän ajan rikkomisien osalta komissio voi sitä vastoin määrätä lisäyksen 50 prosenttiin saakka perusmäärästä (joka on määrätty rikkomisen vakavuuden mukaan). Pitkäaikaisten rikkomisten osalta tämä lisäys voidaan vahvistaa kultakin vuodelta 10 prosentiksi vuotta kohden rikkomisen vakavuuden perusteella määrätystä määrästä. Suuntaviivoissa todetaan, että komissio on halunnut tällä tavoin huomattavaa tiukennusta aikaisempaan käytäntöön pitkäaikaisesta rikkomisesta määrättävän määrän korottamisessa määrätäkseen tosiasiallisia seuraamuksia rajoituksista, jotka ovat aiheuttaneet jatkuvia haitallisia vaikutuksia kuluttajille.

291 Päätöksen 153 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on katsonut Strintzisin ja kantajan osalta rikkomisen alkaneen viimeistään 18.7.1987 ja kestäneen heinäkuuhun 1994 (ajankohtaan, jolloin komissio suoritti tarkastuksensa). Komissio on luokitellut tämän rikkomisen "pitkäaikaiseksi" kantajan, Strintzisin ja Karageorgisin osalta (päätöksen 155 perustelukappale). Komissio on katsonut, että nämä seikat oikeuttavat "korottamaan sakkoja 10 prosenttia kultakin rikkomisvuodelta", mikä kantajan ja Strintzisin osalta merkitsee 70 prosentin korotusta (päätöksen 156 perustelukappale). Taulukossa 2 esitetään eri yhtiöihin sovelletut korotusten määrät prosentteina.

292 On huomattava, että kantaja ei ole kiistänyt, että rikkominen alkoi 1.7.1987 — se on itse asiassa korostanut, että sopimuksia oli olemassa jo ennen tätä ajankohtaa — eikä rikkomisen päättymisajankohtaa (heinäkuu 1994) eikä siis sitä, että rikkomisen kesto oli seitsemän vuotta. Näin ollen ja koska suuntaviivoissa määrätään, että yli viisi vuotta kestäviä rikkomisia pidetään pitkäaikaisina ja että tällaisiin rikkomisiin on oikeutettua soveltaa 10 prosentin lisäystä rikkomisen vakavuuden perusteella määrättyyn määrään kultakin vuodelta, kantaja ei voi vedota siihen, että suuntaviivoissa määrättyjä arviointiperusteita ei olisi noudatettu.

293 Ei voida hyväksyä kantajan väitettä, jossa se arvostelee komissiota siitä, että komissio on katsonut rikkomisen olevan pitkäaikainen sen sijaan, että se olisi soveltanut lieventäviä asianhaaroja ottaen huomioon, että kysymyksessä oli vuosikymmeniä jatkunut neuvottelukäytäntö. Päätöksessä rikkomisen alkamisajankohdaksi katsottu päivämäärä kuuluu yksinomaan komission harkintavaltaan niiden todisteiden mukaisesti, jotka sillä on käytettävissään, jotta se voi tehdä päätelmänsä rikkomisen olemassaolosta ja ulottuvuudesta. Näin ollen toisin kuin kantaja väittää, se seikka, että rangaistavat menettelyt alkoivat tosiasiallisesti paljon päätöksessä esitettyä ajankohtaa aikaisemmin, ei millään tavoin voi olla lieventävä asianhaara.

294 On syytä palauttaa mieleen, että vaikka kantajan väitteitä, jotka perustuivat siihen, että Kreikan merireittien liikennöitsijöiden väliset kontaktit olivat luonteeltaan perinteisiä ja Kreikan viranomaisten on väitetty kannustavan niitä, ei voida hyväksyä sen osoittamiseksi, että nämä kontaktit eivät kuuluisi perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan mukaisten kilpailua rajoittavien sopimusten kiellon alaan, ne on kuitenkin hyväksytty lieventävinä asianhaaroina. Komissio on myöntänyt päätöksen 163 perustelukappaleessa, että "tavanomainen käytäntö — josta ei välittömästi säädetä lainsäädännössä tai määrätä muissa määräyksissä —, jonka mukaan Kreikan kotimaan reittien kuljetusmaksuista sovitaan kaikkien kotimaisten liikenteen harjoittajien välisissä neuvotteluissa (joiden oletettiin siis esittävän yhteisen ehdotuksen) ja kauppamerenkulkuministeriön jälkikäteen tekemä päätös ovat saattaneet aiheuttaa epätietoisuutta myös kotimaan reiteillä liikennöivien kreikkalaisten yhtiöiden keskuudessa siitä, oliko kansainvälisen reitin hintaneuvotteluissa todellakin kyse rikkomisesta". Nämä seikat huomioon ottaen komissio alensi sakkoja 15 prosentilla kaikkien yhtiöiden osalta (päätöksen 163 perustelukappale).

295 Tämä kanneperusteen osa on siis myös hylättävä.

C *Kolmas osa, jonka mukaan raskauttavia asianhaaroja on arvioitu virheellisesti*

Asianosaisten lausumat

296 Kantaja katsoo, että päätöksen 159–161 perustelukappaleessa sitä vastaan esitetyt raskauttavat asianhaarat ovat perusteettomia, virheellisiä, puolueellisia ja vaillinaisia. Se toteaa, että päätös loukkaa perustavanlaatuisia periaatteita eli suhteellisuusperiaatetta, syrjintäkiellon periaatetta ja hyvän hallinnon periaatetta.

