

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 28ης Φεβρουαρίου 2002 *

Στην υπόθεση T-86/95,

Compagnie générale maritime, με έδρα το Suresnes (Γαλλία),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, με έδρα το Αμβούργο (Γερμανία),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, με έδρα το Τόκιο (Ιαπωνία),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, με έδρα την Τεργέστη (Ιταλία),

A. P. Møller-Maersk Line, με έδρα την Κοπεγχάγη (Δανία),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, με έδρα την Κουάλα Λουμπουρ (Μαλαισία),

Mitsui OSK Lines Ltd, με έδρα το Τόκιο,

Nedlloyd Lijnen BV, με έδρα το Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες),

Neptune Orient Lines Ltd, με έδρα τη Σιγκαπούρη (Σιγκαπούρη),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, με έδρα το Τόκιο,

Orient Overseas Container Line, με έδρα το Χονγκ Κονγκ (Κίνα),

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

P & O Containers Ltd, με έδρα το Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο),

Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, με έδρα το Όσλο (Νορβηγία),

εκπροσωπούμενες από τους P. Rutley, solicitor, J. Pheasant και A. Mariott, δικηγόρους, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσες,

υποστηριζόμενες από τις

The European Community Shipowners' Associations ASBL, με έδρα τις Βρυξέλλες (Βέλγιο), εκπροσωπούμενη από τον D. Waelbroeck, δικηγόρο, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

και

The Japanese Shipowners' Association, με έδρα το Τόκιο, εκπροσωπούμενη από τους F. Randolph, barrister, και F. Murphy, solicitor, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους B. Langeheine και R. Lyal, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

Π - 1023

υποστηριζομένης από τη

The European Council of Transport Users ASBL, με έδρα τις Βρυξέλλες, περιλαμβάνουσα το The European Shippers Council, εκπροσωπούμενη από τον H. Clough, barrister, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσα,

που έχει ως αντικείμενο αίτημα περί ακυρώσεως της αποφάσεως 94/985/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ΕΕ L 378, σ. 17).

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, J. Azizi και M. Jaeger, δικαστές,

γραμματέας: Y. Mottard, εισηγητής σε γραφείο δικαστή,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 7ης Ιουνίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση ¹

Νομικό πλαίσιο

- 1 Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 378, σ. 4), προβλέπει ένα καθεστώς εξαιρέσεως κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις. Η όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού αυτού έχει ως εξής:

«ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων ότι πράγματι αυτές οι διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές ότι συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, και μάλιστα λαμβάνοντας εύλογα υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών όταν τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι, δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία την οποία αναπτύσσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες που μετέχουν στις εν λόγω διασκέψεις στον τομέα των ναύλων και, κατά περίπτωση, της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας ή της κατανομής των προς μεταφορά φορτίων και των εσόδων ότι συχνότατα οι διασκέψεις υπόκεινται σε πραγματικό ανταγωνισμό τόσο εκ μέρους των τακτικών γραμμών εκτός διασκέψεων όσο και σε ορισμένες περιπτώσεις εκ μέρους των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και άλλων τρόπων μεταφοράς ότι επιπλέον η κινητικότητα των εμπορικών στόλων η οποία διέπει τη διάρθρωση της προσφοράς στον τομέα των γραμμών των

1 – Παρατίθενται μόνον τα σημεία του ομαδικού της παρούσας αποφάσεως που το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι είναι χρήσιμο να δημοσιευθούν.

θαλασσιών μεταφορών ασκεί διαρκή ανταγωνιστική πίεση στις διασκέψεις, οι οποίες κατά κανόνα δεν έχουν δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό μέρος των εν λόγω γραμμών θαλασσιών μεταφορών».

- 2) Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86, ο εν λόγω κανονισμός αφορά αποκλειστικά τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες, εκτός από τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία, ήτοι τις μεταφορές χύδην φορτίων με πλοίο ναυλωμένο κατόπιν αιτήσεως. Το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86 ορίζει την έννοια της ναυτιλιακής διασκέψεως ως:

«[ο]μάδα δύο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή συγκεκριμένες γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών.»

- 3) Το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 εξαιρεί από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 81, παράγραφος 1, ΕΚ) τις συμφωνίες που επιδιώκουν τον καθορισμό των ναύλων και των όρων που αφορούν την παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών. Η εξαίρεση καταλαμβάνει επίσης τις συμφωνίες που επιδιώκουν έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους σκοπούς:

α) τον συντονισμό των ωραρίων των πλοίων ή των ημερομηνιών ταξιδιών και προσέγγισής τους στους λιμένες·

β) τον καθορισμό της συχνότητας των ταξιδιών ή της προσέγγισης σε λιμένες·

γ) τον συντονισμό ή την κατανομή των ταξιδιών και των εξυπηρετούμενων λιμένων μεταξύ των μελών της διάσκεψης·

δ) τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέλος·

ε) την κατανομή του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων μεταξύ των μελών».

4 Σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού 4056/86, η Επιτροπή, προτού λάβει μια απόφαση, παρέχει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστή την άποψή τους για τις αιτιάσεις που διατυπώνονται κατ' αυτών. Ο κανονισμός 4260/88 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1988, σχετικά με τις κοινοποιήσεις, τις καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό 4056/86 (ΕΕ L 376, σ. 1), που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, διευκρινίζει τις διαδικαστικές προϋποθέσεις που πρέπει να τηρηθούν κατά την ακρόαση των ενδιαφερομένων μελών.

5 Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86), προβλέπει τα εξής:

«Στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών, την κατανομή των αγορών μεταφορών, την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία, την από κοινού χρηματοδότηση ή απόκτηση μεταφορικού υλικού ή εξοπλισμού που συνδέεται άμεσα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών κατά το μέτρο που είναι αναγκαία για την από κοινού εκμετάλλευση εκ μέρους ομίλου επιχειρήσεων οδικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 4, καθώς και στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως στην αγορά

μεταφορών. Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται εξίσου στις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που παρέχουν βοηθητικές μεταφορικές υπηρεσίες και που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που προβλέπονται ανωτέρω.»

6 Σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1017/68:

«Με την επιφύλαξη των διατάξεων που προβλέπονται στα άρθρα 3 έως 6, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται, χωρίς να είναι αναγκαία η έκδοση προηγούμενης αποφάσεως για το σκοπό αυτό, όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ Κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται:

α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς ή άλλων όρων συναλλαγής,

[...]».

7 Το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 έχει ως εξής:

«Η απαγόρευση του άρθρου 2 δύναται να κηρυχθεί ανεφάρμοστη με αναδρομική ισχύ:

— για κάθε συμφωνία ή κατηγορία συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων,

- για κάθε απόφαση ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων,
- για κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών,

η οποία συμβάλλει:

- στη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, ή
- στην προαγωγή, στις αγορές που υφίστανται σοβαρές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης, μεγαλύτερης συνεχείας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών, ή
- στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, ή
- στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου,

λαμβάνοντας ευλόγως υπόψη τα συμφέροντα των χρησιμοποιούντων τις μεταφορές, και η οποία:

- α) δεν επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μεταφορών περιορισμούς μη απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων αυτών, και

- β) δεν παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς μεταφορών.»
- 8 Σύμφωνα με το άρθρο 11, παράγραφος 4, του κανονισμού 1017/68, «[α]ν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα μετά από διαδικασία που κινήθηκε κατόπιν καταγγελίας ή αυταπαγγέλτως ότι συμφωνία, απόφαση ή εναρμονισμένη πρακτική πληροί τους όρους του άρθρου 2 και του άρθρου 5, εκδίδει απόφαση περί εφαρμογής του άρθρου 5. Η απόφαση ορίζει την ημερομηνία από την οποία αρχίζει να ισχύει. Αυτή η ημερομηνία δύναται να είναι προγενέστερη της ημερομηνίας της αποφάσεως».
- 9 Σύμφωνα με το άρθρο 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλλει στις επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων πρόστιμα οσάκις, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, διαπράττουν παράβαση, μεταξύ άλλων, του άρθρου 2 του εν λόγω κανονισμού.
- 10 Σύμφωνα με το άρθρο 26, παράγραφος 1, του κανονισμού 1017/68, η Επιτροπή, προτού λάβει απόφαση, παρέχει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστή την άποψή τους επί των αιτιάσεων που διατυπώθηκαν κατ' αυτών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 1630/69 της Επιτροπής, της 8ης Αυγούστου 1969, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 26, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968 (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 130), καθορίζει τις διαδικαστικές προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται κατά την ακρόαση αυτή.

Το ιστορικό της διαφοράς

- 11 Η Far Eastern Freight Conference (στο εξής: FEFC) αποτελεί ένα σύνολο συνδεδεμένων ναυτιλιακών διασκέψεων, στις οποίες ανήκουν οι ναυτιλιακές εταιρίες που

παρέχουν τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Νοτιοανατολικής και Ανατολικής Ασίας, καθώς και υπηρεσίες μεταφοράς «από πόρτα σε πόρτα» ή συνδυασμένης μεταφοράς.

- 12 Οι εταιρείες που είναι μέλη της FEFC συμφώνησαν να χρησιμοποιούν, πέραν των γενικών όρων προσχώρησης, ένα κοινό τιμοκατάλογο. Προκειμένου να λάβουν υπόψη τη συνδυασμένη μεταφορά, επεξέτειναν, γύρω στο 1971, χρονολογία έναρξης της χρησιμοποιήσεως των εμπορευματοκιβωτίων, τις αρμοδιότητες της FEFC, όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς και της διακίνησης στο λιμένα φορτώσεως ή εκφορτώσεως, και στον τομέα των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς.

- 13 Ο τιμοκατάλογος της FEFC που ίσχυε κατά τον χρόνο των επίμαχων πραγματικών περιστατικών περιλαμβάνεται σε ένα έγγραφο τιτλοφορούμενο NT 90 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1990. Καθορίζει τους γενικούς όρους των υπηρεσιών μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων πληρωμής. Διαιρείται σε πέντε τμήματα, δύο από τα οποία αφορούν τα χερσαία τμήματα των συνδυασμένων μεταφορών (χερσαία τμήματα στη χώρα προελεύσεως και στη χώρα προορισμού).

- 14 Στις 28 Απριλίου 1989, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από τους οργανισμούς που υποστηρίζουν την Deutsche Seeverladerkomitees (DSVK, γερμανικό συμβούλιο θαλασσιών φορτωτών), ήτοι την Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), την Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) και την Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BGA), σχετικά με ορισμένες πρακτικές των μελών της FEFC όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών στον τομέα της συνδυασμένης μεταφοράς.

- 15 Οι καταγγέλλοντες απαρίθμησαν τα ακόλουθα πέντε στοιχεία ως συστατικά μιας υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς:

α) μεταφορά μέχρι τον λιμένα φορτώσεως

- β) φορτοεκφόρτωση στον λιμένα (μεταβίβαση από το χερσαίο μεταφορικό μέσο στο πλοίο)·
- γ) θαλάσσια μεταφορά (μεταφορά από τον λιμένα φορτώσεως στον λιμένα προορισμού)·
- δ) φορτοεκφόρτωση στον λιμένα προορισμού (μεταβίβαση από το πλοίο στο χερσαίο μεταφορικό μέσο)·
- ε) χερσαία μεταφορά από τον λιμένα προορισμού στον τόπο του τελικού προορισμού.

16 Οι καταγγέλλοντες ισχυρίστηκαν ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 αφορά μόνο το τρίτο από τα πέντε προαναφερθέντα στοιχεία (την κυρίως ειπείν θαλάσσια μεταφορά), ενώ τα μέλη της FEFC συνήψαν συμφωνία για τις τιμές όχι μόνον όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά αλλά και τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς και τις πράξεις φορτοεκφόρτωσης.

17 Δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 αφορά «διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες εκτός από τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία», το πεδίο εφαρμογής της εξαίρεσης κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού δεν μπορούσε να είναι ευρύτερο από το πεδίο εφαρμογής του ίδιου του κανονισμού. Κατά αυτούς, εφαρμοστέα νομοθεσία αποτελεί εν προκειμένω ο κανονισμός 1017/68, του οποίου το άρθρο 2 απαγορεύει τις περιοριστικές πρακτικές, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των τιμών — και δεν προβλέπει εξαίρεση για τις δραστηριότητες καθορισμού των τιμών, όπως αυτές που ασκούν τα μέλη της FEFC στο τομέα των χερσαίων μεταφορών.

- 18 Οι καταγγέλλοντες ζήτησαν από την Επιτροπή να λάβει τα μέτρα που είναι αναγκαία για να δοθεί τέλος σ' αυτή την πρακτική καθορισμού των τιμών της FEFC όσον αφορά τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς.
- 19 Στις 18 Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει διαδικασία με αντικείμενο την παρούσα υπόθεση.
- 20 Με επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες ανακοίνωση αιτιάσεων.
- 21 Η Επιτροπή παρέσχε εν συνεχεία στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους όσον αφορά τις αιτιάσεις που διατύπωσε η Επιτροπή και να υποβάλουν κάθε άλλη ενδεχόμενη παρατήρηση σύμφωνα με το άρθρο 26, παράγραφος 1, του κανονισμού 1017/68 και τις διατάξεις του κανονισμού 1630/69.
- 22 Στις 21 Δεκεμβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/985/EK, σχετικά με τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ΕΕ L 378, σ. 17, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση).
- 23 Το διατακτικό της προσβαλλομένης απόφασεως είναι το ακόλουθο:

«Άρθρο 1

Τα μέλη της Far Eastern Freight Conference [...] παρέβησαν τις διατάξεις του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68,

συμφωνούνται μεταξύ τους τις τιμές για υπηρεσίες χειρσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο έδαφος της Κοινότητας σε φορτωτές σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες ως μέρος μιας πολύμορφης μεταφοράς φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

Άρθρο 2

Τα κριτήρια του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 δεν πληρούνται.

Άρθρο 3

Τα μέλη της Far Eastern Freight Conference [...] καλούνται να παύσουν την αναφερόμενη στο άρθρο 1 παράβαση.

Άρθρο 4

Οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση καλούνται με αυτήν να απόσχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική με τον ίδιο ή παρόμοιο σκοπό ή αποτέλεσμα με εκείνο της αναφερομένης στο άρθρο 1 συμφωνίας.

Άρθρο 5

Τα πρόστιμα που καθορίζονται πιο κάτω επιβάλλονται στις επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση σε σχέση με την αναφερομένη στο άρθρο 1 παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68.

Compagnie Générale Maritime	10 000 ECU
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ECU
Croatia Line	10 000 ECU
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ECU
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ECU
A. P. Møller-Maersk Line	10 000 ECU
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ECU
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ECU
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ECU
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ECU
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ECU
Orient Overseas Container Line	10 000 ECU
P & O Containers Ltd	10 000 ECU

Άρθρο 6

Τα πρόστιμα που επιβάλλονται στο άρθρο 5 καταβάλλονται σε ECU, εντός τριμήνου από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, στον τραπεζικό λογαριασμό της Επιτροπής τη Ευρωπαϊκής Κοινότητας αριθ. 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

Μετά την εκπνοή της προθεσμίας αυτής, θα χρεωθούν αυτόματα τόκοι επί των προστίμων με βάση το επιτόκιο που εφαρμόζει το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Ίδρυμα στις συναλλαγές σε ECU, την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μήνα εκδόσεως της παρούσας αποφάσεως, συν 3,5 ποσοστιαίες μονάδες, δηλαδή 9,25 %.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο παράρτημα.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστό τίτλο δυνάμει του άρθρου 192 της Συνθήκης ΕΚ.»

Διαδικασία

- 24 Στις 16 Μαρτίου 1995, δεκατρείς από τις δεκατέσσερις ναυτιλιακές εταιρίες που ήταν αποδέκτες της προσβαλλομένης αποφάσεως άσκησαν προσφυγή ακυρώσεως κατά της αποφάσεως αυτής κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 230).
- 25 Με χωριστό δικόγραφο της 10ης Απριλίου 1995, ζήτησαν επίσης, δυνάμει των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 242 ΕΚ και 243 ΕΚ), να ανασταλεί η εκτέλεση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ενόψει της διατάξεως του Προέδρου του Δικαστηρίου της 19ης Ιουλίου 1995, [C-149/95 P(R)], Επιτροπή κατά

Atlantic Container Line κ.λπ. (Συλλογή 1995, σ. I-2165), οι διάδικοι συμφώνησαν ότι η Επιτροπή δεν θα συνέχιζε την εκτέλεση της απαγορεύσεως του συλλογικού καθορισμού των τιμών για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που προέβλεπαν οι προσφεύγουσες, εν αναμονή της αποφάσεως του Πρωτοδικείου είτε στην υπόθεση T-395/94 Atlantic Container Line κ.λπ. είτε στην παρούσα υπόθεση. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου, κατόπιν αιτήσεως των διαδίκων, αποφάσισε, στις 31 Οκτωβρίου 1995, να αναστείλει τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων μέχρι την έκδοση της αποφάσεως που θα εκδιδόταν πρώτη είτε στην υπόθεση T-395/94, είτε στην παρούσα υπόθεση.

- 26 Με διάταξη της 12ης Δεκεμβρίου 1995, ο πρόεδρος του πέμπτου πενταμελούς τμήματος του Πρωτοδικείου επέτρεψε την παρέμβαση της The European Community Shipowners' Association ASBL (στο εξής: ECSA) και της The Japanese Shipowners' Association (στο εξής: JSA) προς υποστήριξη των αιτημάτων των προσφευγουσών, καθώς και της The European Council of Transport Users ASBL (στο εξής: ECTU), που περιλαμβάνει το The European Shippers Council, προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.
- 27 Στις 30 Οκτωβρίου 1995, το High Court of Justice (England & Wales) υπέβαλε στο Δικαστήριο, βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), διάφορα προδικαστικά ερωτήματα αφορώντα, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης και την ερμηνεία των κανονισμών 4056/86 και 1017/68 σε σχέση με συμφωνίες συναφθείσες μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό του ύψους των ναύλων στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών αποτελούμενων από χερσαία και θαλάσσια τμήματα (υπόθεση C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima κ.λπ.) (ΕΕ C 351, σ. 4).
- 28 Με διάταξη της 26ης Ιουνίου 1996 (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή), το Πρωτοδικείο διέταξε την αναστολή της διαδικασίας στην υπόθεση T-86/95 μέχρι της έκδοσης της αποφάσεως στην υπόθεση C-339/95, σύμφωνα με το άρθρο 47, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και τα άρθρα 77, στοιχείο α', και 78 του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου. Κατόπιν της διαγραφής της υποθέσεως C-339/95 με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Μαρτίου 1998 (μη δημοσιευθείσα στη Συλλογή), η διαδικασία στην υπόθεση T-86/95 συνεχίστηκε εκ νέου.

- 29 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο των μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας, κάλεσε τις προσφεύγουσες να απαντήσουν σε ορισμένες γραπτές ερωτήσεις.
- 30 Οι διάδικοι αγόρευαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 7ης Ιουνίου 2000.

Αιτήματα των διαδίκων

- 31 Οι προσφεύγουσες, υποστηριζόμενες από τη JSA και την ECSA, παρεμβαίνουσες, ζητούν απο το Πρωτοδικείο:
- να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση,
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 32 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την ECTU, ζητεί από το Πρωτοδικείο:
- να απορρίψει την προσφυγή,
 - να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Νομική ανάλυση

- 33 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν πέντε λόγους ακυρώσεως προς στήριξη της προσφυγής τους. Ο πρώτος λόγος αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Ο δεύτερος λόγος αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86, που προβλέπει την εξαιρέση κατά κατηγορία. Ο τρίτος αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 σχετικά με τη χορήγηση ατομικής εξαιρέσεως. Ο τέταρτος λόγος αφορά την ύπαρξη διαδικαστικών παρατυπιών κατά τη διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας. Με τον πέμπτο λόγο ζητείται η ακύρωση ή η μείωση των προστίμων.

I — Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 34 Οι προσφεύγουσες, παραπέμποντας ρητώς στις υποθέσεις T-395/94 και T-395/94 R, επικαλούνται, στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, τα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν στις υποθέσεις αυτές. Όπως ορθώς παρατηρεί η Επιτροπή, μια τέτοια συνολική παραπομπή στα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν σε μια άλλη υπόθεση δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 19, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, που εφαρμόζεται στο Πρωτοδικείο δυνάμει του άρθρου 46, πρώτο εδάφιο, του ίδιου Οργανισμού, και το άρθρο 44, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, ο προσφεύγων πρέπει να διατυπώσει, τουλάχιστον υπό συνοπτική μορφή, τους ισχυρισμούς τους οποίους επικαλείται. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούν να επιτρέψουν στον καθού να προετοιμάσει την άμυνά του και στο Πρωτοδικείο να ασκήσει τον δικαστικό του έλεγχο (βλ. μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Δεκεμβρίου 1990, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, C-347/88, Συλλογή 1990, σ. I-4747, σκέψη 28· διάταξη του Πρωτοδικείου της 28ης Απριλίου 1993, de Hoe κατά Επιτροπής, T-85/92, Συλλογή 1993, σ. II-523, σκέψεις 20 έως 22).

- 35 Εν προκειμένω όμως η αναφορά που γίνεται στο δικόγραφο της προσφυγής (σημείο 1.37), «στον βαθμό που αυτό είναι δυνατό και αναγκαίο [...], στα επιχειρήματα και στα αποδεικτικά στοιχεία που προβάλλονται [...] στις υποθέσεις T-395/94 και

T-395/94 R, στον βαθμό που αυτά αφορούν το ζήτημα των τιμών συνδυασμένης μεταφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων» συνιστά παραπομπή στα στοιχεία της υποθέσεως T-395/94, η οποία είναι τόσο γενική ώστε το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να ασκήσει τον δικαστικό του έλεγχο. Το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται επίσης όσον αφορά την περιεχόμενη στο σημείο 11.25 της προσφυγής αναφορά στο σύνολο των επιχειρημάτων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της υποθέσεως T-395/94 R, τα οποία συνοψίζονται στο σημείο 11.26 της προσφυγής. Συνεπώς, πρέπει να περιοριστεί ο ασκούμενος από το Πρωτοδικείο δικαστικός έλεγχος στους λόγους και τα επιχειρήματα που ρητώς εκτίθενται στο δικόγραφο της προσφυγής.

II — *Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης*

A — *Επιχειρήματα των διαδίκων*

Σχετική αγορά

36
έως
69

[...]

Σημαντικός περιορισμός του ανταγωνισμού

70
έως
82

[...]

Αποτέλεσμα επί του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών

83
έως
109

[...]

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 110 Στο πλαίσιο της εξέτασως του πρώτου λόγου ακυρώσεως που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πρέπει να τονισθεί, εκ προοιμίου, ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν τον περιοριστικό του ανταγωνισμού χαρακτήρα της συμφωνίας που αποτελεί αντικείμενο της προσβαλλομένης απόφάσεως και με την οποία καθόρισαν συλλογικά τις τιμές των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς της FEFC που παρέχονται στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι μια συμφωνία που έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των τιμών συνιστά περιορισμό του ανταγωνισμού τον οποίο ρητά αναφέρει το άρθρο 85, παράγραφος 1, στοιχείο α', της Συνθήκης (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Οκτωβρίου 1972, 8/72, *Cementhandelaren κατά Επιτροπής*, Συλλογή τόμος 1972-1973, σ. 223, σκέψεις 18 έως 19, και την απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1991, T-6/89, *Enichem Anic κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1991, σ. II-1623, σκέψη 198).
- 111 Αντιθέτως, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν ότι η εν λόγω συμφωνία μπορεί, στην ορθώς ορισθείσα επίμαχη αγορά, να περιορίσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά σημαντικό τρόπο και ότι, συνεπώς, μπορεί να εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συναφώς, οι προσφεύγουσες προσάπτουν, κυρίως, στην Επιτροπή ότι δεν όρισε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, την επίμαχη αγορά. Επικουρικώς, υποστηρίζουν ότι ο ορισμός της επίμαχης αγοράς που έλαβε σιωπηρώς υπόψη της η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση είναι εσφαλμένος, καθόσον προϋποθέτει ότι η χερσαία διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς που οργανώνει η FEFC συνιστά διακριτή αγορά σε σχέση με εκείνη της θαλάσσιας μεταφοράς. Τέλος, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται επιπλέον ότι αν οι επίμαχες υπηρεσίες μεταφορές υπάγονται στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, η αγορά αυτή πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς.

Επί του ορισμού της επίμαχης αγοράς

- 112 Όσον αφορά την κυρίως προβληθείσα αιτίαση, πρέπει να τονισθεί ότι, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή προσδιόρισε σαφώς, στις

αιτιολογικές σκέψεις 10 και 42 της προσβαλλομένης απόφασης, τις επίμαχες υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς ως αποτελούσες την αγορά που επηρεάστηκε από την επίμαχη συμφωνία. Η Επιτροπή ανέφερε ότι οι υπηρεσίες τις οποίες αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση είναι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που προσφέρονται στους φορτωτές, στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, από τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη της FEFC, στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Επιπλέον, στις αιτιολογικές σκέψεις 12 έως 37 της προσβαλλομένης απόφασης, η Επιτροπή περιέγραψε πιο εκτεταμένα τις υπηρεσίες αυτές, προσδιορίζοντας τους επιχειρηματίες που είναι ενεργοί από την άποψη της προσφοράς και της ζήτησης (αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 27), καθώς και τις σχετικές προϋποθέσεις ανταγωνισμού, ιδίως όσον αφορά τις τιμές (αιτιολογικές σκέψεις 26, 28 και 30).

- 113 Επομένως, η Επιτροπή εξέθεσε επαρκώς το πραγματικό πλαίσιο εντός του οποίου συνήφθη η επίμαχη συμφωνία και στο οποίο πρόκειται να παραχθούν τα αποτελέσματά της, καθώς και τη διάρθρωση και τη λειτουργία των επίμαχων υπηρεσιών.
- 114 Περαιτέρω, δεν ασκεί επιρροή το ότι η Επιτροπή δεν περιέλαβε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ένα ειδικό τμήμα το οποίο να αφορά τον ορισμό της επίμαχης αγοράς και να φέρει τον τίτλο αυτόν.
- 115 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί η αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά την έλλειψη ορισμού της επίμαχης αγοράς στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 116 Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης, πρέπει ενδεχομένως να ορίζεται η επίμαχη αγορά προκειμένου να καθορίζεται αν μια συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και αν έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000, T-62/98, Volkswagen κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-2707, σκέψη 230, και της 15ης Σεπτεμβρίου 1998,

T-374/94, T-375/94, T-384/94 και T-388/94, European Night Services κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-3141, σκέψεις 93 έως 95 και 103). Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης, οι αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες κατά του ορισμού της αγοράς στον οποίο προέβη η Επιτροπή δεν είναι αυτόνομες σε σχέση με τις αιτιάσεις που αφορούν τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών και την προσβολή του ανταγωνισμού (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 21ης Φεβρουαρίου 1995, T-29/92, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-289, σκέψη 75, και της 15ης Μαρτίου 2000, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000 σ. II-491, σκέψη 1093).

