

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

11 päivänä joulukuuta 2003 *

Asiassa T-59/99,

Ventouris Group Enterprises SA, kotipaikka Panama (Panama), edustajinaan asianajajat M. Proestou, M. Velmachou ja E. Kinini, 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: hallintovirkkamies J. Plingers,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 2.7.2003 pidetyssä suullisessa
käsittelyssä esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Kanteen perustana olevat tosiseikat

1 Kantaja Ventouris Group Enterprises SA on kreikkalainen lauttaliikennettä
harjoittava laivayhtiö, joka tarjoaa matkustajien ja ajoneuvojen kuljetuspalveluja
Kreikan ja Italian välillä, pääasiallisesti Patraksen ja Barin 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 sijaitti 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 sijaitsevilla 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 rikkomusten kesto on ollut seuraava:

- a) Minoan Lines ja Strintzis Lines 18 päivästä heinäkuuta 1987 heinäkuuhun 1994
- b) Karageorgis Lines 18 päivästä heinäkuuta 1987 27 päivään joulukuuta 1992
- c) Marlines 18 päivästä heinäkuuta 1987 8 päivään joulukuuta 1989
- d) Anek Lines 6 päivästä heinäkuuta 1989 heinäkuuhun 1994.

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

Näiden rikkomusten kesto on ollut seuraava:

- a) Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA ja Strintzis Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994
- b) Karageorgis Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 27 päivään joulukuuta 1992
- c) Anek Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994
- d) Adriatica di Navigazione SpA 30 päivästä lokakuuta 1990 heinäkuuhun 1994.

2 artikla

Määrätään 1 artiklassa todetusta rikkomisesta seuraavat sakot:

— Minoan Lines, 3,26 miljoonan ecun sakko

- Strintzis Lines, 1,5 miljoonan ecun sakko

- Anek Lines, 1,11 miljoonan ecun sakko

- Marlines SA, 0,26 miljoonan ecun sakko

- Karageorgis Lines, 1 miljoonan ecun sakko

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

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

- —”

8 Päätös on osoitettu seitsemälle yritykselle: Minoan Lines, kotipaikka Iraklion, Kreetta (Kreikka) (jäljempänä Minoan), Strintzis Lines, kotipaikka Pireus (Kreikka) (jäljempänä Strintzis), Anek Lines, kotipaikka Hania, Kreetta (jäljempänä Anek), Marlines SA, kotipaikka Pireus (jäljempänä Marlines), Karageorgis Lines, kotipaikka Pireus (jäljempänä Karageorgis), Ventouris Group Enterprises

SA, kotipaikka Pireus (jäljempänä kantaja tai 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 1.3.1999 ja jossa kantaja vaatii päätöksen kumoamista.

- 10 Kantaja on ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen samana päivänä toimittamallaan erillisellä asiakirjalla hakenut päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä sekä vapautusta velvollisuudesta asettaa pankkitakaus. Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti hylkäsi 20.7.1999 nämä vaatimukset ja oikeudenkäyntikuluista todettiin päätettävän myöhemmin.

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

- 12 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin kuultiin 2.7.2002 pidetyssä istunnossa.

- 13 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin
- kumoaa päätöksen kokonaan tai osittain
 - toissijaisesti kumoaa kantajalle määrätyn sakon tai ainakin alentaa sen määrää
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 14 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin
- hylkää kanteen kokonaisuudessaan
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

- 15 Kantaja esittää päätöksen kumoamista koskevien vaatimustensa tueksi neljä kanneperustetta. Ensimmäisen perusteen mukaan tosiseikkoja on arvioitu virheellisesti siltä osin kuin päätöksessä pidetään toteen näytettynä sitä, että kantaja osallistui reitin Patras–Bari hintojen vahvistamista koskevaan sopimuk-

seen. Toisen kanneperusteen mukaan ETAssa suoritettu tarkastus, jonka kuluessa komissio hankki suurimman osan todisteista, oli lainvastainen. Kolmas kanneperuste, joka esitetään toissijaisesti, perustuu siihen, että EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta) on sovellettu virheellisesti käsiteltävänä olevan tapauksen tosiseikkoihin, koska kysymys oli vähämerkityksisistä sopimuksista. Neljännen kanneperusteen mukaan päätöksen perustelut ovat puutteelliset.

- 16 Kantaja esittää määrätyn sakon peruuttamista tai alentamista koskevien vaatimustensa tueksi vielä vaihtoehtoisesti viidennen kanneperusteen, jonka mukaan suhteellisuusperiaatetta on loukattu sakon määrästä päätettäessä siltä osin kuin kysymys on rikkomisen keston ja vakavuuden arvioinnista sekä siitä, miltä osin kantaja on vastuullinen rikkomisesta.

I Päätöksen kumoamista koskevat vaatimukset

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan tosiseikkoja on arvioitu virheellisesti siltä osin kuin komissio pitää toteen näytettynä kantajan osallistumista reitin Patras–Bari hintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen.

A Alustavat huomautukset

Asianosaisten lausumat

- 17 Kantaja huomauttaa ensiksi, että se loi lauttaliikennereitin Patras–Igoumenitsa–Korfu–Bari vuonna 1984 ja se myötävaikutti omilla varoillaan yhteistyössä Italian paikallisviranomaisten kanssa asianmukaisen infrastruktuurin luomiseksi Barin satamaan, mikä mahdollisti hyötyajoneuvojen kuljetukseen soveltuvien alusten laituriin tulon, markkinoiden tarpeiden täyttämiseksi ja parasta mahdollista

laatua olevan palvelun tarjoamiseksi kuluttajille, matkustajille ja liikennöitsijöille. Kantaja katsoo luoneensa uskollisen ja vakaan asiakaskunnan, joka hyötyajoneuvojen kuljetuksen osalta muodostuu kansainvälisen liikenteen yhtiöistä, joiden kanssa se on tehnyt yhteistyötä jo vuosia kunkin kanssa erikseen tehdyn erityisen sopimuksen nojalla. Kullakin merireitillä on omat geopoliittiset ja taloudelliset piirteensä, ja ne on kohdennettu eri yleisölle. Näin ollen kantajan mukaan tietyllä reitillä liikennöivillä laivayhtiöillä ei ole mitään taloudellista, teknistä tai kaupallista intressiä liikennöidä yhdellä tai useammalla muulla merireitillä.

18 Kantaja toteaa, että kun otetaan huomioon sen erityinen ja huomattava asema reitillä Patras–Bari sekä sen asiakaskunnan vakaus ja uskollisuus, sillä ei ollut mitään syytä tehdä sopimuksia muiden, eri merireiteillä (Patras–Ancona, Patras–Brindisi) liikennöivien yhtiöiden kanssa hyötyajoneuvojen kuljetusmaksujen vahvistamiseksi, mistä komissio sitä arvostelee. Päinvastoin, kantaja katsoo, että sillä oli yksin mahdollisuus päättää kauppa- ja hintapolitiikastaan, minkä se tekikin ottaen huomioon markkinaolosuhteet, markkinoilla vallitsevan kilpailun, inflaation, Kreikan drakman vaihtelun ja liikennöimiensä alusten toimintakustannukset. Se täsmentää lisäksi, että sen kauppapolitiikka on aina mukautettu Kreikan kauppamerenkulkuministeriön suositusten ja määräysten mukaiseksi, jotta vältettäisiin vilpillisen kilpailun toimet ja hintojen vahvistaminen ”erityisen alhaiselle” tasolle.

19 Se katsoo, että komissio on arvioinut todisteita virheellisesti päätellessään, että se osallistui sopimukseen reitillä Patras–Bari hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista 8.12.1989 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana. Se arvostelee komissiota siitä, että tämä on päätelty sen osallistumisen sopimukseen sellaisten todisteiden perusteella, jotka koostuvat muiden yhtiöiden kirjeenvaihdosta, joka koskee pääasiallisesti erästä toista eli Patraksen ja Anconan yhdistävää merireittiä, ja että komissio on päätelty sen osallistuneen väitettyyn sopimukseen sellaisten kantajan lausumien perusteella, joita tietyt yhtiöt ovat katsoneet tarpeellisiksi siteerata mainitussa kirjeenvaihdossa. Tältä osin kantaja pyrkii täsmentämään, että sen

tiloissa ilman ennakkovaroitusta suoritettussa tarkastuksessa komissio ei löytänyt mitään asiakirjoja tai seikkoja, jotka osoittaisivat sen osallistuneen hyötyajoneuvoihin sovellettavien hintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen tai olleen tällaisen sopimuksen osalta yhteistyössä.

- 20 Lisäksi kantaja arvostelee komissiota siitä, että tämä ei ottanut vapauttavina todisteina huomioon eräitä asiakirjoja, jotka komissio sai tietoonsa tarkastusten yhteydessä (pääasiallisesti reitillä Patras–Ancona toimintaansa harjoittavien yhtiöiden välinen kirjeenvaihto) ja jotka osoittavat, että kantajalla ei ollut näiden kanssa sopimusta hintojen vahvistamisesta.
- 21 Tämän jälkeen kantaja esittää syyt, joiden vuoksi se katsoo, että eri todisteita, joita komissio käyttää perustellakseen sitä vastaan esitetyt väitteet, ei voida pitää luotettavina.
- 22 Komissio huomauttaa ensiksi, että se on päätöksen viidennessä perustelukappaleessa todennut, että kysymyksessä olevat kolme merireittiä eivät muodosta toisistaan riippumattomia erillisiä markkinoita, mutta ne ovat tietyssä määrin toisensa korvaavia vaihtoehtoja. Lisäksi komission käsityksen mukaan kantaja myöntää epäsuorasti, että nämä kolme reittiä muodostavat yhtenäismarkkinat, koska se myöntää pyrkineensä mukauttamaan hintojen nousun vuosille 1993 ja 1994 suhteessa muiden reittien yhtiöiden toivomaan nousuun välttääkseen hintasodan.
- 23 Sen huomattavan aseman osalta, joka kantajalla oli reitillä Patras–Bari, komissio korostaa, että perustamissopimuksen 85 artikla koskee yhteisjärjestelyjä, joiden tarkoituksena tai vaikutuksena on paitsi tosiasiallisen kilpailun, myös mahdollisen kilpailun rajoittaminen asianomaisilla markkinoilla. Komission mukaan kantaja ei ole osoittanut, että muilla reiteillä liikennöivien yhtiöiden olisi kyseisillä markkinoilla ollut mahdotonta (taloudellisesti, teknisesti tai kaupallisesti)

liikennöidä reitillä Patras–Bari. Tältä osin komissio katsoo, että kantajan väitteet ovat mielivaltaisia ja ristiriitaisia. Vaikka kantaja myöntääkin, että kyseiset kolme reittiä yhdistävät Kreikan Italiaan ja että yhdellä näistä reiteistä voidaan tietyssä määrin korvata toinen, se väittää, että kullakin reitillä on omat geopoliittiset ja taloudelliset piirteensä ja ne on kohdennettu eri yleisölle ja että näin ollen kukin reitti toimii loppujen lopuksi itsenäisesti.

- 24 Tästä seuraa, että komission väitettä, jonka mukaan relevantit markkinat ovat Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjottavat ro-ro-lauttaliikennepalvelut ja jonka mukaan näiden markkinoiden eri reittejä ei liikennöidä erikseen erillisinä markkinoina, vaan ne ovat tietyssä määrin toisensa korvaavia vaihtoehtoja (päätöksen kolmannelta viideltä perustelukappale), ei ole asiallisesti kumottu.
- 25 Komissio toteaa seuraavaksi, että kantajan väite, jonka mukaan sillä ei ollut mitään syytä tehdä sopimuksia, on merkityksetön, koska sen osallistuminen hyötyajoneuvoihin sovellettavien kansainvälisten kuljetusmaksujen vahvistamiseksi tehtyihin sopimuksiin on näytetty toteen.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 26 Kantaja pyrkii väitteissään erottelemaan Kreikan ja Italian yhdistävät eri merireitit ja arvostelee komissiota siitä, että tämä on perusteetta jättänyt ottamatta huomioon näiden reittien väliset perustavanlaatuiset erot. Komissio riitauttaa kantajan näkemyksen ja katsoo, että kysymyksessä on yksi rikkominen. Näin ollen herää kysymys sen rikkomisen luonteesta, josta päätöksessä on määrätty seuraamus, ja tätä kysymystä on tarkasteltava ennen kuin analysoidaan komission toiminta todisteiden etsimiseksi kantajan osalta.

- 27 Päätöksen päätösosan sanamuoto osoittaa, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa määrännyt seuraamuksia kahdesta rikkomisesta: 1 artiklan 1 kohta koskee sopimusta Patraksen ja Anconan välillä ro-ro-lautoilla tarjottavien eri kuljetuspalvelujen (hyötyajoneuvot, matkustajat, matkustajien ajoneuvot jne.) hinnoista; 1 artiklan 2 kohta koskee sopimusta Patraksesta Bariin ja Brindisiin kuljettaviin hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista.
- 28 Ensimmäiseen rikkomiseen, joka tapahtui heinäkuun 1987 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, osallistuivat vain reitillä Patras–Ancona liikennöivät yritykset. Nämä ovat Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis. Sitä vastoin toiseen rikkomiseen, joka koski reittejä Patraksesta Bariin ja Brindisiin joulukuun 1989 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana, osallistuneista yrityksistä kolme liikennöi näillä reiteillä (Adriatica, Ventouris ja Strintzis), mutta niin ikään kolme yritystä ei liikennöinyt näillä reiteillä (Minoan, Anek ja Karageorgis). Tältä osin on huomattava, että komissio ei sitä vastoin katsonut, että eteläisillä reiteillä liikennöivät yritykset (Patraksesta Bariin ja Brindisiin) olisivat osallistuneet kartelliin pohjoisilla reiteillä (Patraksesta Anconaan) liikennöivien yritysten kanssa viimeksi mainituilla reiteillä sovellettavien hintojen osalta.
- 29 Komissio katsoo, että päätöksessä ei tarkoiteta kahta erillistä rikkomista, vaan yhtä ja samaa jatkuvaa rikkomista. Se toteaa, että päätöksen 1 artikla on luettava päätöksen perustelujen valossa ja katsoo, että sen perustelut viittaavat aina yhteen ainoaan sopimukseen niillä kolmella reitillä (Ancona–/Bari–/Brindisi–Patras), joiden katsotaan muodostavan yhtenäismarkkinat. Se lainaa erityisesti päätöksen loppupuolella olevaa 144 perustelukappaletta, jossa se toteaa seuraavaa:

”Esitetyn perusteella komissio katsoo, että Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis ovat osallistuneet perustamissopimuksen 85 artiklan vastaiseen sopimukseen sopimalla hinnoista, joita sovellettaisiin ro-ro-lauttaliikennepalveluihin Patraksen ja Anconan välisellä reitillä. Komissio katsoo myös, että Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries ja Adriatica sopivat yhdessä Patraksesta Bariin tai Brindisiin kulkevilla reiteillä sovellettavien kuormautotaksojen suuruudesta. Nämä sopimukset muodostivat osan laajemmasta

salaisesta yhteistyöstä Italian ja Kreikan välisten lauttaliikennepalveluiden hintojen vahvistamiseksi. Niitä ei sen vuoksi ole pidettävä erillisinä rikkomisina vaan osana yhtä jatkuvaa kilpailusääntöjen rikkomista.”

