

FÖRSTAINSTANSRÄTTENS DOM

11 december 2003 *

I mål T-66/99,

Minoan Lines SA, Heraklion (Grekland), företrätt av advokaten I. Soufleros, med delgivningsadress i Luxemburg,

sökande,

mot

Europeiska gemenskapernas kommission, företrädd av R. Lyal och D. Triantafyllou, båda i egenskap av ombud, biträdda av advokaten A. Oikonomou, med delgivningsadress i Luxemburg,

svarande,

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

meddelar

* Rättegångspråk: grekiska.

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN (femte avdelningen),

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

justitiesekreterare: byrådirektören J. Plingers,

med hänsyn till det skriftliga förfarandet och efter förhandlingen den 1 juli 2002,

följande

Dom

Bakgrund till målet

- 1 Sökanden, Minoan Lines SA, är ett grekiskt färjerederi som ombesörjer transport av passagerare och fordon på linjen mellan Patras (Grekland) och Ancona (Italien).
- 2 Till följd av ett klagomål från en resenärer under år 1992 om att priserna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien var mycket lika, begärde kommissionen med stöd av artikel 16 i rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december

1986 om föreskrifter för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjötransporter (EGT L 378, s. 4; svensk version i EES-avtalets bilagor med rättsakter, band 3, s. 478) upplysningar av vissa färjerederier. Därefter genomförde kommissionen enligt artikel 18.3 i förordning nr 4056/86 undersökningar på kontoren hos sex färjerederier, fem i Grekland och ett i Italien.

- 3 Kommissionen fattade den 4 juli 1994 beslut K(94) 1790/5, i vilket Minoan Lines ålades att underkasta sig en undersökning (nedan kallat beslutet om undersökning). Tjänstemän vid kommissionen genomförde den 5 och den 6 juli 1994 en inspektion i lokaler i Aten, med adress aveny Kifissias 64 B, Maroussi. Det framkom senare att dessa lokaler tillhörde företaget European Trust Agency (nedan kallat ETA), vilket är en annan juridisk person än den som angavs i beslutet om undersökning. Kommissionen erhöll under denna undersökning kopior av ett stort antal handlingar som senare skulle komma att användas mot de företag som omfattades av undersökningen.
- 4 Kommissionen begärde senare med stöd av artikel 16 i förordning nr 4056/86 ytterligare upplysningar av sökanden och av andra rederier för att få närmare uppgifter om de dokument som upptäcktes vid undersökningarna.
- 5 Genom beslut av den 21 februari 1997 inledde kommissionen ett formellt förfarande genom att sända ett meddelande om anmärkningar till nio företag, däribland sökanden.
- 6 Kommissionen fattade den 9 december 1998 beslut 1999/271/EG om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 Greek Ferries) (EGT L 109, 1999, s. 24) (nedan kallat beslutet).

7 Beslutet innehåller följande bestämmelser:

”*Artikel 1*

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

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

- a) Vad beträffar Minoan Lines och Strintzis Lines från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.
- b) Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.
- c) Vad beträffar Marlines SA från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989.
- d) Vad beträffar Anek Lines från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

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

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

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

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

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

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

Artikel 2

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

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

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

Förfarandet och parternas yrkanden

- 9 Sökanden har, genom ansökan som inkom till förstainstansrättens kansli den 4 mars 1999, väckt talan om ogiltigförklaring av beslutet.
- 10 På grundval av referentens rapport beslutade förstainstansrätten att inleda det muntliga förfarandet och att såsom en processledande åtgärd anmoda kommissionen att inkomma med skriftligt svar på en fråga och att förete vissa handlingar. Kommissionen efterkom denna begäran inom den föreskrivna fristen.
- 11 Parterna utvecklade sin talan och svarade på förstainstansrättens muntliga frågor vid förhandlingen den 1 juli 2002.
- 12 Sökanden har yrkat att förstainstansrätten skall

— fastställa att talan kan upptas till sakprövning,

— ogiltigförklara beslutet i den del det angår sökanden,

— i andra hand upphäva de böter som sökanden ålagts eller åtminstone sätta ned bötesbeloppet till en rimlig nivå,

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

13 Kommissionen har yrkat att förstainstansrätten skall

— ogilla talan i dess helhet,

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

- 14 Sökanden har anfört tre grunder till stöd för sitt yrkande om ogiltigförklaring av beslutet. Genom den första grunden har sökanden gjort gällande att den undersökning som utfördes i ETA:s lokaler var rättsstridig. Genom den andra grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen har tillämpat artikel 85.1 i EG-fördraget (nu artikel 81.1 EG) felaktigt, eftersom sökanden i beslutet tillskrivs ETA:s initiativ och handlande. Genom den tredje grunden har sökanden gjort gällande att kommissionen felaktigt har karakteriserat de faktiska omständigheterna såsom varande sådana överenskommelser som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget. Denna grund består av två delar, varav den första avser en felaktig tillämpning av artikel 85.1 i fördraget i det att de aktuella företagen inte var tillräckligt oberoende, eftersom deras handlande styrdes av lagstiftning och direktiv från de grekiska myndigheterna. Den andra delgrunden avser en felaktig karakterisering av förbindelserna mellan företagen inom den aktuella sektorn såsom varande sådana överenskommelser som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget.
- 15 Sökanden har till stöd för sina andrahandsyrkanden, att förstainstansrätten skall upphäva eller sätta ned böterna, anfört en fjärde grund som består av fyra delar, nämligen oriktig bedömning av överträdelsens allvar, av dess varaktighet samt av de försvårande respektive de förmildrande omständigheterna.