117 Όσον αφορά εν συνεχεία την επικουρική αιτίαση ότι ο ορισμός της επίμαχης αγοράς στον οποίο στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση είναι εσφαλμένος, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η προσδιοριζόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση περιοριστική του ανταγωνισμού συμφωνία αφορά τον καθορισμό, εκ μέρους των μελών της FEFC, ενός κοινού τιμοκαταλόγου «για υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο έδαφος της Κοινότητας σε φορτωτές σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες ως μέρος μιας [συνδυασμένης] μεταφοράς φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής» (άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

118 Πρέπει να παρατηρηθεί ότι η έννοια της «συνδυασμένης μεταφοράς» (που αποκαλείται επίσης στον εν λόγω οικονομικό τομέα «διατροφική μεταφορά», «άμεση μεταφορά» ή «μικτή μεταφορά») προσδιορίζει τη μικτή μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων διά ξηράς και διά θαλάσσης. Όσον αφορά τη μεταφορά διά ξηράς, δεν αμφισβητείται ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών από τις εγκαταστάσεις του φορτωτή στον λιμένα φορτώσεως (αρχική μεταφορά) και από τον λιμένα εκφορτώσεως στις εγκαταστάσεις του παραλήπτη (τελική μεταφορά) μπορεί, όπως τονίζει η προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογική σκέψη 16), να πραγματοποιηθεί είτε από τον ίδιο τον φορτωτή είτε από τον θαλάσσιο μεταφορέα. Εναπόκειται συναφώς στον φορτωτή να αποφασίσει ελεύθερα αν θα επιλέξει τον έναν ή τον άλλο από τους δύο αυτούς τρόπους (αιτιολογική σκέψη 17 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η υπηρεσία χερσαίας μεταφοράς μπορεί να ανατεθεί σε άλλον υπεργολαβικά (αιτιολογικές σκέψεις 19 έως 24 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

- 119 Οσάκις η χερσαία διακίνηση πραγματοποιείται από τον φορτωτή, ο φορτωτής πρέπει να προμηθεύεται τα αναγκαία εμπορευματοκιβώτια, ενδεχομένως, από τη ναυτιλιακή εταιρία, για να τοποθετήσει σε αυτά, εντός των δικών του εγκαταστάσεων, τα σχετικά εμπορεύματα και να μεταφέρει τα εμπορευματοκιβώτια μέχρι το σημείο παραδόσεως του συγκεκριμένου υλικού που καθόρισε η ναυτιλιακή εταιρία. Κατά τον ίδιο τρόπο, στον λιμένα εκφορτώσεως, εναπόκειται στον φορτωτή ή στον παραλήπτη των μεταφερομένων εμπορευμάτων να οργανώσει τη χερσαία διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων προς τις δικές του εγκαταστάσεις για να προβεί στην εκφόρτωσή τους και να τα επιστρέψει εν συνεχεία, κενά περιεχομένου, στη ναυτιλιακή εταιρία. Αν δεν πραγματοποιεί ο ίδιος τη χερσαία μεταφορά, ο φορτωτής μπορεί, όπως τονίζει η προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογικές σκέψεις 21 έως 24), να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες ενός ανεξαρτήτου τρίτου, όπως, για παράδειγμα, ενός ναυλομεσίτη, ενός οδικού μεταφορέα ή μιας σιδηροδρομικής εταιρίας ή μιας εταιρίας πλωτών μεταφορών.
- 120 Όταν η χερσαία μεταφορά πραγματοποιείται από τον θαλάσσιο μεταφορέα, η ναυτιλιακή εταιρία παρέχει στον φορτωτή τα εμπορευματοκιβώτια και τα μεταφέρει προς τον λιμένα φορτώσεως ή προς τις εγκαταστάσεις του παραλήπτη από τον λιμένα εκφορτώσεως. Στην περίπτωση αυτή, η χερσαία μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου πραγματοποιείται, ως επί το πλείστον, στην πράξη, όχι από την ίδια τη ναυτιλιακή εταιρία, αλλ' από έναν οδικό ή σιδηροδρομικό μεταφορέα ή από μια επιχείρηση πλωτών μεταφορών ανεξάρτητη από τη ναυτιλιακή εταιρία, στην οποία η τελευταία αυτή ανέθεσε υπεργολαβικά τη πραγματοποίηση της μεταφοράς (αιτιολογικές σκέψεις 19 και 20 της προσβαλλόμενης απόφασης). Μόνο μικρός αριθμός ναυτιλιακών εταιριών δημιούργησε θυγατρικές εταιρίες επιφορτισμένες με την παροχή υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς. Δεν αμφισβητείται ότι η επίμαχη συμφωνία έχει ως αντικείμενο τον εκ μέρους των μελών της FEFC καθορισμό της τιμής πώλησεως στους φορτωτές αυτών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που οργανώνουν οι ναυτιλιακές εταιρίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.
- 121 Στο πλαίσιο της επικουρικής αιτιάσεώς τους που αφορά εσφαλμένο ορισμό της επίμαχης αγοράς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι εν λόγω υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς υπάγονται στην ευρύτερη αγορά των θαλασσιών μεταφορών που οργανώνονται στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς. Κατά τις προσφεύγουσες, η επίμαχη μεταφορά πρέπει συνελπώς να ορισθεί ως η αγορά των τακτικών θαλασσιών μεταφορών στο πλαίσιο υπηρεσιών από λιμένα σε λιμένα ή συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Απω Ανατολής, με σταθμούς σε λιμένες που βρίσκονται στα εδάφη αυτά. Συναφώς, οι προσφεύγουσες τονίζουν

ειδικότερα το γεγονός ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσφέρουν στους φορτωτές αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των υπηρεσιών τακτικών θαλασσιών μεταφορών που πωλούνται από τη FEFC στους φορτωτές για τη διακίνηση των τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια εμπορευμάτων τους μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.

- 122 Από τη νομολογία προκύπτει ότι, για να θεωρηθεί μια αγορά επαρκώς διακριτή, η επίμαχη υπηρεσία ή το επίμαχο αγαθό πρέπει να μπορεί να εξατομικεύεται από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που το διαφοροποιούν από άλλες υπηρεσίες ή αγαθά σε βαθμό που να είναι σχεδόν αδύνατη η αμοιβαία αντικατάστασή τους και σχεδόν ανεπαίσθητος ο μεταξύ τους ανταγωνισμός (βλ., στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις του Δικαστηρίου, της 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen et Silver Line Reisebüro, Συλλογή 1989, σ. 803, σκέψεις 39 και 40, και της 14ης Φεβρουαρίου 1978, στην υπόθεση 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψεις 11 και 12, και την απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991, στην υπόθεση T-30/89, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, σκέψη 64). Ο βαθμός αμοιβαίας αντικατάστασης μεταξύ των προϊόντων μπορεί να εκτιμηθεί με βάση αντικειμενικά χαρακτηριστικά τους, καθώς και με βάση τη διάρθρωση της ζήτησής και της προσφοράς στην αγορά, καθώς και των όρων του ανταγωνισμού (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου, της 9ης Νοεμβρίου 1983 στην υπόθεση 322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 37, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Οκτωβρίου 1994, στην υπόθεση T-83/91, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 63).
- 123 Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι δεν αμφισβητείται ότι, παρά το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες παρέχουν υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς ως συμπλήρωμα των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, οι φορτωτές διατηρούν τη δυνατότητα επιλογής να αγοράσουν χωριστά τα δύο αυτά είδη υπηρεσιών από διαφορετικούς επιχειρηματίες. Το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 4056/86 διασφαλίζει εξάλλου την ευχέρεια αυτή των φορτωτών να απευθύνονται σε επιχειρήσεις της επιλογής τους για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς. Για την πώληση των υπηρεσιών αυτών στους φορτωτές, οι ναυτιλιακές εταιρίες ανταγωνίζονται συνελπώς τους χερσαίους μεταφορείς. Δεν μπορεί όμως να αμφισβητηθεί ότι οι τελευταίοι αυτοί δραστηριοποιούνται μόνο στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς.
- 124 Πρέπει επίσης να παρατηρηθεί ότι, προτού οι ναυτιλιακές εταιρίες αρχίσουν να προσφέρουν υπηρεσίες χερσαίας αρχικής και τελικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι φορτωτές έπρεπε να οργανωθούν για να πραγματοποιούν τη διακίνηση

των εμπορευμάτων προς και από τους λιμένες. Η αγορά αυτής της χερσαίας μεταφοράς εμπορευμάτων προϋπήρχε της εισόδου των ναυτιλιακών εταιριών στην αγορά αυτή. Ακόμη και μετά την ανάπτυξη της χρησιμοποιήσεως των εμπορευματοκιβωτίων και την άφιξη των ναυτιλιακών εταιριών στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, έπρεπε, όπως τονίζει η οικονομική έκθεση των καθηγητών S. Gilman και M. Graham (σημείο 4.42 της εκθέσεώς τους, που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 17 της προσβαλλομένης αποφάσεως), η οποία κατατέθηκε από τις προσφεύγουσες προς στήριξη της θέσεώς τους, «να έχουν [οι φορτωτές] την επιλογή να συνεχίσουν όπως και πριν και να κανονίζουν οι ίδιοι τη χερσαία μεταφορά εφόσον το [επιθυμούσαν]». Έστω και αν είναι αναντίρρητο ότι η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων διευκόλυνε τον συνδυασμό των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, η αρχική και τελική μεταφορά των εμπορευμάτων εξακολουθούν να αποτελούν υπηρεσία χερσαίας μεταφοράς. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει την ύπαρξη μιας αγοράς των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που είναι συναφής αλλά διακριτή από την αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς στο πλαίσιο μιας υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Οκτωβρίου 1985, 311/84, CBEM, Συλλογή 1985, σ. 3261, σκέψη 26).

- 125 Επιπλέον, δεν αμφισβητείται, όπως τονίζει η προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογικές σκέψεις 19 έως 24), ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που είναι αναγκαίες για την αρχική και την τελική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς παρέχονται, κατά γενικό κανόνα, από επιχειρήσεις χερσαίας μεταφοράς που είναι ανεξάρτητες από τις ναυτιλιακές εταιρίες και από τους φορτωτές, ασχέτως του αν η χερσαία μεταφορά πραγματοποιείται από τον φορτωτή ή από τη ναυτιλιακή εταιρία. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που απαιτούνται για την αρχική και την τελική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ανατίθενται, πράγματι, ως επί το πλείστον υπεργολαβικά σε ανεξάρτητες επιχειρήσεις χερσαίας μεταφοράς που ειδικεύονται στην οδική, σιδηροδρομική ή στη διά πλωτών μέσων μεταφορά.

- 126 Προκύπτει συνεπώς ότι η αρχική και η τελική χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς υπόκεινται σε ειδική ζήτηση και προσφορά. Υπάρχουν επιχειρήσεις χερσαίας μεταφοράς, που είναι ανεξάρτητες από τους φορτωτές και τις ναυτιλιακές εταιρίες και οι οποίες παρέχουν στις τελευταίες αυτές εξειδικευμένες υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, εμπορευματοκιβωτίων θαλάσσιας μεταφοράς, για τη θαλάσσια μεταφορά τους ή για τη συνέχιση της διακινήσεώς τους μετά τη θαλάσσια μεταφορά τους στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.

127 Ο προαναφερθείς ειδικός χαρακτήρας ενισχύεται επιπλέον από το γεγονός ότι η προσφορά και η ζήτηση υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς αντιστοιχούν σε ειδικούς όρους ανταγωνισμού, που είναι διαφορετικοί από εκείνους που ισχύουν σε άλλες αγορές, ειδικώς δε στην αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι, ενώ η τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς εξαρτάται βασικά από την αξία των μεταφερομένων εμπορευμάτων, δεν αμφισβητείται ότι η τιμή της υπηρεσίας χερσαίας μεταφοράς καθορίζεται για κάθε εμπορευματοκιβώτιο χωρίς καμία άμεση σχέση με την αξία των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Περαιτέρω, δεν αμφισβητείται ότι η χερσαία μεταφορά τιμολογείται σε τοπικό νόμισμα, ενώ η θαλάσσια μεταφορά σε αμερικανικά δολάρια.

128 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να θεωρηθεί ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, η Επιτροπή ορθώς θεώρησε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που σχετίζονται με την αρχική και την τελική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς συνιστούν διακριτή αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο αυτό από τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη της FEFC. Όπως προκύπτει από τη νομολογία, μια υποδιαίρεση της αγοράς που παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όσον αφορά τη ζήτηση και την προσφορά και αφορά προϊόντα για τα οποία υπάρχει επιτακτική ανάγκη και τα οποία δεν μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα εντός της γενικότερης αγοράς, της οποίας αποτελεί μέρος, πρέπει να θεωρείται χωριστή αγορά προϊόντων (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 10ης Ιουλίου 1991 στην υπόθεση T-69/89, RTE κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-485, σκέψεις 61 και 62, T-70/89, BBC κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-535, σκέψη 50 και T-76/89, ITP κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-575, σκέψεις 47 και 48).

129 Ο ισχυρισμός των προσφευγουσών ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που πραγματοποιούνται από τις ναυτιλιακές εταιρίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς παρέχονται από τις τελευταίες αυτές στους φορτωτές ως αναπόσπαστο τμήμα των υπηρεσιών τους θαλάσσιας μεταφοράς είναι συναφώς αλυσιτελής. Εφόσον υφίσταται ειδική ζήτηση και προσφορά για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλάσσιας μεταφοράς και οι υπηρεσίες αυτές προσφέρονται από επιχειρήσεις ανεξάρτητες από τις ναυτιλιακές εταιρίες, συνεπάγεται αναγκαστικά ότι υφίσταται χωριστή αγορά (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Μαΐου 1979, 22/78, Hugin κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 951, σκέψεις 7 και 8· απόφαση του Πρωτοδικείου Hilti κατά Επιτροπής, ό.π., σκέψη 67· επιβεβαιωθείσα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου

1994, Hilti κατά Επιτροπής, C-53/92 P, Συλλογή 1994, σ. I-667, σκέψεις 13 και 14· απόφαση Tetra Pak κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 82· επιβεβαιωθείσα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1996, C-333/94 P, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5951, σκέψη 36). Έτσι, στον τομέα των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίων μεταφορών, το Πρωτοδικείο έχει κρίνει ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αφορούν, μεταξύ άλλων, την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, τη διάθεση σιδηροδρομικών μηχανών και την έλξη τους συνιστούν, λόγω της ιδιομορφίας τους, αγορά διακριτή από την αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών γενικώς και την αγορά των οδικών και ποτάμων μεταφορών (απόφαση του Πρωτοδικείου της 21ης Οκτωβρίου 1997, Deutsche Bahn κατά Επιτροπής, T-229/94, Συλλογή 1997, σ. II-1689, σκέψεις 55 και 56).

130 Κατά συνέπεια, αντίθετα προς τη θέση των προσφευγουσών, η Επιτροπή ορθώς θεώρησε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η επίμαχη εν προκειμένω αγορά είναι εκείνη των εξειδικευμένων υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλάσσιας μεταφοράς για τη διακίνησή τους διά θαλάσσης, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής, εξαιρουμένων των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρίες στο προαναφερθέν πλαίσιο.

131 Τέλος, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν περαιτέρω, σε περίπτωση που το Πρωτοδικείο θα θεωρούσε ότι οι εν λόγω υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς υπάγονται σε χωριστή αγορά, ότι θα έπρεπε, τουλάχιστον, να περιληφθούν στην επίμαχη αγορά όλες οι παρεμφερείς χερσαίες μεταφορές. Συναφώς, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ειδικότερα ότι η επίμαχη αγορά θα έπρεπε να περιλαμβάνει, πέραν της χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων για τη διά θαλάσσης διακίνησή τους από τη FEFC μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής, τη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες συνδεδεμένες με την ίδια αυτή θαλάσσια διαδρομή, τη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων που πραγματοποιούν η FEFC και ανεξάρτητες εταιρίες σε σχέση με άλλες διαδρομές, τη χερσαία μεταφορά κάθε άλλου εμπορευματοκιβωτίου μεταξύ διαφορετικών σημείων ξηράς στο εσωτερικό της Ευρώπης, καθώς και τη χερσαία μεταφορά άλλων εμπορευμάτων που πραγματοποιείται κατά τρόπο παρεμφερή, όχι όμως με εμπορευματοκιβώτια.

132 Η θέση αυτή πρέπει να απορριφθεί ως προδήλως αβάσιμη.

133 Συγκεκριμένα, από τις αιτιολογικές σκέψεις 10 και 42 της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθώς και από το άρθρο 1 του διατακτικού της εν λόγω αποφάσεως, προκύπτει ότι ο επίμαχος στην παρούσα διαδικασία κοινός τιμοκατάλογος αφορά τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που προσφέρονται στους φορτωτές σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής η οποία πραγματοποιείται από τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη της FEFC. Εντεύθεν προκύπτει ότι, προφανώς, η επίμαχη αγορά αφορά, όχι όλες τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς οιασδήποτε φύσεως, αλλά μόνον τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αποτελούν στοιχείο της υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς.

134 Περαιτέρω και για τον ίδιο λόγο, η επίμαχη γεωγραφική αγορά δεν είναι εκείνη όλων των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς σε σχέση με όλα τα θαλάσσια δρομολόγια, αλλά μόνον οι χερσαίες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων που συνδέονται με το δρομολόγιο μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής. Συγκεκριμένα, ο επίμαχος στην παρούσα υπόθεση κοινός τιμοκατάλογος ισχύει αποκλειστικά στο πλαίσιο των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς που αφορούν μόνον αυτό το θαλάσσιο δρομολόγιο μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής, καθόσον το δρομολόγιο αυτό δεν μπορεί, εξάλλου, να αντικατασταθεί από άλλα δρομολόγια (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση Ahmed Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, όπ.π., σκέψεις 40 και 41). Χωρίς να χρειάζεται εν προκειμένω να κριθεί το ζήτημα αν η σχετική αγορά πρέπει να περιοριστεί στη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων προοριζομένων να φορτωθούν μόνο στα πλοία των εταιριών που είναι μέλη της FEFC, όπως τούτο φαίνεται να προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 11 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ή ευρύτερα σε όλα τα πλοία που πραγματοποιούν το προαναφερθέν θαλάσσιο δρομολόγιο, αρκεί να διαπιστωθεί ότι από την αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή εκτίμησε το αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού στο ευρύτερο πλαίσιο της δεύτερης περιπτώσεως. Βασίμως συνεπώς η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε, στον ορισμό της επίμαχης αγοράς, τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς οι οποίες αφορούν άλλα θαλάσσια δρομολόγια πλην εκείνου μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.

135 Υπό το φως των προεκτεθέντων, προκύπτει ότι δεν μπορεί να τεθεί εν αμφιβόλω ο ορισμός της επίμαχης αγοράς ως εκείνης των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που προσφέρονται στους φορτωτές σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες, στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, στο πλαίσιο της συνδυα-

σμένης μεταφοράς εμπορευμάτων τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.

- 136 Υπό τις περιστάσεις αυτές, οι αιτιάσεις των προσφευγουσών που αφορούν κυρίως την έλλειψη ορισμού της επίμαχης αγοράς και επικουρικός τον εσφαλμένο χαρακτήρα του ορισμού της επίμαχης αγοράς πρέπει να απορριφθούν.

Επί του αισθητού χαρακτήρα της προσβολής του ανταγωνισμού

- 137 Όσον αφορά, πρώτον, την αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά το ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει καμία εκτίμηση των κριτηρίων του αισθητού χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού και δεν ορίζει την επίμαχη αγορά σε σχέση με την οποία αυτό το αισθητό αποτέλεσμα πρέπει να εκτιμηθεί, αρκεί να τονισθεί ότι από την αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλομένης αποφάσεως, που δεν αμφισβητείται από τις προσφεύγουσες, προκύπτει επαρκώς κατά νόμο ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη της FEFC κατείχαν, το 1993, ήτοι κατά τον χρόνο των επίμαχων πραγματικών περιστατικών, το 38,5 % της αγοράς της χερσαίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θαλασσίας μεταφοράς, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής. Όπως διαπιστώθηκε στο πλαίσιο της εξετάσεως της αιτιάσεως σχετικά με τον ορισμό της επίμαχης αγοράς, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η εν λόγω αγορά συνιστά τη σχετική αγορά όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης στην επίμαχη συμφωνία.

- 138 Εντεύθεν προκύπτει ότι η αιτίαση των προσφευγουσών πρέπει, για τον ίδιο αυτό λόγο, να απορριφθεί. Το γεγονός ότι οι προσφεύγουσες κατέχουν το 40 % περίπου της επίμαχης αγοράς μπορεί, και μόνον αυτό, να αποδείξει ότι η συμφωνία την οποία αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ικανή να περιορίσει τον ανταγωνισμό κατά τρόπο αισθητό στην εν λόγω αγορά. Ένα τόσο σημαντικό τμήμα της αγοράς δεν μπορεί ευλόγως να θεωρηθεί ασήμαντο κατά την έννοια της νομολογίας (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 9ης Ιουλίου 1969, 5/69, Völk, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 91, σκέψη 7, και της 7ης Ιουνίου 1983, 100 έως 103/80, Musique diffusion

française κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 1825, σκέψη 86). Επομένως, στον βαθμό που η προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρει ρητώς το μερίδιο που οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της FEFC κατέχουν στην επίμαχη αγορά, πρέπει να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή, ως εκ τούτου, εκτίμησε επαρκώς κατά νόμο τα κριτήρια του αισθητού χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού.

139 Κατά τα λοιπά, πρέπει περαιτέρω να τονισθεί ότι η Επιτροπή εξέθεσε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται από τις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη της FEFC αντιπροσώπευαν, το 1991, περίπου 1 015 208 εμπορευματοκιβώτια EVP (ισοδύναμα των 20 ποδών), ήτοι 9 276 653 τόνους κατά προσέγγιση. Το 89 % περίπου των μεταφορών αυτών πραγματοποιήθηκαν, εν όλω ή εν μέρει, στο έδαφος της Κοινότητας (αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Επιπλέον, στην προσβαλλόμενη απόφαση τονίζεται ότι στα δρομολόγια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής οι χερσαίες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 18,6 % του συνολικού κόστους των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς, πράγμα που αντιστοιχούσε, το 1992, σε ποσό 477 200 000 ECU περίπου (αιτιολογικές σκέψεις 34 και 35 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 45 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «ο περιορισμός του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της FEFC όσον αφορά τις τιμές για το χερσαίο σκέλος πολύμορφων μεταφορών είναι μάλλον σημαντικός εξαιτίας του πολύ μεγάλου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων και του απορρέοντος κόστους (βλέπε σημείο 33 έως 37)».

140 Υπό τις περιστάσεις αυτές, είναι πρόδηλο ότι οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προσάψουν στην Επιτροπή ότι δεν εκτίμησε τον αισθητό χαρακτήρα του επηρεασμού του ανταγωνισμού από την επίμαχη συμφωνία.

141 Όσον αφορά, δεύτερον, την αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά το ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εκτιμά ορθώς αν η επίμαχη συμφωνία έχει αισθητά αποτελέσματα στον ανταγωνισμό, με το αιτιολογικό ότι τα αισθητά αποτελέσματα της επίμαχης συμφωνίας θα πρέπει να εκτιμώνται στο πλαίσιο των θαλασσίων μεταφορών που παρέχονται στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς, πρέπει και η αιτίαση αυτή να απορριφθεί στον βαθμό που στηρίζεται σε εσφαλμένο ορισμό της επίμαχης αγοράς. Επιπλέον, πρέπει να τονισθεί ότι, ακόμη και αν υποθεθεί ότι ο ορισμός της επίμαχης αγοράς που προβάλλουν οι προσφεύγουσες είναι ορθός, η

επίμαχη συμφωνία θα περιορίζε σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό τον ανταγωνισμό. Συγκεκριμένα, δεν αμφισβητείται ότι, στην έτσι οριζόμενη αγορά, τα μέλη της FEFC κατείχαν, το 1992, μερίδιο αγοράς 58 % (αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλομένης απόφασης). Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι μια συμφωνία καθορισμού των τιμών, η οποία αφορά υπηρεσίες αντιπροσωπεύουσες σημαντικό τμήμα του συνολικού κόστους των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς και η οποία συνήφθη από επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουσες το 60 % περίπου της σχετικής αγοράς, περιορίζει κατά τρόπο αισθητό τον ανταγωνισμό υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

142 Όσον αφορά, τρίτον, την άποψη των προσφευγουσών ότι η θέση των μερών της επίμαχης συμφωνίας έπρεπε να εκτιμηθεί στην αγορά των χερσαίων μεταφορών αναλόγου τύπου, πρέπει και αυτή να απορριφθεί, στον βαθμό που στηρίζεται σε εσφαλμένο ορισμό της επίμαχης αγοράς, η οποία δεν αφορά όλες τις χερσαίες μεταφορές, αλλά μόνον τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς στα δρομολόγια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

143 Περαιτέρω, πρέπει να τονισθεί ότι το αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού είναι αισθητό όχι μόνον αν η αγορά περιοριστεί μόνο στις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται από τις ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της FEFC, αλλά και αν περιλάβει τις υπηρεσίες που παρέχονται από τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλομένης απόφασης, χωρίς τούτο να αμφισβητείται από τις προσφεύγουσες, στην πρώτη περίπτωση οι εταιρίες μέλη της FEFC θα κατείχαν το 70 % της αγοράς, ενώ στη δεύτερη περίπτωση θα κατείχαν το 38,5 %.

144 Τέλος, σχετικά, τέταρτον, με την αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, καθόσον η Επιτροπή εξέτασε το αισθητό αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού της επίμαχης συμφωνίας, για πρώτη φορά, με την προσβαλλόμενη απόφαση, αυτή θα εξεταστεί χωριστά στο πλαίσιο του τετάρτου λόγου που αφορά την ύπαρξη διαδικαστικών ελαττωμάτων, καθόσον η αιτίαση αυτή αναπτύσσεται εκεί από τις προσφεύγουσες σε ευρύτερο πλαίσιο.

Επί του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών

145 Όσον αφορά τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, πρέπει να υπενθυμιστεί καταρχάς ότι, κατά πάγια νομολογία, μια συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων, για να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, πρέπει, βάσει ενός συνόλου αντικειμενικών νομικών ή πραγματικών στοιχείων, να καθιστά δυνατή την επαρκώς βάσιμη πιθανολόγηση ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επιρροή στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών κατά τρόπον που θα μπορούσε να βλάψει την υλοποίηση των στόχων μιας ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών (απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Μαρτίου 1993, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 και C-125/85 έως C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Ξυλοπολτός II», Συλλογή 1993, σ. I-1307, σκέψη 143). Ειδικότερα, δεν απαιτείται η επικρινόμενη συμπεριφορά να έχει επηρεάσει αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αλλ' αρκεί να αποδεικνύεται ότι η συμπεριφορά αυτή είναι ικανή να έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα (βλ., στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης, απόφαση SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, όπ.π. σκέψη 235).

146 Εν συνεχεία, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επίμαχη συμφωνία αποτελεί μια συμφωνία συναφθείσα μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών, πολλές από τις οποίες είναι εγκατεστημένες εντός διαφόρων κρατών μελών, η οποία αφορά τους όρους πωλήσεως υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς σε φορτωτές εγκατεστημένους επίσης σε διάφορα κράτη μέλη. Μια τέτοια συμφωνία είναι προφανές ότι μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Δεδομένου, εξάλλου, ότι η προϋπόθεση του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών έχει ως σκοπό την οριοθέτηση του πεδίου του κοινοτικού δικαίου έναντι του πεδίου των δικαίων των κρατών μελών (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1966, 56/64 και 58/64, Consten και Grundig κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 363), δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η επίμαχη συμφωνία, που επιβάλλει όρους πωλήσεως υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς σε μεγάλο τμήμα των φορτωτών της Κοινότητας, εμπίπτει στο κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού. Συναφώς, πρέπει, ειδικότερα, να τονισθεί ότι ο καθορισμός της τιμής πωλήσεως των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς μπορεί, μεταξύ άλλων, να επηρεάσει την απόφαση των φορτωτών να αναθέσουν τη χερσαία διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων τους στα μέλη της FEFC ή σε χερσαίο μεταφορέα, νοθεύοντας έτσι τον ανταγωνισμό που υφίσταται στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών μελών της FEFC και των χερσαίων μεταφορέων που δραστηριοποιούνται σε διάφορα κράτη μέλη.

147 Ομοίως, η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε περαιτέρω, στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και 51 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι ο καθορισμός της τιμής της χερσαίας μεταφοράς μπορεί επίσης να επηρεάσει τον ανταγωνισμό που υφίσταται μεταξύ των λιμένων των διαφόρων κρατών μελών. Συγκεκριμένα, ο καθορισμός των εν λόγω τιμών με βάση μια πλασματική μεταφορά, στο πλαίσιο ενός συστήματος «εξίσωσης των λιμένων», μεταξύ ενός σημείου στο εσωτερικό της ξηράς και του πλησιέστερου χρησιμοποιούμενου από οποιοδήποτε από τα μέλη της FEFC λιμένα, έχει ως αντικείμενο την εξουδετέρωση του οικονομικού πλεονεκτήματος που μπορεί να αποτελεί μια μικρότερη απόσταση σε σχέση με συγκεκριμένο λιμένα. Συναφώς, πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν την ύπαρξη εκτροπής φορτίων προκύπτουσας από την εφαρμογή του επίμαχου κοινού τιμολογίου σχετικά με τη χερσαία μεταφορά, αλλά περιορίστηκαν να σχετικοποιήσουν τη σημασία της. Το γεγονός, το οποίο τελικώς δεν αποδείχθηκε, ότι, ακόμη και ελλείψει συμφωνίας αφορώσας τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο της FEFC, οι ναυτιλιακές εταιρίες θα αναλάμβαναν τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η διακίνηση προς ένα μακρύτερα κείμενο λιμένα, δεν αναιρεί το γεγονός ότι το αντικείμενο ή, τουλάχιστον, το αποτέλεσμα της πρακτικής της «εξίσωσης των λιμένων» είναι η συγκέντρωση εμπορευμάτων προς λιμένες οι οποίοι, άλλως, δεν θα ήσαν αποδέκτες των εμπορευμάτων αυτών και ότι η τροποποίηση αυτή της ροής των εμπορευμάτων αποτελεί συνέπεια της συμφωνίας καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς. Πρέπει να προστεθεί ότι η εκτροπή της ροής των εμπορευμάτων που προκύπτει από τον συλλογικό καθορισμό τιμών είναι, επιπλέον, διαφορετική από εκείνη που θα υφίστατο αν κάθε εταιρία είχε καθορίσει μια ατομική εξίσωση των λιμένων με βάση τα δικά της κριτήρια.