- 30 On kiistatonta, että päätöksen päätösosa ja 144 perustelukappale eivät heijasta samaa ajatusta, koska päätösosassa ei lähdetä siitä, että olisi olemassa yksi rikkominen.
- 31 On muistettava, että komissio ilmaisee päätösten päätösosassa niiden rikkomisten luonteen ja laajuuden, joista se määrää seuraamukset. On huomattava, että lähtökohtaisesti nimenomaan niiden rikkomisten, joista määrätään seuraamukset, laajuuden ja luonteen osalta nimenomaan päätösosalla eikä perusteluilla on merkitystä. Ainoastaan siinä tapauksessa, että päätösosassa käytetyt termit ovat epäselviä, niitä voidaan tulkita päätöksen perusteluihin turvautumalla. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, määriteltäessä, ketkä ovat sellaisen päätöksen kohteena, jossa todetaan rikkominen, on tukeuduttava päätöksen päätösosaan, edellyttäen, että se on yksiselitteinen (yhdistetyt asiat 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663, 315 kohta).
- 32 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksen päätösosa ei ole lainkaan epäselvä, vaan päinvastoin se on selvä ja täsmällinen. Siitä ilmenee selvästi, että komissio on pitänyt toteen näytettyinä yhtäältä pohjoisella reitillä (Patras–Ancona) liikennöivien yhtiöiden välistä kartellia tällä reitillä sovellettavista hinnoista ja toisaalta kaikkien päätöksessä tarkoitettujen yritysten (Marlinesia lukuun ottamatta) välistä kartellia eteläisillä reiteillä (Patras–Bari ja Patras–Brindisi) tarjottavien kuljetuspalvelujen hinnoista hyötyajoneuvojen osalta. Edelleen ei ole pelkästään niin, että päätöksen päätösosassa ei lainkaan mainita, että kysymys olisi yhdestä rikkomisesta, vaan lisäksi päätösosa on erityisen täsmällinen niiden rikkomisten kuvauksen osalta, joista on määrätty seuraamukset. Yhtäältä päätöksen 1 artikla on jaettu kahteen eri yrityksiä koskevaan kohtaan ja toisaalta päätöksen 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen yritysten osalta päätösosassa täsmennetään,

että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkominen perustuu siihen, että yhtiöt ovat sopineet yksinomaan Patras–Bari/Brindisi-reiteillä sovellettavista kuorma-autotaksoista. Tästä seuraa, että päätöksen 1 artiklan kaksi kohtaa koskevat rikkomisia, jotka ovat erillisiä kahdesta syystä: ne koskevat eri yrityksiä ja ne ovat eri laajuisia tai voimakkuudeltaan erilaisia.

- 33 Koska päätöksen päätösosa ei ole epäselvä, on käsiteltävänä olevassa tapauksessa esitettyjen kanneperusteiden tutkimisen yhteydessä huomattava, että se, minkä komissio on katsonut toteen näytetyksi ja mistä se on määrännyt seuraukset, ei ole kaikkia reittejä koskeva yksi rikkominen, vaan kaksi erillistä rikkomista, joista yksi koskee pohjoista reittiä (1 artiklan 1 kohta) ja toinen eteläisiä reittejä (1 artiklan 2 kohta). Kantajan osalta päätöksestä ilmenee selvästi, että komissio ei katso sen olevan vastuussa muutoin kuin päätöksen 1 artiklan 2 kohdan rikkomiseen liittyen.

B Kanneperusteen perusteltavuus

- 34 Edellä esitetty huomioon ottaen on ensimmäisen kanneperusteen osalta tutkittava, onko kantaja oikeassa väittäessään, että komissio on syyllistynyt arviointivirheeseen pitäessään päätöksessä lainattuja asiakirjoja asiakirjatodisteina sen osallistumisesta päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kartelliin eli sopimukseen hyötyajoneuvojen kuljetuksen hinnoista reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi 8.12.1989 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana. Tämän kanneperusteen perusteltavuuden tutkiminen edellyttää niiden eri asiakirjatodisteiden yksityiskohtaista analyysia, joihin komission päätelmät kantajan osallistumisesta tähän kartelliin perustuvat.

1. Faksi 8.12.1989

— Asianosaisten lausumat

- 35 Kantaja viittaa aivan ensiksi Strinzisin 8.12.1989 Anekille, Minoanille, Kara-georgisille ja Hellenic Mediterranean Lines -yhtiölle lähettämään faksiin, jonka liitteinä olivat väitetyt reiteillä Patras–Ancona ja Patras–Bari/Brindisi hyötyajoneuvoihin 10.12.1989 lukien sovellettavat ”hintaluettelot”. Kantaja katsoo, että komissio on tämän faksin perusteella virheellisesti päättellyt päätöksen 128 ja 129 perustelukappaleessa, että kantaja oli osallistunut sopimukseen, jolla vahvistettiin hyötyajoneuvoihin vuonna 1990 sovellettavat (ja 8.12.1989 lukien voimassa olevat) hinnat. Se katsoo, että se oli päättänyt ja vahvistanut vuonna 1990 hyötyajoneuvojen kuljetuksiin sovellettavat hinnat jo ennen kuin Strintzis lähetti mainitun faksin. Tämän väitteensä tueksi kantaja viittaa erityisesti teleksiin, jonka se lähetti 4.12.1989 Italian pääagentilleen Pan Travelille ja jossa se ilmoitti uudet hyötyajoneuvoihin sovellettavat hintansa.
- 36 Kantaja väittää, että ne ”hintaluettelot”, jotka olivat 8.12.1989 päivätyn faksin liitteenä, eivät muodostaneet ”sopimusta” hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista, jonka se olisi tehnyt muiden päätöksen adressaattina olevien yhtiöiden kanssa, vaan se pelkää kuvasti niitä hintoja, jotka sen mukaan olivat kohtuullisesti sovellettavissa Kreikan ja Italian välisen yhteyden turvaavilla reiteillä ja joita se oli jo aiemmin päättänyt soveltaa reitillä Patras–Bari. Ottaen lopulta huomioon, että kysymyksessä oleva asiakirja kuvasti kantajan kohtuulliseksi katsomia hintoja, ja että siltä osin kuin ne koskivat reittiä Patras–Bari, ne oli jo aiemmin päätetty ja julkaistu sen matkatoimistoverkon välityksin, kantaja allekirjoitti tämän asiakirjan. Kantaja täsmentää, että sitä, että se kykeni ilmoittamaan hintansa 4.12.1989, edelsi pitkä ajanjakso, jonka kuluessa yhtiön asiantuntevat osastot käsittelivät kyseisten markkinoiden analyysistä saatuja tietoja sekä ennusteita Kreikan drakman mahdollisista vaihteluista muihin Euroopan valuuttoihin nähden ja polttoainemarkkinoiden todennäköisistä

vaihteluista, ennen kuin ne muodostivat hintoja koskevat ehdotuksensa ja esittivät ne yhtiön hallintoneuvostolle ja ennen kuin ne hyväksyttiin lopullisesti tai niitä muutettiin. Komissio ei siis voi väittää, että koska 8.12.1989 lähetetyn faksin liitteenä olevia ”kuljetusmaksuja” ei ole päivätty, kantaja olisi voinut allekirjoittaa nämä kuljetusmaksut joitakin päiviä aikaisemmin.

- 37 Kantaja lisää, että joka tapauksessa asiakirja, jossa toistetaan tiettyjä tavoitehintoja ja jossa on pelkästään joitakin allekirjoituksia, ei ole sopimus, koska sillä ei ole ominaisuuksia, jotka vahvistaisivat sen sitovuuden, eli että siinä määrättäisiin seuraamuksia sopimusrikkomuksesta, mahdollisten sopimussakkolausekkeiden soveltamisesta, vahingonkorvausten maksamisesta jne.
- 38 Komissio korostaa ensiksi, että kantaja myöntää allekirjoittaneensa 8.12.1989 lähetetyn faksin liitteenä olleen hintataulukon. Se muistuttaa sitten, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua ”sopimuksen” ei tarvitse olla sitova ja että riittää, että asianomaiset yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa toimia markkinoilla tietyllä tavalla (asia T-1/89, Rhône-Poulenc v. komissio, tuomio 24.10.1991, Kok. 1991, s. II-867, 120 kohta ja asia T-347/94, Mayr-Melnhof v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1751, 65 kohta).
- 39 Edellä esitetty huomioon ottaen ei ole tarpeen tietää, esittikö kyseinen taulukko kuljetusmaksuja, joita kantaja piti kohtuullisina ja joista oli tehty sopimus muiden rikkomiseen syyllistyneiden yritysten kanssa, vai esittikö tämä taulukko niiden tekemää ehdotusta, johon kantaja oli liittynyt.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 40 Faksi, jonka Strintzis lähetti 8.12.1989 Minoanille, Anekille, Karageorgisille ja Hellenic Mediterranean Linesille, sisälsi tiedot hyötyajoneuvojen kuljetuksiin 10.12.1989 lukien sovellettavista hinnoista reiteillä Patras–Ancona, Patras–Bari ja Patras–Brindisi. Faksin laatija totesi seuraavasti: ”liitteenä valokopio Kreikan ja Italian yhdistävillä reiteillä hyötyajoneuvoihin sovellettavien hintojen luettelosta, allekirjoittajana myös Ventouris Ferries”. Tämän hintaluettelon olivat allekirjoittaneet Strintzis, eri adressaattiyhtiöt ja kantaja.
- 41 Ensiksi on todettava, että kantaja myöntää kannekirjelmässään allekirjoittaneensa tähän faksiin liitetyn hintaluettelon.
- 42 Tämä faksi on siis selvä todiste siitä, että kysymyksessä olevien yhtiöiden, kantaja mukaan lukien, välillä oli sopimus hyötyajoneuvoihin sovellettavien hintojen vahvistamisesta. Se, että kantaja ei ole tämän faksin vastaanottajien joukossa, ei horjuta tätä päätelmää eikä merkitse, että se ei kuulunut kartelliin, kun otetaan huomioon, että tämän faksin laatija ilmoittaa nimenomaisesti, että kantaja hyväksyy ehdotetut hinnat.
- 43 Kantaja väittää, että se ilmoitti 4.12.1989 agenttiverkostolleen uudet vuonna 1990 hyötyajoneuvoihin sovellettavat hintansa, ja katsoo tämän osoittavan, että Strintzisin 8.12.1989 lähettämän faksin liitteenä ollut hintaluettelo ei ollut sopimus vaan yksinkertaisesti osoitus niistä hinnoista, jotka sen mukaan olivat kohtuullisesti sovellettavissa Kreikan ja Italian yhdistävillä reiteillä, ja että se oli jo aiemmin päättänyt soveltaa niitä reitillä Patras–Bari.

44 Tätä väitettä ei voida hyväksyä.

45 Ensiksi, kuten komissio korostaa, kun otetaan huomioon, että faksin liitteenä olevaa hintaluetteloa ei ole päivätty, sopimuksen teko- ja allekirjoituspäivät ovat edelleen täsmentämättä, ja ne ovat voineet olla samana päivänä kuin faksi on lähetetty tai muutamia päiviä aiemmin. Useat seikat näyttäisivät osoittavan, että uusia hintoja koskeva sopimus tehtiin ennen faksin lähettämispäivää.

46 Ensiksikin se, että faksin lähettäjä toteaa, että Ventouris oli jo allekirjoittanut kuorma-autoihin sovellettavan kuljetusmaksun, näyttäisi osoittavan, että kantaja olisi jo ilmaissut hyväksyntänsä ennen sen lähettämistä. Kuten komissio esittää, Strintzisin Anekille, Minoanille, Karageorgisille ja Hellenic Mediterranean Linesille 8.12.1989 lähettämä luettelo, joka sisältää näiden viiden yrityksen ja kantajan allekirjoitukset, on voitu allekirjoittaa jo ennen 4.12., jolloin kantaja ilmoitti agenteilleen vuonna 1990 sovellettavat hinnat. Näin ollen jos se hintaluettelon allekirjoittamisen jälkeen ilmoitti välittömästi hinnat yhtiön agenteille, 4.12.1989 lähetetty teleksi osoittaa vain sellaisten sopimusten käytännön soveltamista, jotka oli tehty aikaisemmin. Kantaja katsoo, että muut yritykset matkivat sen hintoja. Tätä väitettä ei kuitenkaan voida hyväksyä yhtäältä, koska faksissa todetaan nimenomaisesti, että kantaja kuuluu sopimukseen, ja toisaalta, koska vaikka myönnettäisiinkin se kantajan väittämä, että se oli jo päättänyt itsenäisesti soveltaa uusia hintoja, se kiistaton seikka, että se on allekirjoittanut hintaluettelon, voidaan tulkita vain liittymiseksi sopimukseen tulevaisuudessa sovellettavista hinnoista.

47 Toiseksi on todettava, että hyötyajoneuvoihin vuonna 1990 sovellettavissa kahdessa hintataulukossa, eli 4.12.1989 annetussa taulukossa, jonka kantaja

väittää vahvistaneensa itsenäisesti, ja 8.12.1989 annetussa taulukossa, jonka kaikki yritykset ovat allekirjoittaneet, ei pelkästään esitetä nimenomaan samoja kuljetusmaksuja, vaan niissä myös määrätään voimaantulopäiväksi 10.12.1989.

48 Näin ollen komissio on voinut oikein perustein katsoa, että uskottavin selitys on se, että yhteisestä hintataulukosta päätettiin ennen 4.12.1989 mutta että se jostakin syystä lähetettiin muille yhtiöille vasta 8.12.1989. Tällaisen hintataulukon allekirjoitus kuuden asianomaisen yrityksen toimesta on voinut tapahtua vain kokouksessa tai siten, että kyseiset sivut on lähetetty ennalta kaikille. Komission mukaan näin ollen vaikuttaa todennäköiseltä, että Strintzisin 8.12.1989 lähettämän faksin vastaanottajat ovat kukin vuorollaan allekirjoittaneet tämän asiakirjan Strintzisin kehotuksesta, ja koska kantaja on ollut viimeinen allekirjoittaja, se on säilyttänyt jäljennöksen kaikkien yritysten allekirjoittamasta asiakirjasta ennen kuin on palauttanut sen Strintzisille, joka eräänlaisena sihteerinä toimien on ilmoittanut neljälle muulle yhtiölle, että kaikki asianomaiset yhtiöt olivat allekirjoittaneet taulukon, ja lähettänyt jäljennöksen kuudella allekirjoituksella varustetusta hintataulukosta.

49 Komission mukaan joka tapauksessa vaikka oletettaisiinkin, että taulukossa olevat hinnat vastaisivat kantajan aiemmin päättämiä hintoja, pelkästään se kiistaton seikka, että se lähetti nämä hinnat Strintzisille on riittävä, jotta voidaan päätellä, että se osallistui hintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen, josta kerrotaan 8.12.1989 lähetetyssä faksissa. Koska tätä tosiseikkojen tulkintaa tukee kaksi seikkaa — yhtäältä se, että hintaluettelon ovat allekirjoittaneet kaikki yhtiöt, kantaja mukaan lukien, ja toisaalta se, että Strintzis korosti nimenomaan, että kantaja hyväksyi ehdotetut hinnat —, ei ole ajateltavissa mitään muuta selitystä sille, että kantaja päätti ilmoittaa vuoden 1990 hintansa kilpailijoilleen.