I — *Yrkandet om ogiltigförklaring av beslutet*

Den första grunden: huruvida undersökningen på ETA:s kontor var rättsstridig

Parternas argument

- 16 Sökanden har gjort gällande att beslutet i huvudsak grundas på handlingar som kommissionen har kommit i besittning av på ett rättsstridigt sätt, eftersom den har erhållit dem vid en undersökning på ETA:s kontor. ETA var sökandens agent på linjerna mellan Grekland och Italien men beslutet om undersökning var inte riktat till ETA utan till sökanden själv.
- 17 Sökanden har inledningsvis redogjort för omständigheterna vid den aktuella undersökningen.
- 18 Kommissionens tjänstemän begav sig den 5 juli 1994 till ETA:s lokaler belägna på aveny Kifissias 64B, Maroussi i Aten, och begärde hos de anställda att få genomföra undersökningen. ETA:s anställda uppmärksammade därvid omedelbart kommissionens tjänstemän på att ETA är en självständig juridisk person och att det inte föreligger något moder-/dotterbolagsförhållande mellan ETA och Minoan. ETA är endast Minoans agent. Sökanden har tillagt att kommissionens tjänstemän, trots denna upplysning, efter telefonsamtal med sina överordnade i Bryssel vidhöll sin begäran att få genomföra undersökningen och att de hotade ETA med sådana påföljder som föreskrivs i artiklarna 19.1 och 20.1 förordning nr 4056/86 om företaget vägrade. Enligt sökanden begärde kommissionens tjänstemän samtidigt att avdelningen för marknads kontroll och konkurrens vid grekiska handelsministeriet, i dess egenskap av behörig nationell myndighet för konkurrensfrågor, skulle sända en tjänsteman till ETA:s kontor för att inleda

förfarandet enligt artikel 26 i den grekiska lagen nr 703/77 om kontroll av monopol och oligopol och om skydd för fri konkurrens. I artikel 6 i nämnda lag föreskrivs att, om ett företag inte accepterar att en undersökning genomförs eller om det söker hindra en undersökning, begäran om bistånd från lokalt behörig polismyndighet kan framställas hos behörig åklagare.

- 19 Enligt sökanden var det således under dessa omständigheter och mot bakgrund av kommissionens enträgna begäran, hotet om att en rapport skulle upprättas i vilken ETA:s motstånd mot undersökningen konstaterades med de påföljder detta kunde leda till och hotet om att polisen skulle tvinga sig in på ETA:s kontor som de anställda beslutade att underkasta sig undersökningen.
- 20 Sökanden har anfört att ETA efter undersökningen, genom skrivelse av den 18 augusti 1994, bad kommissionen att återlämna alla de handlingar som beslagtogs vid undersökningen i företagets lokaler, eftersom kommissionen hade beslagtogs dem inom ramen för ett förfarande som inte riktades mot den personkrets som avsågs i beslutet om undersökning. Denna begäran gav dock inte något resultat. Sökanden har vidare hänvisat till de omfattande diskussioner som denna skrivelse hade givit upphov till inom kommissionen. Som stöd för sin talan har sökanden i detta hänseende bett förstainstansrätten att den skall anmoda kommissionen att inkomma med interna skrivelser (internal notes) av den 21 och den 23 augusti 1994 samt den 24 och den 25 augusti 1994. Sökanden har även hänvisat till skrivelsen av den 30 augusti 1994, i vilken kommissionen svarade ETA att den ansåg att undersökningen var rättsenlig. ETA tillbakavisade kommissionens argument avseende undersökningens rättsenlighet genom en andra skrivelse av den 29 januari 1995. Med hänsyn till den översiktstabell innehållande en förteckning över handlingarna i målet är det enligt sökanden troligt att en andra, utförlig, intern skrivelse upprättades den 3 februari 1995. Eftersom sökanden inte har fått tillgång till denna förteckning har den bett förstainstansrätten att anmoda kommissionen att inkomma även med denna handling, så att förstainstansrätten kan granska den och så att sökanden kan ta del av den och därigenom bättre ta till vara sina rättsliga intressen.

- 21 Sökanden har därefter redogjort för skälen till att den anser att Minoan och ETA är skilda och oberoende företag, såväl i rättsligt som i ekonomiskt hänseende.
- 23 Vad gäller frågan huruvida undersökningen var rättsenlig har sökanden anfört att såväl beslutet om undersökning som undersökningen i sig och det uppträdande som kommissionens tjänstemän visade prov på när de tvingade ETA att acceptera undersökningen i företagets lokaler innebär ett uppenbart åsidosättande av artikel 189 i EG-fördraget (nu artikel 249 EG) och av artikel 18 i förordning nr 4056/86.
- 23 Sökanden har i detta avseende för det första konstaterat att det i artikel 189 fjärde stycket i fördraget föreskrivs att "[e]tt beslut skall till alla delar vara bindande för dem som det är riktat till". I beslutet om undersökning av den 4 juli 1994 anges däremot att det är riktat till Minoan och inte till ETA. Kommissionens tjänstemän har således genomfört undersökningar i ett visst företags lokaler, nämligen ETA:s, på grundval av ett beslut om undersökning och undersökningsfullmakter som rörde ett annat företag, nämligen sökanden.
- 24 Sökanden har för det andra anfört att det framgår av artikel 18.1 jämförd med artikel 18.2 och artikel 18.3 samt artikel 19.1 c i förordning nr 4056/86 att behörigheten att genomföra en undersökning enligt artikel 18.1, vilken omfattar granskning av böcker och andra affärshandlingar, rätten att göra kopior, begäran om muntliga förklaringar och rätten att få tillträde till "företagens lokaler, mark och transportmedel" endast gäller de företag till vilka det beslut som avses i artikel 18.3 i nämnda förordning är riktat. Detta gäller även de påföljder som kan påföras enligt artikel 19.1 c i förordning nr 4056/86 för det fall att företaget vägrar att underkasta sig en undersökning eller om de böcker eller andra affärshandlingar som kommissionen begärt läggs fram i ofullständig form samt i fråga om begäran om bistånd som kan framställas till den behöriga grekiska myndigheten enligt artikel 18.5 i förordning nr 4056/86.

25 Sökanden har vidare bestridit riktigheten av kommissionens bedömning i skäl 139 i beslutet, vilken låg till grund för kommissionens slutsats att undersökningen var rättsenlig.

26 Vad för det första gäller den omständigheten att ETA, i egenskap av sökandens representant, kallade sig Minoan Aten och i sina lokaler i Aten använde sökandens logotyp och varumärke, har sökanden påpekat att det i modern affärspraxis är mycket vanligt att företag som är knutna till ett annat företag genom ett varaktigt avtalsförhållande, såsom handelsagenter, medlemmar av distributionsnätverk eller franchisetagare i ett nätverk av franchisetagare, använder detta företags logotyp och kännetecken. För att nätverket skall vara enhetligt krävs att ett gemensamt kännetecken används, det vill säga det kännetecken som tillkommer distributionsnätverkets huvudman eller franchisegivaren. Enligt sökandens uppfattning har emellertid inte denna omständighet någon betydelse för frågan huruvida ett företag, som på grundval av en koncession, i sin affärsverksamhet använder ett annat företags varumärke, är rättsligt och ekonomiskt oberoende. Om kommissionens ståndpunkt i beslutet var korrekt skulle det innebära att den med stöd av ett beslut riktat till huvudmannen för ett distributionsnätverk skulle kunna genomföra undersökningar hos alla nätverkets medlemmar trots att dessa är juridiskt och ekonomiskt oberoende företag. Detta skulle klart stå i strid med grundläggande principer och bestämmelser i såväl gemenskapsrätten som i de nationella rättsordningarna.