148 Τέλος, αν και με πιο έμμεσο τρόπο, η επίμαχη συμφωνία μπορεί, τουλάχιστον, να έχει κάποιο αποτέλεσμα επί του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, στον βαθμό που οι τιμές των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που καθορίζει η FEFC αντιπροσωπεύουν ένα τμήμα της τελικής τιμής πώλησεως των μεταφερομένων εμπορευμάτων (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Δεκεμβρίου 1987, 136/86, BNIC, Συλλογή 1987, σ. 4789, σκέψη 18). Ορθώς επομένως η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 54 της προσβαλλομένης αποφάσεως, διαπίστωσε ότι η επίμαχη συμφωνία μπορούσε, λόγω του ότι επηρεάζει το κόστος εξαγωγής προς άλλες χώρες, να παρακινήσει τους παραγωγούς της Κοινότητας να αναζητήσουν άλλες αγορές, προς τις οποίες το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων τους είναι λιγότερο υψηλό, ειδικότερα δε την εγχώρια αγορά του ίδιου του παραγωγού ή τις αγορές άλλων κρατών μελών.

149 Εντεύθεν προκύπτει ότι οι αιτιάσεις των προσφευγουσών που αφορούν την έλλειψη αισθητού αποτελέσματος επί του ενδοκοινοτικού εμπορίου πρέπει να απορριφθούν.

Συμπέρασμα επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως των προσφευγουσών

150 Κατόπιν των προεκτεθέντων, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως των προσφευγουσών, που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πρέπει να κριθεί αβάσιμος.

III — Επί του δευτέρου λόγου, που αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

151
έως
155 [...]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι κανονισμοί 1017/68 και 4056/86 προορίζονταν για τον καθορισμό των κανόνων που είναι εφαρμόστοι σε ειδικούς τομείς της οικονομίας

156
έως
159 [...]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη τον ορθό ορισμό των επίμαχων αγορών επί των οποίων οι συμφωνίες παράγουν τα αποτελέσματά τους

160
και
161 [...]

Η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ασύμβατη προς τις διατάξεις του κανονισμού 4056/86 σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του

162
έως
209 [...]]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι συμβατή προς τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου που εφαρμόζονται στον καθορισμό του περιεχομένου της κοινοτικής νομοθεσίας

210
έως
215 [...]]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι συμβατή προς την ερμηνεία που δόθηκε σε πανομοιότυπες εκφράσεις σε άλλους κανονισμούς που αφορούν κλάδους του τομέα των μεταφορών

216
έως
221 [...]]

Η προσβαλλόμενη απόφαση αποτελεί πηγή ανασφάλειας δικαίου και διαδικαστικής ασυναρτησίας

222
έως
224 [...]]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν συμβιβάζεται με τη συλλογιστική που ακολούθησε το Συμβούλιο στον κανονισμό 4056/86 όσον αφορά τη χορήγηση εξαιρέσεως κατά κατηγορία στις διασκέψεις

225 [...]

Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη τα διακριτικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών

226 [...]

Η απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Οκτωβρίου 1995, C-96/94, Centro Servizi Spedirporto (Συλλογή 1995, σ. I-2883), που παραθέτει η Επιτροπή, δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω

227
έως
229

[...]

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

230 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η επίμαχη συμφωνία τυγχάνει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 και ότι κακώς η Επιτροπή την εξέτασε στο πλαίσιο του κανονισμού 1017/68.

- 231 Δεδομένου ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 δεν μπορεί να εφαρμοστεί παρά μόνο στις συμφωνίες που εμπίπτουν στον κανονισμό 4056/86, πρέπει, πρώτον, να εξεταστεί αν η συμφωνία καθορισμού τιμών, που συνήφθη μεταξύ των μελών της FEFC για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.
- 232 Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι το άρθρο 1 του κανονισμού 4056/86, που τιτλοφορείται «αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής του κανονισμού», προβλέπει, στην παράγραφο 1, ότι ο «παρών κανονισμός καθορίζει τον τρόπο εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές». Συνεπώς, στον κανονισμό 4056/86 εμπίπτουν μόνο οι συμπράξεις και οι καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσεως που αφορούν τις «θαλάσσιες μεταφορές».
- 233 Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί, καταρχάς, ότι διαπιστώθηκε, στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ότι οι επίμαχες υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς συνιστούν διακριτή υπηρεσία σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς.
- 234 Επιβάλλεται η διαπίστωση, εν συνεχεία, ότι, κατά την κοινή αντίληψη, ο όρος «θαλάσσιες μεταφορές» σημαίνει ακριβώς τη μεταφορά διά θαλάσσης. Αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, κανένα στοιχείο δεν δικαιολογεί την ερμηνεία του όρου «θαλάσσιες μεταφορές» ως περιλαμβάνοντος και τη χερσαία μεταφορά, η οποία συνίσταται στην αρχική και τελική διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και η οποία παρέχεται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.
- 235 Δεδομένου ότι το νόημα της έκφρασης «θαλάσσιες μεταφορές» είναι σαφές, πρέπει να θεωρηθεί ότι, αν το Συμβούλιο ήθελε να συμπεριλάβει στην έκφραση αυτή άλλες

υπηρεσίες που παρέχονται μαζί με τη θαλάσσια μεταφορά, όπως είναι η αρχική ή η τελική χερσαία μεταφορά των εμπορευμάτων, θα το είχε αναφέρει ρητώς, όπως εξάλλου έπραξε ο Αμερικανός νομοθέτης.

236 Αντί όμως να έχει προβλέψει μια τέτοια επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 4056/86 στη χερσαία μεταφορά, το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 διευκρινίζει, αντιθέτως, ότι ο κανονισμός αυτός «εφαρμόζεται αποκλειστικά στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες, εκτός από τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία».

237 Συνεπώς, από το γράμμα του εν λόγω άρθρου προκύπτει ότι η αρχική ή η τελική χερσαία μεταφορά των εμπορευμάτων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86, καθόσον ο κανονισμός αυτός αφορά αποκλειστικά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς από λιμένα σε λιμένα.

238 Συναφώς, η ερμηνεία των προσφευγουσών ότι το εν λόγω άρθρο αποσκοπεί αποκλειστικά στο να διευκρινίσει ότι ο κανονισμός 4056/86 εφαρμόζεται στις κατηγορίες θαλασσίων μεταφορών που είναι «διεθνείς» και οι οποίες, συνεπώς, πραγματοποιούνται μεταξύ κρατών μελών ή μεταξύ της Κοινότητας και τρίτης χώρας, είναι προδήλως αβάσιμη, καθόσον αγνοεί τις λέξεις «από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες» που περιλαμβάνονται στο άρθρο αυτό. Επιπλέον, η έκτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, στην οποία στηρίζεται η ερμηνεία αυτή, αναφέρεται εκ νέου ρητώς, αν και στο ειδικό πλαίσιο της προϋποθέσεως του επιηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, στις θαλάσσιες μεταφορές «από ή προς λιμένες της Κοινότητας». Η αιτιολογική αυτή σκέψη επιβεβαιώνει συνεπώς τη μη εφαρμογή του κανονισμού 4056/86 στις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων.

239 Πρέπει εξάλλου να υπενθυμιστεί ότι, με την προπαρατεθείσα απόφασή του της 5ης Οκτωβρίου 1995, Centro Servizi Spediporto, το Δικαστήριο, στο οποίο υποβλήθηκε το ερώτημα αν ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4055/86 του Συμβουλίου, της

22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 σ. 1), εφαρμόζεται στα χερσαία τμήματα στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, έκρινε ότι η υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς σταματάει κατά την άφιξη στον λιμένα ή στην εγκατάσταση offshore και δεν καταλαμβάνει συνεπώς την οδική μεταφορά εμπορευμάτων εκφορτωθέντων από το πλοίο.

- 240 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν εσφαλμένα ότι η λύση που υιοθέτησε το Δικαστήριο με την απόφαση αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί εν προκειμένω. Δεδομένου ότι ο κανονισμός 4055/86 ανήκει στο ίδιο σύνολο μέτρων και εκδόθηκε την ίδια ημέρα με τον κανονισμό 4056/86, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι το Συμβούλιο θέλησε να ορίσει διαφορετικά πεδία εφαρμογής για τους δύο προπαρατεθέντες κανονισμούς. Τουλάχιστον, αν το Συμβούλιο είχε την πρόθεση να έχει ο κανονισμός 4056/86 πολύ ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από εκείνο του κανονισμού 4055/86, θα το είχε διευκρινίσει ρητώς και δεν θα είχε ορίσει το πεδίο εφαρμογής των δύο προπαρατεθέντων κανονισμών χρησιμοποιώντας την ίδια έκφραση «θαλάσσιες μεταφορές». Το γεγονός ότι οι δύο κανονισμοί έχουν διαφορετικό αντικείμενο δεν ασκεί επιρροή στο πλαίσιο της προβληματικής που αφορά τη συναγωγή της σημασίας του όρου «θαλάσσιες μεταφορές». Επιπλέον, αντιθέτως προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, ο κανονισμός 4055/86 δεν συνιστά μέτρο προοριζόμενο να εμποδίσει τις τρίτες χώρες να αρνηθούν την πρόσβαση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, αλλ' αποσκοπεί, όπως προκύπτει από τον τίτλο του, να διασφαλίζει ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, οπότε το επιχείρημα ότι το Συμβούλιο επιθυμούσε να καλύπτεται η νομοθεσία του όλες τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών διασκέψεων εφαρμόζεται τόσο στον κανονισμό 4055/86 όσο και στον κανονισμό 4056/86. Τέλος, το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η ερμηνεία που έδωσε το Δικαστήριο στον κανονισμό 4055/86 προκύπτει από την ειδική περίπτωση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 4, στοιχείο α', του τελευταίου αυτού κανονισμού ορίζει τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς ως τις «θαλάσσιες μεταφορές [...] από οποιοδήποτε λιμάνι κράτους μέλους σε οποιοδήποτε λιμάνι ή εγκαταστάσεις offshore άλλου κράτους» ομοίως είναι αλυσιτελές, δεδομένου ότι το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 ορίζει επίσης, με σχεδόν πανομοιότυπους όρους, τις θαλάσσιες μεταφορές τις οποίες αφορά ως τις μεταφορές «από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες».

- 241 Προκύπτει συνεπώς ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86 περιορίζεται αποκλειστικά στην κυρίως ειπείν θαλάσσια μεταφορά, ήτοι στη μεταφορά διά

θαλάσσης, από λιμένα σε λιμένα, και δεν καλύπτει την αρχική και την τελική χερσαία διακίνηση των εμπορευμάτων, ως υπηρεσία παρεχόμενη σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.

242 Δεύτερον, από την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 προκύπτει σαφώς ότι το Συμβούλιο δεν θέλησε να επεκτείνει την εξαίρεση κατά κατηγορία, που προβλέπεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, στις συμφωνίες που αφορούν τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, οι οποίες συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων και οι οποίες παρέχονται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ενδέκατη αιτιολογική σκέψη, «οι χρήστες, εν προκειμένω, πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν γνώση ανά πάσα στιγμή των τιμών και όρων μεταφοράς που εφαρμόζονται από τα μέλη της διάσκεψης, δεδομένου ότι στον τομέα των χερσαίων μεταφορών που οργανώνονται από τους θαλάσσιους μεταφορείς, αυτοί οι τελευταίοι υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68».

243 Αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, το γεγονός ότι το αγγλικό κείμενο του κανονισμού 4056/86 αναφέρει τον όρο «shippers» (εκφορτωτές) στη θέση του όρου «shipping lines» (θαλάσσιοι μεταφορείς) δεν ασκεί επιρροή, καθόσον δεν μπορεί προφανώς να οφείλεται παρά σε μεταφραστικό σφάλμα. Συγκεκριμένα, όχι μόνον όλες οι λοιπές γλωσσικές αποδόσεις αναφέρουν, όπως η γαλλική απόδοση, «τους θαλάσσιους μεταφορείς», αλλ' επιπλέον, η φράση όπως εμφανίζεται στο αγγλικό κείμενο δεν έχει καθόλου νόημα και δεν υφίσταται κανένα λόγο να περιλαμβάνεται σε έναν κανονισμό που αφορά τη θαλάσσια μεταφορά.

244 Ομοίως, ο επικουρικός ισχυρισμός των προσφευγουσών ότι, αν η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη αφορούσε πράγματι τους «θαλάσσιους μεταφορείς» και όχι τους «φορτωτές», θα σήμαινε απλώς ότι οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών και των χερσαίων μεταφορέων υπάγονται στον κανονισμό 1017/68, πρέπει προφανώς να απορριφθεί. Αφενός, η ενδέκατη αιτιολογική σκέψη, όπως την ερμηνεύουν οι προσφεύγουσες, δεν θα είχε κανένα νόημα, καθόσον το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες συνάπτουν συμφωνίες σχετικά με την τιμή αγοράς των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς δεν έχει καμία σχέση με την ανάγκη να

μπορούν οι χρήστες, οποτεδήποτε, «να λαμβάνουν γνώση των τιμών και των όρων μεταφοράς που εφαρμόζονται από τα μέλη της διάσκεψης». Αφετέρου, δεδομένου ότι η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 για τον «καθορισμό των ναύλων και όρων μεταφοράς» δεν μπορεί να αφορά παρά τον καθορισμό των τιμών πωλήσεως της θαλάσσιας μεταφοράς και όχι τη διαπραγμάτευση της τιμής αγοράς για άλλο είδος μεταφοράς, παρείλκε η πρόβλεψη ότι οι θαλάσσιοι μεταφορείς δεν μπορούν να συνάψουν συμφωνίες σχετικά με την τιμή αγοράς της χερσαίας μεταφοράς.

245 Τρίτον, πρέπει να τονισθεί ότι ο ορισμός της ναυτιλιακής διάσκεψης που περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86 αναφέρεται στους μεταφορείς-εφοπλιστές «που προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών». Ομοίως, η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 αφορά, σύμφωνα με τον τίτλο του εν λόγω άρθρου, τις συμφωνίες «μεταξύ μεταφορέων με αντικείμενο την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών θαλασσίων μεταφορών».

246 Οι επίμαχες όμως υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων που προσφέρονται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς δεν συνιστούν «τακτικές υπηρεσίες» υπό την έννοια των προπαρατεθεισών διατάξεων. Συγκεκριμένα, δεν οργανώνονται, αντίθετα προς τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, με βάση τακτικά και προκαθορισμένα δρομολόγια και ωράρια. Επομένως, μια συμφωνία καθορισμού των τιμών χερσαίας μεταφοράς δεν μπορεί να τύχει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86.

247 Τέταρτον, πρέπει να τονισθεί ότι το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, που απαριθμεί τους σκοπούς που μπορούν να έχουν οι συμφωνίες των ναυτιλιακών διασκέψεων που τυγχάνουν της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, δεν αναφέρει, μεταξύ αυτών, τις συμφωνίες που αφορούν δραστηριότητες σχετικές με τις χερσαίες μεταφορές, συνιστάμενες στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων, οι οποίες ασκούνται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, αλλά αφορά, αντιθέτως, μόνο θαλάσσιες ειδικώς μεταφορές, όπως είναι για παρά-

δειγμα ο συντονισμός των ωραρίων των πλοίων ή των ημερομηνιών των ταξιδιών και των σταθμών, ο καθορισμός της συχνότητας των ταξιδιών ή των σταθμών, ο συντονισμός ή η κατανομή των ταξιδιών ή των σταθμών μεταξύ μελών της διασκέψης. Ομοίως, ο τίτλος του άρθρου 3 αναφέρεται αποκλειστικά στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς.

- 248 Πρέπει να υπενθυμιστεί, πέμπτον, ότι, κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας που κατέληξε στην έκδοση του κανονισμού 4056/86, τόσο το Κοινοβούλιο όσο και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή πρότειναν μια τροπολογία προβλέπουσα ότι η εξαίρεση θα εφαρμοζόταν και στις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων και παρέχονται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Η πρόταση αυτή όμως δεν υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο. Η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών ότι το Συμβούλιο έκρινε περιττό να συμμορφωθεί με τις προτάσεις αυτές για τον λόγο ότι θεωρούσε ότι το χερσαίο τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς συμπεριλαμβανόταν ήδη στη θαλάσσια μεταφορά δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Αφενός, συνεπάγεται την απόδοση στην έκφραση «θαλάσσιες μεταφορές» μιας ευρύτερης σημασίας από εκείνη που αντιστοιχεί στην κοινή αντίληψη. Το γεγονός ότι τόσο το Κοινοβούλιο όσο και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, που κλήθηκαν να διατυπώσουν τη γνώμη τους επί της προτάσεως κανονισμού, έκριναν αμφότερα ότι ήταν αναγκαίο να προστεθεί η διευκρίνιση ότι η εξαίρεση αφορούσε και τις συμφωνίες σχετικά με τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, που συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων και παρέχονται μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευμάτων, καταδεικνύει αναντίρρηση ότι τα χερσαία τμήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι καλύπτονται από την έκφραση «θαλάσσιες μεταφορές». Αφετέρου, λόγω των προτάσεων αυτών του Κοινοβουλίου και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, η ασφάλεια δικαίου απαιτούσε από το Συμβούλιο, αν είχε θελήσει να επεκτείνει το ευεργέτημα της εξαιρέσεως κατά κατηγορία στις συμφωνίες που αφορούν το χερσαίο τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς, να το αναφέρει ρητώς.

- 249 Έκτον, η μη εφαρμογή στην επίμαχη συμφωνία της εξαίρεσης κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 προκύπτει επίσης από μια δήλωση του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1991, που παραθέτουν οι ίδιες προσφεύγουσες και με την οποία το Συμβούλιο αναφέρει ότι θα εξετάσει το ζήτημα αν πρέπει να χορηγήσει για τις συμφωνίες περί των τιμών και όρων της χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς μια εξαίρεση κατά κατηγορία. Η δήλωση αυτή, που διατυπώθηκε πέντε έτη μετά την έκδοση του κανονισμού 4056/86,

επιβεβαιώνει επίσης ότι το Συμβούλιο, ακόμη και αν ήταν ευαίσθητο στην προβληματική της συνδυασμένης μεταφοράς, ή και αν ακόμη έτεινε, ενδεχομένως, στο να παράσχει το ευεργέτημα της εξαιρέσεως κατά κατηγορία στις συμφωνίες που αφορούν τις υπηρεσίες αρχικής ή τελικής διακινήσεως των εμπορευμάτων που παρέχονται μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς, θεωρούσε προφανώς ότι οι συμφωνίες αυτές δεν καλύπτονταν από την εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86.

- 250 Έβδομον, η Επιτροπή ρητώς ανέφερε, στη σελίδα 5 του επεξηγηματικού υπομνήματός της σχετικά με την πρόταση κανονισμού του 1981, ότι έλαβε υπόψη, μεταξύ άλλων, το γεγονός ότι ο εν λόγω κανονισμός επρόκειτο να εφαρμοστεί μόνο σε έναν τρόπο μεταφοράς.
- 251 Όγδοον, η μη εφαρμογή της εξαιρέσεως που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 στις συμφωνίες περί καθορισμού της τιμής των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς προκύπτει επίσης από τις γενικές αρχές ερμηνείας.
- 252 Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, ενόψει της γενικής αρχής της απαγορεύσεως των συμπράξεων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, την οποία θεσπίζει το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι παρεκκλίνουσες διατάξεις που περιέχονται σε κανονισμό περί εξαιρέσεων πρέπει, εκ φύσεως, να ερμηνεύονται στενά (απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Απριλίου 1993, T-9/92, Peugeot κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-493, σκέψη 37· προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Van Geven που προηγήθηκαν της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 28ης Φεβρουαρίου 1991, C-234/89, Δελημίτης, Συλλογή 1991, σ. I-935). Το αυτό ισχύει επίσης για τις διατάξεις του κανονισμού 4056/86 οι οποίες εξαιρούν ορισμένες συμφωνίες από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, καθόσον το άρθρο 3 του κανονισμού εισάγει εξαίρεση κατά κατηγορία κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης (απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Οκτωβρίου 1996, Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-24/93 έως T-26/93 και T-28/93, Συλλογή 1996, σ. II-1201, σκέψη 48).

- 253 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι διάδικοι δεν μπορούν λυσιτελώς να ισχυρίζονται ότι ακόμη και ο σκοπός μιας ναυτιλιακής διασκέψεως έχει αναγνωρισθεί ως επωφελής, πράγμα που ουδόλως αμφισβητείται από την Επιτροπή. Η περίπτωση αυτή, μολονότι είναι ικανή να δικαιολογήσει τις εξαιρέσεις που χορηγεί ο κανονισμός 4056/86, δεν μπορεί να σημαίνει ότι κάθε περιορισμός του ανταγωνισμού που είναι το αποτέλεσμα ναυτιλιακών διασκέψεων δεν εμπίπτει στην απαγορευτική αρχή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης (απόφαση *Compagnie maritime belge transports* κ.λπ. κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 50).
- 254 Επιπλέον, δεδομένου του απολύτως εξαιρετικού χαρακτήρα της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, καθόσον το εν λόγω άρθρο χορηγεί, για απεριόριστο χρόνο, εξαίρεση για οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς, είναι ακόμη πιο απαράδεκτο το να επεκταθεί το ευεργέτημα της εν λόγω εξαιρέσεως κατά κατηγορία στις συμφωνίες καθορισμού τιμών της χερσαίας μεταφοράς που συνάπτονται μεταξύ των μελών μιας ναυτιλιακής διασκέψεως.
- 255 Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί η αιτίαση των προσφευγουσών ότι η ερμηνεία της Επιτροπής αντιφάσκει προς τη *ratio* της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, καθόσον η πλειονότητα των διασκέψεων καθορίζει τιμή συνδυασμένης μεταφοράς. Η ερμηνεία αυτή ουδόλως προσβάλλει την εξουσία που παρέχει το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 στις ναυτιλιακές διασκέψεις να καθορίζουν τις τιμές της θαλάσσιας μεταφοράς.
- 256 Η αιτίαση ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν έλαβε υπόψη τα διακριτικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών εν γένει πρέπει επίσης να απορριφθεί. Πρέπει, συγκεκριμένα, να παρατηρηθεί ότι οι προσφεύγουσες τονίζουν ότι οι διάφοροι κανόνες που αφορούν τον τομέα των μεταφορών θεσπίστηκαν από το Συμβούλιο με βάση τα ειδικά χαρακτηριστικά εκάστου των τρόπων μεταφοράς, διά θαλάσσης, διά ξηράς ή δι' αέρος. Δεδομένου ότι η επίμαχη συμφωνία αφορά υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς οι οποίες συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση και παρέχονται μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς και όχι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, δεν υπάρχει λόγος να της χορηγηθούν οι εξαιρε-

τικές παρεκκλίσεις που χορηγούνται στις συμφωνίες που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά.

- 257 Προκύπτει συνεπώς σαφώς τόσο από το γράμμα των διατάξεων που διευκρινίζουν το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86 ή τις συμφωνίες που καλύπτονται από την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, όσο και από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 4056/86 και τη δήλωση του Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 1991, καθώς και από τις γενικές ερμηνευτικές αρχές, ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού αυτού υπέρ ορισμένων συμφωνιών των μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων δεν μπορεί να εφαρμόζεται σε συναφθείσα μεταξύ των μελών ναυτιλιακής διασκέψεως συμφωνία καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, οι οποίες συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων και παρέχονται με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.
- 258 Περαιτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι κανένα από τα λοιπά επιχειρήματα που προέβλεπαν οι προσφεύγουσες δεν μπορεί να θέσει εν αμφιβόλω το ανωτέρω συμπέρασμα.
- 259 Πρώτον, η άποψη των προσφευγουσών ότι η επίμαχη συμφωνία εμπίπτει στον κανονισμό 4056/86, καθόσον τα μέλη της FEFC είναι επιχειρήσεις του τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς, δεν είναι βάσιμη.
- 260 Για να καθοριστεί ο κανονισμός που είναι εφαρμοστέος σε μια συγκεκριμένη συμφωνία, πρέπει να εξετάζεται η συμφωνία αυτή με γνώμονα τις διατάξεις που διευκρινίζουν το πεδίο εφαρμογής των διαφόρων σχετικών κανονισμών και όχι να λαμβάνεται ως βάση αποκλειστικά ο τομέας στον οποίο ανήκει η επιχείρηση που παρέχει την υπηρεσία ή το προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της συμφωνίας. Εν προκειμένω, από το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 προκύπτει σαφώς ότι ο κανονισμός αυτός δεν αφορά όλες τις συμφωνίες που συνάπτονται από τις ναυτιλιακές διασκέψεις, αλλ' αποκλειστικά εκείνες που αφορούν τις «διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες». Επομένως, μια συμφωνία περί καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς δεν εμπίπτει προφανώς στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86, έστω και αν συνήφθη και εκτελέστηκε από ναυτιλιακές εταιρίες στο πλαίσιο υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι με μια απόφαση της 11ης Μαρτίου 1997, C-264/95 P, Επιτροπή κατά UIC (Συλλογή 1997,

σ. I-1287, σκέψη 42), το Δικαστήριο έκρινε ότι η εφαρμογή του κανονισμού 1017/68 εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό των επίμαχων συμφωνιών και όχι από τον προηγούμενο προσδιορισμό της αγοράς εντός της οποίας οι συμφωνίες αυτές παράγουν τα αποτελέσματά τους. Επομένως, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών ότι, στον τομέα των μεταφορών, οι διάφοροι κανονισμοί εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού εφαρμόζονται σε ειδικούς τομείς της οικονομίας πρέπει να απορριφθεί, καθόσον οι εφαρμοστέοι κανονισμοί πρέπει να καθορίζονται σε σχέση με την επίμαχη συμφωνία και όχι σε σχέση με την επιχείρηση που παρέχει το προϊόν ή την υπηρεσία. Συγκεκριμένα, μια συμφωνία δεν μπορεί να υπόκειται σε διαφορετικό κανονισμό εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού ανάλογα με την επιχείρηση που την συνάπτει.

261 Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, ο εφαρμοστέος κανονισμός εξαρτιόταν από τον ορισμό της αγοράς, η επίμαχη συμφωνία δεν θα ενέπιπτε στον κανονισμό 4056/86. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την εξέταση του πρώτου λόγου ακυρώσεως, οι επίμαχες υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς πρέπει να θεωρηθούν υπηρεσία διακριτή σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς και όχι ένα ενιαίο ολοκληρωμένο προϊόν που συνίσταται στην υπηρεσία συνδυασμένης μεταφοράς, λόγω, μεταξύ άλλων, του ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς μπορούν να αγοραστούν και να πωληθούν χωριστά σε και από διαφορετικούς επιχειρηματίες. Συναφώς, η σύγκριση που έκαναν οι προσφεύγουσες με τα κορδόνια των παπουτσιών είναι προφανώς αλυσιτελής, καθόσον, να μεν τα κορδόνια μπορούν, βεβαίως, να αγοραστούν χωριστά από τα παπούτσια, πλην όμως τα τελευταία αυτά δεν μπορούν να πωληθούν ή να χρησιμοποιηθούν χωρίς τα κορδόνια τους και τα δύο προϊόντα αποτελούν ένα ενιαίο προϊόν. Αντιθέτως, οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που προσφέρονται από τα μέλη της FEFC δεν αποτελούν παρά συμπληρωματική υπηρεσία σε σχέση με τις υπηρεσίες τους θαλάσσιας μεταφοράς για τις οποίες οι χρήστες έχουν την ευχέρεια, η οποία εξάλλου διασφαλίζεται από τον κανονισμό 4056/86, να απευθυνθούν στις επιχειρήσεις της επιλογής τους, ενώ οι φορτωτές έχουν επίσης τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν οι ίδιοι την αρχική ή την τελική χερσαία διακίνηση των εμπορευμάτων. Επομένως, ακόμη και όταν πωλούνται σε συνδυασμό με μια υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς, οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, που αφορούν την αρχική ή την τελική διακίνηση των εμπορευμάτων, εξακολουθούν να είναι διακριτές υπηρεσίες σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς. Η σχετική εν προκειμένω αγορά δεν είναι συνεπώς, αντίθετα προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, αλλ' εκείνη των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχουν τα μέλη της FEFC στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς.

262 Πρέπει περαιτέρω να προστεθεί ότι, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να θεωρηθεί ενιαίο σύνθετο προϊόν που υπάγεται σε χωριστή αγορά, η θέση που προβάλλουν επικουρικά οι προσφεύγουσες, σύμφωνα με την οποία οι δευτερεύουσες δραστηριότητες που ασκούνται αναγκαστικά ως συστατικό μιας υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς πρέπει να αντιμετωπίζονται ως τμήμα αυτής της ενιαίας υπηρεσίας, δεν συνεπάγεται, εν πάση περιπτώσει, ότι η επίμαχη συμφωνία καλύπτεται από την εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι οι διατάξεις που προβλέπουν εξαίρεση κατά κατηγορία πρέπει να ερμηνεύονται στενά, το γεγονός ότι η συνδυασμένη μεταφορά συνιστά σύνθετη ενιαία υπηρεσία οδηγεί, αντιθέτως, στο να τεθεί το ερώτημα αν η εξαίρεση κατά κατηγορία εξακολουθεί να μπορεί να εφαρμόζεται όσον αφορά τον καθορισμό της τιμής της υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένου του θαλάσσιου τμήματος.

263 Επιπλέον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η θέση των προσφευγουσών θα οδηγούσε σε δυσμενείς διακρίσεις.