297 Ensiksikin kantaja riitauttaa olleensa aloitteentekijän roolissa kartellissa muistuttaen, että kysymys oli vuosikymmeniä kestäneestä tavanomaisesta käytännöstä, kuten päätöksessäkin todetaan. Se lisää tältä osin, että vuodesta 1981 vuoden 1987 puoliväliin se liikennöi Kreikan ja Italian välisillä reiteillä vain yhdellä aluksella ja näitä reittejä hallitsivat muut yhtiöt kuten Karageorgis, Strintzis, HML, Adriatica ja Ventouris, joilla oli käytössään useampia laivoja.

298 Kantaja toteaa toiseksi, että 15.3.1989 lähetetty teleksi ei ole riittävä peruste, jotta kantajaa voitaisiin pitää "kartellin" "aloitteentekijänä", kun otetaan huomioon, että "tavanomainen käytäntö" oli olemassa jo aiemmin.

299 Kolmanneksi kantaja katsoo, että päätöksessä arvostellaan virheellisesti kantajaa siitä, että se olisi "järjestänyt — — rikkomiseen osallistuneiden yritysten välisiä kokouksia". ETAn 21.5.1992 ja 24.11.1993 lähetetyt teleksit, joihin komission syytökset perustuvat (ks. päätöksen 30, 37 ja 38 perustelukappale), sisälsivät pelkästään ETAn Minoanille osoittamaa jälkikäteistä informaatiota kokouksesta, josta oli jo päätetty (21.5.1992 lähetetty teleksi), ja toisesta tapaamisesta, joka oli

jo ollut (24.11.1993 lähetetty teleksi). Ei siis voi olla kysymys siitä, että kantaja olisi "järjestänyt" (päätöksen sanamuotoa käyttäen) kyseiset kaksi kokousta, joista sille vain tiedotettiin jälkikäteen. Koska ei voida myöskään katsoa, että ETA olisi ollut vastuussa näiden kokousten järjestämisestä, siitä ei sitä suuremmalla syyllä voi syyttää kantajaakaan.

300 Kantaja riitauttaa neljänneksi, että se olisi "tarkkaillut kartellin toimintaa". Sen ETAlta saama informaatio, joka oli puolueellista, vaillinaista, epätäydellistä ja joka tapauksessa jälkikäteistä, ei mahdollistanut sitä, että se olisi voinut valvoa kyseisen kartellin toimintaa. Tältä osin kantaja pitää erityisen valaisevana ETAn sille 24.11.1993 lähettämää teleksiä, jonka se arvioi olevan tahallisesti liioiteltu sen vuoksi, että Sfinias halusi ylpeillä huomattavalla menestyksellä.

301 Viidenneksi kantaja riitauttaa, että se olisi "pyrkinyt laajentamaan yhtiöiden yhteistoiminnan alaa", ja riitauttaa niiden teleksien tulkinnan, joihin komissio viittaa arvioidessaan tätä raskauttavaa asianhaaraa.

302 Kuudenneksi kantaja riitauttaa, että se olisi "pyrkinyt estämään komission tutkimuksia". Se väittää, että päätöksessä todetaan virheellisesti, että "Minoan ehdotti — — että kunkin yhtiön olisi muutettava neljän hyttiluokan hintoja yhdellä prosentilla", koska tätä ehdotusta ei tehnyt kantaja vaan ETA. Tältä osin kantaja täsmentää, että se ei antanut mitään ohjeita eikä määräyksiä, sille ei ilmoitettu tästä toimenpiteestä eikä se sitä hyväksynyt.

303 Kantaja päättelee tästä, että päätöksessä korotetaan sille määrätyn sakon perusmäärää 10 prosentilla virheellisesti ja kohtuuttoman ankarasti, koska sen väitetään olevan kartellin aloitteentekijä.

304 Tämän jälkeen kantaja väittää, että komissio on loukannut yhdenvertaisuusperiaatetta arvioidessaan raskauttavia asianhaaroja.

305 Kantaja katsoo, että muut kysymyksessä olevat yhtiöt ovat ottaneet käyttöön samanlaisia toimia ja aloitteita kuin ne ETAn tekemät, joista komissio katsoo sen olevan vastuussa. Näin ollen kun päätöksessä luokitellaan kantaja "kartellin aloitteentekijäksi", päätös loukkaa yhdenvertaisen kohtelun periaatetta, koska siinä kantaja asetetaan kilpailijoihinsa nähden epäedullisempaan asemaan.

306 Kantaja vertaa ensiksi tilannettaan Strintzisin tilanteeseen. Se katsoo, että kun päätöksen 13, 14, 16, 18, 19, 24, 25 ja 35 perustelukappale luetaan yhdessä, ilmenee selvästi, että näillä yhtiöillä oli tapahtumien kulussa vähintään vastaava — ellei merkittävämpi — rooli kuin se, joka ETAlla katsotaan olevan ja josta Minoanin katsotaan olevan vastuussa, eikä niiden aloitteita ole pidetty raskauttavina asianhaaroina toisin kuin kantajan osalta päätettiin. Näin toimiessaan komissio on aivan ilmeisesti loukannut yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Tämän jälkeen kantaja arvostelee komissiota siitä, että se ei ole päätöksessään ottanut huomioon sitä, että myös Strintzis liikennöi vuosina 1989, 1990 ja 1991 alustaan reitillä, jonka määränpää oli Brindisi, ja arvostelee komissiota siitä, että kantaja luonnehditaan päätöksessä aloitteentekijäksi siltä osin kuin kysymys on yhteistyön laajentamisesta eteläisille reiteille siitä huolimatta, että se ei koskaan liikennöinyt näillä reiteillä — toisin kuin Strintzis, johon ei kohdisteta tällaista raskauttavaa asianhaaraa. Kantaja viittaa lisäksi siihen, miten suhtauduttiin Karageorgisiin eli yhtiöön, jota päätöksen 18, 21 ja 33 perustelukappaleessa arvostellaan vastaavista aloitteista ilman, että komissio olisi pitänyt niitä raskauttavina asianhaaroina.