50 Kun otetaan huomioon, että kantajalla oli huomattava ja perinteinen asema reitillä Patras–Bari, jota se liikennöi yksin vuoteen 1990 asti, kuten se korostaa kannekirjelmänsä johdannossa, sen väite, jonka mukaan se oli yhtiö, joka oli

yksityiskohtaisesti ja ennalta tutkinut vuonna 1990 reitillä Patras–Bari sovellettavat kuljetusmaksut ja joka ilmoitti muille yhtiöille näkemyksensä sovellettavista hinnoista, pelkästään vahvistaa kantajan roolin merkityksellisyyttä kartellin tämän osan toteuttamisessa. Näin ollen, kuten komissio korostaa, tämä seikka ei vapauta kantajaa kaikesta vastuusta.

- 51 Kantaja ei voi väittää, että kysymys olisi pelkästään tavoitehinnoista, sillä jos näin olisi ollut, sen ei olisi tarvinnut tehdä kompromissia muiden taulukon allekirjoittaneiden yritysten kanssa. Tästä seuraa, että kysymyksessä on kyseisten yritysten välinen hintojen vahvistamista koskeva sopimus eikä pelkästään niiden välinen tietojen vaihto.
- 52 Siltä osin kuin kysymys on taulukon allekirjoittaneiden yritysten velvollisuudesta noudattaa kuljetusmaksuja, mihin kantaja viittasi, riittää kun muistetaan, että jotta yritysten välinen yhteisjärjestely olisi perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletty sopimus, sen ei tarvitse olla sitova sopimus. Riittää, että asianomaiset yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa toimia markkinoilla tietyllä tavalla (em. asia *Mayr-Melnhof v. komissio*, tuomion 65 kohta ja em. asia *Rhône-Poulenc v. komissio*, tuomion 120 kohta).
- 53 Lisäksi oikeuskäytännöstä seuraa, että sopimuksen konkreettisia seurauksia ei tarvitse ottaa huomioon 85 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa, jos ilmenee, että sopimuksen tarkoituksena on rajoittaa, estää tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla (yhdistetyt asiat 56/64 ja 58/64, *Consten ja Grundig*, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, Kok. Ep. I, s. 275 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, 1120 ja 1170 kohta).

54 Näin ollen se, että kysymyksessä olevat kuusi yhtiötä allekirjoittivat eri palveluluokkiin sovellettavan hintataulukon, jossa määrätään yhdestä voimaantulopäivästä, riittää osoittamaan sopimuksen olemassaolon. Käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa kantaja ei voi vedota siihen, että se ei olisi tiennyt, mitä seurauksia oli sillä, että se allekirjoitti hintaluettelon. Sen olisi pitänyt osata odottaa sitä, että se, että se ilmoitti niistä hinnoista, joita se oli päättänyt noudattaa, ja että kaikki sen kilpailijat allekirjoittivat myöhemmin yhden hintaa koskevan hintataulukon, joka sisälsi samat kuljetusmaksut ja jota sovellettiin tietystä päivästä lukien, voisi olla perustamissopimuksessa kielletty hintoja koskeva sopimus. Oikeuskäytännöstä seuraa, että kilpailusääntöjen rikkomista voidaan pitää tahallisenä, vaikkei yritys olisi tiennyt rikkovansa perustamissopimuksen 85 artiklassa määrättyä kieltoa; riittää, ettei se voinut olla tietämättä, että lainvastaiseksi katsotun toiminnan tarkoituksena oli rajoittaa kilpailua yhteismarkkinoilla (asia 246/86, Belasco ym. v. komissio, tuomio 11.7.1989, Kok. 1989, s. 2117, 41 kohta).

2. Faksi 30.10.1990

— Asianosaisten lausumat

55 Kantaja kiistää vastaanottaneensa Strintzisin 30.10.1990 kahdeksalle Kreikan ja Italian välisillä kuljetusmarkkinoilla toimintaansa harjoittavalle yhtiölle lähettämän faksin, jonka liitteenä oli hintaluettelo (Kreikan drakmoina ja Italian liiroina) reiteillä Patras–Ancona, Patras–Bari ja Patras–Brindisi 5.11.1990 lukien hyötyajoneuvoihin sovellettavista hinnoista.

56 Kantaja kiistää lisäksi komission tälle faksille antaman todistusvoiman; komissio on päättänyt päätöksen 130 perustelukappaleessa, että kantaja osallistui muiden päätöksen adressaattina olevien yhtiöiden kanssa sopimukseen hyötyajoneuvoihin vuonna 1991 sovellettavien hintojen vahvistamisesta, joka tuli voimaan

5.11.1990 lukien. Tässä päätelmässä ei oteta huomioon sitä, että vuoden 1990 lokakuun alusta lähtien eli ennen faksin lähettämistä kantaja oli jo vahvistanut ja julkaissut vuonna 1991 hyötyajoneuvoihin sovellettavat hinnat, kuten komissiolle osoitetuista asiakirjoista ilmenee (kantajan 11.10.1990 yhteistyökumppaneilleen ja kuljetusyhtiöille osoittamat luottamukselliset kirjeet).

- 57 Tältä osin kantaja toteaa, että se, että niiden hintojen, joita se oli päättänyt soveltaa vuonna 1991, sisältyminen Strintzisin faksin liitteenä olevan taulukon palstaan, joka oli otsikoitu ”Bari”, selittyy sillä, että sen vuoksi, että oli kulunut lähes kuukausi siitä kun se oli ilmoittanut kyseiset hinnat yhteistyökumppaneilleen ja että markkinoilla vallitsi suhteellinen läpinäkyvyys kunkin yhtiön julkaisemien hintojen osalta, agentti tai kuljetusyhtiö ilmoitti muilla reiteillä liikennöiville yhtiöille kantajan hyötyajoneuvoihin soveltamat hinnat ja toisti ne kyseisessä taulukossa. Tämä väite on kuitenkin vain selitys ja kolmannen, tässä tapauksessa Strintzisin, suorittaman toimen looginen tulkinta, jonka suhteen kantaja ei tiedä niitä täsmällisiä syitä, joiden vuoksi sen omat kuljetusmaksut toistettiin kyseisen faksin liitteenä olevassa ”taulukossa”. Tältä osin kantaja väittää, että se, että Strintzisin 30.10.1990 lähettämän faksin liitteenä olevaa ”taulukkoa” ei ole päivätty, ei itsessään todista mitään eikä etenkin sitä, että siinä olevat kuljetusmaksut olisivat olleet aiemman ”sopimuksen” kohteena.

- 58 Kantaja katsoo lisäksi, että tämä faksi päinvastoin osoittaa, että ei ole ollut olemassa kartellia, johon se olisi osallistunut. Se katsoo, että se, että Strintzis kehotti 30.10.1990 lähettämässään faksissa kantajaa vahvistamaan, että se hyväksyi kyseisen faksin sisällön, osoittaa, että ei ollut olemassa mitään lopullista sopimusta kantajan ja muiden yhtiöiden välillä, sillä päinvastaisessa tapauksessa Strintzisin ei olisi tarvinnut kehottaa kantajaa vahvistamaan hyväksyntäänsä.

59 Komissio katsoo, että koska tähän faksiin liitettyä taulukkoa ei ole päivätty, sopimus on voitu tehdä minä ajankohtana hyvänsä ennen faksin lähettämistä, ja näin erityisesti, koska faksi ja kantajan agentilleen lähettämä teleksi sisältävät saman hintaluettelon ja hyvin samankaltaiset voimaantulopäivät.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

60 Strintzis lähetti kysymyksessä olevan faksin 30.10.1990 kahdeksalle yhtiölle, jotka harjoittavat lauttaliikennettä Kreikan ja Italian välillä (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis ja Ventouris Ferries). Faksin laatija toteaa seuraavaa: ”Lähetämme teille lopullisen sopimuksen kuorma-autojen kuljetusmaksuista. Olkaa hyvä ja vahvistakaa, hyväksyttekö sopimuksen sisällön. Ehdotamme, että hinnat julkistetaan 1.11. ja saatetaan voimaan 5.11.1990, kuten on sovittu”. Faksin liitteenä oli taulukko eri kuorma-autoluokkien hinnoista Kreikan drakmoina ja Italian liiroina reiteillä Patraksesta Anconaan, Bariin ja Brindisiin.

61 On lisättävä, että päätöksen 20 perustelukappaleen mukaan Minoan lähetti tämän jälkeen 2.11.1990 edustajilleen asiakirjan, jossa se ilmoitti 5.11.1990 lukien soveltamansa uudet hinnat ja ilmoitti, että kaikki Kreikan ja Italian välillä liikennöivät lauttayhtiöt olivat hyväksyneet kyseiset hinnat.

62 Kantaja, joka on yksi 30.10.1990 lähetetyn faksin vastaanottajista ja jota on loogisesti pidettävä yhtenä Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivistä yhtiöistä, ei voi kiistää tämän asiakirjan todistusvoimaa siltä osin kuin kysymys on sen osallistumisesta kartelliin.

- 63 Kantaja väittää, että se ei vastaanottanut Minoanin 2.11.1990 lähettämää asiakirjaa. Itse tämän asiakirjan — jonka olemassaoloa ja aitoutta kantaja ei kyseenalaista — sanamuodosta kuitenkin ilmenee, että kantaja oli antanut hyväksyntänsä hyötyajoneuvoihin sovellettaville hinnoille ja uusien taulukoiden käyttöönottopäivämäärälle.
- 64 Näin ollen ja kun otetaan huomioon käsiteltävänä olevan asian olosuhteet, joissa aiempina vuosina on ollut olemassa samanlaisia sopimuksia, kantaja ei voi vedota siihen, että komissiolla ei olisi hallussaan asiakirjaa, joka todistaisi, että se oli noudattanut Strintzisin pyyntöä vahvistaa hyväksyntänsä kyseisen faksin sisällön osalta. Oikeuskäytännöstä seuraa, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sopimuksen olemassaolon edellytykseksi riittää se, että kyseiset yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa toimia markkinoilla määrättyllä tavalla (asia C-49/92 P, komissio v. Anic Participazioni, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4125, 130 kohta; asia C-235/92 P, Montecatini v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4539, 162 kohta; asia T-141/89, Tréfileurope v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-791, 95 kohta, em. asia Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 958 kohta ja asia T-41/96, Bayer v. komissio, tuomio 26.10.2000, Kok. 2000, s. II-3383, 67 kohta).
- 65 Kantajan väite, jonka mukaan se oli vahvistanut ja julkaissut aiemmin uudet hintansa, on hylättävä niillä perusteilla, jotka esitettiin 8.12.1989 lähetetyn faksin todistusvoiman tarkastelun yhteydessä. Sitä, että lähetettyä taulukkoa ei ollut päivätty, voidaan pitää osoituksena siitä, että sopimus oli tehty aikaisemmin. Edelleen se, että kaksi hyötyajoneuvoihin vuonna 1991 sovellettavaa taulukkoa — se, jonka kantaja väitti vahvistaneensa itsenäisesti (kantajan 11.10.1990 yhteistyökumppaneilleen ja kuljetusyhtiöille osoittamat luottamukselliset kirjeet), ja se, joka mainitaan Strintzisin kaikille yrityksille 30.10.1990 lähettämässä faksissa — sisältävät paitsi täsmälleen samat sovellettavat kuljetusmaksut, myös hyvin samankaltaiset voimaantulopäivät (yhtäältä lokakuun loppu tai marraskuun alku ja toisaalta 5.11.), on osoitus siitä, että sopimus oli olemassa.

3. Faksi 25.2.1992

— Asianosaisten lausumat

- 66 Kantaja kiistää päätöksessä (131 perustelukappale) ETAn Minoanille 25.2.1992 osoittamasta faksista esitetyn tulkinnan, jonka mukaan tämä asiakirja osoittaa, että kantaja osallistui sopimukseen hyötyajoneuvoihin vuonna 1992 reitillä Patras–Bari sovellettavien hintojen vahvistamisesta. Se katsoo, että kysymys on pelkästään kolmansien yritysten laatimasta sisäisestä asiakirjasta, jota ei ole osoitettu eikä annettu sille tiedoksi millään tavalla ja jossa ETA ilmaisee huolestuneisuutensa ja varauksensa kantajan tekemästä päätöksestä ulottaa toimintansa uudelle reitille eli reitille Patras–Ortona. Tämä asiakirja ei myöskään koske kantajaa vaan muita yhtiöitä, jotka noudattavat kantajan päättämiä ja ilmoittamia hintoja mukauttaakseen lopulta omansa. Kantaja katsoo, että tämän faksin sisältö päinvastoin osoittaa tosiksi sen väitteet, joiden mukaan sillä oli itsenäinen hintapolitiikka liikennöimällään reitillä, eikä sillä ollut mitään syytä tehdä sopimuksia tai yhteistyötä muilla reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa. Kantaja huomauttaa lopuksi toissijaisesti, että vaikka sen osallistuminen hintojen vahvistamista koskevaan ”sopimukseen” katsottaisiinkin toteennäytetyksi, tästä faksista ilmenee, että tämä osallistuminen päättyi varmasti vuodesta 1992 lukien.
- 67 Kantaja lisää, että tämän lauseen paitsi sanamuodon mukaisesta myös teleologisesta tulkinnasta — yhdistettynä faksin muuhun tekstiin — ilmenee, että ETA ilmaisee Minoanille liiketoimintaan liittyvät huolensa reitin kannattavuuden suhteen ja varauksensa kantajan Ortonan reitillä harjoittaman politiikan suhteen, jotta Minoan ohjaisi tämän vuoksi omaa politiikkaansa ja jotta se voisi päättää, liikennöidäkö aluksia Ortonan reiteillä, ja tarvittaessa vahvistettavat hinnat. Kantaja väittää lisäksi, että vaikka ETA käyttää ilmaisua ”Olemme jo aloittaneet neuvottelut asiasta”, se ei kuitenkaan ilmoita, minkä keskustelukumppani(e)n kanssa nämä keskustelut ovat alkaneet, eikä missä tarkoituksessa.

- 68 Kantaja toteaa lopuksi, että se, mitä ETA ilmoitti Minoanille, oli niillä reiteillä sovellettavien hintojen taulukko, joiden määränpäänä olivat Bari, Ortona ja Ancona, eli hinnat, jotka olivat tosiasiallisesti voimassa ja joita oli sovellettu kyseisillä reiteillä ja joihin se liitti ehdotuksensa niillä reiteillä sovellettavista kuljetusmaksuista, joiden määränpää oli Ortona. Komissio siis mielivaltaisesti ja ilmaisun ”voimassa oleva” — joka tarkoittaa ”joka on voimassa” tai ”jota sovelletaan” — todellisen merkityksen vääristäen tulkitsee ilmauksen ”voimassa oleva taulukko” siten, että se tarkoittaisi ”sovittua kuljetusmaksua”.
- 69 Komissio toteaa, että kun otetaan huomioon, että sopimus reitin Patras–Bari hintataulukosta oli jo olemassa, tämä asiakirja osoittaa, että neuvottelut olivat alkaneet kantajan kanssa Ortonan reitillä sovellettavasta hintapolitiikasta. Komissio toteaa, että tästä asiakirjasta ilmenee selvästi, että kysymystä reitillä Patras–Bari sovellettavasta hintapolitiikasta ei esiintynyt, koska sillä sovellettiin jo taulukkoa, josta oli tehty sopimus, ja että yritykset keskittyivät uuteen tietoon eli kantajan Ortonan reitillä tekemään aloitteeseen, jonka osalta oli jo aloitettu neuvottelut.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 70 Kysymyksessä oleva asiakirja on 25.2.1992 päivätty faksi, jolla Minoanin yksinoikeudella toimiva agentti eli ETA ilmoittaa Minoanin pääkonttorille seuraavaa:

”Meillä on kunnia ilmoittaa teille Italian reittien viimeisimmästä kehityskulusta.