264 Έτσι, οι οδικοί μεταφορείς ή οι σιδηροδρομικές εταιρίες δεν θα μπορούσαν, αντίθετα προς τις ναυτιλιακές εταιρίες, να συνάψουν συμφωνία σχετικά με την τιμή των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που πωλούν στους φορτωτές. Δεν θα μπορούσε εξάλλου να αποκλειστεί ότι η δυνατότητα των ναυτιλιακών διασκέψεων να καθορίζουν συλλογικά την τιμή των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς θα ενείχε τον κίνδυνο να αποκτήσουν τη δυνατότητα να διευρύνουν, εις βάρος των χερσαίων μεταφορέων, την ισχύ που κατέχουν στην αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς και στην αγορά της χερσαίας μεταφοράς. Έτσι, αφήνοντας ως έχει την τιμή της συνδυασμένης μεταφοράς, θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να αυξήσουν την τιμή του θαλάσσιου τμήματος της μεταφοράς και να μειώσουν στον ίδιο βαθμό την τιμή που αφορά το χερσαίο τμήμα της μεταφοράς, οπότε, στην πράξη, οι φορτωτές δεν θα είχαν άλλη επιλογή παρά να αγοράσουν τη χερσαία μεταφορά από τις ναυτιλιακές εταιρίες.

265 Η δυνατότητα των ναυτιλιακών εταιριών να καθορίζουν συλλογικά τις τιμές των σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές υπηρεσιών και των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, που συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμά-

των και παρέχονται μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, θα οδηγούσε επίσης σε δυσμενή διάκριση ορισμένων ναυλομεσιτών οι οποίοι αποτελούν αυθεντικούς επιχειρηματίες συνδυασμένης μεταφοράς χωρίς να είναι πλοιοκτήτες («non vessel operating multimodal transport operators») και προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες που προσφέρουν οι εταιρίες τακτικών θαλασσιών μεταφορών. Οι εν λόγω ναυλομεσιτές προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένες μεταφοράς, αλλά, αντίθετα προς τις ναυτιλιακές εταιρίες, δεν εκμεταλλεύονται οι ίδιοι κανένα πλοίο, αλλά ναυλώνουν χώρους στα πλοία των εφοπλιστών. Όπως τονίζεται στην αιτιολογική σκέψη 23 της προσβαλλομένης αποφάσεως, την οποία δεν αμφισβητούν οι προσφεύγουσες, ο ανταγωνισμός μεταξύ των ναυλομεσιτών και των θαλασσιών μεταφορέων που παρέχουν τακτικές υπηρεσίες αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό και κατέστη ένα από τα πρωτεύοντα χαρακτηριστικά του οικείου τομέα.

266 Δεύτερον, τα διάφορα επιχειρήματα που αντλούνται από το κείμενο του κανονισμού 4056/86 πρέπει να απορριφθούν. Συγκεκριμένα, είτε στηρίζονται στην εσφαλμένη παραδοχή, η οποία έχει ήδη απορριφθεί (ανωτέρω, σκέψεις 120 έως 129), ότι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, που συνίστανται στην αρχική ή στην τελική διακίνηση των εμπορευμάτων και παρέχονται μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, συνιστούν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, είτε είναι αλυσιτελή είτε προκύπτουν από καταχρηστική ερμηνεία του κειμένου.

267 Έτσι, τα επιχειρήματα που αντλούνται από το άρθρο 5 του κανονισμού 4056/86 δεν είναι λυσιτελή, δεδομένου ότι το άρθρο αυτό απλώς αναφέρει τις υποχρεώσεις που συνδέονται με την εξαίρεση η οποία προβλέπεται στο άρθρο 3 του ίδιου κανονισμού και δεν μπορεί, εξ ορισμού, να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω εξαίρεσεως. Επιπλέον, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 5 του κανονισμού 4056/86, μολοντί αναφέρονται στη χερσαία μεταφορά, δεν καθιστούν δυνατή την απόδειξη ότι ο εν λόγω κανονισμός διέπει τη μεταφορά αυτή. Αφενός, το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού 4056/86 αποσκοπεί απλώς στο να αποφευχθεί το ενδεχόμενο οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη μιας διασκέψεως να επωφεληθούν της ισχύος τους στην αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς για να επιβάλουν στους φορτωτές να αγοράζουν από αυτές άλλες υπηρεσίες, όπως είναι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς. Πρέπει να παρατηρηθεί, περαιτέρω, ότι η προαναφερθείσα διάταξη, η οποία έχει συνεπώς ως σκοπό να αποφευχθεί η δυνατότητα των ναυτιλιακών εταιριών να συνδέουν τη χερσαία μεταφορά με την υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχουν, επιβεβαιώνει ότι οι θαλάσσιες και οι χερσαίες μεταφορές αποτελούν δύο διακριτές υπηρεσίες υπαγόμενες σε διαφορετικές αγορές.

- 268 Αφετέρου, το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 4056/86 δεν αναφέρει ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στη χερσαία μεταφορά, αλλά, καθόσον αφορά καταστάσεις όπου υφίσταται μια ενιαία τιμή για μια υπηρεσία μεταφοράς περιλαμβάνουσα ένα χερσαίο τμήμα, προβλέπει ότι τα τιμολόγια των ναυτιλιακών εταιριών πρέπει να διευκρινίζουν τις υπηρεσίες που καλύπτει ο ναύλος, και τα ποσοστά που αντιστοιχούν στο θαλάσσιο και στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς. Τα τιμολόγια που διαλαμβάνονται στο άρθρο αυτό δεν αφορούν το τιμολόγιο της διασκέψεως, αλλά σχετίζονται με τους όρους που προσφέρουν οι διάφορες ναυτιλιακές εταιρίες. Συγκεκριμένα, το άρθρο προβλέπει ότι τα τιμολόγια αυτά μπορούν να τα συμβουλευόνται οι χρήστες στα γραφεία των εταιριών και των πρακτόρων τους και όχι στα γραφεία της διασκέψεως. Είναι σαφές ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς και, στο πλαίσιο αυτό, πρέπει οι φορτωτές να μπορούν να γνωρίζουν τον καταμερισμό της τιμής, μεταξύ χερσαίας και θαλάσσιας μεταφοράς.
- 269 Αντίθετα προς τα όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το άρθρο 4 του κανονισμού 4056/86, σύμφωνα με το οποίο μια συμφωνία, για να τύχει της εξαιρέσεως, δεν μπορεί να εφαρμόζει τιμές και όρους διαφορετικούς ανάλογα με τη χώρα καταγωγής ή προορισμού ή ανάλογα με τον λιμένα φορτώσεως και εκφορτώσεως, ουδώς αποδεικνύει ότι ο κανονισμός 4056/86 εφαρμόζεται στη χερσαία μεταφορά, αλλά εφαρμόζει απλώς την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων του άρθρου 79, παράγραφος 1, της Συνθήκης (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 75, παράγραφος 1, ΕΚ). Ακόμη και αν δεν υπήρχε συνδυασμένη μεταφορά, οι ναυτιλιακές εταιρίες θα μπορούσαν να εφαρμόσουν διαφορετικούς όρους στη μεταφορά των εμπορευμάτων διαφόρων κρατών μελών και να πραγματοποιούν έτσι τη διακίνηση των εμπορευμάτων από έναν λιμένα αντί από κάποιο άλλο.
- 270 Τρίτον, όσον αφορά τον ισχυρισμό των προσφευγουσών ότι ορισμένα κράτη μέλη διατύπωσαν τη γνώμη, το 1984, στο πλαίσιο μιας νομοθετικής μεταρρυθμίσεως διενεργούμενης σε μια τρίτη χώρα, ότι θα ήταν επιθυμό η εν λόγω χώρα να επιτρέψει και στις ναυτιλιακές εταιρίες που είναι μέλη ναυτιλιακών διασκέψεων να καθορίζουν συνολικά τις τιμές των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται σε συνδυασμό με υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, δεν μπορεί εντεύθεν να συναχθεί ότι το Συμβούλιο αναγκαστικά αποφάσισε, τρία έτη αργότερα, ότι έπρεπε να θεσπίσει σε κοινοτικό επίπεδο μια τέτοια ρύθμιση. Επιπλέον, πρέπει να τονισθεί, αφενός, ότι επρόκειτο απλώς για τη γνώμη ενός τμήματος των κρατών μελών και, αφετέρου, ότι δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι τα κράτη μέλη που φαίνονταν να είναι υπέρ της

χορηγήσεως εξαιρέσεως άλλαξαν τη θέση τους, η οποία μπορούσε να εξηγηθεί από το γεγονός ότι δεν υφίστατο, κατά την περίοδο εκείνη, κοινοτικός κανονισμός καθορίζων τους τρόπους εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές. Εν πάση περιπτώσει, η γνώμη που διατύπωσαν στο παρελθόν ορισμένα κράτη μέλη δεν μπορεί να υπερισχύσει του κειμένου του κανονισμού 4056/86 και, ιδίως, του άρθρου του 1, το οποίο έχει απολύτως σαφή διατύπωση και προβλέπει ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στις θαλάσσιες μεταφορές.

- 271 Περαιτέρω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αμερικανική νομοθεσία, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες, αποδεικνύει επίσης ότι ο όρος «θαλάσσιες μεταφορές» δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως καλύπτων τη χερσαία μεταφορά που παρέχεται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Συγκεκριμένα, όπως ορθώς τόνισε η Επιτροπή, ο Shipping Act που θεσπίστηκε το 1984 στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής για να επιτρέψει στους θαλάσσιους μεταφορείς «να συζητούν, να καθορίζουν ή να ρυθμίζουν τις τιμές της μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων τιμών από το σημείο παραλαβής στο σημείο παραδόσεως» μερίμνησε να διευκρινίσει ρητώς ότι εξαιρεί επίσης από την εφαρμογή των νόμων κατά των τραστίς συμφωνίες που αφορούν το χερσαίο τμήμα μιας συνδυασμένης μεταφοράς. Το παράδειγμα αυτό επιβεβαιώνει συνεπώς ότι μια εξαίρεση από τους κανόνες του ανταγωνισμού που επιτρέπει στα μέλη μιας ναυτιλιακής διασκέψεως να καθορίζουν τις τιμές της θαλάσσιας μεταφοράς δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως χορηγούσα στα μέλη επίσης και σιωπηρώς εξαίρεση για τις συμφωνίες που αφορούν τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.
- 272 Τέταρτον, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, το γεγονός ότι ο κανονισμός 4056/86 εφαρμόζεται μόνο στη θαλάσσια μεταφορά, ενώ ο κανονισμός 1017/68 εφαρμόζεται στη χερσαία μεταφορά, ουδόλως αποτελεί πηγή ανασφάλειας δικαίου και διαδικαστικών ασυναρτησιών.
- 273 Πέμπτον, αντίθετα προς τα υποστηριζόμενα από τις προσφεύγουσες, η ερμηνεία ότι ο κανονισμός 4056/86 δεν εφαρμόζεται στο χερσαίο τμήμα της συνδυασμένης

μεταφοράς δεν έχει ως συνέπεια να στερεί από κάθε πρακτική αποτελεσματικότητα την εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού. Αφενός, συγκεκριμένα, οι εταιρίες που είναι μέλη των ναυτιλιακών διασκέψεων μπορούν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, να καθορίζουν συνολικά τις τιμές των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς και, ενδεχομένως, να συνάπτουν επίσης συμφωνίες με κάποιο άλλο από τα αντικείμενα που διαλαμβάνονται στο προπαρατεθέν άρθρο 3. Αφετέρου, είναι σαφές ότι κάθε ναυτιλιακή εταιρία μέλος της διασκέψεως μπορεί να προσφέρει και να πωλήσει υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς, έχοντας ως δεδομένο απλώς ότι και μεν η τιμή του θαλάσσιου τμήματος μπορεί να καθορισθεί από τη διάσκεψη, πλην όμως η τιμή του χερσαίου τμήματος της μεταφοράς πρέπει, αντιθέτως, να καθορισθεί ατομικά από κάθε εταιρία. Η ερμηνεία της Επιτροπής ουδώς συνεπώς περιορίζει ούτε το πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται για την κυρίως ειπείν θαλάσσια μεταφορά ούτε τη δυνατότητα των ναυτιλιακών εταιριών που είναι μέλη των διασκέψεων να παρέχουν υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς. Πρέπει, εξάλλου, να παρατηρηθεί συναφώς ότι δεν αμφισβητείται ότι διάφορες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες, όπως και ναυλομεσίτες, προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς ισοδύναμες με εκείνες που παρέχουν τα μέλη της FEFC, χωρίς ωστόσο να καθορίζουν από κοινού, με τις άλλες ναυτιλιακές εταιρίες ή τους άλλους ναυλομεσίτες, την τιμή της χερσαίας μεταφοράς.

274 Έβδομον, όσον αφορά τον ισχυρισμό των προσφευγουσών ότι η ερμηνεία που δίδει η Επιτροπή στον κανονισμό 4056/86 είναι αντίθετη προς τη γενική γνώμη των κρατών μελών, αρκεί να διαπιστωθεί ότι ο ισχυρισμός αυτός πρέπει να απορριφθεί, καθόσον οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν καμία απόδειξη για τον στηρίξουν. Η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι η γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής, που αποτελείται από εκπροσώπους των διοικητικών υπηρεσιών μεταφορών και ανταγωνισμού των κρατών μελών, επί του σχεδίου της προσβαλλομένης αποφάσεως, ήταν ευνοϊκή, με ομοφωνία των μελών της, υπέρ των συμπερασμάτων της Επιτροπής σχετικά με τον ορισμό της αγοράς, την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης και τον καθορισμό του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού 4056/86. Ωστόσο, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε τη γνώμη αυτή, το επιχείρημά της δεν μπορεί να γίνει δεκτό (απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Μαρτίου 2001, T-144/99, Institut des mandataires agréés κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. II-1087, σκέψη 133). Πρέπει, επιπλέον, να παρατηρηθεί ότι, και μεν οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η ερμηνεία του κανονισμού 4056/86 που υπερασπίζεται η Επιτροπή είναι αντίθετη προς τη γενική γνώμη των κρατών μελών, πλην όμως κανένα κράτος μέλος δεν παρενέβη, στην παρούσα διαδικασία, για να υπερασπιστεί τη θέση των προσφευγουσών ότι το χερσαίο τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86. Αντιθέτως, από την αυθημερόν εκδοθείσα απόφαση στην υπόθεση T-18/97 προκύπτει ότι η Γαλλική Δημοκρατία παρενέβη,

στην υπόθεση αυτή, για να υποστηρίξει, μεταξύ άλλων, ότι μια συμφωνία καθορισμού της τιμής του χερσαίου τμήματος της συνδυασμένης μεταφοράς, του αυτού είδους με την επίμαχη συμφωνία, εμπίπτει στον κανονισμό 1017/68 και όχι στον κανονισμό 4056/86.

275 Έβδομον, η άποψη των προσφευγουσών ότι η επίμαχη συμφωνία πρέπει να τύχει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία για τον λόγο ότι οι υπηρεσίες τις οποίες αφορά πωλούνται σε συνδυασμό με υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς οι οποίες καλύπτονται από την εξαίρεση, θα οδηγούσε τελικώς στο να θεωρηθεί ότι κάθε υπηρεσία παρεχόμενη από ναυτιλιακές εταιρίες, μαζί με τη θαλάσσια μεταφορά, θα έπρεπε να τύχει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία. Ωστόσο, οι προσφεύγουσες δεν υποστήριξαν μια τέτοια θέση και ισχυρίστηκαν ότι φρονούν, στην πραγματικότητα, ότι οι δευτερεύουσες δραστηριότητες, που αναγκαστικά παρέχονται ως συστατικό μιας υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς, πρέπει να αντιμετωπίζονται ως τμήμα αυτής της ενιαίας υπηρεσίας. Χωρίς να είναι ανάγκη, στο πλαίσιο της παρούσας προσφυγής, να κριθεί το βάσιμο αυτής της θέσεως όπως διευκρινίστηκε ανωτέρω, αρκεί να διαπιστωθεί ότι αυτή δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να οδηγήσει στη χορήγηση της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, στην επίμαχη συμφωνία σχετικά με τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες αυτές, όπως διαπιστώθηκε στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως, συνιστούν υπηρεσία διακριτή σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά.

276 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορθώς η Επιτροπή εξέτασε την επίμαχη συμφωνία με γνώμονα τις διατάξεις του κανονισμού 1017/68. Συγκεκριμένα, δεν αμφισβητείται ότι η επίμαχη συμφωνία είναι μια συμφωνία καθορισμού τιμών η οποία συνήφθη μεταξύ των μελών της FEFC για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς τις οποίες προσφέρουν στους φορτωτές στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς πρέπει, όπως εκτέθηκε (βλ. ανωτέρω, σκέψεις 120 έως 129), να θεωρηθούν, από την άποψη του δικαίου του ανταγωνισμού, υπηρεσίες συμπληρωματικές βεβαίως, αλλά πάντως διακριτές σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς. Η επίμαχη συμφωνία έχει συνεπώς πράγματι ως αντικείμενο τον καθορισμό των τιμών και των όρων μεταφοράς στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς, υπό την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68, και συνεπώς εμπίπτει στον εν λόγω κανονισμό.

- 277 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως που αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86 πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

IV — Επί του τρίτου λόγου που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

- 278 Προτού προχωρήσουν στην ανάλυση ορισμένων προϋποθέσεων χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως, οι προσφεύγουσες διατύπωσαν γενικές παρατηρήσεις επί της συλλογιστικής της Επιτροπής και επί ορισμένων ζητημάτων που αφορούν τη συνδυασμένη μεταφορά.

Γενικές παρατηρήσεις

279
και
280 [...]]

— Πρακτικές άλλων αρμόδιων επί του ανταγωνισμού αρχών και άλλων νομοθετών

281
έως
285 [...]]

— Η επίπτωση της κοινής τιμολόγησης της συνδυασμένης μεταφοράς, στο πλαίσιο μιας διασκέψεως, επί της σταθερότητας των τιμών

286
έως
302 [...]

— Σχετικά με τον ρόλο των διασκέψεων ως πρωτοπόρων της αναπύξεως των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς

303
και
304 [...]

Προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης

— Πρώτη προϋπόθεση: οικονομικά πλεονεκτήματα της συμφωνίας

305
έως
315 [...]

— Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση δικαίου τμήματος των πλεονεκτημάτων στους χρήστες

316
έως
319 [...]

— Τρίτη προϋπόθεση: ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών του ανταγωνισμού

320
έως
338 [...]

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

Γενικές παρατηρήσεις

- 339 Πρώτον, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως ασκηθείσας βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης, ο έλεγχος που ασκεί το Πρωτοδικείο στις πολύπλοκες εκτιμήσεις οικονομικής φύσεως που διατυπώνει η Επιτροπή κάνοντας χρήση της εξουσίας εκτιμήσεως που της παρέχει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, ως προς εκάστη των τεσσάρων προϋποθέσεων που το άρθρο αυτό περιέχει, πρέπει να περιορίζεται στην εξέταση του αν τηρήθηκαν οι κανόνες διαδικασίας και αιτιολογίας, καθώς και αν τα πραγματικά περιστατικά ήσαν ακριβή και δεν υπήρξε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως ή κατάχρηση εξουσίας (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 23ης Φεβρουαρίου 1994, T-39/92 και T-40/92, CB και Europay κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-49, σκέψη 109, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 288, και της 22ας Οκτωβρίου 1997, T-213/95 και T-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψη 190). Δεν εναπόκειται στο Πρωτοδικείο να υποκαθιστά την εκτίμησή του σε εκείνη της Επιτροπής, ούτε να αποφαινεται επί των ισχυρισμών, αιτιάσεων ή επιχειρημάτων, τα οποία, ακόμη και στην περίπτωση που θα ήσαν βάσιμα, δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να συνεπάγονται την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 340 Πρέπει να διευκρινιστεί, συναφώς, ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το γεγονός ότι η επίμαχη συμφωνία τέθηκε χωρίς καμία κάλυψη σε εφαρμογή από τα μέλη της FEFC κατά τη διάρκεια μακράς περιόδου δεν μπορεί να μεταβάλει την εξουσία ελέγχου του Πρωτοδικείου ούτε είναι, αυτό καθαυτό, λυσιτελής για να καθοριστεί αν η συμφωνία πληροί ή όχι τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση ατομικής εξαιρέσεως. Το πολύ, το στοιχείο αυτό θα μπορούσε, ενδεχομένως, να ληφθεί υπόψη στο στάδιο της εξέτασεως του δικαιολογημένου και αναλογικού χαρακτήρα της επιβληθείσας κυρώσεως.
- 341 Δεύτερον, σχετικά με το επιχείρημα των προσφευγουσών που αφορά το ότι οι διάφοροι νομοθέτες και αρμόδιες επί του ανταγωνισμού αρχές τρίτων χωρών δέχθηκαν

τον εκ μέρους των ναυτιλιακών διασκέψεων καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, από τη δικογραφία προκύπτει ότι η αποδοχή αυτή, η οποία βεβαίως δεν είναι ανύπαρκτη, δεν φαίνεται, τουλάχιστον, να έχει τη σημασία που της αποδίδουν οι προσφεύγουσες και οι υπέρ αυτών παρεμβαίνοντες. Έτσι, η έκθεση του ΟΟΣΑ, την οποία επικαλείται η JSA, όχι μόνο δεν συνιστά ομόφωνη αναγνώριση της τιμολογήσεως αυτής, αλλά διαπιστώνει, αντιθέτως, ότι ναι μεν οι Ηνωμένες Πολιτείες, ο Καναδάς και η Αυστραλία επιτρέπουν τον καθορισμό των τιμών της χερσαίας μεταφοράς από τις ναυτιλιακές διασκέψεις, πλην όμως η Ιαπωνία και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, αντίθετως, δεν τον επιτρέπουν. Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι εθνικές πρακτικές, ακόμη και αν υποθεθεί ότι είναι κοινές σε όλα τα κράτη μέλη, δεν μπορούν να επιβληθούν κατά την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού της Συνθήκης (απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 1984, 43/82 και 63/82, VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 19, σκέψη 40). Κατά μείζονα λόγο, οι πρακτικές ορισμένων τρίτων κρατών δεν μπορούν να κατευθύνουν την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου. Επομένως, το προβαλλόμενο από τις προσφεύγουσες γεγονός ότι ορισμένα τρίτα κράτη αποδέχονται τον εκ μέρους των μελών ναυτιλιακής διασκέψεως συλλογικό καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς δεν μπορεί, από μόνο του, να οδηγήσει, ipso facto, στην ακύρωση της προβαλλομένης αποφάσεως. Το πολύ, οι εν λόγω προβαλλόμενες πρακτικές θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να ληφθούν υπόψη για την εκτίμηση του βασίμου των διαπιστώσεων στις οποίες προέβη η Επιτροπή στο πλαίσιο της εξετάσεως των διαφορών προϋποθέσεων που επιβάλλει το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 για τη χορήγηση ατομικής εξαιρέσεως.

342 Τρίτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η προσέγγιση της Επιτροπής είναι απολύτως ελαττωματική, καθόσον περιορίστηκε στο να αναλύσει χωριστά τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από την επίμαχη συμφωνία, αφενός, για τη χερσαία μεταφορά και, αφετέρου, για τη θαλάσσια μεταφορά και αρνήθηκε έτσι να λάβει υπόψη τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη συμφωνία για τις υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς, ενώ τα σημαντικά ευεργετήματα που οι υπηρεσίες αυτές παρέχουν στους φορτωτές έχουν γενικώς αναγνωριστεί, ειδικότερα, από την ίδια την Επιτροπή.

343 Προκειμένου να εξεταστεί το βασίμο των διαπιστώσεων στις οποίες προέβη η Επιτροπή στο πλαίσιο της εξετάσεως των διαφορών προϋποθέσεων που επιβάλλει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68, πρέπει, βεβαίως, να γίνει αναφορά στα πλεονεκτήματα που απορρέουν από την

επίμαχη συμφωνία, όχι μόνο για τη σχετική αγορά, ήτοι την αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, αλλά, ενδεχομένως, και για κάθε άλλη αγορά στην οποία η επίμαχη συμφωνία θα μπορούσε να παραγάγει ευεργετικά αποτελέσματα, ακόμη δε, γενικότερα, και για κάθε υπηρεσία της οποίας η ποιότητα ή η αποτελεσματικότητα θα μπορούσε να βελτιωθεί από την ύπαρξη της εν λόγω συμφωνίας. Συγκεκριμένα, τόσο το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 όσο και το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης αφορούν τη δυνατότητα χορηγήσεως εξαιρέσεως υπέρ, ιδίως, των συμφωνιών που συμβάλλουν στην προαγωγή της τεχνικής και οικονομικής προόδου, χωρίς να απαιτούν ιδιαίτερο σύνδεσμο με την επίμαχη αγορά.

344 Εν προκειμένω, όπως ορθώς η Επιτροπή το εξέθεσε στην αιτιολογική σκέψη 94 της προσβαλλομένης απόφασης, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των πλεονεκτημάτων της συνδυασμένης μεταφοράς εν γένει, της ανάγκης καθορισμού, στο πλαίσιο διασκέψεως, των τιμών του χερσαίου τμήματος, για την παροχή υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς, και της ανάγκης καθορισμού, στο πλαίσιο διασκέψεως, των τιμών του χερσαίου τμήματος, για τη διατήρηση του συστήματος των διασκέψεων.

345 Πρέπει ωστόσο να διευκρινισθεί αμέσως ότι, όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 95 της προσβαλλομένης απόφασης, τα πλεονεκτήματα της συνδυασμένης μεταφοράς εν γένει ουδόλως αμφισβητούνται. Επιπλέον, τα επιχειρήματα που στηρίζονται στα πλεονεκτήματα αυτά είναι απολύτως αλυσιτελή, εφόσον η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά αποκλειστικά τη νομιμότητα, από την άποψη των κανόνων του ανταγωνισμού, όχι της συνδυασμένης μεταφοράς αυτής καθεαυτήν, αλλά μόνο μιας συμφωνίας συλλογικού καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών της χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Δεν πρόκειται συνεπώς για το αν οι υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς παράγουν ευεργετικά αποτελέσματα, πράγμα το οποίο δεν αμφισβητείται, αλλά για το αν ο συλλογικός καθορισμός εκ μέρους των μελών της FEFC των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται στο πλαίσιο των εν λόγω υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς παράγει τα ευεργετικά αποτελέσματα που απαιτεί το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης καθόσον, μεταξύ άλλων, ο εν λόγω συλλογικός καθορισμός βελτιώνει τις υπηρεσίες χερσαίας, θαλάσσιας ή συνδυασμένης μεταφοράς. Επομένως, είναι αλυσιτελή τα επιχειρήματα των προσφευγουσών που αφορούν τον καθορισμό των πλεονεκτημάτων της συνδυασμένης μεταφοράς αυτής καθεαυτήν.

346 Κατά τις προσφεύγουσες, η επίμαχη συμφωνία παράγει τα ευεργετικά αποτελέσματα που απαιτούνται για τη χορήγηση ατομικής εξαιρέσεως, καθόσον είναι αναγκαία για να διασφαλισθεί η παροχή σταθερών υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Συγκεκριμένα, κατά την άποψή τους, αν δεν υπήρχε συλλογικός καθορισμός των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, τα μέλη της FEFC θα κινδύνευαν να πωλήσουν στους φορτωτές τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς σε τιμές χαμηλότερες από το κόστος αγοράς τους, πράγμα που θα ισοδυναμούσε με προσφορά εκπτώσεων στην τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς που καθορίζει η διάσκιψη, η οποία, ως εκ τούτου, θα έπαυε να παράγει σταθεροποιητικά αποτελέσματα. Εντεύθεν θα επακολουθούσε αστάθεια στη θαλάσσια αγορά και αδυναμία των ναυτιλιακών εταιριών να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις για διασφάλιση και ανάπτυξη αξιόπιστων και αποτελεσματικών υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς.

347 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η επιχειρηματολογία αυτή αφορά, κατ' ουσίαν, μόνο το πρόβλημα μιας ενδεχόμενης αστάθειας της αγοράς των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς προκύπτουσας από τις χρησιμοποιούμενες εκπτώσεις στην τιμή της χερσαίας μεταφοράς. Επομένως, αυτή πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της αναλύσεως των αποτελεσμάτων της επίμαχης συμφωνίας στην αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.

348 Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να εξεταστεί αν η Επιτροπή εκτίμησε ορθώς τα ευεργετικά αποτελέσματα της επίμαχης συμφωνίας, από την άποψη των προϋποθέσεων εξαιρέσεως που προβλέπονται στο άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και στο άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68.

349 Συναφώς, κατά πάγια νομολογία, οι τέσσερις προϋποθέσεις χορηγήσεως εξαιρέσεως, βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, είναι σωρευτικές (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1966, 56/64 και 58/64, Consten και Grundig κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 363, και την απόφαση CB και Europar κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 110) και αρκεί συνεπώς μία μόνον από τις προϋποθέσεις αυτές να μην πληροῦται για να πρέπει να μην χορηγηθεί εξαίρεση (απόφαση του Πρωτοδικείου SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 267, επιβεβαιωθείσα κατόπιν ασκήσεως αναίρεσεως με διάταξη του Δικαστηρίου της 25ης Μαρτίου 1996, C-137/95 P, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. 1611, σκέψεις 34 έως 37).