307 Komissio kiistää kantajan väitteen, jonka mukaan päätöksessä kantaja virheellisesti luonnehditaan keskeiseksi tekijäksi kartellin luomisessa ja jonka mukaan se on loukannut yhdenvertaisen kohtelun periaatetta sekä suhteellisuusperiaatetta päättäessään raskauttavista asianhaaroista. Komissio viittaa päätöksen 159–

161 perustelukappaleeseen, joissa esitetään ne lukuisat todisteet, joista ilmenee sekä kantajan ensisijainen rooli kartellin luomisessa ja sen toiminnan seuraamisessa että ne ponnistelut, joihin se ryhtyi estääkseen komission tutkimukset.

308 Komissio toteaa lisäksi, että se on sakon määrästä päättäessään ottanut huomioon rikkomiseen syyllistyneiden yritysten käyttäytymisen kokonaisuudessaan ja kunkin yrityksen roolin, kuten oikeuskäytäntö edellyttää. Se katsoo, että olemassa olevat seikat huomioon ottaen kantaja on selvästi tehnyt enemmän aloitteita kuin muut kysymyksessä olevat yritykset, ei pelkästään tekemällä ehdotuksia vaan myös järjestelemällä tapaamisia, tiedottamalla muille yhtiöille komission tietojensaantipyyntöihin antamistaan vastauksista sekä yrittämällä estää komission tarkastukset.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

309 Suuntaviivoista (2 kohta) seuraa, että komissio voi korottaa määrätyn sakon perusmäärää ottaakseen huomioon raskauttavat asianhaarat. Suuntaviivoissa luetellaan tällaisina mahdollisesti huomioon otettavina raskauttavina asianhaaroina saman yrityksen tai samojen yritysten syyllistyminen uudelleen samanlaatuiseen rikkomiseen, kieltäytyminen kaikesta yhteistyöstä tai jopa pyrkimys estää tutkimukset sekä se, että yritys on toiminut rikkomisten johtajana tai yllyttäjänä tai kohdistanut muihin yrityksiin kostotoimia, joiden tarkoituksena on saada ne "noudattamaan" päätöksiä tai mahdollisesti toteutettavia laittomia menettelyjä. Suuntaviivoissa todetaan myös komission mahdollinen tarve korottaa sakkojen määrää, jotta se ylittäisi rikkomisen avulla kertyneiden laittomien voittojen määrän, jos näiden voittojen objektiivinen arviointi on mahdollista.

310 Komissio esittää päätöksen 159–161 perustelukappaleessa ne seikat, joita se piti raskauttavina asianhaaroina kunkin päätöksen kohteena olevan yrityksen osalta.

1. Kartellin aloitteentekijän rooli

311 Komissio katsoo (päätöksen 159 perustelukappale) kantajan osalta tarkoituksenmukaiseksi korottaa 25 prosentilla sakon määrää ottaen huomioon, että kantaja oli aloitteentekijänä kartellin perustamisessa.

312 Komissio päätyi tähän otettuaan huomioon useita seikkoja.

313 Ensiksikin se katsoi, että kantaja yritti saada Anekin liittymään kartelliin. Tämän toteamiseksi riittää, että lukee Minoanin 15.3.1989 lähetetyn teleksin.

314 Toiseksi komissio katsoi, että kantaja keskusteli Ventourisin kanssa sen kuljetusmaksupolitiikasta Ortonan reitillä (ks. ETAn 25.2.1992 päivätty asiakirja) ja järjesti ja johti rikkomiseen osallistuneiden yritysten kokouksia (ks. ETAn 21.5.1992 ja 24.11.1993 lähettämät teleksit).

315 On korostettava, että päätöksessä arvostellaan oikein perustein kantajaa siitä, että se järjesti ja johti rikkomiseen osallistuneiden yritysten kokouksia (ks. ETAn 21.5.1992 ja 24.11.1993 lähettämät teleksit).

316 Siltä osin kuin kysymys on 21.5.1992 pidetystä kokouksesta, ETAn kantajalle samana päivänä lähettämästä teleksistä ilmenee, että kantajaa informoitiin siitä, että oli "sovittava reitillä Patras–Ancona liikennöivien laivayhtiöiden edustajien välisestä kokouksesta, jossa neuvotellaan vuoden 1993 uusia tariffeja koskevista suunnitelmista", sekä tämän kokouksen esityslistasta. Lisäksi 27.5.1992 lähetetystä teleksistä ilmenee, että ETA informoi kantajaa laivayhtiöiden 21.5.1992 pidetyssä kokouksessa tekemistään ehdotuksista, jotka oli yleisesti hyväksytty.

317 Siltä osin kuin kysymys on 24.11.1993 pidetystä kokouksesta ETAn samana päivänä kantajan pääkonttoriin lähettämän teleksin sanamuoto on seuraava:

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

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

318 Tämä asiakirja osoittaa, että 24.11.1993 pidettiin kokous, johon osallistui 14 laivayhtiötä ja jonka tarkoituksena oli vuonna 1994 Patraksesta Anconaan, Brindisiin ja Bariin suuntautuvilla reiteillä sovellettavien hintojen tarkistus. Se osoittaa, että kantajan agentilla oli merkittävä rooli neuvottelujen kehittymisessä.

319 Kolmanneksi komissio on ottanut huomioon, että paitsi että kantaja tarkkaili kartellin toimintaa, se pyrki lisäksi laajentamaan yhtiöiden yhteistoiminnan alaa (ks. 15.3.1989, 7.1.1992, 25.2.1992, 7.1.1993, 24.9.1993 ja 26.5.1994 lähetetyt teleksit).