27 Sökanden anser inte att detta påstående vederläggs av den omständigheten att ETA:s legala ställföreträdare, Sfinias, före ifrågavarande undersökning svarade på kommissionens begäran om upplysningar genom att underteckna en handling i Minoans namn. I handlingens brevhuvud angavs ETA:s adress under Minoans logotyp och varumärke. Sökanden har medgivit att Sfinias faktiskt hade undertecknat detta svar men att han hade handlat på uttryckligt uppdrag av sökanden.

- 28 Sökanden har, i fråga om det faktum att ETA:s adress angavs under Minoans logotyp och varumärke, påpekat att dessa uppgifter förekommer i sidfoten tillsammans med adressen till "International Lines Head Office" (aveny Kifissias 64 B) och till "Passengers Office" (aveny Vassileos Konstantinou 2). Dessa adressangivelser tjänar enligt sökanden till att upplysa kunder och andra berörda om att de i fråga om alla ärenden gällande de internationella linjerna, utfärdande av biljetter och passageraravgångar från Aten, skall vända sig till rederiets generalagent som ansvarar för de internationella linjerna och sköter frågor rörande passagerarna.
- 29 Sökanden har vidare påpekat att alla ovan angivna omständigheter visserligen kan ha bidragit till att det uppstod förvirring inom kommissionen. Läget borde emellertid ha stått klart senast då kommissionens tjänstemän infann sig i ETA:s lokaler med tanke på de protester och förklaringar som tjänstemännens besök gav upphov till och med hänsyn till de upplysningar dessa fick, vilka de för övrigt själva hade begärt (hyreskontrakt i ETA:s namn och lönebesked för ETA:s anställda).
- 30 Sökanden har slutligen bestridit riktigheten av kommissionens slutsats (skäl 139 i beslutet) att "även om ETA var inhyst i och använde lokalerna i fråga, tillät Minoan att ETA använde lokalerna även som Minoan Atens lokaler". Detta är enligt sökanden en helt godtycklig slutsats som inte följer av någon bestämmelse i avtalen mellan Minoan och ETA. Sökanden har betonat att ifrågavarande lokaler uteslutande användes av ETA, som där bedrev verksamhet med egen personal, eget kapital och en egen organisation och bland annat, på grundval av avtalsmässiga förpliktelser, agerade som agent för Minoan.
- 31 Sökanden har även bestridit riktigheten av kommissionens påstående att den, för det fall Minoan faktiskt (*in corpore*) inte bedrev någon verksamhet i ifrågavarande lokaler, ändå hade rätt att eftersöka handlingar tillhörande Minoan som kunde finnas där. Enligt sökanden strider detta påstående uppenbart

mot såväl bestämmelserna i förordning nr 4056/86 som mot grundläggande rättsprinciper. Det är även ett mycket farligt påstående, eftersom kommissionen därigenom hävdar att den på grundval av ett beslut om undersökning riktat till ett visst företag anser sig ha tillträde till ett utomstående företags lokaler och där genomföra undersökningar med stöd av nämnda beslut om den tror sig kunna finna handlingar tillhörande det företag till vilket beslutet om undersökning är riktat.

- 32 Sökanden har tillagt att ett sådant påstående uppenbart strider mot principen att institutionernas handlande skall ha stöd i lag och mot principen om skydd mot godtyckliga ingripanden från det allmänna på fysiska och juridiska personers privata områden (domstolens dom av den 21 september 1989 i de förenade målen 46/87 och 227/88, Hoechst mot kommissionen, REG 1989, s. 2859, punkt 19; svensk specialutgåva, volym 10, s. 133). Sökanden har erinrat om att domstolen vid upprepade tillfällen har uttalat att det enligt den allmänna principen om rätten till försvar i administrativa förfaranden som kan medföra påföljd även är nödvändigt att förhindra att denna rätt undergrävs på ett oåterkalleligt sätt i ett granskningsförfarandes inledningskedje, såsom vid undersökningar (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 15).
- 33 Sökanden har påpekat att de grundläggande rättigheterna utgör en integrerad del av de allmänna rättsprinciper vilkas iakttagande domstolen skall säkerställa och att domstolen och förstainstansrätten i detta hänseende har tagit intryck av medlemsstaternas gemensamma konstitutionella traditioner. Sökanden har vidare påpekat att enligt artikel F 2 i fördraget om Europeiska unionen (nu artikel 6.2 EU i ändrad lydelse) skall "[u]nionen ... som allmänna principer för gemenskapsrätten respektera de grundläggande rättigheterna, såsom de garanteras i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna ... och såsom de följer av medlemsstaternas gemensamma konstitutionella traditioner". Sökanden har härvid påpekat att artikel 9 den grekiska författningen, vilken rör hemmets okränkbarhet, utan undantag har tolkats så, att denna bestämmelse även omfattar affärslokaler, till och med när de tillhör privaträttsliga juridiska personer såsom bolag. Slutligen har sökanden anfört att de ovannämnda principerna *a fortiori* skall gälla i de fall då undersökningen genomförs i lokaler tillhörande företag till vilka beslutet om undersökning inte är riktat.

- 34 Sökanden har gjort gällande att kommissionens tjänstemän otillbörligt och rättsstridigt stödde sig på beslutet om undersökning och undersökningsfullmakterna. Enligt sökanden hotade kommissionens tjänstemän ETA med påföljder och uppgav att de skulle ta sig in i lokalerna med våld. Om de hade haft skäl att anse det nödvändigt att genomföra en undersökning i ETA:s lokaler borde de enligt sökanden ha utverkat ett nytt beslut av kommissionen i vilket det uttryckligen angavs att det var ETA som var föremål för undersökningen och de särskilda skälen till att en undersökning borde genomföras avseende detta företag.
- 35 Av detta följer att kommissionen inte enbart handlade i strid med beslutet om undersökning och undersökningsfullmakterna utan även allmänt åsidosatte grundläggande gemenskapsrättsliga bestämmelser och principer, däribland särskilt principen att gemenskapsinstitutionernas handlande skall ha stöd i lag.
- 36 Kommissionen har bestridit att undersökningen på ETA:s kontor var rättsstridig och att den rättsstridigt har använt de handlingar som därvid insamlades. Kommissionen ansåg nämligen, såsom det anges i skäl 137 i beslutet, då undersökningen genomfördes att ETA var ett hjälporgan som ingick som en enhet i företaget Minoan och att ETA endast agerade för Minoans räkning i dess namn och inte som en självständig agent. Kommissionen ansåg följaktligen att ETA handlade som Minoans "förlängda arm".
- 37 Kommissionen har även påpekat att ETA självt kallade sig Minoan Lines och klart gav utomstående intrycket att kontoret på aveny Kifissias 64 B i Aten tillhörde Minoan. Kommissionen har tillagt att Sfinias före undersökningen hade undertecknat ett svar på kommissionens begäran om upplysningar i Minoans namn på brevpapper med Minoans logotyp och varumärke, förvisso med ETA:s adress, men utan någon övrig hänvisning till detta företag.