350 Εν προκειμένω, από την αιτιολογική σκέψη 140 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε την τέταρτη προϋπόθεση που αφορά την κατάργηση του ανταγωνισμού. Πρέπει συνεπώς να εξεταστούν μόνον οι τρεις πρώτες προϋποθέσεις.

Πρώτη προϋπόθεση: βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μεταφοράς, προαγωγή της συνέχειας και της σταθερότητας στις αγορές που υπόκεινται σε σημαντικές διαχρονικές διακυμάνσεις, αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων ή προαγωγή της τεχνικής ή οικονομικής προόδου

351 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, κάνει διάκριση μεταξύ, αφενός, των πλεονεκτημάτων της συνδυασμένης μεταφοράς εν γένει και, αφετέρου, του ρόλου που διαδραματίζει ο συλλογικός καθορισμός των τιμών εκ μέρους των μελών της FEFC στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μεταφοράς. Η Επιτροπή φρονεί ότι η εκτίμηση της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68 αφορά το δεύτερο στοιχείο.

352 Πρώτον, όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μεταφοράς, η Επιτροπή καταλήγει ότι δεν αποδείχθηκε ότι το γεγονός της εφαρμογής μιας τιμής καθοριζόμενης συλλογικά από τα μέλη της διασκέψεως για την παροχή υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των εν λόγω υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 101 της προσβαλλομένης αποφάσεως) ούτε στην ποιότητα των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχονται από τα μέλη της διασκέψεως (αιτιολογική σκέψη 103 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

353 Δεύτερον, όσον αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη συμφωνία συμβάλλει στο να προαγάγει, στην αγορά, μια καλύτερη συνέχει και σταθερότητα στην ικανοποίηση μεταφορικών αναγκών, η Επιτροπή φρονεί ότι τα μέλη της FEFC δεν προσκόμισαν την απόδειξη ότι η αγορά στην οποία παρέχονται οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς από τους θαλάσσιους μεταφορείς χαρακτηρίζεται από σημαντικές διαχρονικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησεως. Ακόμη και αν τούτο συνέβαινε, δεν

αποδείχθηκε ότι η συλλογική τιμολόγηση, από τα μέλη της FEFC, των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς συμβάλλει στη συνέχεια και στη σταθερότητα της επίμαχης αγοράς (αιτιολογική σκέψη 105 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

354 Τρίτον, όσον αφορά την επιχειρηματολογία περί της παραγωγικότητας, η Επιτροπή καταλήγει ότι δεν αποδείχθηκε ότι ο συλλογικός καθορισμός των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, από τη διάσκεψη, είχε ως συνέπεια ή μπορεί να έχει ως συνέπεια αύξηση της παραγωγικότητας των οικείων επιχειρήσεων (αιτιολογική σκέψη 106 της προσβαλλομένης αποφάσεως), δεδομένου ότι ο καθορισμός των τιμών από την FEFC δεν έχει κανένα άμεσο αποτέλεσμα στις παρεχόμενες υπηρεσίες ή στον τρόπο της παροχής τους (αιτιολογική σκέψη 107 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Στην αιτιολογική σκέψη 108 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εκθέτει περαιτέρω ότι ομοίως δεν αποδείχθηκε ότι η επίμαχη συμφωνία συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας των μελών της FEFC, όσον αφορά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς που προσφέρουν.

355 Τέταρτον, όσον αφορά το γεγονός της προαγωγής της τεχνικής προόδου, η Επιτροπή καταλήγει, στην αιτιολογική σκέψη 109 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα μέλη της FEFC δεν προσκόμισαν την απόδειξη ότι ο καθορισμός των τιμών για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχουν οι θαλάσσιοι μεταφορείς πληροί την προϋπόθεση αυτή. Η Επιτροπή εκθέτει συναφώς ότι το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η επίμαχη συμφωνία τους επιτρέπει να επενδύουν στα τμήματα της υπηρεσίας ολοκληρωμένης μεταφοράς μπορεί να προβληθεί για οποιαδήποτε συμφωνία καθορισμού των τιμών (αιτιολογικές σκέψεις 110 και 111 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Κατά την Επιτροπή, ο συλλογικός καθορισμός των τιμών που προβλέπει η επίμαχη συμφωνία, αντί να ενθαρρύνει την εισαγωγή νέας τεχνολογίας, μπορεί να αποθαρρύνει νέους επενδυτές, μειώνοντας τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που έχουν κανονικά οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται καλύτερα τις επενδύσεις τους (αιτιολογική σκέψη 111 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

356 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι στηρίχθηκε, για να δικαιολογήσει το συμπέρασμά της σχετικά με την απουσία βελτιώσεως της ποιότητας των υπηρεσιών, στο γεγονός ότι η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιριών που προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς αγοράζουν τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς από επιχειρήσεις χερσαίας μεταφοράς στην αγοραία τιμή.

- 357 Συναφώς, πρέπει να τονισθεί ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι «τα μέλη της FEFC γενικά δεν αναλαμβάνουν τα ίδια τις χερσαίες μεταφορές αλλά τις αναθέτουν σε χερσαίους μεταφορείς» (αιτιολογική σκέψη 101). Περαιτέρω, στην αιτιολογική σκέψη 102 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, «παρότι η τιμή [της χερσαίας μεταφοράς] καθορίζεται στο πλαίσιο της FEFC, τα μέρη διαπραγματεύονται με τους χερσαίους μεταφορείς κατ' ιδίαν», οπότε «η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών ώστε να ανταποκρίνονται στη ζήτηση από μέρους των φορτωτών δεν επέρχεται χάρη στις δραστηριότητες καθορισμού των τιμών από τη διάσκεψη, αλλά από τις διαπραγματεύσεις μεταξύ μεμονωμένων φορτωτών και μεμονωμένων ναυτιλιακών εταιριών».
- 358 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η συλλογιστική αυτή της Επιτροπής δεν παρουσιάζει καμία πρόδηλη πλάνη εκτιμώσεως. Συγκεκριμένα, δεν προκύπτει ότι η δυνατότητα καθορισμού μιας κοινής τιμής για μια υπηρεσία την οποία οι ναυτιλιακές εταιρίες αγοράζουν, στο πλαίσιο υπεργολαβίας, σε διαφορετικές τιμές μπορεί να συμβάλει στον εξορθολογισμό του χερσαίου τμήματος των δραστηριοτήτων τους με πιο αποτελεσματικό έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων.
- 359 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι το άμεσο κόστος της χερσαίας μεταφοράς δεν αντιπροσωπεύει παρά μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς. Οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν, συγκεκριμένα, την απόδειξη ότι ο καθορισμός των τιμών από τη διάσκεψη συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, έστω και αν στο μεγαλύτερο μέρος του το χερσαίο κόστος αντιστοιχεί σε δραστηριότητες που ασκούν οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρίες και όχι σε υπηρεσίες που αυτές αγοράζουν. Όποιο και αν είναι το ποσοστό που αντιπροσωπεύει το άμεσο κόστος της χερσαίας μεταφοράς, αρκεί να τονιστεί ότι, εν πάση περιπτώσει, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν πώς ο συλλογικός καθορισμός των τιμών μπορεί να καταστήσει πιο αποτελεσματικές τις υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς και, ειδικότερα, τη διαχείριση των κενών εμπορευματοκιβωτίων.
- 360 Όσον αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη συμφωνία συμβάλλει στην προαγωγή, στις αγορές που υπόκεινται σε σημαντικές περιοδικές διακυμάνσεις, μιας καλύτερης συνέχειας και σταθερότητας της ικανοποίησης των εμπορικών αναγκών, η Επιτροπή

σημειώνει, στην αιτιολογική σκέψη 105 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «τα μέλη της FEFC δεν έχουν αποδείξει ότι η αγορά στην οποία προσφέρονται οι υπηρεσίες [χερσαίας μεταφοράς] από ναυτιλιακές εταιρίες αποτελεί αγορά χαρακτηριζόμενη από σημαντικές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης». Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει ορθώς ότι οι λόγοι που προέβλεπαν οι προσφεύγουσες για να αποδείξουν την ύπαρξη αστάθειας των τιμών στο πλαίσιο της υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς και την ανάγκη συλλογικού καθορισμού των τιμών για το χερσαίο τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς είναι οι ίδιοι με εκείνους που προέβλεπαν για να εξηγήσουν την αστάθεια των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς και προσιδιάζουν σ' αυτό το είδος μεταφοράς.

361 Αντιθέτως, όπως παρατηρεί η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 30 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες πραγματοποιείται η χερσαία μεταφορά είναι πολύ διαφορετικές από εκείνες της θαλάσσιας μεταφοράς. Συγκεκριμένα, οι τιμές της χερσαίας μεταφοράς είναι, κατά γενικό κανόνα, οι ίδιες για όλα τα εμπορεύματα, όποια και αν είναι η φύση ή η εσωτερική αξία τους, και καθορίζονται με βάση το κόστος της υπηρεσίας. Περαιτέρω, το κόστος αυτό καθορίζεται για κάθε εμπορευματοκιβώτιο. Όπως τονίζει η Επιτροπή με τα έγγραφα της που κατέθεσε ενώπιον του Πρωτοδικείου, αναφερόμενη στην έκθεση Gilman και Graham που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες, δεν υφίσταται κατά συνέπεια καμία παρακίνηση να πωληθεί ο διαθέσιμος χώρος σε οποιαδήποτε τιμή.

362 Υπό το φως των στοιχείων αυτών, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως επί του σημείου αυτού. Τα μέλη της FEFC δεν προσκόμισαν εξάλλου κανένα στοιχείο βάσει του οποίου να μπορεί να αποδειχθεί ότι η αγορά της χερσαίας μεταφοράς χαρακτηρίζεται από σημαντικές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης. Τέλος, εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν η αγορά μπορούσε να χαρακτηριστεί έτσι, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν τον τρόπο κατά τον οποίο η συλλογική τιμολόγηση των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς θα συνέβαλλε στη συνέχεια και στη σταθερότητα της επίμαχης αγοράς.

363 Όσον αφορά την αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, η Επιτροπή τονίζει εκ νέου, στην αιτιολογική σκέψη 107 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα μέλη της FEFC δεν παρέχουν γενικώς τα ίδια την υπηρεσία της χερσαίας μεταφοράς. Διευκρίνισε συναφώς ότι «ο καθορισμός τιμών από τη FEFC δεν έχει άμεσο αντί-

κυπτο στην υπηρεσία που προσφέρουν ή τον τρόπο με τον οποίο τις εφοδιάζονται επειδή τις πωλούν στα μέλη της FEFC στις επικρατούσες στην αγορά τιμές και όχι με την τιμή που καθορίζει η διάσκεψη». Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει ότι η συμφωνία καθορισμού των τιμών για τη χερσαία μεταφορά «δεν επηρεάζει άμεσα τις υπηρεσίες που προσφέρουν [πραγματικά οι ναυτιλιακές εταιρίες]

364 Διαπιστώθηκε ήδη ανωτέρω, στο στάδιο της εξετάσεως του αποτελέσματος που η επίμαχη συμφωνία έχει στην ποιότητα των υπηρεσιών, ότι η εκτίμηση αυτή δεν παρουσιάζει καμία πρόδηλη πλάνη. Το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται επίσης στο πλαίσιο της εξετάσεως του αποτελέσματος που η εν λόγω συμφωνία έχει στην παραγωγικότητα των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, με την παρατήρηση ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν, εν πάση περιπτώσει, την απόδειξη ότι η συμφωνία περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητάς τους.

365 Όσον αφορά το ζήτημα αν η επίμαχη συμφωνία συμβάλλει στην προαγωγή της τεχνικής και οικονομικής προόδου, η Επιτροπή τονίζει, στην αιτιολογική σκέψη 109 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι τα μέλη της FEFC δεν απέδειξαν ότι ο καθορισμός των τιμών για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς συμβάλλει στην υλοποίηση του σκοπού αυτού. Όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 110 της αποφάσεώς της, το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι η επίμαχη συμφωνία τους επιτρέπει να επενδύσουν στα τμήματα της υπηρεσίας ολοκληρωμένης μεταφοράς μπορεί να προβληθεί για οποιαδήποτε συμφωνία καθορισμού των τιμών. Στην πραγματικότητα, φαίνεται πιο πιθανό, όπως τονίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 111 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που προκύπτουν από τη συμφωνία περί καθορισμού τιμών, αντί να ενθαρρύνουν την εισαγωγή νέας τεχνολογίας, αποθαρρύνουν την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων, μειώνοντας τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που κανονικά έχουν οι εκμεταλλευόμενες επιτυχώς τις επενδύσεις τους επιχειρήσεις.

366 Υπό τις περιστάσεις αυτές, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η συμφωνία καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς συμβάλλει στην προαγωγή της τεχνικής και οικονομικής προόδου.

367

Τέλος, όσον αφορά τα αποτελέσματα της συμφωνίας στην προαγωγή της σταθερότητας της αγοράς των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, προκύπτει ότι η Επιτροπή περιορίστηκε, στην αιτιολογική σκέψη 104 της προσβαλλομένης απόφασης, να παραπέμψει στην εξέταση που πραγματοποιήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 123 έως 137 της εν λόγω απόφασης σχετικά με τον απαραίτητο χαρακτήρα των περιορισμών. Η Επιτροπή θεώρησε έτσι ότι, ακόμη και αν υποθεθεί ότι η πρώτη προϋπόθεση πληρούται, η εξαίρεση δεν μπορεί να χορηγηθεί εφόσον οι περιορισμοί του ανταγωνισμού δεν είναι, εν πάση περιπτώσει, απαραίτητοι για την επίτευξη του επιδιωκόμενου από τη συμφωνία σκοπού. Δεδομένου του σωρευτικού χαρακτήρα των τεσσάρων προϋποθέσεων του άρθρου 85, παράγραφος 3 (απόφαση SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, ό.π., σκέψη 227), το γεγονός αυτό δεν μπορεί να επηρεάσει τη νομιμότητα της προσβαλλομένης απόφασης, στον βαθμό που αυτή αποδεικνύει, επαρκώς κατά νόμο, τον μη απαραίτητο χαρακτήρα των περιορισμών που απορρέουν από τη συμφωνία ή το ότι δεν πληρούνται μια άλλη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3.

Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση δικαίου τμήματος των πλεονεκτημάτων στους χρήστες

368

Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή συμπεραίνει, στην αιτιολογική σκέψη 115, ότι η επίμαχη συμφωνία δεν λαμβάνει δέοντως υπόψη τα συμφέροντα των φορτωτών και των λοιπών χρηστών, καθόσον η εν λόγω συμφωνία απλώς διασφαλίζει τη διατήρηση των τιμών σε επίπεδα υψηλότερα από το επίπεδο στο οποίο θα καθορίζονταν διαφορετικά. Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει ότι ο εκ μέρους της διασκέψεως καθορισμός των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εμποδίζει τις πιο αποτελεσματικές εταιρίες να μετακυλίνουν στις τιμές τη μείωση του κόστους (αιτιολογική σκέψη 116 της προσβαλλομένης απόφασης). Εν συνεχεία, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι έλαβε υπόψη τις καταγγελίες που της υποβλήθηκαν από τους φορείς που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των χρηστών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς και οι οποίοι εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στον τομέα αυτό (αιτιολογική σκέψη 117 της προσβαλλομένης απόφασης). Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην πράξη, θα ήταν πιο εύκολο να εξασφαλιστεί στους χρήστες ένα δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει από τη μεταφορά από πόρτα σε πόρτα αν δεν υπήρχε συμφωνία καθορισμού των τιμών όπως αυτή που συνήψαν τα μέλη της FEFC (αιτιολογική σκέψη 118 της προσβαλλομένης απόφασης).

- 369 Πρώτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν διαμόρφωσε δική της γνώμη επί του ζητήματος, αντίθετα προς την υποχρέωση που υπέχει, δηλώνοντας ότι έλαβε υπόψη τις διάφορες καταγγελίες των χρηστών.
- 370 Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Πέραν του ότι η Επιτροπή δικαιούται απολύτως να λάβει υπόψη τις καταγγελίες των χρηστών για να εκτιμήσει αν η επίμαχη συμφωνία λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντά τους, από το κείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως και ειδικότερα από τη διατύπωση των αιτιολογικών σκέψεων 115 και 116 που υπενθυμίστηκαν ανωτέρω προκύπτει ότι η Επιτροπή διενήργησε πράγματι τη δική της ανάλυση του ζητήματος. Έτσι, στην αιτιολογική σκέψη 115 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή τονίζει ότι ο συλλογικός καθορισμός των τιμών «απλά διασφαλίζει ότι οι τιμές διατηρούνται σε υψηλότερα επίπεδα από ό,τι άλλως». Περαιτέρω, στην αιτιολογική σκέψη 116, η Επιτροπή θεωρεί ότι, «στον βαθμό που οι μεμονωμένοι μεταφορείς είναι σε θέση να μειώσουν το κόστος τους οργανώνοντας τους στόλους εμπορευματοκιβωτίων τους αποτελεσματικότερα από τους υπολοίπους μεταφορείς, ο καθορισμός τιμών από τις διασκέψεις για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που προσφέρουν τα μέλη τους δεν επιτρέπει στις αποτελεσματικότερες ναυτιλιακές εταιρείες να μεταφέρουν στους χρήστες τις οικονομίες που πραγματοποιούν».
- 371 Εν πάση περιπτώσει, ορθώς η Επιτροπή συνήγαγε από την ύπαρξη υψηλού αριθμού καταγγελιών των χρηστών ότι η επίμαχη συμφωνία δεν ελάμβανε υπόψη, σε δίκαιο βαθμό, τα συμφέροντα των τελευταίων αυτών.
- 372 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 118 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο συμπέρασμα ότι «η εξασφάλιση στους καταναλωτές ενός δίκαιου τμήματος από το όφελος που προκύπτει στους καταναλωτές, συνεπάγεται τη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού στην προσφορά υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς προς τους φορτωτές». Δεδομένου ότι οι δραστηριότητες συνδυασμένης μεταφοράς της FEFC δεν αντιπροσωπεύουν παρά το 38 % του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Άπω Ανατολής και Ευρώπης, οι προσφεύγουσες καταλήγουν ότι υφίσταται επαρκής ανταγωνισμός υψηλού επιπέδου.
- 373 Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι μια συμφωνία καθορισμού των τιμών συνιστά σοβαρότατη προσβολή του ανταγωνισμού. Μέσω αυτού του είδους της συμφωνίας,

οι προσφεύγουσες είναι πράγματι σε θέση να διατηρήσουν τις τιμές σε επίπεδα υψηλότερα από ό,τι άλλως. Περαιτέρω, πρέπει να θεωρηθεί ότι το επιχείρημα αυτό των προσφευγουσών αποβλέπει, στην πραγματικότητα, απλώς στο να ελαχιστοποιήσει τον αντίκτυπο που έχει στον ανταγωνισμό η επίμαχη συμφωνία, αλλ' ουδόλως να αποδείξει ότι η συμφωνία αυτή λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών. Συνεπώς, είναι αλυσιτελές στο υπό εξέταση πλαίσιο.

- 374 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, θεωρώντας ότι η επίμαχη συμφωνία δεν εξασφαλίζει δίκαιο τμήμα του οφέλους στους χρήστες.

Τρίτη προϋπόθεση: ο απαραίτητος χαρακτήρας των επίμαχων περιορισμών του ανταγωνισμού

- 375 Όσον αφορά την εξέταση του απαραίτητου χαρακτήρα των επίμαχων περιορισμών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 119 έως 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως, εξέτασε αν οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που απορρέουν από την επίμαχη σύμβαση είναι απαραίτητοι, αφενός, για την παροχή των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς και, αφετέρου, για τη διατήρηση του συστήματος καθορισμού των τιμών των θαλασσιών μεταφορών από τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

- 376 Όσον αφορά το πρώτο σκέλος, η Επιτροπή καταλήγει, στην αιτιολογική σκέψη 121 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι ο από κοινού καθορισμός τιμών για υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς δεν είναι απαραίτητος για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Συναφώς, τονίζει ειδικότερα ότι «τα μέλη της FEFC κατά κύριο λόγο δεν προσφέρουν τα ίδια υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς» και ότι «ούτε η FEFC αναλαμβάνει δραστηριότητες χερσαίας μεταφοράς εκτός από το ότι προσφέρει ένα μέσο για τον καθορισμό των τιμών [των χερσαίων μεταφορών]» (αιτιολογική σκέψη 120 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι πολλοί ανεξάρτητοι μεταφορείς και [ναυλομεσίτες] προσφέρουν ισοδύναμες ή παρόμοιες «υπηρεσίες εντός του πλαισίου της FEFC ή οποιασδήποτε άλλης διασκέψεως και χωρίς να καθορίζουν τις τιμές από κοινού με οποιαδήποτε άλλη ναυτιλιακή εταιρία για την παροχή υπηρεσιών [χερσαίας μεταφοράς]» (αιτιολογική σκέψη 121 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

- 377 Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος, η Επιτροπή καταλήγει, κατ' ουσίαν, ότι «δεν έχει αποδειχθεί ότι ο καθορισμός των τιμών [της χερσαίας μεταφοράς] από τις διασκέψεις είναι απαραίτητος για τη διατήρηση του “σταθεροποιητικού ρόλου” τους» (αιτιολογική σκέψη 131). Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει, ειδικότερα, την ύπαρξη των εναλλακτικών μέτρων που απαριθμούνται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 και τα οποία μπορούν να λαμβάνονται για να διασφαλίζεται η σταθερότητα των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς μας διασκέψεως, ήτοι την κατανομή, μεταξύ των μελών μας διασκέψεως, του φορτίου ή των εσόδων. Περαιτέρω, η Επιτροπή τονίζει, στην αιτιολογική σκέψη 135 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «ορισμένες δραστηριότητες αναλαμβάνονται όχι στο πλαίσιο μιας συμφωνημένης από τη διάσκεψη τιμής, αλλά στο κατά πολύ λιγότερο περιοριστικό πλαίσιο μιας συμφωνίας να μην χρεώνονται τιμές κάτω του κόστους».
- 378 Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή απορρίπτει το επιχείρημα των προσφευγουσών, που στηρίζεται εν μέρει στην έκθεση Gilman και Graham και το οποίο αφορά το ότι ο σταθεροποιητικός ρόλος των ναυτιλιακών διασκέψεων θα διακλυβευόταν αν οι διασκέψεις αυτές δεν καθόριζαν τις τιμές της χερσαίας μεταφοράς, καθόσον τα μέλη τους θα είχαν κίνητρο να προσβάλουν τις τιμές της θαλάσσιας μεταφοράς που καθορίζει η διάσκεψη μειώνοντας τις τιμές που εφαρμόζονται στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς. Η Επιτροπή φρονεί συναφώς ότι «το γεγονός ότι η ύπαρξη καρτέλ για ένα μέρος των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών εταιριών θεωρείται συμβιβάσιμο με τους κανόνες ανταγωνισμού δεν αποτελεί καθεαυτό δικαιολογία για την απαλλαγή όλων των δραστηριοτήτων των εταιριών αυτών».
- 379 Με τα δικόγρατά τους, οι προσφεύγουσες περιορίζονται στο να υποστηρίξουν εκ νέου ότι η σταθερότητα των τιμών, που προκύπτει από τον έλεγχο των τιμοκαταλόγων στο πλαίσιο μιας διασκέψεως, βοηθάει και ενθαρρύνει τις ναυτιλιακές εταιρίες να πραγματοποιήσουν σημαντικότερες επενδύσεις.
- 380 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αιτίαση αυτή συνδέεται με το δεύτερο σκέλος της αναλύσεως της Επιτροπής σχετικά με τον απαραίτητο χαρακτήρα των επίμαχων περιορισμών για τη διατήρηση της σταθερότητας των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που καθορίζουν οι διασκέψεις. Εντεύθεν προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με τον απαραίτητο χαρακτήρα των περιορισμών της επίμαχης συμφωνίας για την παροχή υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Συναφώς, πρέπει να θεωρηθεί ότι ορθώς η Επιτροπή συνήγαγε, πρώτον, από το ότι η πλειονότητα των μελών της FEFC δεν

παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες χειρσαίας μεταφοράς, δεύτερον, από το ότι η FEFC δεν ασκεί καμία δραστηριότητα χειρσαίας μεταφοράς άλλη από εκείνη που συνίσταται στην προσφορά ενός μέσου συλλογικού καθορισμού των τιμών και, τρίτον, από το ότι πολλοί ναυλομεσίτες και ανεξάρτητοι μεταφορείς προσφέρουν παρόμοιες υπηρεσίες χωρίς από κοινού καθορισμό των τιμών, ότι ο συλλογικός καθορισμός των τιμών της χειρσαίας μεταφοράς δεν είναι απαραίτητος για την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

- 381 Όσον αφορά τις αιτιάσεις των προσφευγουσών σχετικά με το δεύτερο σκέλος της αναλύσεως της Επιτροπής, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι εναπόκειται στις προσφεύγουσες, βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, να αποδείξουν ότι οι επίμαχοι περιορισμοί του ανταγωνισμού υλοποιούν τους σκοπούς της εν λόγω διατάξεως και ότι οι σκοποί αυτοί δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς την ύπαρξη των περιορισμών αυτών.
- 382 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η έλλειψη τιμοκαταλόγου συνδυασμένης μεταφοράς καθοριζόμενου στο πλαίσιο διασκέψεως θα είχε ως συνέπεια σοβαρή αποσταθεροποίηση των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, ικανή να παραλύσει τη λειτουργία των διασκέψεων. Οι προσφεύγουσες φρονούν μεταξύ άλλων ότι, ελλείψει ενός τέτοιου τιμοκαταλόγου, οι εταιρίες θα μπορούσαν να χρεώνουν ευχερώς σε τιμές χαμηλότερες από τον τιμοκατάλογο της θαλάσσιας μεταφοράς, απορροφώντας ένα τμήμα ή το σύνολο του κόστους της χειρσαίας μεταφοράς.
- 383 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, στην αιτιολογική σκέψη 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι, ελλείψει συλλογικού καθορισμού των τιμών, τα μέλη της FEFC μπορούν να επιβάλλουν στους φορτωτές για τις υπηρεσίες χειρσαίας μεταφοράς τιμές κάτω του κόστους αγοράς τους, πράγμα που ισοδυναμεί με έκπτωση επί των τιμών που καθορίζει η διάσκεψη για τη θαλάσσια μεταφορά. Η Επιτροπή προσθέτει ότι η πρακτική αυτή ενέχει τον κίνδυνο πράγματι να βλάψει περισσότερο τη σταθερότητα που συνεπάγεται η ύπαρξη της FEFC από ό,τι άλλα είδη εκπτώσεως επί των τιμών της FEFC για θαλάσσιες μεταφορές και από τον ανταγωνισμό άλλων ναυτιλιακών εταιριών που δεν είναι μέλη της διασκέψεως αυτής.

- 384 Στην επόμενη αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δηλώνει ωστόσο ότι δεν απεδείχθη ότι δεν θα ήσαν επαρκή λιγότερο περιοριστικά του ανταγωνισμού μέτρα για την επίτευξη του σκοπού της γενικής σταθερότητας. Οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να αντιτάξουν ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε συγκεκριμένα την ύπαρξη λιγότερο περιοριστικών μέτρων. Συγκεκριμένα, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι εναπόκειται στις επιχειρήσεις που ζητούν το ευεργέτημα μιας εξαιρέσεως, βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, να αποδεικνύουν βάσει εγγράφων τον δικαιολογημένο χαρακτήρα της εξαιρέσεως. Υπό τις περιστάσεις αυτές, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή ότι δεν πρότεινε άλλες λύσεις ούτε ανέφερε τι θα θεωρούσε ότι δικαιολογεί τη χορήγηση εξαιρέσεως (βλ. απόφαση VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 52).
- 385 Εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή ανέφερε δύο είδη εναλλακτικών μέτρων.
- 386 Αφενός, στην αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή τονίζει, όπως εκτέθηκε ήδη ανωτέρω, ότι τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν για να διασφαλισθεί η σταθερότητα των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς μας διασκέψως απαριθμούνται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 και ότι τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατανομή, μεταξύ των μελών μιας διασκέψως, του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων.
- 387 Αφετέρου, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή τόνισε ήδη, στην αιτιολογική σκέψη 135, ότι ορισμένες δραστηριότητες μπορούσαν να ασκηθούν βάσει συμφωνίας προβλέπουσας ότι για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς δεν μπορούν να χρεώνονται τιμές κάτω του κόστους. Η Επιτροπή αναπτύσσει συναφώς τη συλλογιστική της στην υποσημείωση που αντιστοιχεί στην αιτιολογική σκέψη 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στην υποσημείωση αυτή, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σε μια έκθεση που υπέβαλε στο Συμβούλιο σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, δήλωσε ότι ήταν έτοιμη να εξετάσει τη χορήγηση ατομικής εξαιρέσεως για μια συμφωνία διασκέψως περιλαμβάνουσα διάταξη προβλέπουσα ότι οι ναύλοι της χερσαίας μεταφοράς δεν μπορούν να είναι κατώτεροι του κόστους, προκειμένου να αποφευχθεί σε μεγάλο βαθμό ο κίνδυνος αποσταθεροποίησης των διασκέψων που συνδέεται με ενδεχόμενη διασταυρούμενη επιδότηση του χερσαίου και του θαλασσιού τμήματος της μεταφοράς.