320 Edellä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tarkastellut 15.3.1989, 25.2.1992 ja 24.9.1993 lähetettyjä teleksejä ja katsonut, että komission kantajaan nähden raskauttavina asianhaaroina pitämien seikkojen todistusvoima on näytetty.

321 Kantajan Anekille, Strintzisille ja Karageorgisille 7.1.1992 lähettämässä teleksissä, sellaisena kuin se on toistettu päätöksen 27 perustelukappaleessa kantajan sitä riitauttamatta, varoitetaan näitä yhtiöitä siitä, että monet moottoriajoneuvojen maahantuojat "yrittävät houkutella meitä hintakilpailuun". Teksti jatkuu seuraavasti: "Ehdotamme, että pitäydymme yhteisessä hintapolitiikassamme, joka pitää meidät poissa vaaravyöhykkeeltä". Kantaja ehdotti, että kaikki yhtiöt tekisivät hintatarjouksen, ja pyysi niiden suostumusta "vastauksen antamiseksi Calberson-yhtiölle, joka — — on ollut yhteydessä meihin kaikkiin".

322 Teleksi, joka on lähetetty 7.1.1993, on kantajan Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille osoittama asiakirja ajoneuvojen kuljetusmaksujen tarkistamiseksi Kreikan ja Italian välisillä reiteillä. Siinä todetaan seuraavaa:

"Päätöksemme sopia mukautuksesta neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa perustuu toivomukseen välttyä loputtomilta neuvotteluilta, joita väistämättä joutuisimme käymään, jos lähtisimme neuvottelulinjalle. Uskomme, että kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti tähän yhteissopimukseen.— — Päinvastaisessa tapauksessa katsomme, että markkinoiden parhaisiin satamiin suuntautuvan liikenteen tappio ei ylitä 15:tä prosenttia, joka vastaa kuljetusmaksujemme muuttamista— — Odotamme suostumustanne".

323 Tästä teleksistä ilmenee, että kantaja oli päättänyt neuvotella suoraan reitillä Patras–Ancona liikennöivien pääasiallisten kilpailijoidensa eli Strintzisin, Anekin ja Karageorgisin kanssa ja jättänyt kesken neuvottelut muilla reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa, mikä osoittaa kantajan merkittävää roolia kartellien toiminnassa ja kehittämisessä. Sen, että teleksissä muistutetaan tarpeesta sopia tarkistuksista "neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa", on ymmärrettävä kuvaavan kantajan tahtoa osoittaa todelliset mahdollisuudet hintojen tarkistamiseksi ja siis yllytyksenä muita Patraksen ja Anconan välisellä reitillä liikennöiviä yhtiöitä kohtaan sen hyväksymiseksi. Toisin kuin kantaja väittää, tämä väite on todiste sen pyrkimyksestä "laajentaa yhtiöiden yhteistoiminnan alaa".

324 ETAn kantajan pääkonttoriin 26.5.1994 lähettämässä teleksissä todetaan seuraavaa:

"Markkinoilla takaisinostosopimusten, lyhyen ajan luottojen ja rahoitussopimusten erittäin korkeiden korkojen vuoksi kehittyneiden olosuhteiden vuoksi kukaan ei maksa käteisellä, vaan kaikki käyttävät myöhentävästi päivättyjä sekkejä.

Tämän ilmiön vuoksi olemme antaneet Pireuksen toimistolle ohjeet rajoittaa luotonantoa.

Tiedätte, että asiakkaamme ovat reagoineet valittamalla meistä teille ja etsimällä ratkaisua lippujen luovuttamiseen Iraklionin välityksellä, jossa edelleen myönnätte luottoja.

Olemme tehneet aloitteen uuden tariffin käyttöönottamiseksi Italian-reiteillä siten, että käteisellä ja kahden kuukauden sekillä maksettaessa sovellettaisiin erilaisia kuljetusmaksuja.

Ongelmana on, että meidän on saatava asialle 16 yhtiön hyväksyntä. Olemme kaikesta huolimatta optimistisia — —."

325 Tässä asiakirjassa tuodaan esiin ne erityiset ongelmat, joita yhä yleisemmin aiheutui siitä, että yhtiöiden asiakkaat maksoivat myöhentävästi päivätyllä sekillä eivätkä käteisellä, sekä aloite uuden tariffin käyttöönottamiseksi Italian-reiteillä siten, että käteisellä ja kahden kuukauden sekillä maksettaessa sovellettaisiin erilaisia kuljetusmaksuja. Ilmaus "olemme tehneet aloitteen" osoittaa, että kantajan agentti omaksui roolin aloitteiden johtajana tai yllyttäjänä, vaikka asiakirjassa ei riittävästi täsmennetä, mitä muita yhtiöitä ETAn aloite koski.

326 Näistä huomioista seuraa, että komissio on näyttänyt riittävällä tavalla toteen, että kantajalla oli merkittävä rooli niiden tosiseikkojen kulussa, joista on määrätty seuraamuksia ja jotka on oikein luonnehdittu kartelliksi.

327 Kun otetaan huomioon välittömien asiakirjatodisteiden todistusvoima, kantajan esittämiä väitteitä ei voida hyväksyä. Ensiksi väite siitä, että ennen vuotta 1987 Kreikan ja Italian välisten reittien liikennöintiä hallitsivat muut yhtiöt kuten Karageorgis, Strintzis, HML Adriatica tai Ventouris, on tehoton, koska rikkominen alkoi vasta vuonna 1987. Toiseksi sillä, että Kreikassa vallitsi tavanomainen käytäntö, jonka mukaan Kreikan kotimaan reittien kuljetusmaksuista sovittiin kaikkien kotimaisten liikenteen harjoittajien välisissä neuvotteluissa, ei ole merkitystä sen osoittamisessa, mikä rooli kantajalla tosiasiallisesti oli. Tämä väite on ymmärrettävissä pikemminkin käänteisesti siihen nähden, mitä kantaja haluaa, sikäli kuin osoittautuisi todeksi, että kantaja kuului Kreikan kotimaisilla reiteillä liikennöivistä yrityksistä merkittävimpiin.