- 38 Oavsett vem som hyrde de kontor som var föremål för undersökningen, berörde, enligt kommissionen, hela eller åtminstone delar av den verksamhet som bedrevs där företaget Minoan. Kommissionen anser att det inte är det formella hyresavtalet som är avgörande utan den faktiska situation som följer av de ovannämnda omständigheterna. Även om sökanden faktiskt (*in corpore*) inte bedrev någon verksamhet i ifrågavarande lokaler är det klarlagt att det där fanns handlingar tillhörande sökanden och att kommissionen följaktligen hade rätt att eftersöka dessa.
- 39 Kommissionen anser att det under dessa omständigheter inte kan anses att den har erhållit bevis på ett rättsstridigt sätt eller att den har genomfört godtyckliga kontroller, eftersom dessa kontroller genomfördes på kontor där, om inte all, så åtminstone en del av den affärsverksamhet som bedrevs rörde Minoans verksamhet, det vill säga det företag som avsågs i beslutet om undersökning av den 4 juli 1994.
- 40 Även om kommissionen misstagit sig beträffande det kontrollerade företags identitet anser den sig under alla omständigheter ha gjort alla möjliga ansträngningar för att få veta vilket företag som använde kontoren på aveny Kifissias 64 B i vilka företaget Minoan, till vilket beslutet om undersökning var riktat, utövade verksamhet i Aten. Kommissionen anser det vidare något förenklat att som Minoan hävda att de förklaringar som kommissionen givits borde ha skingrat alla tvivel i fråga om hur och var företaget bedrev sin verksamhet och har därvid påpekat att det fram till undersökningen aldrig hade varit på fråga huruvida det förelåg två åtskilda juridiska personer. Tvärtom framställde sig ETA, som kallade sig själv Minoan Lines, som en del av Minoan och fungerade i praktiken som en sådan. ETA:s chef, Sfinias, hade dessutom besvarat skrivelser ställda till Minoan på brevpapper med Minoans logotyp och varumärke med uppgivande av ETA:s adress men utan att i övrigt omnämna detta företag. Mot bakgrund av dessa faktorer som pekar mot att Minoan och ETA handlade gemensamt och som försvagar åtskillnaden dem emellan anser kommissionen att de "förklaringar" som ETA:s anställda givit inte räckte för att besvara frågan huruvida det rörde sig

om två åtskilda juridiska personer eller för att hindra att undersökningen genomfördes, i synnerhet som ett svar på den frågan hade krävt en bedömning av situationen i sak utan hänsyn till dess formella definition.

Förstainstansrättens bedömning

- 41 Sökanden har genom denna grund i huvudsak gjort gällande att kommissionen på ett rättsstridigt sätt har inhämtat de bevis som ligger till grund för beslutet, eftersom den har erhållit dessa bevis vid en undersökning på kontor som tillhörde ett företag till vilket beslutet om undersökning inte var riktat. Sökanden har anfört att kommissionen genom detta handlande överskred sina befogenheter att utföra undersökningar och åsidosatte artikel 189 i fördraget, artikel 18 i förordning nr 4056/86 och allmänna rättsprinciper.
- 42 Denna grund skall prövas mot bakgrund av de principer som styr kommissionens befogenheter att utföra undersökningar och de faktiska omständigheterna i förevarande mål.

A — Kommissionens befogenheter att utföra undersökningar

- 43 Det framgår av sextonde skälet i förordning nr 4056/86 att lagstiftaren ansåg att denna förordning borde ange vilka ”beslutsbefogenheter och påföljder som behövs för att säkerställa efterlevnaden av förbuden i artikel 85.1 och 86 [i fördraget] samt villkoren för tillämpning av artikel 85.3”.

- 44 Kommissionens befogenheter att utföra undersökningar på plats anges specifikt i artikel 18 i förordning nr 4056/86, vilken har följande lydelse:

”Artikel 18

Kommissionens befogenheter att utföra undersökningar

1. När kommissionen fullgör de uppgifter som åligger den enligt denna förordning får den företa alla nödvändiga undersökningar av företag eller sammanslutningar av företag.

De av kommissionen bemyndigade tjänstemännen har därför befogenhet att

- a) granska böcker och andra affärshandlingar,
- b) ta kopior av eller göra utdrag ur böckerna och affärshandlingarna,
- c) begära muntliga förklaringar direkt på platsen,
- d) få tillträde till företagens lokaler, mark och transportmedel.

2. De tjänstemän vid kommissionen som har bemyndigats att utföra undersökningarna skall utöva sin befogenheter efter uppvisande av ett skriftligt tillstånd som anger undersökningens föremål och syfte samt de påföljder som stadgas i artikel 19.1 c för de fall där begärda böcker eller andra affärshandlingar lagts fram på ett ofullständigt sätt. Kommissionen skall i god tid före undersökningen underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium undersökningen skall utföras om att den skall äga rum och om vilka tjänstemän som fått i uppdrag att utföra den.

3. Företag och sammanslutningar av företag skall underkasta sig sådana undersökningar som beordrats genom beslut av kommissionen. Beslutet skall ange föremålet för och syftet med undersökningen, fastställa datum för när den skall börja, samt ange de påföljder som föreskrivs i artiklarna 19.1 c och 20.1 d och rätten att få beslutet prövat av domstolen.

4. Kommissionen skall fatta sådana beslut som avses i punkt 3 efter samråd med den behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium undersökningen skall utföras.

5. Tjänstemän vid den behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium undersökningen skall utföras får på myndighetens eller kommissionens begäran bistå kommissionens tjänstemän i fullgörandet av deras uppgifter.

6. Om ett företag motsätter sig en undersökning som beordrats i enlighet med denna artikel skall den berörda medlemsstaten lämna nödvändigt bistånd till de tjänstemän som kommissionen har bemyndigat så att de kan genomföra sin undersökning. Medlemsstaterna skall i detta syfte, efter samråd med kommissionen, besluta om de åtgärder som behövs före den 1 januari 1989.”