- 388 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν στοιχεία βάσει των οποίων μπορούν να τεθούν εν αμφιβόλω τα συμπεράσματα της Επιτροπής επί του σημείου αυτού. Ειδικότερα, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν γιατί τα εναλλακτικά μέτρα που πρότεινε η Επιτροπή δεν ήταν λιγότερα περιοριστικά από την επίμαχη συμφωνία καθορισμού των τιμών ή τους λόγους για τους οποίους τα μέτρα αυτά δεν ήταν υλοποιήσιμα.
- 389 Πρώτον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προβάλουν το γεγονός ότι θα μπορούσαν να παραβούν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συμφωνία καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς για να δικαιολογήσουν τη χορήγηση άλλης εξαιρέσεως υπέρ συμφωνίας καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς. Το γεγονός και μόνον ότι η τήρηση της συμφωνίας καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς στερεί κάθε χρησιμότητα από μια συμφωνία καθορισμού των χερσαίων κομίστρων αρκεί για να αποδειχθεί ότι η τελευταία αυτή συμφωνία δεν ήταν απαραίτητη.
- 390 Επομένως, όλα τα επιχειρήματα των προσφευγουσών με τα οποία επιδιώκουν να δικαιολογηθεί ότι ήταν απαραίτητοι οι επίμαχοι περιορισμοί του ανταγωνισμού λόγω της αστάθειας που θα μπορούσε να προκύψει αν οι ίδιες παρέβαιναν τη συμφωνία καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς πρέπει να απορριφθούν.
- 391 Τούτο ισχύει ιδίως όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με το ότι η συνδυασμένη μεταφορά αποτελεί σήμερα την υπηρεσία που προτιμούν περισσότερο οι φορτωτές, οπότε ο ανταγωνισμός που αφορά αυτό το είδος μεταφοράς κινδυνεύει, κατ' αυτές, να βλάψει τον τιμοκατάλογο της θαλάσσιας μεταφοράς. Πρέπει να παρατηρηθεί, περαιτέρω, ότι το γεγονός αυτό απλώς υπογραμμίζει τη σοβαρότητα των περιορισμών του ανταγωνισμού που απορρέουν από την επίμαχη συμφωνία.
- 392 Δεύτερον, πρέπει να τονισθεί η σοβαρότητα των περιορισμών του ανταγωνισμού που προκαλεί η επίμαχη συμφωνία.

- 393 Αφενός, μια συμφωνία περί καθορισμού των τιμών συνιστά σοβαρότατο περιορισμό του ανταγωνισμού. Η επίμαχη όμως συμφωνία έχει ως αποτέλεσμα να επεκτείνει στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς έναν τέτοιου είδους περιορισμό, ο οποίος επετράπη εξαιρετικώς στην αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.
- 394 Αφετέρου, ο συλλογικός καθορισμός των τιμών για τη χερσαία μεταφορά ενέχει τον κίνδυνο να παράσχει στα μέλη της διασκέψεως την ευχέρεια να επεκτείνουν και στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς τη δεσπόζουσα θέση που κατέχουν στην αγορά των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Ειδικότερα, οι εταιρίες που είναι μέλη της FEFC μπορούν, λόγω της επίμαχης συμφωνίας, να προσβάλουν τον ανταγωνισμό στην αγορά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, απορροφώντας το κόστος των εκπτώσεων που θα παρείχαν στην αγορά αυτή μέσω των τιμών τους θαλάσσιας μεταφοράς.
- 395 Στο πλαίσιο αυτό, το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι δεν υφίσταται εναλλακτικό μέτρο λιγότερο περιοριστικό απ' ό,τι η επίμαχη συμφωνία δεν είναι αρκετά πειστικό, δεδομένου του έντονα περιοριστικού χαρακτήρα της συμφωνίας αυτής.
- 396 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επίμαχη συμφωνία συνεπάγεται περιορισμούς του ανταγωνισμού οι οποίοι, όχι μόνον είναι εξαιρετικά σοβαροί, αλλά κυρίως δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη του σκοπού της σταθερότητας που προβάλλουν οι προσφεύγουσες.
- 397 Το ότι η προθεσμία αυτή δεν είναι απαραίτητη προκύπτει επίσης από την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών. Συγκεκριμένα, από την επιχειρηματολογία αυτή προκύπτει ότι ο λόγος που βασικά προβάλλουν προς στήριξη του κατ' αυτές αναγκαίου χαρακτήρα της επίμαχης συμφωνίας έγκειται αποκλειστικά στη διατήρηση της σταθερότητας των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς. Όπως όμως υπενθύμισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο κανονισμός 4056/86 προβλέπει μέτρα, καλυπτόμενα από την εξαίρεση κατά κατηγορία, τα οποία μπορούν να ληφθούν για να διασφαλιστεί η σταθερότητα των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά συνέπεια, εναπόκειται στις προσφεύγουσες

να κάνουν χρήση, κατά προτεραιότητα, των δυνατοτήτων αυτών που προσφέρει η κοινοτική νομοθεσία, ειδικότερα της δυνατότητας που προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο ε', του κανονισμού 4056/86. Συνεπώς, δεν μπορούν να γίνουν δεκτά τα επιχειρήματα των προσφευγουσών με τα οποία επιχειρούν να αποδείξουν ότι τα μέτρα αυτά θα ήταν πιο περιοριστικά απ' ό,τι η επίμαχη συμφωνία. Συγκεκριμένα, αφ' ης στιγμής ένας κανονισμός του Συμβουλίου εξαιρεί ένα μέτρο, δεν έχει πολλή σημασία να τεθεί το ερώτημα της περισσότερο ή λιγότερο περιοριστικής φύσεώς του από την άποψη του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Ορθώς συνεπώς η Επιτροπή θεώρησε ότι οι επίμαχοι περιορισμοί του ανταγωνισμού δεν ήταν απαραίτητοι ενόψει της υπάρξεως των μέτρων που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86.

398 Περαιτέρω, η Επιτροπή ανέφερε, στην αιτιολογική σκέψη 135 και στην υποσημείωση που αντιστοιχεί στην αιτιολογική σκέψη 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ένα άλλο μέτρο λιγότερο περιοριστικό απ' ό,τι η επίμαχη συμφωνία για την επίτευξη του προβαλλομένου σκοπού της σταθερότητας, ήτοι το να συμπεριληφθεί στη συμφωνία μια διάταξη προβλέπουσα ότι για τις τιμές χερσαίας μεταφοράς δεν μπορούν να χρεώνονται τιμές κάτω του κόστους.

399 Επιβάλλεται πράγματι η διαπίστωση ότι τέτοια διάταξη συνιστά αναντίρρητα λιγότερο περιοριστικό μέτρο απ' ό,τι η επίμαχη συμφωνία. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν το αμφισβητούν, αλλά ισχυρίζονται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι το μέτρο αυτό είναι υλοποιήσιμο. Πέραν του ότι δεν εναπόκειται στην Επιτροπή να προτείνει άλλες λύσεις ή να αναφέρει τι θα θεωρούσε ότι δικαιολογεί την εξαιρεση (απόφαση VBVB και VBVB κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 52), αρκεί να τονισθεί ότι ο κανόνας της απαγορεύσεως της πωλήσεως επί ζημιά των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς προτάθηκε με την ενδιάμεση έκθεση του ομίλου Carlsberg στο πλαίσιο του οποίου εκπροσωπούνταν οι ναυτιλιακές εταιρίες. Περαιτέρω, μπορεί να παρατηρηθεί ότι μια συμφωνία περιλαμβάνουσα τέτοια απαγόρευση κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή από ναυτιλιακές εταιρίες.

400 Πρέπει να τονισθεί ότι, αφενός, η εν λόγω ρήτρα απαγορεύσεως της επί ζημιά πωλήσεως παρακινεί τις εταιρίες να συμπιέζουν το κόστος της χερσαίας μεταφοράς ούτως ώστε να είναι ανταγωνιστικές στο σύνολο της συνδυασμένης μεταφοράς. Ένα τέτοιο σύστημα παρέχει τη δυνατότητα στις εταιρίες θαλάσσιας μεταφοράς να ανταγωνίζονται μεταξύ τους με βάση την ειδική ποιότητα της χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο μιας συνδυασμένης μεταφοράς. Επιπλέον, η ρήτρα αποκλείει τη δυνα-

τότητα έμμεσης χορηγήσεως εκπώσεις στην τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς της διασκέψεως χάρη στην απορρόφηση ενός τμήματος του κόστους της χειρσαίας μεταφοράς και, κατά συνέπεια, συμβάλλει στη σταθερότητα της θαλάσσιας μεταφοράς.

- 401 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η συμφωνία περιείχε μη απαραίτητους περιορισμούς του ανταγωνισμού. Εν πάση περιπτώσει, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι, προβαίνοντας στη διαπίστωση αυτή, η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως.
- 402 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ο λόγος που αφορά την παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68.

V — Επί του τετάρτου λόγου που αφορά την ύπαρξη διαδικαστικών ελαττωμάτων κατά τη διοικητική διαδικασία

A — Επί της αιτιάσεως που αφορά την παράβαση της διαδικασίας συμβιβασμού που προβλέπεται στον κώδικα συμπεριφοράς

Επιχειρήματα των διαδίκων

403
και
404 [...]]

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

405 Όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή, δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω στο πλαίσιο της εξετάσεως του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, δεν αφορά διαδικασία εφαρμογής του κανονισμού 4056/86, δεν ήταν υποχρεωμένη να προσφύγει στις διαδικασίες διαβουλεύσεως και συμβιβασμού που προβλέπονται στον κανονισμό 4056/86. Επομένως, η αιτίαση των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθεί.

B — Επί της αιτιάσεως που αφορά την παράβαση της συμφωνίας περί του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου

Επιχειρήματα των διαδίκων

406
και
407 [...]]

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

408 Αρκεί να τονισθεί ότι οι σχετικές διατάξεις της Συμφωνίας ΕΟΧ, καθώς και εκείνες των πρωτοκόλλων 23 και 24 και του παραρτήματος XIV της εν λόγω συμφωνίας δεν ήταν εφαρμοστέες στη διοικητική διαδικασία που κατέληξε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1994, ημερομηνία κατά την οποία είχαν ήδη διεξαχθεί οι διαδικαστικές φάσεις που απαιτούν τη συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΙ, ήτοι η ακρόαση των επιχειρήσεων και η διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή (απόφαση του Πρωτοδικείου της 20ής Απριλίου 1999, T-305/94 έως T-307/94, T-313/94 έως T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-931, σκέψη 259).

Γ — *Επί της αιτιάσεως που αφορά τη στέρηση διαδικαστικών εγγυήσεων, λόγω εσφαλμένης επιλογής όσον αφορά τον εφαρμοστέο κανονισμό ως προς τη διαδικασία*

Επιχειρήματα των διαδίκων

409
έως
411 [...]]

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

412 Εφόσον διαπιστώθηκε, στο πλαίσιο της εξετάσεως του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ότι ο εν προκειμένω εφαρμοστέος κανονισμός ήταν ο κανονισμός 1017/68, πρέπει να απορριφθεί η αιτίαση που αφορά το ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή που προβλέπει ο κανονισμός 4056/86. Όπως επικουρικώς, πρέπει να τονισθεί ότι η Επιτροπή ισχυρίστηκε, χωρίς να αντικρουστεί επί του σημείου αυτού από τις προσφεύγουσες, ότι, στην πράξη, οι κυβερνήσεις των κρατών μελών αποστέλλουν τους εκπροσώπους της επιλογής τους, ανάλογα με τα ζητήματα που εγείρονται στην εξεταζόμενη υπόθεση, και ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι εκπρόσωποι των κρατών μελών που αποτελούσαν την επιτροπή της οποίας ζητήθηκε η γνώμη εν προκειμένω γνώριζαν απολύτως τον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, οπότε δεν υπάρχει κανένας λόγος να υποτεθεί ότι το αποτέλεσμα θα ήταν διαφορετικό αν η επιτροπή ήταν εκείνη την οποία αναφέρουν οι προσφεύγουσες.

413 Περαιτέρω, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, εν προκειμένω, όσον αφορά τις διαδικαστικές εγγυήσεις, οι προσφεύγουσες ωφελήθηκαν από την εφαρμογή του κανονισμού 1017/68. Συγκεκριμένα, πρώτον, η Επιτροπή αναγκάστηκε, βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, να εφαρμόσει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, μολονότι η συμφωνία δεν είχε κοινοποιηθεί. Δεύτερον, η εφαρμογή του κανονισμού 1017/68 είχε ως συνέπεια τη δυνατότητα εφαρμογής της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο του 17, μολονότι τα δικαιώματα παρεμβάσεως που παρέχει

στα κράτη μέλη το άρθρο αυτό δεν προβλέπονται στον κανονισμό 4056/86. Επομένως, οι προσφεύγουσες ουδεμιάς στερήθηκαν από τις διαδικαστικές εγγυήσεις που προβλέπονται στον εφαρμοστέο εν προκειμένω κανονισμό περί διαδικασίας και, συνεπώς, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

Δ — Επί της αιτιάσεως που αφορά παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

414
έως
422

[...]

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

423 Κατά πάγια νομολογία, η υποχρέωση αιτιολογήσεως μιας ατομικής αποφάσεως σκοπό έχει να παράσχει στον ενδιαφερόμενο μια επαρκή ένδειξη ως προς το αν η απόφαση είναι βάσιμη ή αν ενδεχομένως πάσχει ελάττωμα λόγω του οποίου θα μπορούσε να αμφισβητηθεί το κύρος της και να επιτρέψει στον κοινοτικό δικαστή να ασκήσει τον έλεγχό του επί της νομιμότητας της αποφάσεως, διευκρινιζομένου ότι το περιεχόμενο της υποχρέωσης αυτής εξαρτάται από τη φύση της επίμαχης πράξεως και του πλαισίου εντός του οποίου αυτή εκδόθηκε (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Πρωτοδικείου της 11ης Δεκεμβρίου 1996, T-49/95, Van Megen Sports κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1799, σκέψη 51).

424 Όσον αφορά, πρώτον, την έλλειψη αιτιολογίας σχετικά με τον ορισμό της επίμαχης αγοράς και το αισθητό αποτέλεσμα της επίμαχης συμφωνίας επί του ανταγωνισμού,

αρκεί να τονισθεί ότι η Επιτροπή περιέγραψε, επαρκώς κατά νόμο, τα ουσιώδη χαρακτηριστικά της επίμαχης αγοράς στις αιτιολογικές σκέψεις 7 έως 37 της προσβαλλομένης απόφασης και όρισε, κατά τον ίδιο τρόπο, ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 10 και 42 της προσβαλλομένης απόφασης, την επίμαχη αγορά. Ομοίως, η Επιτροπή εξέθεσε επαρκώς κατά νόμο στην εν λόγω απόφαση, ειδικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 34 έως 37, τα στοιχεία στα οποία στηρίζεται η εκτίμησή της όσον αφορά το αισθητό αποτέλεσμα της επίμαχης συμφωνίας επί του ανταγωνισμού. Συνεπώς, η αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά έλλειψη αιτιολογίας ως προς τα ζητήματα αυτά πρέπει να απορριφθεί.

- 425 Δεύτερον, όσον αφορά την αιτίαση των προσφευγουσών σχετικά με την έλλειψη αιτιολογήσεως, στις αιτιολογικές σκέψεις 51 και 54 της προσβαλλομένης απόφασης, του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, από την εξέταση του πρώτου λόγου προκύπτει ότι η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 46 έως 55 της προσβαλλομένης απόφασης, περιγράφει επαρκώς κατά νόμο τον βαθμό στον οποίο η επίμαχη συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι η θέση της Επιτροπής είναι αβάσιμη, καθόσον το αποτέλεσμα του τιμοκαταλόγου των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς επί του ενδοκοινοτικού εμπορίου είναι αμυγώς υποθετικό και δεν στηρίζεται σε ποιοτική και ποσοτική ανάλυση, αρκεί να διαπιστωθεί ότι ο ισχυρισμός αυτός αποβλέπει, κατ' ουσίαν, στην αμφισβήτηση του βασίμου της εκτιμήσεως της Επιτροπής σχετικά με το ζήτημα αυτό και ότι δεν είναι συνεπώς λυσιτελής στο πλαίσιο της εξέτασεως της τηρήσεως της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση *Limburgse Vinyl Maatschappij*, όπ.π. κατά Επιτροπής, σκέψη 389). Εν πάση περιπτώσει, το βάσιμο των συμπερασμάτων, που επιβεβαιώθηκε κατά την εξέταση του πρώτου λόγου ακυρώσεως, της Επιτροπής σχετικά με τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών προκύπτει επαρκώς κατά νόμο από τις διαπιστώσεις που πραγματοποιήθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 47 έως 50, καθώς και στις αιτιολογικές σκέψεις 52 και 53 της προσβαλλομένης απόφασης.

- 426 Τρίτον, όσον αφορά την έλλειψη αιτιολογίας που σχετίζεται με το ότι με την προσβαλλόμενη απόφαση δεν δόθηκε απάντηση στους ισχυρισμούς των προσφευγουσών που αφορούν την πρακτική άλλων αρμοδίων επί του ανταγωνισμού αρχών και άλλων νομοθετών, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, καίτοι δυνάμει του άρθρου 190 της Συνθήκης η Επιτροπή υποχρεούται να αναφέρει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία από τα οποία εξαρτάται η κατά νόμο δικαιολόγηση της απόφασης και τη συλλογιστική που την οδήγησε να λάβει την απόφαση αυτή, δεν απαιτείται ωστόσο να συζητεί η Επιτροπή όλα τα πραγματικά και νομικά σημεία που εθίγησαν κατά τη διοικητική διαδικασία (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1985, *Remia κ.λπ. κατά Επιτροπής*, όπ.π., σκέψεις

26 έως 44). Το πολύ, η Επιτροπή έχει την υποχρέωση, από την άποψη του άρθρου 190 της Συνθήκης, να απαντήσει ειδικώς στους ουσιαστικούς και μόνον ισχυρισμούς που προέβαλαν οι προσφεύγουσες κατά τη διοικητική διαδικασία.

427 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες περιορίστηκαν να εκθέσουν, κατά γενικό τρόπο, στο πλαίσιο των παρατηρήσεών τους σχετικά με το σημείο 11 της ανακοίνωσης αιτιάσεων που αφορά την περιγραφή της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών, την νομική κατάσταση των ναυτιλιακών διασκέψεων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τους χερσαίας και συνδυασμένης μεταφοράς, που είναι η κρατούσα σε ορισμένα κράτη μέλη και τρίτα κράτη, ειδικότερα στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Αυστραλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες, τούτο δε, στην τελευταία αυτή περίπτωση, επαναλαμβάνοντας βασικά τα σχετικά τμήματα της εκθέσεως Gilman και Graham (σ. 78 έως 85). Από την εξέταση της απαντήσεως στην ανακοίνωση αιτιάσεων προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες δεν άντλησαν κανένα πραγματικό ή νομικό επιχείρημα από τις εν λόγω γενικές διαπιστώσεις, πλην, το πολύ, ορισμένων συγκεκριμένων και περιορισμένων αναφορών στο δίκαιο των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής στο πλαίσιο των παρατηρήσεών τους σχετικά με την ανάλυση της Επιτροπής όσον αφορά τις συνθήκες χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, υπό τις περιστάσεις αυτές, ουδόλως υποχρεούνταν η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, να απαντήσει στις διαπιστώσεις που εξέθεσαν οι προσφεύγουσες με την απάντησή τους στην ανακοίνωση αιτιάσεων όσον αφορά τη πρακτική ορισμένων εθνικών δικαστηρίων. Συναφώς, είναι σημαντικό να τονισθεί ότι οι προσφεύγουσες δεν θεώρησαν αναγκαίο να προβάλλουν, με την προσφυγή τους, λόγο ακυρώσεως αντλούμενο από έλλειψη αιτιολογίας της προσβαλλομένης αποφάσεως επί του σημείου αυτού.

428 Στο πλαίσιο αυτό, η αναφορά που κάνουν οι προσφεύγουσες, κατά το στάδιο της απαντήσεως, στην προπαρατεθείσα απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 1995, C-360/92 P, Publishers Association κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. I-23), είναι αλυσιτελής. Στο πλαίσιο της εν λόγω δικαστικής αποφάσεως, οι επίμαχες αποφάσεις του εθνικού δικαστηρίου είχαν προσκομισθεί από την προσφεύγουσα, σύμφωνα με το ίδιο το κείμενο της αποφάσεως, «ως ουσιώδες αποδεικτικό στοιχείο του περί ευεργετικών αποτελεσμάτων ισχυρισμού της» (σκέψη 40), οπότε, υπό τις περιστάσεις αυτές, το Δικαστήριο κατέληξε ότι η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει τα επιχειρήματα τα οποία προέβαλε η προσφεύγουσα στηριζόμενη στις αποφάσεις του εν λόγω δικαστηρίου (σκέψη 41). Περαιτέρω, αντίθετα προς την προπαρατεθείσα απόφαση Publishers Association κατά Επιτροπής, στην οποία το επίμαχο εθνικό δικαστήριο είχε αποφανθεί επί της ίδιας συμφωνίας με εκείνη που είχε εξετάσει η Επιτροπή και όσον αφορά την ίδια γεωγραφική αγορά, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα εθνικά νομολογιακά προηγούμενα που προβάλλουν οι προσφεύγουσες στην

παρούσα υπόθεση δεν αφορούν ούτε τη συμφωνία ούτε την αγορά τις οποίες αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση, καθόσον η τελευταία αυτή αφορά αποκλειστικά, σύμφωνα με το άρθρο 1 του διατακτικού της, τον κοινό τιμοκατάλογο των υπηρεσιών χειρσαίας μεταφοράς των μελών της FEFC, που παρέχονται (στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς) στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

- 429 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή καμία έλλειψη αιτιολογίας όσον αφορά τη συνεκτίμηση των πρακτικών εθνικών αρχών και δικαστηρίων.
- 430 Τέταρτον, όσον αφορά την έλλειψη αιτιολογίας σχετικά με τη μη εφαρμογή των διαδικασιών διαβουλεύσεως και συμβιβασμού του κώδικα συμπεριφοράς, αρκεί να τονισθεί ότι, στις αιτιολογικές σκέψεις 56 έως 59 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέθεσε σαφώς τους λόγους για τους οποίους ο κανονισμός 4056/86 δεν έχει εφαρμογή στην επίμαχη συμφωνία. Εντεύθεν προκύπτει ότι, όπως εξηγήθηκε κατά το στάδιο της εξετάσεως του δευτέρου λόγου ακυρώσεως και της πρώτης αιτιάσεως στο πλαίσιο του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, ομοίως δεν εφαρμόζονται οι διαδικασίες που θεσπίζει ο κώδικας συμπεριφοράς στον οποίο παραπέμπει ο κανονισμός 4056/86. Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν παρουσιάζει καμία έλλειψη αιτιολογίας επί του σημείου αυτού.
- 431 Πέμπτον, όσον αφορά το επιχείρημα της ECSA που αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν αιτιολόγησε επαρκώς την έλλειψη του απαραίτητου χαρακτήρα των επίμαχων περιορισμών του ανταγωνισμού, πρέπει να υπενθυμισθεί ότι, κατά τη νομολογία, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή ότι δεν πρότεινε άλλες λύσεις ούτε ανέφερε αυτό που θα θεωρούσε ότι δικαιολογεί τη χορήγηση μιας εξαιρέσεως (βλ. αποφάσεις VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 52, και SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 262). Επιπλέον, από τις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 137 καθώς και από την υποσημείωση που αντιστοιχεί στην αιτιολογική σκέψη 139 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προκύπτει ότι η Επιτροπή εξέθεσε τα λιγότερα περιοριστικά του ανταγωνισμού μέσα που μπορούσαν ενδεχομένως να χρησιμοποιήσουν τα μέρη. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι εναπόκειται αποκλειστικά στην Επιτροπή, βάσει της υποχρέωσης αιτιολογήσεως που υπέχει, να αναφέρει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία και τη συλλογιστική που την οδήγησαν να λάβει απόφαση απορρίπτουσα την αίτηση περί εξαιρέσεως, χωρίς οι προσφεύγουσες να μπορούν να απαιτούν από την Επιτροπή να συζητά όλα τα πραγματικά και νομικά σημεία που προέβλεπαν κατά τη διοικητική διαδικασία (βλ., μεταξύ άλλων, την προπαρατεθείσα απόφαση Remia κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 26 και 44). Εν προκειμένω όμως,

από τις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προκύπτει ότι η Επιτροπή αιτιολόγησε, επαρκώς κατά νόμο, το συμπέρασμα ότι ο από κοινού καθορισμός του τιμοκαταλόγου των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς δεν ήταν απαραίτητος για να διασφαλιστεί η σταθερότητα των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Τέλος, εν πάση περιπτώσει, στον βαθμό που η αιτίαση των προσφευγουσών αποσκοπεί στην αμφισβήτηση του βασίμου των σχετικών συμπερασμάτων της Επιτροπής, η αιτίαση αυτή είναι αλυσιτελής στο παρόν πλαίσιο που αφορά την εξέταση ενδεχόμενης παραβάσεως εκ μέρους της Επιτροπής της υποχρέωσης αιτιολόγησεως.

432 Τέλος, έκτον, όσον αφορά το επιχείρημα της JSA σχετικά με το ότι η έλλειψη αναφοράς στη Συμφωνία ΕΟΧ ισοδυναμεί με έλλειψη αιτιολογίας, αρκεί να υπενθυμισθεί ότι, κατά το στάδιο της εξετάσεως της δεύτερης αιτιάσεως στο πλαίσιο του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, συνήχθη το συμπέρασμα ότι η Επιτροπή ουδόλως ήταν υποχρεωμένη να προβεί εν προκειμένω σε διαβούλευση με τα θεσμικά όργανα που προβλέπει η Συμφωνία ΕΟΧ πριν από την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά συνέπεια, η προσβαλλόμενη απόφαση ουδεμία έλλειψη αιτιολογίας παρουσιάζει επί του σημείου αυτού.

433 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το σύνολο των αιτιάσεων των προσφευγουσών που αφορούν έλλειψη αιτιολογίας πρέπει να κριθεί αβάσιμο.

Ε — Επί της αιτιάσεως που αντλείται από προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας όσον αφορά το περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως και της ανακοινώσεως αιτιάσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

442 Στο πλαίσιο της εξετάσεως της αιτιάσεως που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, πρέπει εκ προοιμίου να υπενθυμισθεί ότι η ανακοίνωση αιτιάσεων πρέπει, κατά πάγια νομολογία, να εκθέτει τις αιτιάσεις κατά τρόπον αρκούντως σαφή, έστω και συνοπτικό, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα στους ενδιαφερομένους να λαμβάνουν πράγματι γνώση των συμπεριφορών που τους προσάπτει η Επιτροπή. Υπ' αυτήν και μόνον την προϋπόθεση μπορεί να γίνει δεκτό ότι η ανακοίνωση αιτιάσεων μπορεί να επιτελέσει τη λειτουργία την οποία της αναθέτουν οι κοινοτικοί κανονισμοί και η οποία συνίσταται στην παροχή όλων των αναγκαίων στοιχείων στις επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων, ώστε να μπορέσουν να αμυνθούν προσηκόντως πριν εκδόσει η Επιτροπή οριστική απόφαση (βλ., μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 14ης Μαΐου 1998, T-352/94, *Mo och Domsjö κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-1989, σκέψη 63· της 14ης Μαΐου 1998, T-348/94, *Enso Española κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-1875, σκέψη 83· και της 14ης Μαΐου 1998, T-308/94, *Cascades κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-925, σκέψη 42). Περαιτέρω, κατά πάγια νομολογία, η απαίτηση αυτή ικανοποιείται εφόσον η απόφαση δεν προσάπτει στους ενδιαφερομένους παραβάσεις διαφορετικές από εκείνες που περιλαμβάνονται στην έκθεση των αιτιάσεων και δεν περιλαμβάνει παρά μόνο περιστατικά επί των οποίων οι ενδιαφερόμενοι είχαν την ευκαιρία να παράσχουν εξηγήσεις (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Ιουλίου 1970, 41/69, *ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής*, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 397, σκέψεις 26 και 94). Ωστόσο, η τελική απόφαση της Επιτροπής δεν πρέπει αναγκαστικά να αποτελεί αντίγραφο της εκθέσεως των αιτιάσεων (βλ. απόφαση *Compagnie maritime belge de transports κ.λπ. κατά Επιτροπής*, ό.π., σκέψη 113· απόφαση *Musique diffusion française κ.λπ. κατά Επιτροπής*, ό.π., σκέψη 14· απόφαση *ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής*, ό.π., σκέψη 91). Η παρούσα αιτίαση που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών πρέπει να εκτιμηθεί υπό το φως των αρχών αυτών.