328 Väitteitä, joiden mukaan kantajan katsottiin virheellisesti olevan vastuussa ETAn menettelystä, ei voida hyväksyä, kuten edellä toisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä on todettu.

329 Näin ollen kantaja ei voi arvostella komissiota siitä, että tämä katsoi, että kantaja oli kartellin aloitteentekijä ja että sen rooli oli hyvin korostunut muihin yrityksiin, mukaan lukien Strintzis ja Karageorgis, verrattuna.

330 Kantaja ei voi myöskään väittää, että komissio on loukannut yhdenvertaisuusperiaatetta sakon määrästä päättäessään.

331 Ensiksikin kantaja väittää virheellisesti, että komissio on jättänyt täysin huomiotta sen seikan, että muut yritykset eli Strintzis ja Karageorgis olivat myös tehneet erilaisia aloitteita hintojen vahvistamiseen tähtäävien sopimusten yhteydessä. On riittävää todeta, että nämä kaksi yritystä eivät kuulu niihin, joiden eduksi (päätöksen 164 perustelukappale) sakkoja alennettiin 15 prosentilla ottaen huomioon niiden asema yksinomaan rikkomisen seurailijana.

332 Kun kantajan ensisijainen rooli rikkomisessa on osoitettu, on hylättävä väite, joka perustuu siihen, että päätöksessä kantajan todetaan pyrkineen laajentamaan yhteistyötä eteläisillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa siitä huolimatta, että se toisin kuin Strintzis, ei ollut koskaan liikennöinyt näillä reiteillä, vaikka se liikennöi alusta myös Brindisin reitillä vuosina 1989, 1990 ja 1991. Tältä osin on täsmennettävä, että komissio ei arvostellut kantajaa erikseen siitä, että se olisi pyrkinyt yhteistyöhön eteläisillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa, vaan otti yleisemmin huomioon sen, että useat asiakirjat osoittivat, että kantaja pyrki useaan otteeseen, eri yhteyksissä, eri reiteillä ja eri aikaan laajentamaan yritysten välistä yhteistyötä.

333 Kantaja ei myöskään voi väittää tulleensa raskauttavia asianhaaroja arvioitaessa syrjityksi Karageorgisiin nähden. Vaikka päätöksen 18, 21 ja 33 perustelukappaleessa, joihin kantaja viittaa, tosin osoitetaan, että Karageorgis osallistui kartelliin ja että se osallistui siihen aktiivisesti vastaten kantajan lähettämiin telekseihin vahvistaakseen hyväksyvänsä uudet kuljetusmaksut, ne eivät millään tavoin osoita, että sillä olisi ollut senkaltainen rooli aloitteiden tekijänä ja edistäjänä kuin kantajalla.

334 Lopuksi on huomattava, että — kuten komissio toteaa — vaikka oletettaisiin, että myös Strintzisillä ja Karageorgisilla olisi ollut keskeinen rooli kartelleissa ja että näin ollen komissio olisi toiminut virheellisesti jättäessään tekemättä samaa korotusta sakkoon, yhdenvertaisuusperiaatteen on oltava sopusoinnussa laillisuusperiaatteen kanssa; laillisuusperiaatteen mukaan kukaan ei voi edukseen vedota lainvastaisuuteen, joka hyödyttää jotakuta toista (ks. em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 334 ja 335 kohta).

2. Pyrkimys estää komission suorittamat tarkastukset

335 Päätöksen 160 ja 161 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio korotti kantajan sakkoa 10 prosentilla ottaen huomioon, että se oli pyrkinyt estämään komission suorittamat tarkastukset. Osapuolten saatua komissiolta tietojensaantipyyntöjä kantaja ehdotti marraskuussa 1992, että kunkin yhtiön olisi muutettava neljän hyttiluokan hintoja yhdellä prosentilla, mikä seikka komission mukaan on osoitus pyrkimyksestä estää sen tarkastuksia.

336 Komissio esittää päätöksen 34 perustelukappaleessa, että saatuaan marraskuussa 1992 komissiolta Kreikka–Italia-reittien hintoja koskevan tietojensaantipyynnön Minoan lähetti Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille teleksin, jonka sisältö oli

seuraava: "Ehdotamme komission Kreikka–Italia-reittien hinnastoistamme esittämien kysymysten luoman arkaluontoisen tilanteen ja suullisen mielipiteidenvaihdon perusteella seuraavaa: hinnastoomme sisältyvistä 17 luokasta pitäisi poistaa 'kansi'-luokka, sillä kukaan ei halua, että jonkun muun hinnat kyseisessä luokassa olisivat omia hintoja halvemmat; kunkin yrityksen pitäisi valita jäljelle jäävistä 16 luokasta neljä luokkaa (jotka Sakellis valitsee) [Strintzisin edustaja] ja laskea niiden listahintoja yhden prosentin." Siinä todetaan myös, että kantaja lähetti lisäksi Anekille jäljennöksen edellä mainittuun tietojensaantipyyntöön antamastaan vastauksesta.