- 45 Artikel 18 i förordning nr 4056/86 har samma innehåll som artikel 14 i rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 85 och 86 (EGT P 13, s. 204; svensk specialutgåva, område 8, volym 1, s. 8). Båda dessa förordningar har antagits med stöd av artikel 87 i EG-fördraget (nu artikel 83 EG i ändrad lydelse), i syfte att ge närmare föreskrifter för tillämpningen av artikel 85 i fördraget och artikel 86 i EG-fördraget (nu artikel 82 EG). Av dessa skäl är rättspraxis angående omfattningen av kommissionens befogenheter vid undersökningar enligt artikel 14 i förordning nr 17 även tillämplig i förevarande fall.
- 46 Enligt artikel 87.2 a och b i fördraget är syftet med förordning nr 17 att säkerställa att de förbud som anges i artiklarna 85.1 och 86 i fördraget iakttas samt att fastställa närmare regler för hur artikel 85.3 skall tillämpas. Förordningen skall således säkerställa att det mål som anges i artikel 3 f i fördraget förverkligas. För detta ändamål ges kommissionen en omfattande kontroll- och undersökningsbefogenhet samtidigt som det i det åttonde skälet i ingressen fastslås att kommissionen skall ha befogenhet att inom hela den gemensamma marknaden begära upplysningar och genomföra de undersökningar ”som är nödvändiga” för att få kännedom om överträdelser av de ovannämnda artiklarna 85 och 86 i fördraget (domstolens dom av den 26 juni 1980 i mål 136/79, National Panasonic mot kommissionen, REG 1980, s. 2033, punkt 20, svensk specialutgåva, volym 5, s. 253, och av den 18 maj 1982 i mål 155/79, AM&S mot kommissionen, REG 1982, s. 1575, punkt 15, svensk specialutgåva, volym 6, s. 405). Motsvarande målsättning anges i sextonde skälet till förordning nr 4056/86.
- 47 Gemenskapsdomstolarna har likaså betonat vikten av att skyddet för de grundläggande rättigheterna, och i synnerhet rätten till försvar, iakttas i alla förfaranden som rör tillämpningen av fördragets konkurrensregler. Gemenskapsdomstolarna har i sina domar klargjort hur rätten till försvar skall bringas i samklang med kommissionens befogenheter under det administrativa förfarandet och även under de inledande skedena av undersökningen och inhämtandet av upplysningar.
- 48 Domstolen har nämligen slagit fast att kommissionen måste iakttas rätten till försvar såväl i administrativa förfaranden som kan medföra påföljd som i undersökningens inledningsskede därför att det är nödvändigt att förhindra att

denna rätt undergrävs på ett oåterkalleligt sätt i en undersöknings inledningskede. Detta gäller särskilt undersökningar som kan ha en avgörande betydelse för införskaflande av bevisning för ett företags rättsstridiga beteende (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 15).

49 Vad närmare gäller kommissionens befogenheter att utföra undersökningar enligt artikel 14 i förordning nr 17 och i vilken utsträckning dessa befogenheter begränsas av rätten till försvar, har domstolen slagit fast att kravet på ett skydd mot godtyckliga eller opropotionerliga ingripanden från det allmänna i en fysisk eller juridisk persons privata verksamhetsfär utgör en allmän gemenskapsrättslig princip (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 19, och domstolens dom av den 22 oktober 2002 i mål C-94/00, Roquette Frères, REG 2002, s. I-9011, punkt 27). Domstolen har nämligen slagit fast att ingripande av offentliga organ på fysiska och juridiska personers privata områden emellertid enligt samtliga medlemsstaters rättssystem måste ha stöd i lag och kunna motiveras med i lagen angivna skäl, varför det i dessa system — ehuru i olika form — finns ett skydd mot godtyckliga och opropotionerliga ingripanden.

50 Domstolen har slagit fast att de befogenheter som tillkommer kommissionen enligt artikel 14 i förordning nr 17 syftar till att göra det möjligt för kommissionen att fullgöra sin uppgift enligt EG-fördraget, att övervaka att konkurrensreglerna följs inom den gemensamma marknaden. Syftet med dessa bestämmelser är, enligt vad som framgår av fjärde stycket av fördragets ingress samt av artiklarna 3 f, 85 och 86 i detta att hindra att konkurrensen snedvrids till nackdel för allmänintresset, de enskilda företagen samt konsumenterna. Utövandet av dessa befogenheter tjänar således till att vidmakthålla det konkurrenssystem som avses i fördraget och vilket företagen är tvungna att respektera (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 25).

- 51 Domstolen har likaså uttalat att både syftet med förordning nr 17 och uppräknigen i dess artikel 14 av de befogenheter som tillkommer kommissionens tjänstemän visar att undersökningarna kan vara mycket omfattande. Domstolen har i detta avseende uttryckligen slagit fast att ”det är ... av stor betydelse att kommissionen har tillträde till alla lokaler, all mark och alla fordon som används av ett företag, eftersom den härigenom skall kunna inhämta bevisning om överträdelser av konkurrensreglerna på de platser där sådan information normalt står att finna, nämligen i företagets affärslokaler (domen i det ovannämnda målet Hoechst mot kommissionen, punkt 26)”.
- 52 Domstolen har även betonat vikten av att bevara effektiviteten av dessa undersökningar, vilka är ett nödvändigt redskap för att kommissionen skall kunna fullgöra sina uppgifter som väktare av fördragets konkurrensregler och har därvid gjort följande uttalande (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 27): ” ... denna rätt till tillträde skulle vara meningslös om kommissionens tjänstemän endast kunde begära handlingar av olika slag som de exakt kunde definiera i förväg. Tillträdesrätten innebär därför befogenhet att efterforska upplysningar som ännu inte är kända eller fullt identifierade. Utan denna rätt skulle kommissionen inte kunna inhämta de uppgifter som behövs för en undersökning, om de berörda företagen skulle vägra att samarbeta eller rentav inta en obstruerande hållning”.
- 53 Det skall emellertid påpekas att det enligt gemenskapsrätten finns en rad skyddsregler mot godtyckliga eller oproportionerliga ingripanden från det allmännas sida i de berörda företagens privata verksamhetsfär (domen i det ovannämnda målet Roquette Frères, punkt 43).
- 54 Kommissionen är enligt artikel 14.3 i förordning nr 17 skyldig att motivera beslutet om undersökning genom att ange föremålet för och syftet med undersökningen. Såsom domstolen har slagit fast utgör detta ett grundläggande krav, inte bara för att det skall visas att det ingripande som skall genomföras i de berörda företagens lokaler är motiverat, utan också för att göra det möjligt för

dessa företag att bedöma i vilken utsträckning de är skyldiga att samarbeta, samtidigt som deras rätt till försvar tillvaratas (domarna i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 29, och i det ovannämnda målet Roquette Frères, punkt 47).