443 Όσον αφορά, καταρχάς, το επιχείρημα ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε τα αποδεικτικά στοιχεία επί των οποίων στηριζόταν το σημείο 72 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, το οποίο τόνιζε, κατά το στάδιο της εξετάσεως της πρώτης προϋποθέσεως εξαιρέσεως σχετικά με την τεχνική ή οικονομική πρόοδο, ότι η αστάθεια που προκύπτει από ατομικούς τιμοκαταλόγους της χερσαίας μεταφοράς δεν φαινόταν να είναι μεγαλύτερη από εκείνη που οφείλεται στις μυστικές εκπτώσεις που παρέχονται στο πλαίσιο της FEFC, πρέπει να παρατηρηθεί ότι αυτή η παράγραφος της ανακοινώσεως των αιτιάσεων δεν επαναλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη

απόφαση, ούτε κατά το στάδιο της εξετάσεως της ίδιας αυτής προϋποθέσεως εξαιρέσεως ούτε σε κάποιο άλλο τμήμα της εν λόγω αποφάσεως. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η εκ μέρους της Επιτροπής μη γνωστοποίηση των αποδεικτικών στοιχείων στα οποία στηριζόταν το σημείο 72 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών. Συναφώς, από τις αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 134 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει, το πολύ, ότι η Επιτροπή αναφέρεται, στο πλαίσιο της εξετάσεως της τρίτης προϋποθέσεως εξαιρέσεως σχετικά με τον απαραίτητο χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού, στην αναπόφευκτη αστάθεια, στο πλαίσιο των ναυτιλιακών διασκέψεων, που προκύπτει από το γεγονός ότι τα μέλη έχουν τη δυνατότητα, όπως σε όλες τις συμπράξεις, να κάνουν «παρασπονδίες» ή να παρέχουν εκπτώσεις μυστικά. Δεν αμφισβητείται ωστόσο ότι το στοιχείο αυτό περιλαμβάνόταν ήδη στο σημείο 71 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, οπότε ουδόλως προσεβλήθησαν τα δικαιώματα άμυνας των προσφευγουσών.

444 Κατά τα λοιπά, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι τα δικαιώματά τους άμυνας προσεβλήθησαν λόγω του ότι η προσβαλλόμενη απόφαση περιέχει νέους ισχυρισμούς, οι οποίοι δεν περιλαμβάνονταν στην ανακοίνωση αιτιάσεων, όσον αφορά τον αισθητό χαρακτήρα του περιορισμού του ανταγωνισμού, τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών και τις προϋποθέσεις χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, ειδικότερα τη δεύτερη προϋπόθεση που αφορά τη συνεκτίμηση, κατά δίκαιο μέτρο, των συμφερόντων των χρηστών και την τρίτη προϋπόθεση που αφορά τον απαραίτητο χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού.

445 Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί.

446 Όσον αφορά, πρώτον, τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών σχετικά με το αισθητό αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού και τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από την εξέταση της ανακοινώσεως των αιτιάσεων προκύπτει ότι η Επιτροπή εκθέτει στην ανακοίνωση αυτή σαφώς, σύμ-

φωνα με τις απαιτήσεις της προπαρατεθείσας νομολογίας, τα ουσιώδη στοιχεία τα οποία έλαβε υπόψη.

447 Όσον αφορά, καταρχάς, τον ουσιώδη χαρακτήρα του περιορισμού του ανταγωνισμού που ενέχει η επίμαχη συμφωνία, αρκεί να διαπιστωθεί ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, η Επιτροπή εκθέτει στα σημεία 18 έως 20 και 23 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων τα στοιχεία τα οποία έλαβε υπόψη σ' αυτό το στάδιο της διοικητικής διαδικασίας, για να τονίσει την οικονομική σημασία των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που διοργανώνονται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Περαιτέρω, και μεν είναι γεγονός ότι, στο ειδικό ζήτημα της οικονομικής σημασίας της δραστηριότητας της χερσαίας μεταφοράς σε σχέση με εκείνη της κυρίως ειπείν θαλάσσιας μεταφοράς, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν επαναλαμβάνει ακριβώς την ανακοίνωση αιτιάσεων, πλην όμως αρκεί να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή οδηγήθηκε, στις 20 Ιουλίου 1993, να απευθύνει αιτήσεις παροχής πληροφοριών συναφώς στα κύρια μέλη της FEFC και να τροποποιήσει, βάσει των παρασχεθέντων στοιχείων, την ανάλυση που αμφισβητείται στην προσβαλλόμενη απόφαση, προκειμένου ακριβώς να λάβει υπόψη τις επικρίσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες με την απάντησή τους της 31ης Μαρτίου 1993 στην ανακοίνωση αιτιάσεων (σ. 114 έως 119). Υπό τις περιστάσεις αυτές, δεν μπορεί να αμφισβητείται ότι οι προσφεύγουσες ήσαν σε θέση να γνωστοποιήσουν προσηκόντως την άποψή τους όσον αφορά τη διενεργηθείσα από την Επιτροπή στο στάδιο της διοικητικής διαδικασίας ανάλυση του αισθητού χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού. Συναφώς, η συνεκτίμηση ενός επιχειρήματος που προέβλεπε οι προσφεύγουσες κατά τη διοικητική διαδικασία, χωρίς να δοθεί σ' αυτές η δυνατότητα να εκφραστούν σχετικώς πριν από την τελική απόφαση, δεν μπορεί να αποτελέσει, αυτή καθαυτήν, προσβολή των δικαιωμάτων τους άμυνας, εφόσον η συνεκτίμηση του επιχειρήματος αυτού δεν μεταβάλλει τη φύση των αιτιάσεων που τους απευθύνθηκαν (βλ., στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 7ης Οκτωβρίου 1999, T-228/97, *Irish Sugar* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-2969, σκέψεις 34 και 36, και CB και *Europay* κατά Επιτροπής, σκέψεις 49 έως 52). Οι προσφεύγουσες είχαν πράγματι τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν την άποψή τους σχετικά με την ανάλυση του αισθητού χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού που περιέχεται στην ανακοίνωση αιτιάσεων και μπορούσαν συνεπώς να αναμένουν ότι οι εξηγήσεις τους θα οδηγήσουν την Επιτροπή να αλλάξει τη γνώμη της (προπαρατεθείσα απόφαση *Irish Sugar* κατά Επιτροπής, σκέψη 34· απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1975, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73 έως 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, *Suiker Unie* κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 507, σκέψεις 437 και 438). Εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα οικονομικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στην αιτιολογική σκέψη 33 της προσβαλλόμενης αποφάσεως αρκούν, και μόνον αυτά, για να αποδειχθεί ο αισθητός χαρακτήρας του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού. Τα στοιχεία αυτά όμως περιλαμβάνονταν ήδη, εξ ολοκλήρου, στο σημείο 23 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων. Επομένως, πρέπει να απορριφθεί η αιτίαση των προσφευγουσών που

αντλείται από το ότι δεν ήταν σε θέση να σχολιάσουν την ακρίβεια των στοιχείων τα οποία παρέσχον τα μέλη τους και τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση.

448 Όσον αφορά, εν συνεχεία, τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, πρέπει, εκ προοιμίου, να τονισθεί ότι, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, η Επιτροπή περιγράφει ρητώς, στα σημεία 40 έως 42 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, το αποτέλεσμα που έχει η επίμαχη συμφωνία στον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων των κρατών μελών και την επιρροή, στο πλαίσιο αυτό, του συστήματος που αποκαλείται «της εξίσωσης των λιμένων». Τα σημεία αυτά της ανακοινώσεως των αιτιάσεων αναπτύχθηκαν και επαναλήφθηκαν στην προσβαλλόμενη απόφαση στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και 51. Επομένως, η αιτίαση των προσφευγουσών επί του σημείου αυτού πρέπει να απορριφθεί. Όσον αφορά, αντιθέτως, το αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού μεταξύ εφοπλιστών που δραστηριοποιούνται εντός περισσότερων κρατών μελών, επί του εμπορίου προϊόντων και υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών και επί των παρεπομένων υπηρεσιών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες ορθώς παρατηρούν ότι τα στοιχεία αυτά, που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 49 και 52 έως 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν εμφανίζονται στην ανακοίνωση αιτιάσεων. Ωστόσο, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, το γεγονός αυτό και μόνον ουδόλως μπορεί να είχε ως συνέπεια προσβολή των δικαιωμάτων τους άμυνας. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή είχε απολύτως το δικαίωμα, υπό το φως των στοιχείων που προκύπτουν από τη διοικητική διαδικασία, να διαμορφώσει και να συμπληρώσει, τόσο ως προς τα πραγματικά όσο και ως προς τα νομικά στοιχεία, την επιχειρηματολογία της προς στήριξη των αιτιάσεων (προπαρατεθείσα απόφαση ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, σκέψη 92). Τούτο ακριβώς αποτελεί το αντικείμενο των αιτιολογικών σκέψεων 49 και 52 έως 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να θεωρηθεί ότι τα σημεία 40 έως 42 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων περιέχουν σαφή έκθεση των ουσιωδών στοιχείων που έλαβε υπόψη η Επιτροπή στο στάδιο αυτό της διοικητικής διαδικασίας όσον αφορά το αποτέλεσμα της επίμαχης συμφωνίας επί του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Περαιτέρω, από την απάντηση των προσφευγουσών στην ανακοίνωση αιτιάσεων (σ. 142 έως 151), προκύπτει ότι αυτές ήταν σε θέση να προβάλουν την άποψή τους σχετικά με την ανάλυση της Επιτροπής επί του σημείου αυτού. Υπό τις περιστάσεις αυτές, κακώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι τα δικαιώματά τους άμυνας προσεβλήθησαν από την Επιτροπή, όσον αφορά την ανάλυση της προϋποθέσεως του επηρεασμού του ενδοκοινοτικού εμπορίου.

449 Όσον αφορά, δεύτερον, τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών που αφορούν την περιεχόμενη στην ανακοίνωση των αιτιάσεων ανάλυση της δεύτερης και της τρίτης προϋποθέσεως χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως, πρέπει, εκ προοιμίου, να υπεν-

θυμστεί ότι η υποχρέωση της Επιτροπής να ανακοινώνει τις αιτιάσεις που προβάλλει κατά επιχειρήσεων και να λαμβάνει υπόψη στην απόφασή της μόνον τις αιτιάσεις αυτές αφορά βασικά τη μνεία των λόγων που την οδηγούν να εφαρμόσει το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, είτε διατάσσει την παύση μιας παραβάσεως ή επιβάλλει πρόστιμο σε επιχειρήσεις είτε δεν τους παρέχει αρνητική πιστοποίηση ή το ευεργέτημα της παραγράφου 3 της ίδιας αυτής διατάξεως (απόφαση του Δικαστηρίου της 23ης Οκτωβρίου 1974, *Transocean Marine Paint κατά Επιτροπής*, 17/74, Συλλογή τόμος 1974, σ. 441, σκέψη 13). Εν προκειμένω, από την εξέταση της ανακοινώσεως των αιτιάσεων προκύπτει ότι η Επιτροπή εκθέτει σαφώς τις αιτιάσεις που προβάλλει κατά των προσφευγουσών στο στάδιο αυτό της διοικητικής διαδικασίας (βλ., ειδικότερα, τα σημεία 27 έως 32 και 36 και 42).

- 450 Σχετικά με την προϋπόθεση χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως που αφορά τη συνεκτίμηση των συμφερόντων των χρηστών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή ανέφερε σαφώς, στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε ότι, στο στάδιο αυτό της διαδικασίας, η επίμαχη συμφωνία δεν πληρούσε την προϋπόθεση αυτή. Ειδικότερα, η Επιτροπή αναφέρει στην ανακοίνωση των αιτιάσεων τις καταγγελίες των οργανισμών που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των χρηστών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που παρέχουν τα μέλη της FEFC (σημεία 74 και 75) και την ανάγκη διαφυλάξεως του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων επιχειρηματιών που παρέχουν υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς στους φορτωτές (σημεία 76 και 78). Στην προσβαλλόμενη απόφαση, τα εν λόγω στοιχεία της αιτιολογίας αναπτύσσονται, αντιστοίχως, στις αιτιολογικές σκέψεις 117 και 118. Εσφαλμένως συνεπώς υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες ότι η ανακοίνωση των αιτιάσεων δεν αναφέρει τις καταγγελίες των οργανισμών που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των χρηστών προς στήριξη της αρνήσεως χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως. Πρέπει, περαιτέρω, να τονισθεί ότι οι προσφεύγουσες είχαν τη δυνατότητα, κατά τη διοικητική διαδικασία, να απαντήσουν ειδικώς, με τη συμπληρωματική απάντησή τους της 12ης Μαΐου 1993, στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, στις καταγγελίες του γερμανικού και του γαλλικού συμβουλίου των φορτωτών. Τέλος, εν πάση περιπτώσει, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, οι περιεχόμενοι στην αιτιολογική σκέψη 117 της προσβαλλομένης αποφάσεως αναφορά στις καταγγελίες των φορτωτών και των ναυλομεσιτών ουδόλως αποτελούσε διατύπωση νέων αιτιάσεων κατά των προσφευγουσών σε σχέση με τις αιτιάσεις που περιλαμβάνονταν στην ανακοίνωση αιτιάσεων. Η αιτιολογική σκέψη 117 της προσβαλλομένης αποφάσεως μοναδικό σκοπό έχει να αιτιολογήσει τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με τη δεύτερη προϋπόθεση χορηγήσεως εξαιρέσεως που αφορά τη δέουσα συνεκτίμηση των συμφερόντων των χρηστών. Ορθώς εξάλλου η Επιτροπή συνήγαγε από την ύπαρξη υψηλού αριθμού καταγγελιών των χρηστών, μεταξύ άλλων στοιχείων, ότι η επίμαχη συμφωνία δεν ελάμβανε υπόψη δεόντως τα συμφέροντα των εν λόγω χρηστών.

451 Όσον αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή τονίζει, στην αιτιολογική σκέψη 115 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η συμφωνία χρησιμεύει αποκλειστικά για τη διασφάλιση της διατηρήσεως των τιμών σε ένα υψηλότερο από ό,τι άλλως επίπεδο, επιβάλλεται η διαπίστωση, όπως ορθώς τονίζει η Επιτροπή με το υπόμνημα αντικρούσεως, ότι οι ίδιες οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η συμφωνία τους είναι αναγκαία για να αποφευχθεί ο ανταγωνισμός ο οποίος θα μείωνε τις τιμές και θα είχε έτσι αποσταθεροποιητικό αποτέλεσμα στις ναυτιλιακές διασκέψεις. Οι προσφεύγουσες δεν μπορούν συνεπώς να υποστηρίξουν σοβαρά ότι η αιτιολογική σκέψη 115 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιέχει νέο ισχυρισμό της Επιτροπής, σε σχέση με τον οποίο δεν μπόρεσαν να προβάλουν προσηκόντως την άποψή τους.

452 Όσον αφορά, εν συνεχεία, την αιτιολογική σκέψη 116 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην οποία η Επιτροπή διευκρινίζει ότι η επίμαχη συμφωνία εμποδίζει τις ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της FEFC να μετακλύουν τις μειώσεις του κόστους που προκύπτουν από αποτελεσματικότερη οργάνωση του στόλου εμπορευματοκιβωτίων τους, ορθώς η Επιτροπή παρατηρεί ότι πρόκειται για αναδιατύπωση, αφού ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις των προσφευγουσών, του σημείου 59 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, στο οποίο αναφέρεται ότι τα μέλη της FEFC δεν αρκινούνται να βελτιώσουν τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχουν στους φορτωτές. Οι προσφεύγουσες, με την απάντησή τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων (σ. 176, σημείο 2), τόνισαν πράγματι ότι οι αποτελεσματικότεροι μεταφορείς είναι, λόγω της επίμαχης συμφωνίας, σε θέση να αυξήσουν την αποδοτικότητά τους. Συναφώς, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η Επιτροπή είχε απολύτως το δικαίωμα, υπό το φως των στοιχείων που προκύπτουν από τη διοικητική διαδικασία, να διαμορφώσει και να συμπληρώσει, τόσο ως προς τα πραγματικά όσο και ως προς τα νομικά στοιχεία, την επιχειρηματολογία της προς στήριξη των αιτιάσεων (προπαρατεθείσες αποφάσεις Irish Sugar κατά Επιτροπής, σκέψη 34· ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, σκέψη 92· Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 437 και 438). Τέλος, εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αιτιολογική σκέψη 116 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν έχει, στη συλλογιστική της Επιτροπής, καθοριστική αξία, καθόσον η Επιτροπή στηρίζεται σε άλλους λόγους για να καταλήξει στο ότι δεν ελήφθησαν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, σκέψη 86). Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει εξάλλου να υπενθυμισθεί ότι η Επιτροπή, δεδομένου του σωρευτικού χαρακτήρα των απαιτούμενων προϋποθέσεων, μπορεί, ανά πάσα στιγμή και μέχρι το στάδιο της τελικής εκδόσεως της αποφάσεως, να διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται μια ακόμα, οποιαδήποτε, προϋπόθεση (προπαρατεθείσες αποφάσεις SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 267, και CB και Euroray κατά Επιτροπής, σκέψη 110). Κατόπιν των προεκτεθέντων, προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν προσέβαλε

τα δικαιώματα άμυνας των προσφευγουσών όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως.

453 Όσον αφορά τον απαραίτητο χαρακτήρα του επίμαχου περιορισμού του ανταγωνισμού, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιέχει ένα νέο επιχείρημα, καθόσον η Επιτροπή εκθέτει ότι δεν αποδείχθηκε ότι δεν θα ήσαν επαρκή λιγότερο περιοριστικά του ανταγωνισμού μέτρα για να διασφαλισθεί η γενική σταθερότητα των ναυτιλιακών διασκέψεων, όπως, ειδικότερα, τα μέτρα που απαριθμούνται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, ιδίως δε η κατανομή, μεταξύ των μελών μιας διασκέψεως, του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων. Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί. Στο σημείο 86 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, η Επιτροπή αναφέρει πράγματι ρητώς ότι τα μέλη της FEFC θα μπορούσαν, για να περιορίσουν τον εσωτερικό ανταγωνισμό όσον αφορά τις τιμές της θαλάσσιας μεταφοράς, να λάβουν τα μέτρα που επιτρέπει το άρθρο 3, στοιχείο ε', του κανονισμού 4056/86 υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων. Βάσει της διατάξεως αυτής, οι αποφάσεις μεταξύ μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων που σκοπό έχουν την κατανομή του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συνεπώς, καθώς οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η αιτιολογική σκέψη 137 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιέχει ένα τελείως νέο επιχείρημα σε σχέση με την ανακοίνωση των αιτιάσεων. Πρέπει, επιπλέον, να τονισθεί, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, ότι δεν εναπέκειτο στην Επιτροπή να διευκρινίσει περισσότερο, με την ανακοίνωση των αιτιάσεων, το περιεχόμενο των λιγότερο περιοριστικών μέτρων που μπορούσαν να μελετήσουν τα μέλη της FEFC, εφόσον η εν λόγω ανακοίνωση αναφέρει ρητώς μια διάταξη ενός κανονισμού περί εξαιρέσεως, ήτοι το άρθρο 3, στοιχείο ε', του κανονισμού 4056/86, που διευκρινίζει το περιεχόμενο των μέτρων αυτών. Όσον αφορά τον ισχυρισμό των προσφευγουσών ότι η ανακοίνωση των αιτιάσεων δεν περιέχει καμία αναφορά στη δυνατότητα χρησιμοποίησεως ενός κανόνα απαγορευόντος τη χρέωση τιμών κάτω του κόστους, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, πέραν του εμπρόθεσμου χαρακτήρα του, καθόσον προεβλήθη για πρώτη φορά με το υπόμνημα απαντήσεως, ο εν λόγω ισχυρισμός είναι ομοίως αβάσιμος, καθόσον η δυνατότητα χρησιμοποίησεως του επίμαχου κανόνα ως λιγότερο περιοριστικού του ανταγωνισμού μέτρου συζητήθηκε, υπό τη διεύθυνση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομώνων Carlsberg, που αποτελούνταν από εκπροσώπους των φορτωτών και των ναυτιλιακών εταιριών, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων από τις προσφεύγουσες. Για τους λόγους αυτούς, η αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων τους άμυνας πρέπει, καθόσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως, ομοίως να θεωρηθεί αβάσιμη.

454 Κατά συνέπεια, και για το σύνολο των προεκτεθέντων λόγων, πρέπει να θεωρηθεί αβάσιμη, στο σύνολό της, η αιτίαση που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας.

ΣΤ — *Επί της αιτιάσεως που αφορά παρατυπίες επηρεάζουσες την ακρόαση*

Επιχειρήματα των διαδίκων

455
έως
462

[...]

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

463 Όσον αφορά, πρώτον, τον ισχυρισμό των προσφευγουσών σχετικά με την προθεσμία που τους έταξε η Επιτροπή για να προετοιμάσουν την ακρόαση στην υπό κρίση υπόθεση, πρέπει, εκ προοιμίου, να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 1630/69, ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η Επιτροπή παρέχει, στα πρόσωπα που το ζήτησαν με τις γραπτές τους παρατηρήσεις, τη δυνατότητα να αναπτύξουν τα επιχειρήματά τους προφορικά, αν αυτά τα πρόσωπα αποδείξουν ότι έχουν έννομο συμφέρον ή η Επιτροπή προτίθεται να τους επιβάλλει πρόστιμο ή χρηματική ποινή. Βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή κλητεύει τα πρόσωπα που πρόκειται να εξετασθούν, καθορίζοντας τη σχετική προς τούτο ημερομηνία.

464 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται ότι οι προσφεύγουσες είχαν την ευκαιρία να προβάλουν προφορικά την άποψή τους όσον αφορά τις αιτιάσεις που περιείχε κατ'

αυτών η ανακοίνωση αιτιάσεων της 18ης Δεκεμβρίου 1992, κατά τη διάρκεια των ακροάσεων που διενεργήθηκαν στις 6, 7, 12 και 13 Ιουλίου 1993, ήτοι λίγο περισσότερο από έξι μήνες αργότερα. Οι προσφεύγουσες κλητεύθηκαν τυπικά στις ακροάσεις αυτές με έγγραφο της Επιτροπής της 16ης Ιουνίου 1993, ήτοι τρεις εβδομάδες πριν την ημερομηνία της πρώτης ακροάσεως. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι μια τέτοια προθεσμία, της οποίας η λήξη επέρχεται τρεις περίπου μήνες μετά την κατάθεση, στις 31 Μαρτίου 1993, της πρώτης απάντησως στην ανακοίνωση των αιτιάσεων και ένα περίπου μήνα μετά τη συμπληρωματική απάντηση στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, στις 12 Μαΐου 1993, δεν μπορεί να συνιστά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών. Πρέπει πράγματι να υπενθυμισθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 1630/69, που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η ακρόαση αποσκοπεί ουσιαστικά στο να επιτρέψει στα μέρη που αποτελούν αντικείμενο διαδικασίας περί παραβάσεως, βάσει του κανονισμού 1017/68, να αναπτύξουν προφορικά τα επιχειρήματα που παρουσίασαν γραπτώς με την απάντησή τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων. Περαιτέρω, να μην είναι ακριβές ότι τα ζητήματα που εγείρονται στην υπό κρίση υπόθεση έχουν κάποια πολυπλοκότητα, πλην όμως οι προσφεύγουσες είχαν αρκετό χρόνο για να τα εξετάσουν εμπειριστατωμένα, καθόσον η Επιτροπή κίνησε τη διοικητική διαδικασία ήδη τον Ιούνιο του 1989, κατόπιν της καταγγελίας που υπέβαλαν οι Γερμανοί φορτωτές, και καθόσον η εξέταση της υποθέσεως διενεργήθηκε αδιάλειπτα επί μια περίοδο περίπου έξι ετών, κατά την οποία οι προσφεύγουσες είχαν την ευκαιρία να υποβάλουν, επανειλημμένως, όλα τα στοιχεία που μπορούσαν να ληφθούν υπόψη.

- 465 Επιπλέον, για να εκτιμηθεί αν ήταν επαρκής η προθεσμία που τάχθηκε στις προσφεύγουσες για να προετοιμάσουν την ακρόαση, πρέπει επιπλέον να τονισθεί ότι η Επιτροπή υποστηρίζει, χωρίς να αντικρουστεί από τις προσφεύγουσες, ότι ο δικηγόρος των προσφευγουσών ενημερώθηκε, αφενός, από την Επιτροπή, ήδη από τις 26 Μαρτίου 1993, ότι θα λαμβάνονταν αποφάσεις για τον καθορισμό της ημερομηνίας της ακροάσεως και, αφετέρου, από τον σύμβουλο ακροάσεων, ήδη από τις 7 Απριλίου 1993, ότι η ακρόαση είχε προσωρινώς προβλεφθεί για τις 21 Ιουνίου 1993, πράγμα το οποίο επέτρεψε στον δικηγόρο των προσφευγουσών να απευθύνει στην Επιτροπή, στις 15 Απριλίου 1993, κατάλογο των προσώπων που πιθανώς θα μετείχαν στην ακρόαση. Εντεύθεν προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες ενημερώθηκαν για τη διεξαγωγή ακροάσεως στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως ήδη από τον Απρίλιο του 1993, ήτοι πλέον των δύο μηνών πριν την ημερομηνία που αρχικώς είχε προβλεφθεί για τη διεξαγωγή της ακροάσεως αυτής. Περαιτέρω, δεδομένου ότι η ακρόαση τελικώς πραγματοποιήθηκε, όχι στις 21 Ιουνίου 1993 όπως αρχικώς είχε προβλεφθεί, αλλ' από τις 6 Ιουλίου 1993, οι προσφεύγουσες είχαν επιπλέον στη διάθεσή τους μια πρόσθετη προθεσμία δύο εβδομάδων για την προετοιμασία της ακροάσεως. Οι προσφεύγουσες πληροφορήθηκαν από την Επιτροπή τη νέα ημερομηνία της ακροάσεως ήδη από τις 2 Ιουνίου 1993. Υπό τις περιστάσεις αυτές,

προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες είχαν τον αναγκαίο χρόνο για να προετοιμάσουν προσηκόντως την προφορική άμυνά τους στο πλαίσιο της ακροάσεως που διοργάνωσε η Επιτροπή. Επομένως, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να προβάλουν συναφώς οποιαδήποτε προσβολή των δικαιωμάτων τους άμυνας.

466 Όσον αφορά, δεύτερον, το προβαλλόμενο από τις προσφεύγουσες περιστατικό ότι ορισμένα άτομα δεν μπόρεσαν να μετάσχουν στις ακροάσεις, ιδίως ο δικηγόρος της Harag-Lloyd και ο καθηγητής Υαττω, ως οικονομικός εμπειρογνώμων, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, και μεν η Επιτροπή δεν μπορεί βεβαίως να απαγορεύσει σε μια επιχείρηση να επικουρηθεί από ένα δικηγόρο ή από άλλον εξωτερικό σύμβουλο της επιλογής της, πλην όμως δεν μπορεί να της προσαφθεί, στο πλαίσιο διαδικασίας περί παραβάσεως στην οποία εμπλέκονται δεκατέσσερις διαφορετικές επιχειρήσεις, το ότι δεν έλαβε υπόψη, για τη διοργάνωση της ακροάσεως, τις πρακτικές απαιτήσεις εκάστης των εν λόγω επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, εναπόκειται καταρχάς στις επιχειρήσεις αυτές να λάβουν τα προσήκοντα μέτρα για να διασφαλίσουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο την υπεράσπιση των συμφερόντων τους. Επομένως, το γεγονός και μόνον ότι ο δικηγόρος της εταιρίας Harag-Lloyd ή ο καθηγητής Υαττω δεν μπόρεσαν να μετάσχουν σε μια ή στην άλλη από τις ακροάσεις που οργάνωσε η Επιτροπή στην παρούσα υπόθεση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των οικείων προσφευγουσών, πόσω μάλλον όλων των προσφευγουσών. Εν πάση περιπτώσει, δεν αμφισβητείται ότι η εταιρία Harag-Lloyd εκπροσωπήθηκε από έξι άτομα κατά την επίμαχη ακρόαση, ενώ ο καθηγητής Υαττω μετέσχε στις τρεις από τις τέσσερις ημέρες ακροάσεως που διοργάνωσε η Επιτροπή. Περαιτέρω, οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν στοιχεία βάσει των οποίων θα μπορούσαν να υποτεθεί ότι η Επιτροπή, μη ακούοντας τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα, περιόρισε υπό τις περιστάσεις αυτές αδικαιολόγητα την εξέταση της υποθέσεως και κατ' αυτόν τον τρόπο περιόρισε τη δυνατότητα των προσφευγουσών να εξηγήσουν τις διάφορες πτυχές των προβλημάτων που εγείρονται από τις αιτιάσεις της Επιτροπής (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, σκέψη 18).

467 Υπό τις περιστάσεις αυτές, η αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας κατά την ακρόαση πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.