337 Tässä päätöksen perustelukappaleessa viitataan Minoanin 6.11.1992 Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille lähettämään teleksiin, joka sisältyy vastauskirjelmän liitteeseen 31 ja jonka olemassaoloa ja aitoutta kantaja ei ole riitauttanut. Kantaja katsoo kuitenkin, että se ei pannut alulle kysymyksessä olevaa toimenpidettä, vaan sen teki ETA, ja täsmentää, että se ei antanut mitään ohjeita eikä määräyksiä, että sille ei ilmoitettu tästä toimenpiteestä ja että se ei sitä hyväksynyt. Teleksin sisältö osoittaa selvästi, että komissio on arvioinut oikein perustein, että kantaja ponnisteli estääkseen komission tutkimukset.

338 Kantaja ei myöskään kiistä sitä, että se on ilmoittanut muille yhtiöille komission tietojensaantipyyntöön antamista vastauksista, mikä käsiteltävänä olevan asian kontekstissa ja erityisesti 6.11.1992 lähetetyn teleksin valossa voidaan tulkita siten, että sen tarkoituksena oli estää komission tarkastukset.

339 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen kanneperusteen kolmas osa on hylättävä kokonaisuudessaan.

D *Neljäs osa, joka perustuu lieventävien asianhaarojen virheelliseen arviointiin*

Asianosaisten lausumat

340 Kantaja arvostelee komissiota siitä, että se on hyväksynyt kantajan osalta vain päätöksen 162, 163 ja 169 perustelukappaleessa mainitut lieventävät asianhaarat, vaikka sen mukaan siihen voitaisiin oikeutetusti soveltaa kaikkia suuntaviivoissa mainittuja lieventäviä asianhaaroja.

341 Täsmällisemmin ilmaisten kantaja väittää, että sillä oli passiivinen rooli, eikä sen näin ollen voida katsoa olevan vastuussa mistään ETAn toimenpiteistä, eikä se ole tosiasiallisesti soveltanut sopimuksia, kuten päätöksessä todetaan. Kantaja toteaa lisäksi, että heti 5. ja 6.7.1994 tehtyjen tarkastusten jälkeen se antoi ETAlle hyvin tiukkoja ohjeita ja varoituksia ETAn toiminnan osalta. Kantaja oli väittämänsä mukaan ollut vakuuttunut siitä, että sen menettely ei ollut lainvastaista ja että se päinvastoin pyrki toimimaan lainsäädännön ja kauppamerenkulkuministeriön politiikan mukaisesti, mikä osoittaa, että kyseessä olevan rajoittavan menettelyn lainvastaisen luonteen osalta vallitsee enemmän kuin perusteltu epäily. Kantaja katsoo, että rikkomiset, joista sen voidaan mahdollisesti katsoa olevan vastuussa, eivät selity laiminlyönnillä vaan yksinkertaisesti sillä, että se ei lainkaan tiennyt menettelynsä lainvastaisuudesta. Lopuksi kantaja väittää, että se toimi todellisessa yhteistyössä komission kanssa alusta saakka ja antoi kaikki tarvittavat tiedot ja täsmennykset kaikista käsiteltävänä olevan asian näkökohdista.

342 Kantajan mukaan se, että lieventäviä asianhaaroja ei otettu huomioon, merkitsee suhteellisuusperiaatteen loukkaamista ja syrjintää niihin muihin yrityksiin nähden, joiden eduksi on luettu useampia lieventäviä asianhaaroja. Kantaja toteaa erityisesti, että Anekin menettely ei ole selventänyt asiaa lainkaan, kun otetaan huomioon, että jo paljon ennen kuin Anek lähetti muistiot komissiolle,

kantaja (kuten myös muut yhtiöt) informoi komissiota ja selvitti kaikki yhtiöiden väliset neuvottelut ja asettui komission käytettäväksi täydentävien tietojen antamista varten.

343 Kantaja päättelee tästä, että näissä olosuhteissa se sakon vähennys, jota siihen sovellettiin (35 prosenttia), on erityisen alhainen verrattuna Marlinesiin, Adriaticaan ja Ventourisiin (45 prosenttia) sekä Anekiin (70 prosenttia) sovellettuun, kun otetaan huomioon, että tämä vähennys pääasiallisesti kumoutuu sillä, että kantajaan väitettyjen raskauttavien olosuhteiden perusteella sovellettua sakon perusmäärää korotettiin aiemmin 35 prosentilla.

344 Komissio kiistää kantajan väitteen, joiden mukaan lieventävät asianhaarat täyttyivät myös sen eduksi, ja muistuttaa, että sen huomioon ottamat lieventävät asianhaarat on eritelty päätöksen 162–169 perustelukappaleessa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

345 Suuntaviivoista (3 kohta) seuraa, että komissio voi alentaa perusmäärää muun muassa seuraavien lieventävien olosuhteiden perusteella: yrityksellä on ollut yksinomaan passiivinen rooli tai seurailijan asema rikkomisten toteuttamisessa, yritys on jättänyt käytännössä soveltamatta rikkomista koskevia sopimuksia tai menettelytapoja, yritys on lopettanut rikkomisen heti komission ensimmäisen toimenpiteen jälkeen (erityisesti tarkastukset), yritys ei ole ollut tietoinen kilpailua rajoittavan toimintansa laittomuudesta, rikkominen on tehty huolimattomuudesta tai tahattomasti ja yritys on osallistunut todelliseen yhteistyöhön menettelyssä, joka koskee sakkojen määräämättä jättämisestä tai lieventämisestä annetun tiedonannon soveltamisalaan kuulumattomia tapauksia.

346 Päätöksen 162–164 perustelukappaleesta seuraa, että komissio on ottanut huomioon useita lieventäviä asianhaaroja niiden yritysten eduksi, joita päätös koskee.