Ventouris on ottanut käyttöön uuden aluksensa Polariksen uudella Patras–Ortona-reitillä; sen kapasiteetti on 150 hyötyajoneuvoa.

Karageorgis Lines on ottanut käyttöön reitillä Patras–Ancona vuokratun aluksen Nordboard, jonka kapasiteetti on 100 hyötyajoneuvoa.

On siis ilmeistä, että tällä reitillä liikennöi jo huomattava alustonnisto ja että varmasti koemme vaikean siirtymäkauden.

Toivomme voivamme ottaa asteittain käyttöön alukset Marilia & Noromorg, ja tämän vuoksi keskitämme ponnistuksemme tariffipolitiikkaan, jota Ventouris-yhtiön on tarkoitus alkaa soveltaa Ortona-reittiin.

Olemme jo aloittaneet neuvottelut asiasta.

Asioiden selventämiseksi toimitamme Teille reittien Bari, Ortona ja Ancona nykyiset kuljetusmaksut sekä omat ehdotuksemme Ortona-reitin kuljetusmaksuiksi.

— —

Pidämme teidät ajan tasalla asioiden kehityksestä.”

- 71 Kantaja katsoo, että tämä asiakirja yksin ei ole todiste sen osallistumisesta kartelliin reitillä Patras–Bari tai siitä, että kartelli reitillä Patras–Bari–Brindisi oli edelleen olemassa.
- 72 On täsmennettävä, että kuten päätöksen 28 perustelukappaleesta ilmenee, komissio ei vedonnut tähän asiakirjaan todisteena kantajan osallistumisesta kartelliin vaan todisteena siitä, että ”sopimus Kreikan ja Italian välisiin reitteihin sovellettujen hintojen välisten erojen säilyttämisestä oli voimassa edelleen vuonna 1992”. Tästä seuraa, että tätä asiakirjaa ei käytetä todisteena kantajan osallistumisesta kartelliin vaan todisteena kartellin jatkumisesta. Näin ollen tämän kanneperusteen perusteltavuuden tutkimisen yhteydessä ei ole tarpeen tutkia, onko tämä asiakirja todiste kantajan osallistumisesta.
- 73 Siltä osin kuin kysymys on tämän asiakirjan todistusvoimasta kartellin jatkumisen suhteen reitillä Patras–Bari, mihin epäsuorasti vedotaan päätöksen 28 perustelukappaleessa, on todettava, että tämän asiakirjan laatija ETA ilmoitti vastaanottajalle eli Minoanille ”reittien Bari, Ortona ja Ancona nykyiset kuljetusmaksut”. Kuljetusmaksut reiteillä, joiden määränpäänä olivat Bari ja Ancona ovat yhteneväiset asianomaisten yritysten, kantaja mukaan lukien, vuonna 1990 soveltamien kuljetusmaksujen kanssa, kuten edellä tutkitusta 30.10.1990 päivätyistä faksista ilmenee. Näin ollen komissio saattoi katsoa, että 25.2.1992 lähetetyssä faksissa ei käsitelty reitillä Patras–Bari sovellettavia kuljetusmaksuja sen vuoksi, että kartelli oli edelleen voimassa.
- 74 Tästä seuraa, että tätä asiakirjaa voidaan pitää todisteena kartellin jatkumisesta reitillä Patras–Bari vuonna 1992, kuten komissio on tehnyt päätöksen 28 perustelukappaleessa.

4. Teleksi 24.11.1993 ja samana päivänä pidetty kokous

— Asianosaisten lausumat

- 75 Kantaja viittaa ETAn Minoanille 24.11.1993 lähettämään teleksiin. Se täsmentää ensiksi, että teleksiä ei lähetetty kantajalle. Tämän jälkeen se korostaa virhettä, joka sisältyy päätökseen, jossa tämän asiakirjan perusteella todetaan, että kantaja osallistui sopimukseen hyötyajoneuvoihin vuonna 1993 ja heinäkuuhun 1994 asti sovellettavien hintojen vahvistamisesta. Kantaja toteaa, että vuodesta 1992 lukien se noudatti itsenäistä hintapolitiikkaa, joka vuoden 1993 osalta perustui ajatukseen siitä, että korottamalla hintojaan 5–10 prosentilla se voisi vastata inflaatioon. Ottaen kuitenkin huomioon markkinoilla hintojen osalta vallinneen läpinäkyvyyden ja arvelen, että jos se korottaisi hintojaan edellä mainituilla prosenttimäärillä, se herättäisi voimakkaita reaktioita muissa markkinoilla toimivissa yhtiöissä, erityisesti kun kysymys oli pienestä yrityksestä, se päätti itsenäisesti ja riippumattomasti — tavoitteenaan edeltää muita yhtiöitä, jotka olivat ajautumassa vielä suurempiin korotuksiin — korottaa hintojaan 15 prosentilla.
- 76 Kantaja ei kiistä osallistuneensa 24.11.1993 pidettyyn kokoukseen, johon yllä mainittu teleksi viittaa. Se väittää kuitenkin, että ilmoitettuaan muille läsnäolleille yhtiöille, että se oli jo aiemmin päättänyt hintapolitiikastaan, ja kerrottuaan niille korotuksista, jotka se teki reitillä Patras–Bari hyötyajoneuvoihin sovellettaviin hintoihin, se lähti kokouksesta ennen kuin osallistujat pääsivät sopimukseen ja teki näin muille yhtiöille selväksi, että se vastusti mahdollisia tämän tyyppisiä sopimuksia tai neuvotteluja.
- 77 Kantaja kiistää sitten päätelmän, jonka komissio on tehnyt tästä teleksistä siltä osin kuin kysymys on väitetyn sopimuksen voimaantulopäivästä. Kantaja katsoo, että koska kokous, jossa sopimus tehtiin, pidettiin 24.11.1993 — vaikka oletettaisiinkin, että kantajan osallistuminen sopimukseen on näytetty toteen —,

komissio ei voi missään tapauksessa katsoa, kuten se on tehnyt päätöksen 128 ja 154 perustelukappaleessa, että kantaja on osallistunut ”sopimukseen” hyötyajoneuvoihin vuonna 1993 sovellettavien hintojen vahvistamisesta. Tältä osin se viittaa kyseisen teleksin laatijan jälkikirjoitukseen, jonka mukaan ”se suotuissa ratkaisu, johon 14 yhtiötä päätyivät ja jota ne noudattavat ilman, että sopimus olisi tarpeen”. Kantajan mukaan tämä toteamus on niin epämääräinen, että sitä ei voida pitää todisteena sen osallistumisesta kysymyksessä olevaan ”suotuisaan ratkaisuun” tai minkäänlaiseen ”sopimukseen”. Kantaja haluaa lopuksi korostaa, että kyseisen teleksin sisältö ei paljasta ”aiemman sopimuksen” tehneiden asianosaisten identiteettiä eikä sitä ajanjaksoa, jolloin se oli voimassa, eikä sen päättymispäivää.

- 78 Komissio katsoo, että tästä asiakirjasta ilmenee, että 24.11.1993 pidetyssä kokouksessa, johon kantaja on nimenomaisesti myöntänyt osallistuneensa, käytiin keskustelua hintojen 15 prosentin korotuksesta, ja että lopulta päästiin sopimukseen.

— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 79 ETA lähetti 24.11.1993 Minoanille teleksin ilmoittaakseen tälle useiden laivayhtiöiden samana päivänä Patraksesta Anconaan, Brindisiin ja Bariin vievillä reiteillä vuonna 1994 sovellettavien hintojen tarkistuksesta pitämän kokouksen tulokset. 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 käsitelimme edellisen sopimuksen purkautumista Kosma-Giannatou- ja Ventouris A. -yhtiöiden vastustuksen takia, korjasimme tilannetta vähä vähältä, onnistuimme saamaan muut yhtiöt luopumaan 5–10 prosentin korotusvaatimuksesta (Srintzisin, Ventouris G:n ja Adriatican esitykset) ja päädyimme loppujen lopuksi edellä oleviin prosenttilukuihin.

Vakuutamme teille, että emme usko, että tällä korotuksella olisi negatiivinen vaikutus tavaroiden tai matkustajien virtaan.

Lisäksi selvitimme hyvin tuntemanne ristiriidat, jotka koskevat satamien välisiä hintaeroja.

Olemme todella erittäin tyytyväisiä ottaen huomioon, että tämä tulee näkymään yhtiömme myyntiluvuissa vuonna 1993 siten, että yhtiö saa vuosittain nettotuloina noin 600 000 000 [drakman] voiton.

— —

PS. Toivomme, että yllä mainittu sopimus myötävaikuttaa vastaavanlaisen (kuljetusmaksujen suojaamisen kannalta) sopimuksen toteutumiseen seuraavalla viikolla kreetalaisten yhtiöiden edustajien (toteamme, että näistä kahden yhtiön edustajat olivat tänään paikalla) kesken pidettävässä kokouksessa ja että toistamme niiden 14 yhtiön (joilla ei ole mitään muuta yhteistä) saavuttaman menestyksen, jotka noudattavat tätä sopimusta ilman, että varsinainen sopimus olisi tarpeen. Valitamme sitä, että joudumme olemaan määrääleviä, mutta totuus on tällainen, koska on menetetty paljon rahaa Kreetalla vallitsevan kovan kilpailun vuoksi, ja on valitettavaa, että ulkomailla saavutettu menestys uhrattaisiin tappioiden kompensointiin vastaavalla prosenttiosuudella.

— —”

- 80 Tämä teleksi osoittaa, että tietyt Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivät laivayhtiöt (todennäköisesti 14) kokoontuivat saadakseen aikaan sopimuksen vuonna 1994 sovellettavien hintojen tarkistamisesta. Tämä asiakirja osoittaa, että tiettyjen yhtiöiden välillä oli pyrkimyksiä päästä yhteisymmärrykseen siitä, millä tavoin käyttäytyä markkinoilla.
- 81 On todettava, että kantaja myöntää osallistuneensa tähän kokoukseen. Se väittää kuitenkin vain ilmoittaneensa muille läsnä olleille yhtiöille, että se oli jo aiemmin päättänyt hintapolitiikastaan ja että kerrottuaan niille 15 prosentin korotuksista, jotka se teki reitillä Patras–Bari hyötyajoneuvoihin sovellettaviin hintoihin, se lähti kokouksesta ennen kuin osallistujat pääsivät sopimukseen ja teki näin muille yhtiöille selväksi, että se vastusti mahdollisia tämän tyyppisiä sopimuksia.
- 82 Kantaja ei kuitenkaan esitä mitään todisteita tällaisten väitteiden tueksi. Ei ole olemassa mitään seikkaa, joka osoittaisi, että kantaja olisi poistunut kokouksesta ennen sopimuksen tekemistä tai että se olisi ilmaissut muille kokoukseen osallistuneille yhtiöille vastustavansa tämän tyyppisiä sopimuksia tai yhteistoimintaa. Lisäksi on huomattava, että tämä kokous oli jatkoa muille kokouksille ja kirjeenvaihdolle, joilla oli sama tavoite, ja joihin kysymyksessä olevan asiakirjan mukaan kantaja myös osallistui.
- 83 Näin ollen ei voida kiistää sitä, että kantaja osallistui perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseen, hyötyajoneuvoihin vuonna 1994 sovellettavien kuljetusmaksujen tarkistusta koskevaan sopimukseen.
- 84 Kantajan väite siitä, että se oli pelkästään ilmoittanut muille yhtiöille itsenäisesti jo tekemänsä päätöksen ja että se oli tämän jälkeen poistunut riidanalaisista neuvotteluista, osoittautuu vääräksi tämän asiakirjan sisällön perusteella.

Kyseisen tekstin laatija viittaa aiemman sopimuksen ongelmiin Kosma–Giannatoun ja Ventourisin vastustuksen takia ja mainitsee tämän jälkeen, että ”korjasimme tilannetta vähä vähältä” ja että 5 prosentin korotusvaatimuksesta siirryttiin 10 prosenttiin (Srintzisin, Ventouris G:n ja Adriatican esitykset). Mainitut kohdat osoittavat, että oli käyty keskusteluja ja neuvotteluja, joihin liittyi tiettyjä sisäisiä vastustuksia ja erimielisyyksiä, jotka kyettiin voittamaan, ja saatiin aikaan sopimus. Lopuksi kantaja ei ole kiistänyt sitä, että se on mainittu nimenomaisesti yhtenä niistä yrityksistä, jotka alun perin ilmaisivat toisenlaisen näkökannan ja jotka neuvottelujen kuluessa hyväksyivät kysymyksessä olevan hintataulukon prosentuaalisen korotuksen, jonka kaikki yritykset lopuksi hyväksyivät.

- 85 On myös hylättävä väite, jonka mukaan kantajalla oli tietty itsenäisyys sen päätettyä aiemmin ja yksipuolisesti korottaa hintoja 15 prosentilla. Teleksin sanamuoto on riittävän selkeä osoittaakseen, että oli käyty keskustelu ja että kantaja oli osallistunut siihen aktiivisesti.
- 86 On syytä lisätä, että teleksin sanamuodosta ilmenee, että ennen marraskuussa 1993 pidettyä kokousta oli ollut ja oli edelleen olemassa sopimus. Tämän asiakirjan jälkikirjoituksessa viitataan sopimukseen, jota 14 yhtiötä noudattivat ilman, että varsinainen sopimus oli tarpeen. Näin ollen komissio saattoi katsoa, että kantaja, joka on yksi kokouksessa kantansa jo ilmaisseista yrityksistä, oli yksi niistä 14 yhtiöstä, jotka noudattivat sopimusta aiemmin eli vuonna 1993. Kantaja ei voi vedota siihen, että teleksi olisi epätasällinen siltä osin kuin kysymys on ”aiemman sopimuksen” tehneiden yritysten identiteetistä ja lukumäärästä ja ajanjaksosta, jolloin se oli voimassa.
- 87 Näin ollen, vaikka oletettaisiinkin, että kantaja ei hintapolitiikastaan päättäessään olisi ottanut huomioon kokouksessa neuvoteltuja parametreja, komissio saattoi oikein perustein katsoa, että se oli rikkonut perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa.