468 Όσον αφορά, τρίτον, την αιτίαση που αντλείται από το γεγονός ότι η Επιτροπή επέτρεψε σε τρίτους να μετάσχουν στην ακρόαση, ενώ αυτοί δεν είχαν την ιδιότητα

των καταγγελλόντων, πρέπει να τονισθεί ότι το άρθρο 7, παράγραφος 2, του κανονισμού 1630/69, που ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, παρείχε στην Επιτροπή το δικαίωμα να παρέχει σε κάθε πρόσωπο την ευκαιρία να εκφράσει προφορικά την άποψή του, έστω και αν το πρόσωπο αυτό δεν είχε υποβάλει, στο άρθρο 10 του κανονισμού 1017/68, καταγγελία με σκοπό την κίνηση της διαδικασίας περί παραβάσεως ή δεν είχε καταθέσει γραπτές παρατηρήσεις βάσει του άρθρου 5 του κανονισμού 1630/69 σχετικά με τις αιτιάσεις που διατυπώθηκαν κατά των επιχειρήσεων τις οποίες αφορούσε η διαδικασία περί παραβάσεως. Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 1630/69, η Επιτροπή μπορεί να ακούσει τα εμπλεκόμενα άτομα χωριστά ή παρουσία άλλων κλητευθέντων ατόμων. Προκύπτει προφανώς από τις διατάξεις αυτές ότι η Επιτροπή διαθέτει εύλογο περιθώριο εκτιμήσεως για να αποφασίσει για το αν παρουσιάζει ενδιαφέρον η ακρόαση ατόμων των οποίων η μαρτυρία μπορεί να έχει σημασία για την εξέταση του φακέλου, οπότε η Επιτροπή είχε εν προκειμένω δικαίωμα να ακούσει κατά την ακρόαση τρίτα πρόσωπα τα οποία δεν είχαν προηγουμένως υποβάλει καταγγελία ούτε καταθέσει γραπτές παρατηρήσεις κατά τη διοικητική διαδικασία (βλ., κατά αναλογία, προπαρατεθείσα απόφαση VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, σκέψη 18).

- 469 Περαιτέρω, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών, η συμμετοχή των τρίτων σε ακρόαση, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 2, του κανονισμού 1630/69, ουδόλως εξαρτάται από την κατάθεση γραπτών παρατηρήσεων που να αφορούν την ακρόαση, σε σχέση με τις οποίες οι προσφεύγουσες θα είχαν ακόμη το δικαίωμα να καταθέσουν νέες γραπτές παρατηρήσεις. Σύμφωνα με τη νομολογία (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση Mo och Domsjö κατά Επιτροπής, σκέψη 63), τα δικαιώματα άμυνας των προσφευγουσών γίνονται πράγματι σεβαστά, εφόσον μπόρεσαν να προσβάλουν την άποψή τους σχετικά με τις συμπεριφορές που τους προσάπτονται με την ανακοίνωση αιτιάσεων. Περαιτέρω, από τη νομολογία προκύπτει ότι η απαίτηση αυτή ικανοποιείται εφόσον με την τελική απόφαση δεν διατυπώνονται κατά των οικείων επιχειρήσεων νέες αιτιάσεις σε σχέση με εκείνες που περιλαμβάνονταν στην ανακοίνωση αιτιάσεων και λαμβάνονται υπόψη μόνον πραγματικά περιστατικά σχετικά με τα οποία οι ενδιαφερόμενοι είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν εξηγήσεις (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, σκέψη 94). Εν προκειμένω όμως, οι προσφεύγουσες δεν ισχυρίστηκαν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση στηρίζεται σε στοιχεία που παρέσχον τρίτα πρόσωπα, σχετικά με τα οποία δεν είχαν τη δυνατότητα να προσβάλουν την άποψή τους. Τέλος, πρέπει επιπλέον να διευκρινισθεί, συναφώς, ότι η αναφορά στο άρθρο 9 του κανονισμού 4260/88 σχετικά με τις κοινοποιήσεις, τις καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που διαλαμβάνονται στον κανονισμό

4056/86, πέραν του ότι το άρθρο αυτό δεν έχει το περιεχόμενο που του προσδίδουν οι προσφεύγουσες, είναι παντελώς αλυσιτελής, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από την εξέταση του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο κανονισμός 4056/86 δεν έχει εφαρμογή εν προκειμένω. Επομένως, η αιτίαση των προσφευγουσών επί του σημείου αυτού είναι αβάσιμη.

470 Ομοίως, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν τους κοινοποίησε ορισμένες παρατηρήσεις που διατύπωσε ένας από τους καταγγέλλοντες σχετικά με στοιχεία που απέστειλαν οι προσφεύγουσες στην Επιτροπή. Συγκεκριμένα, δεν αποδείχθηκε ότι η προσβαλλόμενη απόφαση στηρίζεται σε τέτοιες παρατηρήσεις, σχετικά με τις οποίες οι προσφεύγουσες δεν είχαν τη δυνατότητα να προβάλουν την άποψή τους. Εν πάση περιπτώσει, ακόμα και στην περίπτωση κατά την οποία θα υπήρχε προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας, θα έπρεπε επιπλέον, για να μπορεί να γίνει δεκτός ο λόγος ακυρώσεως, να μπορούσε η διαδικασία, ελλείψει της εν λόγω προβαλλομένης παρατυπίας, να καταλήξει σε διαφορετικό αποτέλεσμα (βλ., στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 29ης Οκτωβρίου 1980, 209/78 έως 215/78 και 218/78, Van Landewyck κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/III, σ. 207, σκέψη 47, και της 21ης Μαρτίου 1990, C-142/87, Βέλγιο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-959, σκέψη 48). Επιβάλλεται όμως η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες ουδόλως απέδειξαν το γεγονός αυτό. Περαιτέρω, όσον αφορά το ότι δεν κοινοποιήθηκαν στις προσφεύγουσες οι παρατηρήσεις των φορτωτών σχετικά με την απάντηση των προσφευγουσών στους περί εκπτώσεων ισχυρισμούς της Επιτροπής, αρκεί να υπενθυμιστεί, όπως τονίσθηκε ήδη στο πλαίσιο της εξέτασεως των αιτιάσεων των προσφευγουσών σχετικά με τον παρόντα λόγο ακυρώσεως που αφορά το περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως σε σχέση με το περιεχόμενο της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, ότι η εν λόγω απόφαση της Επιτροπής δεν περιλαμβάνει τους ισχυρισμούς αυτούς, οπότε η έλλειψη κοινοποίησεως των σχετικών παρατηρήσεων των φορτωτών δεν μπορεί να επηρεάσει τα δικαιώματα άμυνας των προσφευγουσών.

471 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η αιτίαση των προσφευγουσών που αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας όσον αφορά την ακρόαση πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

VI — Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση των κανόνων περί προστίμων

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

472 Οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι σε όλες, πλην της επιχειρήσεως Wilh. Wilhelmssen Ltd, επιβλήθηκαν με την προσβαλλόμενη απόφαση (αιτιολογικές σκέψεις 143 επ.) πρόστιμα βάσει του άρθρου 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68.

473 Υποστηρίζουν, κυρίως, ότι η Επιτροπή, η οποία έπρεπε να εξετάσει την υπηρεσία συνδυασμένης μεταφοράς που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της FEFC με γνώμονα τον κανονισμό 4056/86, δεν έχει κανένα δικαίωμα να επιβάλει πρόστιμο βάσει ενός κανονισμού ο οποίος κακώς εφαρμόστηκε.

474 Επικουρικώς, αν το Πρωτοδικείο θεωρήσει ότι ο κανονισμός 1017/68 εφαρμόζεται εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι κακώς επιβλήθηκαν πρόστιμα κατ' εφαρμογήν του άρθρου 22, παράγραφος 2, του κανονισμού αυτού. Τονίζουν ότι η διάταξη αυτή εξαρτά τη δυνατότητα επιβολής προστίμου από την προϋπόθεση ότι η παράβαση διαπράχθηκε «εκ προθέσεως ή εξ αμελείας», πράγμα το οποίο αμφισβητούν. Καταρχάς, η FEFC επέδειξε, καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, ανοικτή και ειλικρινή στάση έναντι της Επιτροπής και συνεργάστηκε στην έρευνά της. Εν συνεχεία, οι προσφεύγουσες δεν πίστεψαν ότι έπρεπε να προβούν σε κοινοποίηση της επίμαχης συμφωνίας βάσει του κανονισμού 4056/86, καθόσον, κατά τη γνώμη τους, τα μέτρα που ελάμβαναν ενέπιπταν στην κατά κατηγορία εξαίρεση που προβλέπει για τις διασκέψεις το άρθρο 3 του κανονισμού. Τέλος, ακόμη και αν ο

κανονισμός 1017/68 έπρεπε να θεωρηθεί εφαρμοστέος εν προκειμένω, τα επιβληθέντα πρόστιμα είναι αδικαιολόγητα, καθόσον η Επιτροπή, μολονότι γνώριζε την ύπαρξη των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς από το 1968, επί δύο και πλέον δεκαετίες δεν διενήργησε έρευνα σχετικά με το χερσαίο τμήμα των υπηρεσιών αυτών.

475 Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η Επιτροπή θα έπρεπε, τουλάχιστον, να ακολουθήσει μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση, καθόσον επρόκειτο για μια πρώτη απόφαση σε ένα συγκεκριμένο τομέα, και αναφέρονται, συναφώς, στην απόφαση 87/1/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 2ας Δεκεμβρίου 1986, σχετικά με μια διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (IV/31.128 — Λιπαρά οξέα) (ΕΕ 1987, L 3, σ. 17) και στην απόφαση 92/212/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Μαρτίου 1992, σχετικά με μια διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (IV/30.717 — Α — Eurochèque: συμφωνία του Ελσίνκι) (ΕΕ L 95, σ. 50).

476 Συμπερασματικώς, οι προσφεύγουσες ζητούν από το Πρωτοδικείο να ακυρώσει την απόφαση της Επιτροπής περί επιβολής των προστίμων, μολονότι τα πρόστιμα αυτά είναι συμβολικά, ή να μειώσει τα εν λόγω πρόστιμα.

477 Η Επιτροπή παρατηρεί ότι «η πρόθεση» που προβλέπει το άρθρο 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68 (που είναι παρόμοιο με το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17) σημαίνει απλώς μια πρόθεση περιορισμού του ανταγωνισμού και όχι πρόθεση παραβάσεως του νόμου (βλ., για παράδειγμα, απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Φεβρουαρίου 1990, C-279/87, Τίpp-Εx κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-261). Ο ρητός σκοπός της ελίμαχης συμφωνίας σχετικά με τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς έγκειται ακριβώς στον περιορισμό του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή έλαβε υπόψη ελαφρυντικές περιστάσεις, όπως το γεγονός ότι πρόκειται για την πρώτη απόφαση που εφαρμόζει τον κανονισμό 1017/68 σε μια ναυτιλιακή διάσκεψη, και αποφάσισε συνεπώς να επιβάλει πρόστιμο συμβολικού ύψους (αιτιολογική σκέψη 158 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Επομένως, δεν πρέπει να ακυρωθούν τα άρθρα της προσβαλλομένης αποφάσεως που αφορούν τα επιβληθέντα στις προσφεύγουσες πρόστιμα.

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

478 Όσον αφορά την πρώτη αιτίαση των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή δεν είχε το δικαίωμα επιβολής προστίμων βάσει του άρθρου 22, παράγραφος 2, του κανονισμού 1017/68, για τον λόγο ότι η υπηρεσία συνδυνασμένης μεταφοράς που παρέχουν τα μέλη της FEFC εμπίπτει στον κανονισμό 4056/86, αρκεί να υπενθυμιστεί ότι από τον δεύτερο λόγο ακυρώσεως προκύπτει ότι η επίμαχη συμφωνία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68 και όχι του κανονισμού 4056/86.

479 Το επιχείρημα ότι πρέπει να ακυρωθούν οι διατάξεις της προσβαλλομένης αποφάσεως σχετικά με τα πρόστιμα για τον λόγο ότι η παράβαση δεν διαπράχθηκε εκ προθέσεως ή εξ αμελείας πρέπει επίσης να απορριφθεί. Συγκεκριμένα, από τη νομολογία προκύπτει ότι, για να μπορεί να θεωρηθεί ότι μια παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού της Συνθήκης διαπράχθηκε εκ προθέσεως, δεν είναι αναγκαίο η επιχείρηση να είχε επίγνωση του ότι παραβαίνει μια απαγόρευση διατυπούμενη από τους κανόνες αυτούς, αλλ' αρκεί το ότι δεν μπορούσε να αγνοεί πως η επίμαχη συμπεριφορά της αποσκοπούσε στον περιορισμό του ανταγωνισμού (απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1989, 246/86, *Belasco κ.λπ. κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1989, σ. 2117). Δεν μπορεί όμως να αμφισβητείται ότι, προφανώς, ο σκοπός της επίμαχης συμφωνίας, ήτοι μιας οριζόντιας συμφωνίας περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, έγκειται στον περιορισμό του ανταγωνισμού.

480 Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 158 και 159 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή θεώρησε ότι, δεδομένης της υπάρξεως ελαφρυντικών περιστάσεων, το ύψος των προστίμων έπρεπε να καθορισθεί σε συμβολικό επίπεδο για να τονισθεί η ύπαρξη της παραβάσεως και το ότι ήταν αναγκαία η εκ μέρους των εμπλεκομένων επιχειρήσεων και των λοιπών επιχειρήσεων που μπορούν να εμπλακούν σε αντίστοιχες πρακτικές τήρηση στο μέλλον των κανόνων του ανταγωνισμού.

481 Πρέπει, πρώτον, να τονισθεί ότι, δεδομένου ότι ο τιμοκατάλογος της FEFC ήταν δημόσιος και, συνεπώς, απόλυτος γνωστός στους πρωτίτως ενδιαφερομένους, ήτοι στους φορτωτές, η επίμαχη συμφωνία, έστω και αν συνιστά οριζόντια συμφωνία

καθορισμού των τιμών, δεν μπορεί, κατ' ουδένα τρόπο, να εξομοιωθεί με μυστικό καρτέλ. Η επίμαχη συμφωνία ήταν ομοίως απολύτως γνωστή στι υπηρεσίες της Επιτροπής και στις διάφορες αρχές των κρατών μελών, οι οποίες έκαναν λόγο για αυτήν, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της διαδικασίας του κανονισμού 4056/86, καθώς και στο πλαίσιο της μεταρρυθμίσεως του Shipping Act το 1984.

482 Πρέπει να τονισθεί δεύτερον, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 41 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η FEFC επεξέτεινε τις σχετικές με τον καθορισμό των τιμών στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς αρμοδιότητές της και στον τομέα υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς από τότε που άρχισε η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι γύρω στο 1971. Ο εκ μέρους των μελών των διασκέψεων καθορισμός των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, όπως ο καθορισμός που προβλέπει η επίμαχη συμφωνία, υφίσταται συνεπώς από την εισαγωγή των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Το είδος αυτός μεταφοράς, τα πλεονεκτήματα του οποίου αναγνωρίζονται ομόφωνα, δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε εξάλλου από τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

483 Τρίτον, η Επιτροπή, όπως δέχεται στην αιτιολογική σκέψη 158 της προσβαλλομένης αποφάσεως, χρειάστηκε ορισμένο χρόνο για να καθορίσει τις κατευθύνσεις της στον τομέα αυτό και αυτές δεν ήταν ευρέως γνωστές μέχρι της υποβολής στο Συμβούλιο της εκθέσεως σχετικά με την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων του ανταγωνισμού στη θαλάσσια μεταφορά τον Ιούνιο του 1994, που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 156 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Εντεύθεν συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, ότι οι αιτιάσεις που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 153 και 149 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με τις οποίες «η παράβαση λαμβάνει χώρα κατά γενικό τρόπο από το 1971 και οπωσδήποτε από την επιβολή της [καταγγελίας] της DVSK στην Επιτροπή τον Απρίλιο του 1989», και το γεγονός ότι, «παρά [...] τις αλληπάλληλες προειδοποιήσεις από την Επιτροπή (συμπεριλαμβανομένης και επιστολής του επιτρόπου που ήταν τότε υπεύθυνος για την πολιτική ανταγωνισμού προς τον πρόεδρο της FEFC τον Ιούνιο του 1990) ότι οι εν λόγω πρακτικές ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, και δεν τύγγχαναν [εξαιρέσεως] δυνάμει του άρθρου 85, παράγραφος 3, τα μέρη συνέχισαν να τις εφαρμόζουν καθ' ολοκληρίαν», δεν μπορούν να γίνουν δεκτά.

484 Τέταρτον, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι, έστω και αν πρόκειται για πολύ σοβαρή και πολύ κλασική μορφή παραβάσεως των κανόνων του ανταγωνισμού, ήτοι για μια

οριζόντια συμφωνία καθορισμού των τιμών, η νομική αντιμετώπιση που έπρεπε να επιφυλαχθεί σ' αυτό το είδος συμφωνίας, ειδικότερα λόγω των στενών σχέσεων της με τη θαλάσσια μεταφορά που αποτελεί αντικείμενο ρυθμίσεως απολύτως ειδικής και εξαιρετικής στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού, δεν είχε προφανή χαρακτήρα και ήγειρε, ιδίως, πολύπλοκα ζητήματα τόσο οικονομικής όσο και νομικής φύσεως.

485 Πέμπτον, πολλά στοιχεία ώθησαν τις προσφεύγουσες να πιστέψουν στη νομιμότητα της επίμαχης συμφωνίας. Πέραν του ότι η επίμαχη συμφωνία ήταν παλαιά και είχε δημόσιο χαρακτήρα, πρέπει να τονισθεί, ειδικότερα, ότι, σε μια δήλωση προσαρτημένη στα πρακτικά της συνεδριάσεως του Συμβουλίου κατά την έκδοση του κανονισμού 4056/86, η ίδια η Επιτροπή ανέφερε τα ακόλουθα: «οι συνδυασμένες μεταφορές, θαλάσσιες/χερσαίες, υπόκεινται στους κανόνες του ανταγωνισμού που αφορούν τη χερσαία μεταφορά και σε εκείνους που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά. Στην πράξη, η ίδια εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, ΕΟΚ, αποτελεί τον κανόνα όσον αφορά την οργάνωση και την εκτέλεση διαδοχικών ή συμπληρωματικών συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και τον καθορισμό ή την εφαρμογή συνολικών τιμών, δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού 4056/86 και το άρθρο 3 του κανονισμού 1017/68, η απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, ΕΟΚ, δεν έχει εφαρμογή σε τέτοιες πρακτικές». Χωρίς να χρειάζεται, στο πλαίσιο του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, να κριθεί η σημασία και το ακριβές περιεχόμενο της δηλώσεως αυτής, αρκεί να τονισθεί ότι κατέστησε, τουλάχιστον, δυνατή τη δημιουργία αμφιβολιών στις προσφεύγουσες και τις έκανε να πιστέψουν ότι η συμφωνία τους δεν ήταν καταδικαστέα.

486 Πρέπει επίσης να τονισθεί ότι, το 1983, έξι κράτη μέλη, στο πλαίσιο της μεταρρυθμίσεως του Shipping Act, απηύθυναν υπόμνημα στις Ηνωμένες Πολιτείες για να υποστηρίξουν την πρόταση με την οποία επιτρεπόταν στις ναυτιλιακές διασκέψεις ο καθορισμός των τιμών της συνδυασμένης μεταφοράς, που συμπεριελάμβανε τη χερσαία μεταφορά, αναφέροντας ότι δεν ρύθμιζαν την ελευθερία των ναυτιλιακών διασκέψεων να καθορίζουν από κοινού τις τιμές της συνδυασμένης μεταφοράς για ευρωπαϊκούς προορισμούς και ότι η πρακτική αυτή δεν προκάλεσε κανένα πρόβλημα ούτε καμία κατάχρηση, αλλά, αντιθέτως, ευνόησε την ανάπτυξη της χρησιμοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων και της συνδυασμένης μεταφοράς στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού εξωτερικού εμπορίου προς όφελος των εξαγωγέων.

487

Έκτον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, με την απόφαση 94/980, η Επιτροπή δεν επέβαλε πρόστιμο στις εταιρίες που μετέχουν στη συμφωνία αυτή, μολονότι, όχι μόνον η επίμαχη συμφωνία προέβλεπε επίσης τον καθορισμό των τιμών του χερσαίου τμήματος της συνδυασμένης μεταφοράς, αλλά περιείχε, επιπλέον, και άλλες σοβαρές παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού. Βεβαίως, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν επέβαλε πρόστιμο σε ένα πρόσωπο που διέπραξε παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού δεν μπορεί, αυτό και μόνο, να εμποδίσει την επιβολή προστίμου σε πρόσωπο που διαπράττει παράβαση της ίδιας φύσεως. Συγκεκριμένα, ουδείς μπορεί να επικαλείται την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως όταν πρόκειται για παράνομες πράξεις. Ωστόσο, η προαναφερθείσα απόφαση, που εκδόθηκε λίγο πριν την προσβαλλόμενη απόφαση, καταδεικνύει ότι η Επιτροπή φρονούσε και αυτή ότι για την οικεία σύμπραξη δεν έπρεπε αναγκαστικά, λόγω του συνόλου των περιστάσεων, να επιβληθούν πρόστιμα στις επιχειρήσεις που μετείχαν στη σύμπραξη αυτή. Πρέπει επιπλέον να προστεθεί ότι, μέχρι την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή δεν είχε επιβάλει πρόστιμο σε καμία ναυτιλιακή εταιρία ή ναυτιλιακή διάσκεψη για τον καθορισμό της τιμής του χερσαίου τμήματος της συνδυασμένης μεταφοράς, ενώ, με βάση τα στοιχεία που παρέσχον οι προσφεύγουσες και δεν αμφισβήτησε η Επιτροπή, το σύνολο σχεδόν των διασκέψεων συνάπτουν συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών αυτών.

488

Με βάση το σύνολο των στοιχείων αυτών, το Πρωτοδικείο, στο πλαίσιο της ασκήσεως της αρμοδιότητάς του πλήρους δικαιοδοσίας, θεωρεί ότι δικαιολογείται εν προκειμένω η μη επιβολή προστίμου. Κατά συνέπεια, πρέπει να ακυρωθεί το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθόσον επιβάλλει πρόστιμο 10 000 ECU σε εκάστη των προσφευγουσών.

Επί των δικαστικών εξόδων

489

Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Πρωτοδικείο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων. Δεδομένου ότι η προσφυγή έγινε δεκτή κατά μικρό μόνο μέρος της αποφασίζεται, κατά δικαία

εκτίμηση των περιστατικών της υποθέσεως, ότι οι προσφεύγουσες θα φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων της Επιτροπής, και ότι η Επιτροπή θα φέρει το ένα πέμπτο των δικαστικών της εξόδων.

- 490 Οι παρεμβαίνουσες ECSA και JSA, κατά δίκαιη εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, καταδικάζονται να φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα έξοδα της Επιτροπής που αφορούν τις παρεμβάσεις τους. Η παρεμβαίνουσα ECTU, κατά δίκαιη εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, καταδικάζεται να φέρει το ένα πέμπτο των δικαστικών της εξόδων, ενώ οι προσφεύγουσες θα φέρουν τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων αυτών.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τρίτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει το άρθρο 5 της αποφάσεως 94/985/ΕΚ, της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference), καθόσον επιβάλλει πρόστιμο στις προσφεύγουσες.

- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

- 3) Οι προσφεύγουσες θα φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων της Επιτροπής και τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων της ECTU, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων που αφορούν τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

- 4) Η Επιτροπή θα φέρει το ένα πέμπτο των δικαστικών της εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων που αφορούν τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

- 5) Η ECSA και η JSA θα φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα έξοδα της Επιτροπής που αφορούν τις παρεμβάσεις τους.

- 6) Η ECTU θα φέρει το ένα πέμπτο των δικαστικών της εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων που αφορούν τη διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 28 Φεβρουαρίου 2002.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

M. Jaeger

Περιεχόμενα

Νομικό πλαίσιο	II-1025
Το ιστορικό της διαφοράς	II-1030
Διαδικασία	II-1036
Αιτήματα των διαδίκων	II-1038
Νομική ανάλυση	II-1039
I — Προκαταρκτικές παρατηρήσεις	II-1039
II — Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης	II-1040
A — Επιχειρήματα των διαδίκων	II-1040
Σχετική αγορά	II-1040
Σημαντικός περιορισμός του ανταγωνισμού	II-1040
Αποτέλεσμα επί του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών	II-1040
B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II-1041
Επί του ορισμού της επίμαχης αγοράς	II-1041
Επί του αισθητού χαρακτήρα της προσβολής του ανταγωνισμού	II-1050
Επί του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών	II-1053
Συμπέρασμα επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως των προσφευγουσών ...	II-1055
III — Επί του δευτέρου λόγου, που αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86	II-1055
A — Επιχειρήματα των διαδίκων	II-1055
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι κανονισμοί 1017/68 και 4056/86 προορίζονταν για τον καθορισμό των κανόνων που είναι εφαρμοστέοι σε ειδικούς τομείς της οικονομίας ...	II-1055
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη τον ορθό ορισμό των επίμαχων αγορών επί των οποίων οι συμφωνίες παράγουν τα αποτελέσματά τους	II-1055
Η προσβαλλόμενη απόφαση είναι ασύμβατη προς τις διατάξεις του κανονισμού 4056/86 σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του	II-1056
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι συμβατή προς τις γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου που εφαρμόζονται στον καθορισμό του περιεχομένου της κοινοτικής νομοθεσίας	II-1056
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν είναι συμβατή προς την ερμηνεία που δόθηκε σε πανομοιότυπες εκφράσεις σε άλλους κανονισμούς που αφορούν κλάδους του τομέα των μεταφορών	II-1056

Η προσβαλλόμενη απόφαση αποτελεί πηγή ανασφάλειας δικαίου και διαδικαστικής ασυναρτησίας	II - 1056
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν συμβιβάζεται με τη συλλογιστική που ακολούθησε το Συμβούλιο στον κανονισμό 4056/86 όσον αφορά τη χορήγηση εξαιρέσεων κατά κατηγορία στις διασκέψεις	II - 1057
Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν λαμβάνει υπόψη τα διακριτικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών	II - 1057
Η απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Οκτωβρίου 1995, C-96/94, Centro Servizi Spedito (Συλλογή 1995, σ. I-2883), που παραθέτει η Επιτροπή, δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω	II - 1057
B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1057
IV — Επί του τρίτου λόγου που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68	II - 1074
A — Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 1074
Γενικές παρατηρήσεις	II - 1074
— Πρακτικές άλλων αρμόδιων επί του ανταγωνισμού αρχών και άλλων νομοθετών	II - 1074
— Η επίπτωση της κοινής τιμολόγησης της συνδυασμένης μεταφοράς, στο πλαίσιο μιας διασκέψευας, επί της σταθερότητας των τιμών	II - 1075
— Σχετικά με τον ρόλο των διασκέψεων ως πρωτοπόρων της αναπτύξεως των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς	II - 1075
Προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης	II - 1075
— Πρώτη προϋπόθεση: οικονομικά πλεονεκτήματα της συμφωνίας	II - 1075
— Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση δικαίου τμήματος των πλεονεκτημάτων στους χρήστες	II - 1075
— Τρίτη προϋπόθεση: ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών του ανταγωνισμού	II - 1075
B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 1076
Γενικές παρατηρήσεις	II - 1076
Πρώτη προϋπόθεση: βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μεταφοράς, προαγωγή της συνέχειας και της σταθερότητας στις αγορές που υπόκεινται σε σημαντικές διαχρονικές διακυμάνσεις, αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων ή προαγωγή της τεχνικής ή οικονομικής προόδου .	II - 1080
Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση δικαίου τμήματος των πλεονεκτημάτων στους χρήστες	II - 1085
	II - 1123

	Τρίτη προϋπόθεση: ο απαραίτητος χαρακτήρας των επίμαχων περιορισμών του ανταγωνισμού	Π - 1087
V	— Επί του τετάρτου λόγου που αφορά την ύπαρξη διαδικαστικών ελαττωμάτων κατά τη διοικητική διαδικασία	Π - 1094
	A — Επί της αιτιάσεως που αφορά την παράβαση της διαδικασίας συμβιβασμού που προβλέπεται στον κώδικα συμπεριφοράς	Π - 1094
	Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1094
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1095
	B — Επί της αιτιάσεως που αφορά την παράβαση της συμφωνίας περί του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου	Π - 1095
	Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1095
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1095
	Γ — Επί της αιτιάσεως που αφορά τη στέρηση διαδικαστικών εγγυήσεων, λόγω εσφαλμένης επιλογής όσον αφορά τον εφαρμοστέο κανονισμό ως προς τη διαδικασία	Π - 1096
	Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1096
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1096
	Δ — Επί της αιτιάσεως που αφορά παράβαση της υποχρέωσης αιτιολόγησης Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1097
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1097
	E — Επί της αιτιάσεως που αντλείται από προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας όσον αφορά το περιεχόμενο	Π - 1101
	Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1101
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1102
	ΣΤ— Επί της αιτιάσεως που αφορά παρατυπίες επηρεάζουσες την ακρόαση ..	Π - 1109
	Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1109
	Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1109
VI	— Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση των κανόνων περί προστίμων	Π - 1114
	A — Επιχειρήματα των διαδίκων	Π - 1114
	B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	Π - 1116
	Επί των δικαστικών εξόδων	Π - 1119