347 Ensiksi (päätöksen 163 perustelukappale) komissio katsoo, että tavanomainen käytäntö, jonka mukaan Kreikan kotimaan reittien kuljetusmaksuista sovitaan kaikkien kotimaisten liikenteen harjoittajien välisissä neuvotteluissa, ja kauppamerenkulkuministeriön jälkikäteen tekemä päätös ovat saattaneet aiheuttaa epätietoisuutta myös kotimaan reiteillä liikennöivien kreikkalaisten yhtiöiden keskuudessa siitä, oliko kansainvälisen reitin hintaneuvotteluissa todellakin kyse rikkomisesta. Nämä seikat oikeuttivat kaikkien yhtiöiden sakkojen alentamisen 15 prosentilla.

348 Toiseksi (päätöksen 164 perustelukappale) komissio ottaa huomioon, että Marlinesin, Adriatican, Anekin ja Ventouris Ferriesin osallisuus rikkomisessa rajoittui yksinomaan seurailijan rooliin, ja katsoo, että tämä seikka oikeutti näiden neljän yhtiön sakkojen alentamisen 15 prosentilla.

349 Lopuksi on syytä palauttaa mieleen, että päätöksen 169 perustelukappaleessa komissio toteaa, että kaikkien yhtiöiden, mukaan lukien kantajan, sakkoja alennettiin 20 prosentilla sen vuoksi, että yksikään yhtiöistä ei kiistänyt komission väitetiedoksiannon perustana olleita tosiseikkoja. Alennus oli 45 prosenttia Anekin osalta, joka oli lisäksi ennen kuin komissio lähetti väitetiedoksiantonsa toimittanut asiakirjat, jotka merkittävällä tavalla vahvistivat rikkomisen olemassaolon.

350 Kantaja ei voi arvostella komissiota siitä, että se ei ole lukenut kantajan eduksi kaikkia suuntaviivoissa mainittuja lieventäviä asianhaaroja.

351 Ensiksi, kuten on todettu, kantaja väittää täysin perusteettomasti, että sillä olisi ollut vain passiivinen rooli, ja sen on aivan oikein katsottu olevan vastuussa ETAn menettelystä.

352 Toiseksi siltä osin kuin kysymys on siitä, että sopimuksia ei sovellettu, riittää kun palautetaan mieleen, että komissio otti tämän seikan huomioon arvioidessaan rikkomisen vakavuutta eli päättäessään pääasiallisesta perusmäärästä, kun päätöksen 162 perustelukappaleessa nimenomaisesti todetaan.

353 Komissiota ei voida arvostella myöskään siitä, että se ei ole edelleen alentanut sakon määrää sen vuoksi, että kantaja on väittänyt olleensa täysin tietämätön menettelynsä lainvastaisuudesta, koska se, että Kreikan lainsäädäntö ja Kreikan viranomaisten politiikka ovat aiheuttaneet epätietoisuutta kotimaisen liikenteen osalta, on otettu huomioon ja yritysten sakkoja on tältä osin alennettu 15 prosentilla (päätöksen 163 perustelukappale).

354 Siltä osin kuin kysymys on todellisesta yhteistyöstä komission kanssa ja siitä, että kantaja olisi antanut kaikki tarvittavat tiedot ja täsmennykset kaikista käsiteltävänä olevan asian näkökohdista, komissiota ei voida arvostella siitä, että se ei olisi nimenomaisesti todennut tällaista yhteistyötä, koska se on myös tehnyt 20 prosentin alennuksen sakosta sen vuoksi, että tosiseikkojen oikeellisuutta ei ole kiistetty.

355 Lopulta kantaja ei voi väittää, että sitä olisi syrjitty Anekiin nähden ja että sille kuuluisi sama alennus kuin tälle yritykselle on myönnetty. On yksinomaan komission asia päättää, missä määrin yritysten yhteistyö on sille hyödyllinen sen tehtävien suorittamiseksi. Kantaja ei riitauta sitä, että Anek toimitti erityisiä asiakirjoja, jotka osoittivat, että se nimenomaisesti myönsi tosiseikat. Tällaista

yhteistyön astetta ei voida verrata siihen, että kantaja ei vain kiistänyt tosiseikkoja sellaisina kuin ne on esitetty väitetiedoksiannossa. On syytä muistuttaa, että kantajalla oli oikeus 20 prosentin alennukseen sakosta sen vuoksi, että se ei kiistänyt tosiseikkojen oikeellisuutta.

356 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen tämän kanneperusteen neljäs osa on hylättävä.

III *Vaatimus kantajalle määrätyn sakon määrän korottamisesta*

357 Komissio huomauttaa, että kantaja kyseenalaistaa kannekirjelmässään useaan otteeseen ne tosiseikat, joihin päätös perustuu, ja vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta käyttämään sille EY 229 artiklan nojalla kuuluvaa täyttä harkintavaltaa ja korottamaan kantajalle määrättyä sakkoa 20 prosentilla (eli toisin sanoen poistamaan sen 20 prosentin alennuksen, joka oli myönnetty kantajalle yhteistyön perusteella).

358 Tätä vaatimusta ei kuitenkaan voida hyväksyä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi asiassa T-354/94, Stora Kopparbergs Bergslags vastaan komissio, 28.2.2002 antamassaan tuomiossa (Kok. 2002, s. II-843), jonka yhteisöjen tuomioistuin oli palauttanut sen käsiteltäväksi muutoksenhaun jälkeen, että "vaara, että yritys, jonka sakkoa on alennettu vastikkeeksi sen harjoittamasta yhteistyöstä, nostaa myöhemmin kumoamiskanteen päätöksestä, jossa kilpailusääntöjen rikkominen on todettu ja jossa on määrätty rikkomisesta vastuussa olevalle yritykselle seuraamus, ja voittaa asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa tai kassaatiomuutoksenhaun johdosta yhteisöjen tuomioistuimessa, on nimittäin luonnollinen seuraus perustamissopimukseen ja yhteisöjen tuomioistuimen perussääntöön perustuvien oikeussuojakeinojen käytöstä. Pel-

kästään sen vuoksi, että yritys, joka on ollut komission kanssa yhteistyössä ja jonka sakkoa on sen perusteella alennettu, voittaa asian tuomioistuimessa, ei ole perusteltua arvioida uudelleen yritykselle myönnetyn alennuksen suuruutta" (85 kohta).