- 88 Kantajan esittämät väitteet eivät horjuta tätä päätelmää.
- 89 Kantaja ei voi vedota siihen, että tämän asiakirjan laatija viittaa siihen, että aiempi sopimus ei ollut onnistunut odotetusti. Oikeuskäytännöstä seuraa, että sopimuksen konkreettisia seurauksia ei tarvitse ottaa huomioon 85 artiklan 1 kohtaa sovellettaessa, jos ilmenee, että sopimuksen tarkoituksena on rajoittaa, estää tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla (em. asia Consten ja Grundig ja em. asia Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 1120 ja 1170 kohta).
- 90 Lisäksi osallistuminen yhteistoimintaan, jonka tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen, on rikkomista ilman, että on tarpeen tutkia, onko kantaja osallistunut kyseiseen kokoukseen vapaasta tahdostaan vai, kuten se väittää, pakotettuna (em. asia Mayr-Melnhof v. komissio, tuomion 135 kohta ja em. asia Tréfileurope v. komissio, tuomion 58 ja 71 kohta).
- 91 Edellä esitettyjä päätelmiä ei horjuta se, että kantaja ei ollut teleksin vastaanottaja eikä sen nimeä mainittu teleksissä. Muiden rikkomiseen syyllistyneiden yritysten tiloissa suoritettujen tarkastusten yhteydessä löydettyjä asiakirjoja voidaan nimittäin käyttää todisteina kantajaa vastaan (ks. vastaavasti asia T-3/89, Atochem v. komissio, tuomio 24.10.1991, Kok. 1991, s. II-1177, 31–38 kohta). Samoin se, että jotakin yritystä ei mainita sopimukseen liittyvässä asiakirjassa, ei johda sen sopimukseen osallistumisen kieltämiseen, jos se on jo näytetty toteen muilla asiakirjoilla, eikä tämä maininnan puuttuminen saata uuteen valoon niitä asiakirjatodisteita, joita komissio on käyttänyt näyttääkseen toteen sen osallistumisen sopimukseen (em. asia Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 1390 ja 1391 kohta).

- 92 Siltä osin kuin on kysymys väitteestä, joka perustuu tietämättömyyteen siitä, että pelkkä kokoukseen osallistuminen voitaisiin luokitella perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseksi, on palautettava mieliin, että yhteisön kilpailusääntöjen rikkomista voidaan pitää tahallisenä, vaikkei yritys olisi tiennyt rikkovansa perustamissopimuksen 85 artiklassa määrättyä kieltoa. Riittää, ettei se voinut olla tietämättä, että lainvastaiseksi katsotun toiminnan tarkoituksena oli rajoittaa kilpailua yhteismarkkinoilla tai että siitä seurasi, että kilpailu rajoittui yhteismarkkinoilla (ks. asia T-61/89, Dansk Pelsdyravlerforening v. komissio, tuomio 2.7.1992, Kok. 1992, s. II-1931, Kok. Ep. XIII, s. II-1, 157 kohta ja asia T-310/94, Gruber + Weber v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1043, 249 ja 259 kohta).
- 93 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että komissio on oikein perustein katsonut, että yllä tutkitut asiakirjat osoittavat, että kantaja osallistui reittiä Patras–Bari koskevaan kartelliin.
- 94 Muut kantajan esittämät myöhemmin tutkitut väitteet eivät horjuta tätä päätelmää.

5. Väitteet, jotka koskevat 7.1.1993 päivätyä teleksiä

- 95 Kantaja arvostelee virheellisesti komissiota siitä, että tämä ei olisi ottanut huomioon asiakirjoja, jotka ovat kantajan kannalta vapauttavia todisteita. Kantaja vetoaa tässä suhteessa Minoanin 7.1.1993 muille Patras–Ancona-reitillä liikennöiville yhtiöille (Anek, Karageorgis ja Srintzis) osoittamaan teleksiin ja viittaa erityisesti mainintaan muilla reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa käytävistä ”loputtomista neuvotteluista”, jotka osoittavat sen mukaan, että se ei halunnut eikä sillä ollut mitään syytä osallistua keskusteluihin, joilla pyrittiin pääsemään hintoja koskevaan sopimukseen. Tämä teleksi on sen mukaan yksi niistä lukuisista asiakirjoista, jotka osoittavat, että kysymyksessä oleva ”sopimus” koski ainoastaan reitillä Patras–Ancona liikennöiviä yhtiöitä eikä muilla, etelämpänä sijaitsevilla reiteillä liikennöiviä yhtiöitä.

- 96 Teleksin, joka on päivätty 7.1.1993 ja jolla Minoan ilmoitti Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille ehdotuksen Kreikan ja Italian reiteillä sovellettavien ajoneuvoja koskevien hintojen tarkistuksesta, laatija kirjoittaa seuraavasti: ”Päätöksemme sopia mukautuksesta neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa perustuu toivomukseen välttää 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.” Suunniteltu hintataulukko oli tämän asiakirjan liitteenä.
- 97 Tämän teleksin sanamuodosta ilmenee, että Minoan oli halunnut neuvotella suoraan reitillä Patras–Ancona liikennöivien pääasiallisten kilpailijoidensa eli Strintzisin, Anekin ja Karageorgisin kanssa ja jättää neuvottelujen ulkopuolelle kantajan kaltaiset muilla reiteillä liikennöivät yhtiöt. Tämä asiakirja ei siis voi itsessään osoittaa kantajan ja muiden Patras–Bari–Brindisi-reitin yhtiöiden osallistumista siihen hintojen tarkistamispyrkimykseen, johon asiakirjassa viitataan.
- 98 Tästä teleksistä ei kuitenkaan millään tavoin seuraa, että asianomaiset yritykset (laatija ja vastaanottajat) olisivat pitäneet parempana vaihtoehtona sitä, että muut — eli muilla reiteillä, joiden päämääränä oli Italia, liikennöivät yritykset — eivät osallistuisi kyseiseen tarkistusaloitteeseen. Päinvastoin, tämä teleksi osoittaa, että Minoan luotti täysin siihen, että ”kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti” tähän sopimukseen. Niin ikään, toisin kuin kantaja väittää, se, että Minoan korosti teleksissään haluaan välttää muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa käytävät ”loputtomat keskustelut”, ei ole seikka, joka todistaisi, että se ei kulunut kartelliin tai että se ei halunnut tai että sillä ei ollut mitään syytä osallistua keskusteluihin. Vaikka ei tosin voida katsoa, että tämä asiakirja osoittaisi, että reittien Patras–Bari–Brindisi yhtiöt olivat osallistuneet hintojen tarkistusta koskevaan sopimukseen, viittaus muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa käytäviin loputtomiin keskusteluihin osoittaa, että aikaisemmin vuonna 1992 oli käyty neuvotteluja, joilla oli kilpailua rajoittava tavoite. Tämä asiakirja on lisäksi todiste Minoanin ja muiden Patras–Ancona-reitillä liikennöivien

yhtiöiden tahdosta kehottaa muita yhtiöitä liittymään reitin Patras–Ancona osalta päätettyyn hintojen tarkistukseen.

6. Väite, joka perustuu lainsäädäntöön ja Kreikan viranomaisten politiikkaan

99 Väitettä, joka perustuu Kreikan lainsäädäntöön ja siihen, että laivayhtiöillä väitetään olevan tarve hintoja koskevaan tietojenvaihtoon, jotta ne olisivat varmoja siitä, että ne soveltavat kohtuullisia hintoja hallituksen edellyttämin tavoin, ei voida hyväksyä, koska tältä osin ei ole olemassa mitään oikeudellista velvoitetta.

100 Kauppamerenkulkuministeriö toteaa 23.12.1994 päivätyssä kirjeessään, johon viitataan päätöksen 101 perustelukappaleessa ja joka on vastaus komission 28.10.1994 päivätyyn 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. Puutemme 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 ymmärtänne, 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 uhkasi peruuttaa toimitukset 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 toimitus 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 toimitus Kreikan ja Italian välisen reitin kotimaiselle osuudelle (Patras–Igoumenitsa–Korfu) — —.”

101 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 merikuljetusten 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 ajoneuvojen ja matkustajien normaalin liikenteen. Toistan, että

pääasiallinen huolestamme 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, jotta alusten auto-kantta 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 vastaanottopaikkoja määräsäätämässä 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 nro 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 vähimmäis- 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 keskeytyksettä, 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.”

- 102 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.
- 103 Kreikan viranomaisten komissiolle tekemistä täsmennyksistä tosin ilmenee, että yksi niiden pääasiallisista huolenaiheista on sen varmistaminen, että meriyhteydet Italiaan ovat säännölliset 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 kilpailukyvyyn 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.
- 104 Tästä seuraa, että kullakin näillä reiteillä liikennöivällä laivayhtiöllä oli notorinen 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 uskomaan tehtävää. Näin ollen sillä, että Helleenien tasavallan pysyvä edustaja luokitteli 17.3.1995 päivätyskirjeessään 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”.

- 105 Kyseisiin kirjeisiin sisältyvät tiedot vahvistavat, että kantaja ei voi vedota siihen, että Kreikan ja Italian välisten reittien kansainvälisiin osuuksiin sovellettaviin kuljetusmaksuihin vaikuttaisivat kumulatiivisesti elementit, jotka rajoittavat yritysten itsenäisyyttä hintapolitiikkansa suunnittelemisessa ja siitä päättämisessä. Ne vahvistavat, että Kreikan kauppamerenkulkuministeriö puuttui yhtiöiden kansainvälisillä reiteillä soveltamaan 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.
- 106 Kaikki edellä esitetty huomioon ottaen ensimmäinen kanneperuste on hylättävä kokonaisuudessaan.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan komission ETAn tiloissa suorittama tarkastus oli lainvastainen

Asianosaisten lausumat

- 107 Kantaja korostaa, että komissio on hankkinut huomioon ottamansa asiakirjat lainvastaisesti, koska se on löytänyt ne sellaisen tarkastuksen yhteydessä, jonka

sen virkamiehet suorittivat heinäkuussa 1994 erään yhtiön (ETA) tiloissa ja sellaisen valtuutuksen perusteella, joka oli annettu erään toisen yhtiön eli Minoanin tilojen tutkimista varten. Kun otetaan huomioon, että ETA ei ole sama oikeushenkilö kuin Minoan vaan pelkästään viimeksi mainitun yleinen edustaja ja että komission virkamiehillä ei ollut valtuutusta tutkia ETAn tiloja, ovat niiden siellä suorittamat tutkimukset lainvastaisia ja näistä tiloista löydetty asiakirjat ja tiedot ovat komission lainvastaisesti hankkimia. Näin ollen niitä ei voida ottaa huomioon todisteina kantajaa vastaan.

- 108 Komissio huomauttaa ensiksi, että kantajan väite, jonka mukaan komission käsiteltävänä olevassa tapauksessa huomioon ottamat asiakirjat ovat peräisin tarkastuksesta, joka suoritettiin ETAn tiloissa, on epätasällinen ja virheellinen. Ainoastaan kaksi niistä neljästä asiakirjasta, jotka kantaja mainitsee kannekirjelmässään, ovat peräisin ETAn tiloissa suoritetusta tarkastuksesta ja kaksi muuta olivat Anekin komissiolle toimittamien muistioiden liitteinä. Samoin päätöksen 131 perustelukappaleessa mainittu, 22.10.1991 lähetetty teleksi on komission mukaan ollut Strintzisin komission tietojensaantipyyntöön antaman vastauksen liitteenä (väitetiedoksiannon 23 perustelukappale, viite 19).
- 109 Komissio katsoo joka tapauksessa, että kantajan yllä mainittu väite on hylättävä. Se toteaa, että se, että ETAlla on itsenäinen ja erillinen oikeushenkilöllisyys, ei merkitse, että sen ei voitaisi katsoa olevan vastuussa jonkin toisen yhtiön toiminnasta, koska yhteisön kilpailuoikeudessa on sovellettava taloudellista eikä puhtaasti juridista lähestymistapaa.
- 110 Komissio katsoo, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa merkityksellistä on se, että ETAn toiminta on suoritettu Minoanin, jonka yksinoikeudella toimiva yleinen edustaja ETA on, nimissä ja lukuun (pätöksen 136 perustelukappale) ja että näiden yhtiöiden välisen sopimuksen nojalla ETA edusti Minoania kaikkiin kansallisiin ja kansainvälisiin viranomaisiin nähden sekä kreikkalaisten laivanvarustamoiden liitossa.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 111 Tässä kanneperusteessa kantaja arvostelee komissiota pääasiallisesti siitä, että se on hankkinut lainvastaisesti ne todisteet, joihin päätös perustuu, koska se hankki ne sellaisen yrityksen tiloissa suoritettun tarkastuksen yhteydessä, joka ei ollut tarkastuspäätöksen adressaatti. Kantaja katsoo, että näin toimiessaan komissio on käyttänyt väärin tarkastusvaltuutuksiaan ja rikkonut asetuksen N:o 4056/86 18 artiklaa sekä loukannut yleisiä oikeusperiaatteita.
- 112 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

- 113 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”.
- 114 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 valtuuttamalla 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 tuomioistuinta.

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 valtuutettaville virkamiehille heidän tutkimuksen suorittamiseksi tarvitsemaansa apua. Jäsenvaltioiden on komissiota kuultuaan toteutettava tätä varten tarpeelliset toimenpiteet 1 päivään tammikuuta 1989 mennessä.”

- 115 Koska asetuksen N:o 4056/86 18 artiklan sanamuoto on identtinen 6 päivänä helmikuuta 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 perustamissopimuksen 85 artiklan ja 86 artiklan (josta on muutettuna 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.
- 116 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.
- 117 Yhteisöjen tuomioistuimet ovat samoin korostaneet perusoikeuksien ja erityisesti puolustautumisoikeuksien noudattamisen merkitystä kaikissa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen noudattamista 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.
- 118 Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että puolustautumisoikeuksia on kunnioitettava sekä sellaisissa hallinnollisissa menettelyissä, joissa voidaan määrätä seuraamuksia, että alustavien tutkintamenettelyiden kuluessa, koska on tärkeää

estää se, että näitä oikeuksia loukattaisiin peruuttamattomalla tavalla sellaisissa alustavissa tutkintamenettelyissä, joihin kuuluvat erityisesti tarkastukset ja joilla voi olla ratkaiseva merkitys hankittaessa todisteita sellaisista yritysten lainvastaisista toimista, joista ne voivat olla vastuussa (yhdistetyt asiat 46/87 ja 227/88, Hoechst v. komissio, tuomio 21.9.1989, Kok. 1989, s. 2859, Kok. Ep. X, s. 145, 15 kohta).

- 119 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. I-9011, 27 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että kaikkien jäsenvaltioiden oikeusjärjestyksissä julkisen vallan puuttumisen sekä luonnollisten henkilöiden että oikeushenkilöiden yksityisen toiminnan alan 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.

- 120 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 neljännessä 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).

- 121 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).
- 122 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”.
- 123 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).
- 124 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 47 kohta).

- 125 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, koska 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).
- 126 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 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa 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).
- 127 Peruste, jonka mukaan tarkastuksen väitetään olleen lainvastainen, on tutkittava edellä mainittujen seikkojen valossa.