55 Det ankommer även på kommissionen att i nämnda beslut på ett så exakt sätt som möjligt ange vad som eftersöks och vad undersökningen skall omfatta (domen i det ovannämnda målet National Panasonic mot kommissionen, punkterna 26 och 27). Såsom domstolen har slagit fast är detta krav ägnat att tillvarata de berörda företagens rätt till försvar, eftersom denna rätt allvarligt skulle kränkas om kommissionen kunde åberopa bevis mot företagen som insamlats under en undersökning men som inte har något samband med undersökningens föremål och syfte (dom av den 17 oktober 1989 i mål 85/87, Dow Benelux mot kommissionen, REG 1989, s. 3137, punkt 18, och domen i det ovannämnda målet Roquette Frères, punkt 48).

56 Det skall dessutom erinras om att ett företag, som kommissionen har beslutat skall undersökas, kan väcka talan mot detta beslut vid gemenskapsdomstolarna, i enlighet med bestämmelserna i artikel 173 fjärde stycket i EG-fördraget (nu artikel 230 fjärde stycket EG i ändrad lydelse). För det fall gemenskapsdomstolarna ogiltigförklarar detta beslut, är kommissionen förhindrad att i samband med ett förfarande om överträdelse av konkurrensreglerna använda handlingar eller bevismaterial som den inhämtat inom ramen för denna undersökning, eftersom gemenskapsdomstolarna annars kan ogiltigförklara beslutet om överträdelse i den mån det grundar sig på sådan bevisning (se beslut av domstolens ordförande av den 26 mars 1987 i mål 46/87 R, Hoechst mot kommissionen, REG 1987, s. 1549, punkt 34, svensk specialutgåva, volym 10, s. 133, och av den 28 oktober 1987 i mål 85/87 R, Dow Chemical Nederland mot kommissionen, REG 1987, s. 4367, punkt 17, och domen i det ovannämnda målet Roquette Frères, punkt 49).

57 Förstainstansrätten skall mot bakgrund av det ovan anförda pröva huruvida det finns fog för grunden att undersökningen var rättsstridig.

B — Huruvida det finns fog för denna grund

- 58 För att bedöma huruvida det finns fog för förevarande grund skall förstainstansrätten först redogöra för omständigheterna vid undersökningens genomförande.

1. Relevanta fakta som inte bestridits av parterna

- 59 Till följd av ett klagomål om att priserna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien var mycket lika sände kommissionen den 12 oktober 1992 med stöd av förordning nr 4056/86 en begäran om upplysningar till Minoans säte (Agiou Titou 38, Heraklion, Kreta).
- 60 Kommissionen mottog den 20 november 1992 ett svar på denna begäran om upplysningar, undertecknat av Sfinias på Minoans brevpapper. I övre vänstra hörnet av brevpapperet fanns en enda affärslogotyp, nämligen Minoan Lines, och under denna angavs, som enda adress, 2 Vas. Konstantinou Av. (Stadion), 11635 Athens.
- 61 Kommissionen sände den 1 mars 1993 ytterligare en begäran om upplysningar, även denna till Minoans säte i Heraklion.
- 62 Kommissionen mottog den 5 maj 1993 ett svar på skrivelsen av den 1 mars 1993. Även detta svar var undertecknat av Sfinias på Minoans brevpapper som även detta hade den enda affärslogotypen Minoan Lines tryckt i övre vänstra hörnet

men utan adressangivelse under logotypen. I sidfoten på brevpapperet angavs två adresser. I övre delen av sidfoten stod "INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64 B Kifissias Ave. GR, 15125 Maroussi, Athens". Därunder stod "PASSENGER OFFICE: 2 Vassileos Konstantinou Ave, GR, 11635 Athens".

- 63 Kommissionens tjänstemän begav sig den 5 juli 1994 till ETA:s lokaler belägna på aveny Kifissias 64B, Maroussi, i Aten och överlämnade till de personer som senare visade sig vara anställda hos ETA dels beslutet om undersökning, dels undersökningsfullmakterna nr D/06658 och D/06659 av den 4 juli 1994, undertecknade av generaldirektören för generaldirektoratet för konkurrens, enligt vilka kommissionens tjänstemän hade rätt att utföra undersökningen.
- 64 Kommissionens tjänstemän begärde med hänvisning till nämnda handlingar att ETA:s anställda skulle acceptera att undersökningen genomfördes. De anställa uppmärksammade emellertid kommissionens tjänstemän på att de befann sig i ETA:s lokaler, att det var ETA som anställde dem och att ETA var en självständig juridisk person som hade anknytning till Minoan endast på grund av att ETA var företagets agent. Kommissionens tjänstemän vidhöll efter telefonsamtal med överordnade i Bryssel sin begäran att få genomföra undersökningen och påminde ETA:s anställda att företaget kunde åläggas påföljder i enlighet med artikel 19.1 och artikel 20.1 i förordning nr 4056/86 om det vägrade underkasta sig undersökningen. Hänvisning till dessa bestämmelser gjordes i beslutet om undersökning och deras lydelse återgavs i bilagan till detta beslut. Kommissionens tjänstemän begärde samtidigt att avdelningen för marknadskontroll och konkurrens vid grekiska handelsministeriet, i dess egenskap av behörig nationell myndighet för konkurrensfrågor, skulle sända en tjänsteman till ETA:s kontor.
- 65 Kommissionens tjänstemän informerade inte uttryckligen ETA:s anställda om att de hade rätt att anlita en advokat men överlämnade ett tväsidigt dokument innehållande en beskrivning av undersökningens art och genomförande.

- 66 Efter telefonsamtal med ETA:s direktör, som vid tillfället inte befann sig i Aten, gick de anställda slutligen med på att underkasta sig undersökningen men uppgav därvid att deras avvikande mening skulle införas i undersökningsprotokollet.
- 67 Kommissionens tjänstemän inledde därefter undersökningen vilken avslutades kvällen därpå, den 6 juli 1994.
- 68 Såsom sökanden själv har påpekat (se ovan punkt 26) var ETA, i egenskap av sökandens representant, fullt behörig att inom ramen för sin affärsverksamhet handla som och kalla sig själv Minoan Lines Aten liksom att använda Minoans varumärke och logotyp då företaget handlade som agent.
- 69 Mot bakgrund av det ovan anförda konstaterar förstainstansrätten att följande förhållanden klart framgår av de faktiska omständigheterna.