359 Tästä seuraa, että pelkästään sen vuoksi, että yritys, joka on toiminut yhteistyössä komission kanssa siten, että se ei ole kiistänyt tosiseikkojen oikeellisuutta, minkä vuoksi sille määrättyä sakkoa on alennettu, on saattanut asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen vaatimuksensa hyväksytyiksi, ei ole perusteltua arvioida uudelleen yritykselle myönnetyn alennuksen suuruutta.

360 Tästä seuraa, että kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

361 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajan vaatimukset on hylätty ja komissio on vaatinut kantajan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut, viimeksi mainittu on velvoitettava korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **Kanne hylätään.**

2) **Kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.**

Cooke García-Valdecasas Lindh

Julistettiin Luxemburgissa 11 päivänä joulukuuta 2003.

H. Jung

kirjaaja

P. Lindh

jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Kanteen perustana olevat tosiseikat ..... II - 5524

Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset ..... II - 5529

Oikeudellinen arviointi ..... II - 5530

I Vaatimukset päätöksen kumoamisesta ..... II - 5531

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan ETAn tiloihin tehty tarkastus oli lainvastainen ..... II - 5531

Asianosaisten lausumat ..... II - 5531

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5539

A Komission valta tarkastusten alalla ..... II - 5539

B Onko väite perusteltu ..... II - 5546

1. Merkitykselliset tosiseikat, joita asianosaiset eivät ole kiistäneet ..... II - 5546

2. Onko käsiteltävänä olevassa tapauksessa noudatettu periaatteita, jotka ohjaavat komissiota sen käyttäessä tarkastusvaltuutuksiaan? ..... II - 5549

3. Onko puolustautumisoikeuksia noudatettu ja onko julkinen valta puuttunut liiallisesti ETAn toiminnan piiriin? ..... II - 5555

C Päätelmä ..... II - 5556

Toinen kanneperuste, jonka mukaan kantajan katsotaan virheellisesti olevan vastuussa ETAn toimienpiteistä ja aloitteista ..... II - 5557

Asianosaisten lausumat ..... II - 5557

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5563

A Alustavat huomiot ..... II - 5563

B Vastuun kohdentaminen päämiehen ja agentin välisissä suhteissa II - 5565

C Hallinnointisopimukset ..... II - 5567

D Päätelmä ..... II - 5579

Kolmas kanneperuste, joka on esitetty toissijaisesti ja jonka mukaan käsiteltävänä olevan asian tosiseikat on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuiksi kielletyiksi sopimuksiksi ..... II - 5580

A Perusteen ensimmäinen osa, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti, koska yrityksillä ei ollut vaadittua itsenäisyyttä ja niiden käyttäytymistä sääntelivät Kreikan lainsäädäntö ja Kreikan viranomaisten ohjaus ..... II - 5580

Asianosaisten lausumat ..... II - 5580

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .... II - 5588

B Toinen osa, joka perustuu siihen, että kysymyksessä olevan alan yritysten väliset yhteydet on luonnehdittu virheellisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletyiksi sopimuksiksi ..... II - 5601

Asianosaisten lausumat ..... II - 5601

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .... II - 5603

1. Yleisiä huomioita ..... II - 5603

2. Todisteet kartellista, josta on käsiteltävänä olevassa asiassa määrätty seuraamus ..... II - 5605

3. Komission kantajaa vastaan esittämät todisteet ..... II - 5610

a) Vuosia 1987, 1988 ja 1989 koskevat todisteet (päätöksen 9–12 perustelukappale) ..... II - 5610

b) Vuotta 1990 koskevat todisteet (päätöksen 13–20 perustelukappale) ..... II - 5612

c) Vuotta 1991 koskevat todisteet ..... II - 5615

d) Vuotta 1992 koskevat todisteet (päätöksen 24–29 perustelukappale) ..... II - 5617

e) Vuotta 1993 koskevat todisteet ..... II - 5620

f) Vuotta 1994 koskevat todisteet ..... II - 5623

II Sakon kumoamista tai alentamista koskevat vaatimukset ..... II - 5625

A Ensimmäinen osa, jonka mukaan rikkomisen vakavuus on arvioitu virheellisesti ..... II - 5626

Asianosaisten lausumat ..... II - 5626

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5628

1. Yleisiä huomioita ..... II - 5628

2. Kanneperusteen osan perusteltavuus ..... II - 5631

B Toinen osa, jonka mukaan rikkomisen kesto on arvioitu virheellisesti .. II - 5633

Asianosaisten lausumat ..... II - 5633

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5634

C Kolmas osa, jonka mukaan raskauttavia asianhaaroja on arvioitu virheellisesti ..... II - 5637

Asianosaisten lausumat ..... II - 5637

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5640

1. Kartellin aloitteentekijän rooli ..... II - 5641

2. Pyrkimys estää komission suorittamat tarkastukset ..... II - 5647

D Neljäs osa, joka perustuu lieventävien asianhaarojen virheelliseen arviointiin ..... II - 5649

Asianosaisten lausumat ..... II - 5649

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 5650

III Vaatimus kantajalle määrätyn sakon määrän korottamisesta ..... II - 5653

Oikeudenkäyntikulut ..... II - 5654