B Onko väite perusteltu

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

1. Merkitykselliset tosiseikat, joita asianosaiset eivät ole kiistäneet

- 129 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, Kreetta).
- 130 Komissio sai 20.11.1992 vastauksena tietojensaantipyyntöönsä kirjeen, jonka Sfinias oli allekirjoittanut Minoanin kirjepaperille, jonka vasemmassa ylälaudassa oli yksi ainoa logo eli ”Minoan Lines”, jonka alapuolella taas oli mainittu yksi ainoa osoite: 2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion), 11635, Ateena.
- 131 Komissio osoitti 1.3.1993 Minoanille toisen tietojensaantipyynnön sen kotipaikkaan Iraklionissa.
- 132 Komission 1.3.1993 päivättyyn kirjeeseen vastattiin 5.5.1993 päivätyllä kirjeellä, jonka Sfinias oli myös allekirjoittanut Minoanin kirjepaperille, jonka vasemmassa ylälaudassa oli niin ikään yksi ainoa logo eli ”Minoan Lines”, mutta tällä kertaa sen alapuolella ei ollut mainittu mitään osoitetta. Tämän kirjepaperin 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”.

- 133 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.
- 134 Näihin asiakirjoihin vedoten komission virkamiehet pyysivät ETAn työntekijöitä suostumaan tarkastuksen suorittamiseen. Viimeksi mainitut kiinnittivät kuitenkin 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. Soitettuaan esimiehilleen Brysseliin komission virkamiehet 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 säädetty seuraamukset voitaisiin määrätä; nämä säännökset oli mainittu tarkastuspäätöksessä ja niiden sanamuoto kokonaisuudessaan päätöksen liitteessä. Komission virkamiehet pyysivät lisäksi Kreikan kauppaja teollisuusministeriön markkinoiden tarkastus- ja kilpailuosastoa, joka oli kilpailun alalla toimivaltainen kansallinen viranomainen, lähettämään yhden virkamiehistään ETAn tiloihin.
- 135 Komission virkamiehet eivät nimenomaisesti todenneet ETAn työntekijöille, että näillä oli mahdollisuus käyttää asianajajaa, mutta he antoivat näille kaksisivuinen kirjelmän, joka sisälsi selitykset tarkastuksen luonteesta ja tavanomaisesta kulusta.

- 136 Soitettuaan johtajalleen, joka ei tuolloin ollut Ateenassa, ETAn työntekijät päättivät lopulta suostua tarkastukseen mutta ilmoittivat kuitenkin, että he aikoivat merkittyä pöytäkirjaan eriävän mielipiteensä.
- 137 Komission virkamiehet ryhtyivät sitten tarkastukseen, jonka he saivat päätökseen seuraavan päivän eli 6.7.1994 päättyessä.
- 138 Lopuksi on huomattava, että ETAlla Minoanin edustajana oli valtuudet toimia ja esiintyä liiketoiminnassaan nimitystä ”Minoan Lines Ateena” käyttäen sekä käyttä Minoanin tavaramerkkiä ja logoa agentin toimestaan.
- 139 Edellä esitetyn perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että tosisekastosta 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 perusteella, 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.

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

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

- 141 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 osoittaa 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.

- 142 Tarkastuspäätöksen päätösoosan 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 Ateenassa 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 päättä.
- 143 Komission virkamiehille tarkastuksen suorittamista varten annetuissa valtuutuksissa todetaan nimenomaisesti, että heillä on valtuudet suorittaa tarkastus liitteenä olevassa tarkastuspäätöksessä ilmoitetussa merkityksessä ja tarkoituksessa.
- 144 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 päivätyyn tietojensaantipyyntöön 5.5.1993 päivätyllä kirjeellään, jonka alalaidassa oli seuraava maininta: ”INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens”.

- 145 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.
- 146 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, ettei ETA eikä Minoan käyttänyt tätä mahdollisuutta, on niiden oma valinta eikä heikennä tätä päätelmää vaan pikemminkin vahvistaa sitä.
- 147 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.
- 148 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.

- 149 Komissiota ei voi käsiteltävänä olevan tapauksen olosuhteissa arvostella myöskään siitä, että se oli siinä käsityksessä, että Minoanilla oli omat tilat osoitteessa, johon komission virkamiehet Ateenassa menivät, eikä siitä, että tämän vuoksi se merkitsi tämän osoitteen tarkastuspäätökseen yhden Minoanin toiminnan keskuksen osoitteena.
- 150 Ensiksi on tutkittava kysymystä siitä, onko komissio toiminut lainmukaisesti pitäessään kiinni tarkastukseen ryhtymisestä.
- 151 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 oikeuden peruseriaatteiden vastaista tunnustaa komissiolle yleinen oikeus tietyille oikeudelliselle yksikölle osoitetun tarkastuspäätöksen perusteella päästä kolmannen oikeudellisen yksikön tiloihin pelkästään siitä syystä, että viimeksi mainitulla on läheinen yhteys tarkastuspäätöksen adressaattiin, tai siitä syystä, että komissio uskoo löytävänsä tiloista viimeksi mainitun asiakirjoja, ja oikeus suorittaa tarkastuksia tiloissa tämän päätöksen perusteella.
- 152 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa kantaja ei voi kuitenkaan arvostella komissiota siitä, että se olisi pyrkinyt laajentamaan tarkastusvaltuuksiaan 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.

- 153 Lisäksi on todettava — kuten komissio on huomauttanut vastinekirjelmässään kantajan tätä kiistämättä —, että Kreikan ro-ro-lauttojen omistajien liiton jäsenluettelossa on mainittu Minoanin nimissä kaksi kirjettä allekirjoittaneen Sfiniasin nimi, että Minoanin julkaisemassa hintataulukossa on mainittu yleinen toimisto osoitteessa avenue Kifissias 64B, Ateena, ja lopulta, että Ateenan puhelinluettelossa Minoan Lines -yhtiö on merkitty osoitteeseen, johon komissio meni suorittamaan tarkastuksen.
- 154 Jäljelle jää kysymys siitä, olisiko komission virkamiesten pitänyt, siinä vaiheessa, kun he saivat tietää, että ETA on eri yhtiö, jota koskien heillä ei ollut tarkastuspäätöstä, peräännyttä ja tarvittaessa palata mukanaan ETAlle osoitettu päätös asianmukaisesti perusteltuna syillä, jotka olisivat oikeuttaneet tarkastuksen asiassa.
- 155 On todettava, että kun otetaan huomioon edellä esitetyt erityiset olosuhteet, komissio on voinut kohtuudella 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.
- 156 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, joista käsin sen kohteena oleva yhtiö tavallisesti ja tosiasiallisesti harjoittaa toimintaansa yrityksenä.

- 157 Lopuksi ja joka tapauksessa on lisättävä, että komission tarkastukseen ryhtymistä ei ole vastustettu loppuun saakka.
- 158 Tästä seuraa, että käsiteltävänä olevassa tapauksessa 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?

- 159 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).

- 160 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.
- 161 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.
- 162 Kiistatonta on myös se, että koska ETAn työntekijät eivät lopulta vastustaneet komission ryhtymistä tarkastukseen, komissio ei ollut velvollinen pyytämään oikeuden määrääystä 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 viranomaisena 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

- 163 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.

164 Tätä kanneperustetta on näin ollen pidettävä perusteettomana.

Kolmas kanneperuste, joka on esitetty toissijaisesti ja jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti käsiteltävänä olevan asian tosiseikkoihin, koska kysymys oli vähämerkityksisestä sopimuksesta

Asianosaisten lausumat

165 Kantaja katsoo, että oletettu sopimus ei kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Koska kantaja kuuluu pienten ja keski suurten yritysten luokkaan ja koska komissio myöntää, että sen osallistuminen sopimukseen ei vaikuttanut kilpailuolosuhteisiin markkinoilla, kysymys oli vähämerkityksisestä sopimuksesta. Tältä osin päätöksen 148 ja 151 perustelukappale ovat ristiriitaisia.

166 Komissio pitää tätä väitettä perusteettomana. Koska sopimus estää merkittävästi kilpailua kyseisten markkinoiden merkittäväällä segmentillä, kuten päätöksen 151 perustelukappaleessa todetaan, sitä ei voida rinnastaa vähämerkityksisiin sopimuksiin. Tämä väite ei ole ristiriidassa päätöksen 148 perustelukappaleen kanssa, jonka mukaan ”rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli rajallinen, koska tämä kappale liittyy sakon määrän vahvistamisessa huomioon otettaviin lieventäviin asianhaaroihin”.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 167 Päättöksen 148 ja 149 perustelukappaleesta ilmenee, siltä osin kuin kyse on rikkomisen vakavuudesta ja sakon määrää vahvistettaessa huomioon otettavista lieventävistä asianhaaroista, että komissio on katsonut, että rikkomisen ”todellinen vaikutus markkinoihin oli rajallinen” ja että rikkomisen ”vaikutukset rajoittuivat sitä paitsi vain pieneen osaan yhteismarkkinoita, kolmeen Adrianmeren reittiin”.
- 168 Toisin kuin kantaja väittää, tämä toteamus, joka merkitsi yrityksille, joille määrättiin seuraamuksia, että niiden rikkomisen luokiteltiin pelkästään ”vakavaksi” ”erittäin vakavan” sijasta, ei ole kuitenkaan ristiriidassa sen kanssa, että päätöksen 151 perustelukappaleessa sopimusten tosiseikkoja ei luokitella vähämerkityksisiksi, vaikka oletettaisiin, että kantaja voitaisiin luokitella pieneksi tai keskiuureksi yritykseksi.
- 169 Komission perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuulumattomista vähämerkityksisistä sopimuksista antamasta tiedonannosta (EYVL 1997, C 372, s. 13) seuraa, että pk-yritysten väliset sopimukset eivät yleisesti ottaen kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan kiellon soveltamisalaan. Näin ollen tämän kiellon piiriin eivät yleensä kuulu yksinomaan pk-yritysten tekemät sopimukset. Kuten komissio oikein toteaa päätöksen alaviitteessä 10 (151 perustelukappale), käsiteltävänä olevassa tapauksessa pelkästään Marlines ja kantaja voidaan luokitella pk-yrityksiksi. Lopuksi kantaja ei voi kiistää sitä seikkaa, että kartelli, josta käsiteltävänä olevassa asiassa määrättiin seuraamuksia, vaikutti merkityksellisten markkinoiden olennaisen suureen osaan. Edellä mainitun tiedonannon 20 kohdassa todetaan, että ”Komissio on — — oikeutettu ryhtymään toimenpiteisiin tällaisten [pk-yritysten välisten] sopimusten osalta, jos ne vaikuttavat merkityksellisten markkinoiden olennaisen suureen osaan”.

- 170 Tästä seuraa, että yhtäältä päätöksen 148 ja 149 perustelukappaleen ja toisaalta sen 151 perustelukappaleen välillä ei ole ristiriitaa. Tämä kanneperuste on siis hylättävä.

Neljäs kanneperuste, jonka mukaan päätöksen perustelut ovat puutteelliset

Asiansaisten lausumat

- 171 Kantaja katsoo, että komission syytöstä siitä, että se olisi osallistunut kysymyksessä olevaan sopimukseen tai sopimukseen 4.12.1989 lukien heinäkuuhun 1994 saakka keskeytyksettä ei ole riittävästi perusteltu, eivätkä sitä tue riittävät todisteet.
- 172 Komissio pitää näitä väitteitä perusteettomina. Se muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan päätös on riittävästi perusteltu, kun siinä esitetään selvästi ja loogisesti komission aineellisia ja oikeudellisia seikkoja koskevat toteamukset siten, että sekä päätöksen adressaatti että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien saavat tietoonsa komission päättelyn eri osatekijät ilman, että siinä tarvitsisi välttämättä toistaa kaikkia kunkin asianomaisen hallinnollisen menettelyn aikana esittämiä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja. Komissio muistuttaa lisäksi, että tutkimusta koskee vapaan todistusharkinnan periaate ja että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tukeutuu yksinomaan asiakirjan todistusvoiman kokonaisarviointiin ja todisteita koskeviin loogisiin perussääntöihin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 173 Tässä kanneperusteessa kantaja vetoaa hieman sekavasti samalla kahteen perusteeseen, jotka on syytä erottaa toisistaan: yhtäältä se arvostelee komissiota siitä, että tämä ei ole perustellut päätöstä riittävästi; toisaalta se väittää, että komission syytös ei nojaudu mihinkään perusteeseen ja pohjautuu riittämättömiin todisteisiin. Koska viimeksi mainittua kysymystä tarkasteltiin ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä, tutkitaan pelkästään päätöksen perustelujen riittämättömyyttä koskeva väite.
- 174 On palautettava mieleen, että vaikka komissio on perustamissopimuksen 190 artiklan (josta on tullut EY 253 artikla) nojalla velvollinen perustelemaan päätöksensä ilmoittamalla ne tosiasialliset ja oikeudelliset seikat, joihin toimenpiteen laillisuus perustuu, sekä ne toteamukset, joiden vuoksi se on tehnyt päätöksensä, komissiolta ei kuitenkaan edellytetä, että sen olisi käsiteltävä kaikkia tosiasiallisia ja oikeudellisia seikkoja, joita on esitetty hallinnollisen menettelyn aikana (ks. em. PVC-tapaus II, tuomion 388 kohta).
- 175 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksessä esitetään kaikki todisteet 16, 19, 22, 28, 37 ja 38 perustelukappaleessa. Sen 111, 112, 117 ja 128–131 perustelukappaleessa esitetään myös yksityiskohtaisesti kaikki tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevat toteamukset, jotka perustuvat niihin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että päätöksen perustelukappaleissa esitetään selvästi sekä ne tosiseikat, joiden komissio on katsonut osoittavan rikkomisen, että niiden oikeudellinen arviointi. Päätöksessä esitettyjen selitysten yksityiskohtaisuus ja laajuus ovat riittäviä, jotta kantaja voi saada tietoonsa komission päättelyn ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi helposti harjoittaa tuomioistuinvalvontaansa.
- 176 Tästä seuraa, että neljäs kanneperuste on hylättävä.

II Sakon kumoamista tai alentamista koskevat vaatimukset

- 177 Kantaja väittää toissijaisesti sakon kumoamista tai alentamista koskevissa vaatimuksissaan, että päättäessään kantajalle määrätyn sakon määrästä komissio on loukannut suhteellisuusperiaatetta arvioidessaan virheellisesti rikkomisen keston ja vakavuuden sekä sen osuuden, josta kantaja on rikkomisessa vastuussa.