— ETA var, för det första, inom ramen för sin verksamhet som agent och representant för Minoan, fullt behörig att inför allmänheten och kommissionen kalla sig själv Minoan så att företaget vid utövandet av ifrågavarande affärsverksamhet hade praktiskt taget samma identitet som Minoan.

— Av den omständigheten att de skrivelser som kommissionen sände till Minoan vidarebefordrades till Sfinias för att denne direkt skulle besvara dessa, framgår, för det andra, att såväl Minoan som ETA och Sfinias redan i början av kommissionens ingripande visste att denna handlade på grund av ett klagomål. De fick även kännedom om klagomålets art, föremålet för

kommissionens begäran om upplysningar samt om att kommissionen handlade med stöd av förordning nr 4056/86, till vilken det hänvisades i de ifrågavarande skrivelserna. Genom att överlämna kommissionens skrivelser till Sfinias för att denne skulle besvara dem har således Minoan de facto givit såväl Sfinias som ETA befogenhet att inför kommissionen under den aktuella undersökningen uppträda som den av Minoan anvisade motparten.

- Det framgår, för det tredje, av det ovan anförda samt av den omständigheten att Minoan hade delegerat driften av företagets affärsverksamhet till ETA att Minoans verkliga affärsverksamhet i praktiken bedrevs i de kontorslokaler som var belägna på aveny Kifissias 64 B och att det därför var där som böcker och andra affärshandlingar avseende denna verksamhet fanns.

70 Av detta följer att nämnda lokaler tillhörde Minoan i dess egenskap av adressat av beslutet om undersökning i den mening som avses i artikel 18.1 d i förordning nr 4056/86.

2. Huruvida de principer som styr kommissionens befogenheter att utföra undersökningar har iakttagits

71 Det framgår av handlingarna att såväl undersökningsfullmakterna som beslutet om undersökning, vilka kommissionens tjänstemän uppvisat för ETA:s anställda, uppfyller kraven på att undersökningens föremål och syfte skall anges. I skälen i beslutet om undersökning ägnas nämligen en och en halv sida åt en redogörelse för anledningen till att kommissionen ansåg att de viktigaste rederierna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien möjligen hade bildat en kartell avseende priserna för färjetransport av passagerare, fordon och lastbilar som stred mot artikel 85.1 i fördraget. I beslutet om undersökning beskrivs den ifrågavarande marknaden och de viktigaste företagen på denna marknad, däribland Minoan. Respektive marknadsandelar för företagen som trafikerar de tre linjerna anges

och det handlande som kommissionen anser kunna strida mot artikel 85.1 i fördraget beskrivs i detalj. Det anges tydligt i beslutet om undersökning att det företag till vilket beslutet är riktat, det vill säga Minoan, är ett av de viktigaste företagen på den ifrågavarande marknaden och det understryks att Minoan redan har kännedom om undersökningen.

72 I artikel 1 i beslutet om undersökning anges uttryckligen att syftet med undersökningen är att fastställa huruvida de metoder för prissättning som tillämpas av de rederier vilka bedriver färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland samt Italien strider mot artikel 85.1 i fördraget. I artikel 1 i beslutet anges att det företag till vilket beslutet är riktat är skyldigt att underkasta sig undersökningen och vilka befogenheter som tillkommer kommissionens tjänstemän vid denna undersökning. I artikel 2 anges datum då undersökningen skall genomföras. I artikel 3 anges till vilket företag beslutet är riktat. Det anges att beslutet är riktat till Minoan. Det anges att undersökning eventuellt kan genomföras på tre adresser, nämligen Poseidonkajen 28 i Pireus, Poseidonkajen 24 i Pireus och Aveny Kifissias 64B, Maroussi i Aten, vilket är den plats till vilken kommissionens tjänstemän slutligen begav sig. I artikel 4 anges slutligen att talan mot beslutet om undersökning kan väckas vid förstainstansrätten med angivande av att en sådan talan inte hindrar verkställighet såvida inte förstainstansrätten förordnar om detta.

73 Det föreskrivs uttryckligen i undersökningsfullmakterna att kommissionens tjänstemän är behöriga att genomföra undersökningen på det sätt och i det syfte som anges i beslutet om undersökning, vilket bifogats som bilaga till undersökningsfullmakterna.

74 Det framgår således klart av dessa handlingar dels att kommissionen sökte erhålla bevisning för att Minoan deltog i den förmodade kartellen, dels att kommissionen trodde att den skulle kunna finna sådan bevisning bland annat i de lokaler som var belägna på aveny Kifissias 64B, Maroussi Aten, vilka enligt kommissionen tillhörde Minoan. Det skall erinras om att denna adress var förtryckt i sidfoten på

det brevpapper som Minoan använt i sitt svar av den 5 maj 1993 på kommissionens begäran om upplysningar av den 1 mars 1993. Följande uppgifter återfanns sålunda på detta brevpapper: "INTERNATIONAL LINES HEAD OFFICES: 64 B Kifissias Ave. GR, 151 25, Maroussi, Athens".

- 75 Förstainstansrätten finner att beslutet om undersökning och undersökningsfullmakterna innehöll alla nödvändiga uppgifter för att ETA:s anställda skulle kunna avgöra huruvida de, med hänsyn till nämnda besluts motivering och deras kännedom om arten och omfattningen av förbindelserna mellan ETA och Minoan, var skyldiga att underkasta sig kommissionens undersökning i deras lokaler.
- 76 Förstainstansrätten konstaterar således att beslutet om undersökning och undersökningsfullmakterna helt uppfyller kraven enligt rättspraxis med avseende på innehavaren av lokalerna, det vill säga ETA. ETA kunde nämligen, för det första, på grund av att det skötte Minoans affärsverksamhet på marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland och Italien, inse i vilken omfattning detta företag var skyldigt att samarbeta med kommissionens tjänstemän. För det andra har ETA:s rätt till försvar iakttagits fullständigt, med hänsyn till den utförliga motiveringen av dessa handlingar och den uttryckliga upplysningen att talan mot beslutet om undersökning kan väckas vid förstainstansrätten. ETA har självt valt att inte väcka talan mot beslutet, vilket snarast styrker ovannämnda slutsats.
- 77 Även om ETA i rättsligt hänseende var åtskilt från Minoan, var företaget emellertid — i dess egenskap av representant för Minoan och ensamt ansvarigt för den del av Minoans verksamhet som var föremål för kommissionens granskning — identiskt med sin uppdragsgivare och därmed underkastat samma samarbetskyldighet som denne.