A Ensimmäinen osa, jonka mukaan rikkomisen kesto on määritelty virheellisesti

Asianosaisten lausumat

- 178 Kantaja katsoo, että komissio on määrittänyt mielivaltaisesti sen ajanjakson, jona se katsoo kantajan osallistuneen rikkomiseen. Se toteaa erityisesti, että sen väitteen tueksi, jonka mukaan se olisi osallistunut kysymyksessä olevaan sopimukseen 4.12.1989 lukien ja heinäkuuhun 1994 saakka keskeytyksettä, ei ole esitetty riittävästi todisteita. Kantajan mukaan komissio ei missään tapauksessa voi arvostella sitä siitä, että se olisi osallistunut kyseiseen rikkomiseen ajanjaksona 1992–1994, koska tätä tukevia todisteita ei ole. Näin ollen kantajalle ei olisi pitänyt määrätä sakkoja vuosilta 1992–1994.
- 179 Komissio muistuttaa vapaata todistusharkintaa ja päätösten perustelemista koskevasta oikeuskäytännöstä. Se toteaa, että se on esittänyt kantajaa koskevat todisteet päätöksen 128–131 perustelukappaleessa. Erityisesti 25.2.1992, 24.11.1993 ja 7.1.1993 päivätyistä asiakirjoista ilmenee, että rikkomiseen

syyllistyneiden yritysten välinen sopimus oli edelleen olemassa vuosina 1992, 1993 ja 1994, eikä ole olemassa todisteita siitä, että kantaja olisi vetäytynyt kartellista vuonna 1991.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 180 Kuten ensimmäisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä on todettu, päätöksen 1 artiklan 2 kohdasta seuraa, että se, mistä komissio käsiteltävänä olevassa tapauksessa on arvostellut kantajaa, on, että tämä osallistui reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi 8.12.1989 ja heinäkuun 1994 välisenä aikana hyötyajoneuvoihin sovellettavia hintoja koskevaan sopimukseen.
- 181 Oikeuskäytännöstä seuraa, että komission on kartellin olemassaolon lisäksi näytettävä toteen myös kartellin kesto (ks. asia T-43/92, Dunlop Slazenger v. komissio, tuomio 7.7.1994, Kok. 1994, s. II-441, 79 kohta ja em. asia Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 2802 kohta).
- 182 Rikkomisen jatkumista koskevien todisteiden osalta yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että perustamissopimuksen 85 artiklalla ja sitä seuraavilla artikloilla käyttöön otetun kilpailua koskevan järjestelmän mukaan merkitystä on pikemminkin sopimusten tai niihin verrattavien yhteistoiminnan tai yhteensovittamisen eri muotojen taloudellisilla vaikutuksilla kuin näiden oikeudellisella muodolla. Kun on kyse kartellista, jota ei enää ole olemassa, 85 artiklaa voidaan soveltaa jo sen perusteella, että kartellin vaikutukset jatkuvat sen jälkeenkin, kun se on varsinaisesti lopetettu (ks. esim. asia 243/83, Binon, tuomio 3.7.1985, Kok. 1985, s. 2015, 17 kohta ja asia T-327/94, SCA Holding v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1373, 95 kohta).

- 183 Kuten ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä on todettu, 8.12.1989 ja 30.10.1990 päivätyt teleksit osoittavat sopimuksen olemassaolon, sellaisena kuin se on kuvattu päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa, sekä kantajan osallistumisen tähän sopimukseen vuosina 1990 ja 1991.
- 184 Kantaja riitauttaa todisteet, jotka koskevat sen osallistumista kartelliin vuodesta 1992 alkaen siihen päivään saakka, jota komissio pitää rikkomisen päättymispäivänä eli heinäkuuhun 1994. On siis tutkittava komission todisteet.
- 185 Kuten ensimmäisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä on todettu, 30.10.1990 lähetetty teleksi osoittaa kantajan osallistuneen reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi liikennöivien yhtiöiden väliseen kartelliin hyötyajoneuvojen kuljetuksiin 5.11.1990 lukien sovellettavista hinnoista.
- 186 Minoanin Anekille 22.10.1991 lähettämä teleksi osoittaa selvästi, että reittejä Patras–Ancona, Patras–Bari ja Patras–Brindisi koskevat kartellit ja neuvottelut jatkuivat. Riittää, kun toistetaan joitakin kappaleita seuraavasti:

”— — haluatte soveltaa Patras–Trieste-reittiin samoja kuljetusmaksuja, joita olemme kaikkien yhtiöiden kanssa sopineet soveltavamme Patras–Ancona-reitillä — — 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.— — Pyydämme Teitä näin ollen puolustamaan — kuten odottaa sopii — 11 lauttayhtiön— — välistä sopimusta— — Ehdotamme, että reitin— — tariffit asetetaan— jos pidätte kiinni saman hinnan soveltamisesta liikennöidessänne Triestestä Kreikkaan kuin Anconasta Kreikkaan, sopimussemme yhteisen hintapolitiikan noudattamisesta Ancona-reitillä purkautuu ja jokainen yhtiö päättää hintapolitiikastaan yksin”.

187 Minoanin Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille 7.1.1993 lähettämä teleksi osoittaa, että vuonna 1990 yksimielisyyteen päässeiden yhtiöiden, kantaja mukaan lukien, väliset neuvottelut jatkuivat vuonna 1992. Tästä asiakirjasta ilmenee erittäin selvästi, mikä on sopimuksen kohde; otsikko on ”Hyötyajoneuvojen kuljetusmaksut reitillä Kreikka–Italia–Kreikka” (ks. kyseisen asiakirjan toinen kappale). Tämä teleksi osoittaa myös, että oli olemassa aiempi sopimus, jolla oli sama kohde, koska siinä todetaan, että

”— — kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvojen kuljetusmaksuja viimeksi muutettiin. Tämä seikka edellyttää drakmoissa perittävien kuljetusmaksujen uutta muuttamista tai liiroissa perittävien kuljetusmaksujen alentamista.— — Päätöksemme sopia mukautuksesta neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italian-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa perustuu toivomukseen välttää loputtomilta neuvotteluilta, joita väistämättä joutuisimme käymään, jos lähtisimme neuvottelulinjalle.

Uskomme, että kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti tähän aloitteeseen — —”.

188 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että ilmaus ”Uskomme, että kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti tähän aloitteeseen” osoittaa, että vuoden 1990 sopimukseen osallistuneiden yhtiöiden (kantaja mukaan lukien) välillä oli tai tuli olemaan muuta yhteydenpitoa. Samoin lauseet ”kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvojen kuljetusmaksuja viimeksi muutettiin” ja ”tämä seikka edellyttää drakmoin perittävien kuljetusmaksujen uutta muuttamista tai liiroin perittävien kuljetusmaksujen alentamista” on tulkittava siten, että ne viittaavat viimeisimpään hyötyajoneuvojen kuljetuksesta perittäviä maksuja koskevaan sopimukseen. Aiempia vuosia koskevien eri asiakirjojen tarkastelusta ilmenee, että näitä kuljetusmaksuja muutettiin viimeisen kerran nimenomaan lokakuun 1990 aikana (ks. Strintzisin 30.10.1990 Adriaticalle, Anekille, Hellenic Mediterranean Linesille, Karageorgisille, Mediterranean Linesille, Minoanille, Strintzisille ja Ventourisille lähettämä faksi). Komissio on näyttänyt toteen kantajan osallistumisen tähän hintojen muuttamiseen, kuten on todettu ensimmäisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä.

- 189 Ajatuksen kartellin jatkumisesta vahvistaa myös 24.11.1993 lähetetty teleksi, jonka laatija kirjoittaa seuraavasti: ”Olemme erittäin tyytyväisiä, sillä kokouksen aluksi käsitelimme 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 kappale osoittaa, että tämän vuoden kuluessa oli käyty neuvotteluja, joiden yhteydessä esiintyi erimielisyyksiä yhtiöiden välillä, joista tietyt kuuluivat myös edelliseen sopimukseen (Ventouris, Adriatica jne.) Ilmaisuihin ”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.
- 190 Edellä esitetystä seuraa, että sopimuksen jatkumisen vuosina 1992 ja 1993 osoittavat 30.10.1990 lähetetty faksi ja 22.10.1991, 7.1. ja 24.11.1993 lähetetyt teleksit yhdessä luettuina.
- 191 Kartellin pidentämisestä heinäkuuhun 1994, joka päätöksen mukaan on rikkomisen päättämispäivä, on todettava, että 24.11.1993 lähetetty teleksi koski hyötyajoneuvojen kuljetusmaksuja kolmella Kreikan ja Italian yhdistävällä reitillä ja näitä maksuja sovellettiin 16.12.1993 lukien, eli tosiasiallisesti vuoden 1994 kuluessa. On syytä myös viitata ETAn Minoanin pääkonttoriin 26.5.1994 lähettämään teleksiin, jonka laatija kirjoittaa seuraavasti: ”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.” Tämä asiakirja osoittaa, että Minoan jatkoi vuoden 1994 toukokuussa pyrkimyksiään päästä sopimukseen muiden yritysten kanssa sovellettavien kuljetusmaksujen muuttamisesta.

- 192 Lopuksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pitää tehottomana kantajan kannekirjelmänsä sivulla 13 esittämää väitettä siitä, että rikkomisen keston osalta on olemassa ristiriita päätöksen, jossa vuosi 1993 sisällytetään siihen kokonaisuudessaan, ja väitetiedoksiannon 62 kohdan välillä; viimeksi mainitussa kantajaa syytetään siitä, että se oli osallistunut perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaiseen sopimukseen vain osan vuodesta 1993. Tältä osin riittää kun todetaan, että kantaja ei esitä, että väitetyllä ristiriidalla olisi ollut jokin erityinen seuraus. Lisäksi ja joka tapauksessa, vaikka oletettaisiin, että kantaja pyrkii väittämään, että puolustautumisoikeuksia on loukattu, tämä väite ei voi menestyä, koska kuten kantaja itse toteaa kannekirjelmänsä 13 kohdassa, se on voinut esittää komissiolle kuulemistilaisuudessa näkemyksensä siitä rikkomisen kestosta vuonna 1993, joka väitetiedoksiannossa luetaan sen syyksi.
- 193 Edellä esitetty huomioon ottaen ja koska ei ole olemassa mitään todisteita tai seikkoja, jotka voitaisiin tulkita siten, että kantaja olisi ilmaissut tahtonsa hankkiutua eroon marraskuussa 1993 tehdyn sopimuksen tavoitteesta, komissio on oikein perustein katsonut, että sillä oli todisteet rikkomisen jatkumisesta heinäkuuhun 1994, jolloin komissio arvioi rikkomisen päättyneen, mikä tapahtui samaan aikaan kuin ensimmäiset tarkastukset suoritettiin. Tästä seuraa, että tämä osa on hylättävä.

B Toinen osa, joka koskee rikkomisen vakavuuden arviointia ja sen osuuden arviointia, josta kantaja rikkomisessa on vastuussa

Asianosaisten lausumat

- 194 Kantaja väittää ensiksi, että komissio on virheellisesti katsonut, että kysymys on vakavasta rikkomuksesta, koska se ei ole ottanut huomioon sen rajoitettua

vaikutusta Kreikan ja Italian välisten merikuljetusten markkinoilla, sitä, että julkaistuja hintoja ei noudatettu, eikä sitä, että Kreikan voimassa olevan säännösten mukaan sopimuksen lainvastaisuus ei ole ilmeinen.

195 Tämän jälkeen kantaja väittää, että sen osa vastuusta oletetun rikkomisen toteuttamisessa on vähäinen, ja toteaa, että sillä siinä ollut rooli oli joka tapauksessa passiivinen. Se väittää, että sen menettely ei ollut seurausta sen vapaasta tahdosta vaan johtui Kreikassa laivayhtiöiden välillä vallitsevasta epä tietoisuudesta voimassa olevan säännösten ja kauppamerenkulkuministeriön määräysten ja suositusten vuoksi. Se ei myöskään osallistunut väitettyyn rikkomiseen aktiivisesti, koska pk-yrityksenä sen oli henkiin jäädäkseen noudatettava puolustavaa kauppapolitiikkaa muihin yhtiöihin nähden, jotka olivat suuria liikennöitsijöitä Kreikan ja Italian välisten merikuljetusten markkinoilla. Se väittää myös, että se noudatti toiminnassaan aina voimassa olevaa säännöstöä kyseisten markkinoiden kilpailun vaatimusten mukaisesti.

196 Komissio on myös arvioinut virheellisesti kantajan vastuuta siitä rikkomisesta, josta on määrätty seuraamuksia, koska komissio ei ole ottanut huomioon, että kantajan on katsottu vain osallistuneen kartelliin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi. Kantajalle määrätty sakko on myös suhteeton, koska tämä rikkominen koski ainoastaan hyötyajoneuvoihin sovellettavia hintoja, toisin kuin reitin Patras–Ancona kartelli, joka koski myös matkustajiin ja heidän ajoneuvoihinsa sovellettavia hintoja.

197 Näin ollen kantaja katsoo, että siinä tapauksessa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien katsoisi, että se on rikkonut perustamissopimuksen 85 artiklaa, edellä esitetyt seikat oikeuttavat sille määrätyn sakon alentamisen mahdollisimman vähäiseksi.

198 Komissio muistuttaa, että vaikka asetuksen N:o 17/15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa annetuissa suuntaviivoissa (EYVL 1998, C 9, s. 3; jäljempänä suuntaviivat) pidetään kartelleja, joiden tavoitteena on hintojen vahvistaminen, erittäin vakavina rikkomisina, se on käsiteltävänä olevassa tapauksessa ottanut huomioon kantajan esittämät lieventävät asianhaarat (erityisesti päätöksen 148, 149 ja 162 perustelukappaleessa), joiden perusteella se on perustellusti päätellyt, että kysymys on vakavasta eikä erittäin vakavasta rikkomisesta. Samoin komissio katsoo asianmukaisesti ottaneensa huomioon sekä säännöstöstä johtuneen epätietoisuuden että kantajan roolin seurailijana, kuten päätöksen 163 ja 164 perustelukappaleesta ilmenee.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

199 Oikeuskäytännöstä seuraa, että arvioitaessa rikkomisen vakavuutta sakon määrän vahvistamista varten on otettava huomioon etenkin kilpailulle aiheutettujen rajoitusten luonne, kyseessä olevien yritysten määrä ja suuruus, niiden hallitsema markkinaosuus yhteisössä sekä markkinoiden tilanne rikkomisen ajankohtana (asia 41/69, *Chemiefarma v. komissio*, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 176 kohta).

200 Niin ikään silloin kun rikkomiseen on syyllistynyt useita yrityksiä, komission on otettava huomioon, mikä rooli kullakin niistä oli rikkomisessa (yhdistetyt asiat 100/80–103/80, *Musique diffusion française v. komissio*, tuomio 7.6.1983, Kok. 1983, s. 1825, Kok. Ep. VII, s. 133, 120 ja 129 kohta) ja siis tutkia kunkin yrityksen osuuden suhteellinen vakavuus (asia T-7/89, *Hercules Chemicals v. komissio*, tuomio 17.12.1991, Kok. 1991, s. II-1711, 110 kohta; em. asia *Montecatini v. komissio*, tuomion 207 kohta; em. asia *komissio v. Anci Partecipazioni*, tuomion 150 kohta ja em. asia *Cimenteries CBR ym. v. komissio*, tuomion 4949 ja 4994 kohta). Erityisesti se, ettei yritys ole osallistunut kaikkiin kartellin muodostaviin seikkoihin tai että sillä oli vähäinen osuus niillä osa-

alueilla, joihin se on osallistunut, on otettava huomioon arvioitaessa rikkomisen vakavuutta ja tarvittaessa määrättäessä sakkoa (em. asia komissio v. Anic Partecipazioni, tuomion 90 kohta).

- 201 Kantajan tässä kanneperusteen osassa esittämien väitteiden tutkiminen edellyttää ensiksi päätöksen 1 artiklan sanamuodon palauttamista mieleen ja sitten sen tavan tarkastelua, jolla komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa soveltanut suuntaviivoja.
- 202 Kuten ensimmäisen kanneperusteen tutkimisen yhteydessä on todettu, on huomattava, että koska päätöksen päätösosa ei ole epäselvä, se, minkä komissio on katsonut toteen näytetyksi ja mistä se on määrännyt seuraamukset, ei ole kaikkia reittejä koskeva yksi rikkominen, vaan kaksi erillistä rikkomista, joista yksi koskee pohjoista reittiä (1 artiklan 1 kohta) ja toinen eteläisiä reittejä (1 artiklan 2 kohta)
- 203 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että viidennen kanneperusteen toisen osan tutkimiseksi on ensin tarkasteltava väitteitä, jotka koskevat rikkomisen vakavuuden luokittelua koskevia väitteitä, sitten väitteitä, jotka koskevat lieventävien asianhaarojen huomioon ottamista jättämistä, ja lopulta väitettä, jonka mukaan määrätty sakko on suhteeton siihen nähden, mikä on kantajan erityinen osuus rikkomisessa, josta on määrätty seuraamus.

1. Rikkomisen vakavuuden määrittäminen

- 204 Päätöksen 147–150 perustelukappaleesta ilmenee, että vaikka komissio toteaa, että käsiteltävänä olevan kaltainen sopimus, jolla eräät merkityksellisten markkinoiden tärkeimpiin lauttaliikenteen harjoittajiin kuuluvista yhtiöistä sopivat matkustajien ja ajoneuvojen kuljetushinnoista ro-ro-lautoilla, muodostaa

yhteisön oikeuden erittäin vakavan rikkomisen (päätöksen 147 perustelukappale), käsiteltävänä olevassa tapauksessa se on tosiasiallisesti pitänyt kysymyksessä olevaa rikkomista vain vakavana (päätöksen 150 perustelukappale).

205 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että sopimus hintojen vahvistamiseksi rajoittaa jo luonteensa vuoksi kilpailua (em. asia Chemiefarma v. komissio, tuomion 133 kohta). Lisäksi hintakartellien kaltaiset horisontaaliset rajoitukset, kuten käsiteltävänä olevassa tapauksessa, luokitellaan suuntaviivojen mukaan lähtökohtaisesti erittäin vakaviksi rikkomisiksi.

206 Käsiteltävänä olevassa tapauksessa päätöksestä ilmenee, että komissio on päättänyt, että kyse oli yhteisön kilpailusääntöjen vakavasta rikkomisesta (150 perustelukappale), todettuaan (148 perustelukappale), että rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli kuitenkin rajallinen, ja hyväksynyt näin sen asianomaisten yritysten väitteen, jonka mukaan osapuolet eivät soveltaneet kaikkia yksittäisiä hintasopimuksia täysipainoisesti ja harjoittivat rikkomisen aikana hintakilpailua myöntämällä erilaisia alennuksia. Komissio on myös nimenomaisesti todennut, että Kreikan hallitus kannusti lisäksi yrityksiä pitämään kuljetusmaksujen korotukset rikkomisen aikana inflaation rajoissa, joten kuljetusmaksut pidettiin erittäin alhaisina verrattuna jäsenvaltiosta toiseen liikennöitävien merikuljetusten yhteismarkkinoilla yleensä veloitettaviin kuljetusmaksuihin. Komissio on myös myöntänyt (149 perustelukappale), että rikkomisen vaikutukset rajoituivat vain pieneen osaan yhteismarkkinoita eli kolmeen Adrianmeren reittiin, ja korostanut että vaikka otettaisiin huomioon kaikki Kreikka–Italia-reitit, markkinat ovat pienet verrattuna muihin markkinoihin Euroopan unionissa. Lopuksi se on ottanut huomioon (149 perustelukappale) kyseisillä markkinoilla vuonna 1996 kuljetettujen matkustajien, autojen ja perävaunujen määrän verrattuna muihin Euroopan unionin merireitteihin.

207 Tästä seuraa, että rikkomisen vakavuutta ja näin ollen kantajalle määrätyn sakon perusmäärää arvioidessaan komissio on ottanut huomioon kantajan esittämät lieventävät asianhaarat, eli sopimusten rajallisen vaikutuksen kyseisiin markkinoihin, sen, että sopimuksissa vahvistettuja hintoja ei noudatettu käytännössä,

sen, että Kreikan hallitus rohkaisi yrityksiä pitämään hinnankorotukset inflaation rajoissa, sekä sen, että rikkomisen vaikutukset rajoittuivat vain pieneen osaan yhteismarkkinoita.

- 208 Koska komissio on ottanut nämä lieventävät asianhaarat huomioon ja perustellut osaltaan sen, miksi se alensi vakavuuden astetta, jonka hintakartelleiden osalta tavallisesti katsotaan olevan erittäin vakava, kantaja ei voi vedota näihin samoihin seikkoihin saadakseen rikkomisen vakavuuden asteen uudelleen alennetuksi. Tämä toisen osan osa on siis hylättävä.

2. Muita lieventäviä asianhaaroja ei ole otettu huomioon

- 209 Kantaja väittää myös, että komissio ei ole käsiteltävänä olevassa tapauksessa ottanut huomioon kaikkia lieventäviä asianhaaroja.
- 210 Päätöksen 163 ja 164 perustelukappaleessa esitetään ne lieventävät asianhaarat, jotka komissio on ottanut huomioon päättäessään perusmäärän ratkaisemisen jälkeen kullekin päätöksen adressaatille määrättävän sakon lopullisesta määrästä.
- 211 Komissio myöntää päätöksen 163 perustelukappaleessa, että myös kotimaan reiteillä liikennöivien kreikkalaisten yhtiöiden keskuudessa on saattanut olla tiettyä epätietoisuutta siitä, oliko kansainvälisen reitin hintaneuvotteluissa todellakin kyse rikkomisesta. Se toteaa seuraavasti: ”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 perusteella osapuolten odotettiin tekevän yhteisen ehdotuksen sovellettaviksi kuljetusmaksuiksi), 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 katsoi, että oli syytä alentaa näiden yhtiöiden sakkoja 15 prosentilla (163 perustelukappaleen loppu).

212 Päätöksen 164 perustelukappale osoittaa, että komissio on katsonut, että

”Marlinesin, Adriatican, Anekin ja Ventouris Ferriesin osallisuus rikkomisessa rajoittui yksinomaan johtavassa asemassa olevan yhtiön seuraamiseen. Tämä näkökohta oikeuttaa Marlinesin, Adriatican, Anekin ja Ventouris Ferriesin sakkojen alentamisen 15 prosentilla”.

213 On pääteltävä, että komissio on ottanut huomioon kaikki kantajan esittämät lieventävät asianhaarat ja että tämä on merkinnyt sen eduksi 30 prosentin alennusta sakosta, joka sille muutoin olisi määrätty.

3. Sakon suhteellisuus siihen erityiseen painoarvoon nähden, joka kantajalla on rikkomisessa

214 Kantaja arvostelee komissiota lopuksi siitä, että se on tehnyt virheen sakon määrästä päätettäessä, koska sakko laskettiin ottamatta huomioon kantajan syyksi luetun rikkomisen laajuutta; tämä rikkominen koski pelkästään reittiä Patras–Bari–Brindisi ja ainoastaan hyötyajoneuvoihin sovellettavia hintoja, toisin kuin reitin Patras–Ancona kartelli, joka koski myös matkustajiin ja heidän

ajoneuvoihinsa sovellettavia hintoja. Näin menetellessään komissio ei ole ottanut huomioon sitä, että kantajan on katsottu vain osallistuneen kartelliin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi, mistä seuraa, että sille määrätty sakko on suhteeton suoritettuna rikkomisen merkitykseen nähden.

- 215 On palautettava mieleen tapa, jolla komissio päätti sakon perusmäärän käsiteltävänä olevassa tapauksessa.
- 216 On kiistatonta, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa laskenut sakon määrän lähtien siitä päätöksen 144 perustelukappaleessa esitetystä päätelmästä, että ne kaksi kartellia, jotka päätöksessä katsotaan toteennäytetyiksi, muodostivat ”yhden jatkuvan rikkomisen”. Komissio huomauttaa, että sen vuoksi, että rikkominen todettiin kolmella reitillä, joiden katsottiin muodostavan yhden ja samat markkinat, sakon perusmäärä vahvistettiin ottaen huomioon yritysten liikevaihto koko Kreikan ja Italian välisten ro-ro-lauttapalvelujen markkinoilla.
- 217 Päätöksen 157 ja 158 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on laskenut sakot kaikille yrityksille yhdestä ja samasta perusmäärästä lähtien, jota muokattiin yritysten koon mukaan, mutta tekemättä mitään eroa sen suhteen, osallistuivatko yritykset yhteen vai kahteen rikkomiseen, joista määrättiin seuraamukset.
- 218 On palautettava mieleen, että on todettu, että päätöksen päätösosa osoittaa selvästi, että komissio on määrännyt seuraamukset kahdesta erillisestä rikkomisesta ja että se on arvostellut kantajaa vain osallistumisesta rikkomiseen, josta on määrätty rangaistus 1 artiklan 2 kohdassa, eli siitä, joka koskee hyötyajoneuvoin reiteillä Patras–Bari ja Patras–Brindisi sovellettavien hintojen tasoa. Tästä

seuraa, että kantajalle määrätty sakko on laskettu sen virheellisen oletaman mukaan, että päätöksessä määrätään seuraamus yhdestä ainoasta kolmea reittiä koskevasta rikkomisesta.

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

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

221 Kun otetaan huomioon päätöksen rakenne sekä se, että komissio on käsiteltävänä olevassa tapauksessa halunnut soveltaa menettelytapaa, jossa pyritään ottamaan huomioon yritysten erityinen painoarvo ja rikkomisten tosiasiallinen vaikutus kilpailuun, kantajan sakon määrä pitäisi vahvistaa ottaen huomioon päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen reittien (Patras–Bari ja Patras–Brindisi) liikenteen merkitys suhteessa päätöksen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun reitin (Patras–Ancona) liikenteeseen. Vastauksesta, jonka komissio antoi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen prosessinjohtotoimenpiteiden yhteydessä esittämään kysymykseen, ilmenee, että yritysten, joille päätöksessä määrättiin seuraamuksia, kokonaisliikenvaihto on 114,3 miljoonaa ecua. Asiakirjoista ilmenee, että päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua kartellia vastaavien kuljetuspalvelujen reiteillä (Patras–Bari ja Patras–Brindisi) liikevaihto on arviolta neljännes huomioon otetusta kokonaisliikenvaihdosta.

- 222 Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa täyttä harkintavaltaansa käyttäen, että kantajalle määrätty 1 010 000 ecun sakko on alennettava 252 500 euroon.
- 223 Kanne on muilta osin hylättävä.

III *Prosessinjohtotoimenpiteitä koskeva vaatimus*

- 224 Kantaja on vastauskirjelmässään ehdottanut, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kutsuisi eräitä todistajia istuntoon tukemaan sen kannekirjelmässä esittämiä perusteita, jotka eivät mahdollisesti ennalta perustu kirjallisiin asiakirjoihin, sekä jotta se voisi täsmentää toteamuksiaan ja väitteitään. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että koska asiassa ei ole kiistaa tapahtumien kulusta, se voi suorittaa tehtävänsä tuomioistuimena ilman, että olisi tarpeen kuulla esitettyjä todistajia.

Oikeudenkäyntikulut

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

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) Ventouris Group Enterprises SA:lle määrätyn sakon suuruudeksi vahvistetaan 252 500 euroa.
- 2) Kanne hylätään muilta osin.
- 3) Ventouris Group Enterprises SA veloitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä korvaamaan kolme neljännestä komissiolle aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista välitoimimenettelystä aiheutuneet kulut mukaan lukien. Komissio vastaa yhdestä neljänneksestä omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Julistettiin Luxemburgissa 11 päivänä joulukuuta 2003.

H. Jung

kirjaaja

P. Lindh

jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Kanteen perustana olevat tosiseikat	II - 5265
Oikeudenkäynti ja asianosaisten vaatimukset	II - 5270
Oikeudellinen arviointi	II - 5271
I Päätöksen kumoamista koskevat vaatimukset	II - 5272
Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan tosiseikkoja on arvioitu virheellisesti siltä osin kuin komissio pitää toteen näytettynä kantajan osallistumista reitin Patras-Bari hintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen.	II - 5272
A Alustavat huomautukset	II - 5272
Asianosaisten lausumat	II - 5272
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5275
B Kanneperusteen perusteltavuus	II - 5278
1. Faksi 8.12.1989	II - 5279
— Asianosaisten lausumat	II - 5279
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5281
2. Faksi 30.10.1990	II - 5285
— Asianosaisten lausumat	II - 5285
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5287
3. Faksi 25.2.1992	II - 5289
— Asianosaisten lausumat	II - 5289
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5290
4. Teleksi 24.11.1993 ja samana päivänä pidetty kokous	II - 5293
— Asianosaisten lausumat	II - 5293
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5294

5. Väitteet, jotka koskevat 7.1.1993 päivättyä teleksiä	II - 5299
6. Väite, joka perustuu lainsäädäntöön ja Kreikan viranomaisten politiikkaan	II - 5301
Toinen kanneperuste, jonka mukaan komission ETAn tiloissa suorittama tarkastus oli lainvastainen	II - 5307
Asianosaisten lausumat	II - 5307
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5309
A Komission valta tarkastusten alalla	II - 5309
B Onko väite perusteltu	II - 5316
1. Merkitykselliset tosiseikat, joita asianosaiset eivät ole kiistäneet .	II - 5316
2. Onko käsiteltävänä olevassa tapauksessa noudatettu periaatteita, jotka ohjaavat komissiota sen käyttäessä tarkastusvaltuutuksiaan?	II - 5319
3. Onko puolustautumisoikeuksia noudatettu, ja onko julkinen valta puuttunut liiallisesti ETAn toiminnan piiriin?	II - 5324
C Päätelmä	II - 5325
Kolmas kanneperuste, joka on esitetty toissijaisesti ja jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa on sovellettu virheellisesti käsiteltävänä olevan asian tosiseikkoihin, koska kysymys oli vähämerkityksisestä sopimuksesta	II - 5326
Asianosaisten lausumat	II - 5326
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5327
Neljäs kanneperuste, jonka mukaan päätöksen perustelut ovat puutteelliset .	II - 5328
Asianosaisten lausumat	II - 5328
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5329
II Sakon kumoamista tai alentamista koskevat vaatimukset	II - 5330
A Ensimmäinen osa, jonka mukaan rikkomisen kesto on määritelty virheellisesti	II - 5330
Asianosaisten lausumat	II - 5330
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5331

B	Toinen osa, joka koskee rikkomisen vakavuuden arviointia ja sen osuuden arviointia, josta kantaja rikkomisessa on vastuussa	II - 5335
	Asianosaisten lausumat	II - 5335
	Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 5337
	1. Rikkomisen vakavuuden määrittäminen	II - 5338
	2. Muita lieventäviä asianhaaroja ei ole otettu huomioon	II - 5340
	3. Sakon suhteellisuus siihen erityiseen painoarvoon nähden, joka kantajalla on rikkomisessa	II - 5341
III	Prosessinjohtotoimenpiteitä koskeva vaatimus	II - 5344
	Oikeudenkäyntikulut	II - 5344