- 78 För det fall att Minoan skulle kunna göra gällande ETA:s rätt till försvar på grund av att ETA var åtskilt från Minoan skall det dessutom konstateras att dessa rättigheter aldrig har ifrågasatts. Undersökningen avsåg nämligen varken ETA:s eventuella egna verksamhet eller företags egna böcker eller andra affärshandlingar.
- 79 Sökanden har gjort gällande att kommissionen har åsidosatt artikel 189 fjärde stycket i fördraget, enligt vilken ”[e]tt beslut ... till alla delar [skall] vara bindande för dem som det är riktat till”, eftersom den har genomfört undersökningar i ett visst företags lokaler, nämligen ETA:s, på grundval av ett beslut om undersökning och undersökningsfullmakter som rörde ett annat företag, nämligen Minoan.
- 80 Förstainstansrätten lämnar emellertid detta argument utan avseende. Ett åberopande av artikel 189 i fördraget tillför, för det första, inte något till sökandens huvudsakliga argument att kommissionen har åsidosatt artikel 18 i förordning nr 4056/86 och allmänna rättsprinciper samt att kommissionen har överskridit sina befogenheter att utföra undersökningar. I artikel 189 i fördraget anges endast de lagstiftningsåtgärder och beslut som står till institutionernas förfogande samt dessas respektive rättsverkningar. Även om artikel 189 i fördraget skulle vara relevant skulle det, för det andra, endast innebära en bekräftelse av den bindande verkan av beslutet om undersökning, vilket ”till alla delar [var] bindande” för Minoan, eftersom beslutet riktats till detta företag och för ETA i dess egenskap av representant och, av Minoan anvisad, motpart under granskningen.
- 81 Kommissionen kan inte heller vare sig kritiseras för att den under förevarande omständigheter trodde att Minoan hade egna lokaler på den adress till vilken kommissionens tjänstemän begav sig i Aten eller för att den uppgav nämnda adress i beslutet om undersökning såsom ett av Minoans affärsställen.

- 82 Förstainstansrätten skall därefter pröva huruvida kommissionen har förfarit rättsenligt då den insisterade på att få genomföra undersökningen.
- 83 Det framgår av ovan nämnd rättspraxis att kommissionen vid undersökningar skall tillse att principen att institutionernas handlande skall ha stöd i lag och att principen om skydd mot godtyckliga ingripanden från det allmänna på fysiska och juridiska personers privata områden iakttas (se domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 19). Det skulle vara orimligt, och i strid med bestämmelserna i förordning nr 4056/86 och grundläggande rättsprinciper, om kommissionen allmänt, på grundval av ett beslut om undersökning riktat till en viss juridisk person, hade rätt att få tillträde till en utomstående juridisk persons lokaler och där genomföra undersökningar på grundval av nämnda beslut endast med hänvisning till att denna står i nära förbindelse med den som beslutet är riktat till eller på grund av att kommissionen tror att den där kan finna handlingar som tillhör den sistnämnda.
- 84 Sökanden kan emellertid inte med framgång göra gällande att kommissionen sökte utvidga sina befogenheter att genomföra undersökningar genom att besiktiga lokaler som tillhörde ett annat företag än det till vilket beslutet om undersökning var riktat. Det framgår tvärtom av handlingarna i målet att kommissionen har handlat omsorgsfullt och att den gott och väl har uppfyllt sin skyldighet att före undersökningen i möjligaste mån försäkra sig om att de lokaler som den avsåg inspektera verkligen tillhörde den juridiska person som avsågs med granskningen. Det skall i detta hänseende erinras om den skriftväxling som tidigare ägt rum mellan kommissionen och Minoan. Minoan besvarade därvid två skrivelser från kommissionen genom två skrivelser som undertecknats av Sfinias som, enligt vad som senare framkom, var ETA:s företagsledare. Minoan berörde inte vid något tillfälle vare sig ETA:s existens eller det faktum att Minoan företrädde på marknaden av en enda agent.
- 85 Såsom kommissionen obesträtt har påpekat i sitt svaromål återfinns namnet Sfinias i förteckningen över medlemmarna i grekiska färjerederiföreningen. Det var Sfinias som undertecknade de båda skrivelserna i Minoans namn. I Minoans prislista nämns vidare en generalagent med adress aveny Kifissias 64 B, Aten.

Företaget Minoan Lines är slutligen infört i Atens telefonkatalog under den adress till vilken kommissionen begav sig för att genomföra undersökningen.

- 86 Frågan kvarstår huruvida kommissionens tjänstemän, sedan de fått veta att ETA var ett separat företag beträffande vilket något beslut om undersökning inte hade fattats, borde ha dragit sig tillbaka och, i förekommande fall, ha återvänt med ett beslut riktat till ETA innehållande en tillräcklig motivering avseende skälen till en sådan granskning i det aktuella ärendet.
- 87 Förstainstansrätten konstaterar att kommissionen, med hänsyn till de ovan angivna särskilda omständigheterna, med fog kunde anse att de "förklaringar" som ETA:s anställda givit varken räckte för att besvara frågan huruvida det rörde sig om två åtskilda juridiska personer eller för att motivera att undersökningen avbröts, i synnerhet som det såsom kommissionen har påpekat, hade krävts en bedömning av situationen i sak och särskilt en tolkning av omfattningen, tillämpningsområdet för artikel 18 i förordning nr 4056/86.
- 88 Under förevarande omständigheter har kommissionen, även efter det att den fick kännedom om att de lokaler som inspekterades inte tillhörde Minoan utan ETA, med fog ansett att det ändå skulle anses att dessa lokaler användes av Minoan för företagets affärsverksamhet och att de således kunde likställas med affärslokaler tillhörande det företag till vilket beslutet om undersökning var riktat. Det skall erinras om att domstolen har slagit fast att det är av stor betydelse att kommissionen har tillträde till alla lokaler, all mark och alla fordon som används av ett företag, eftersom den härigenom skall kunna inhämta bevisning om överträdelse av konkurrensreglerna på de platser där sådan information normalt står att finna, nämligen i "företagens affärslokaler" (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 26). Kommissionen kunde

därför vid utövandet av sina befogenheter att utföra undersökningar utgå från att det är mer sannolikt att den skall finna bevis för den misstänkta överträdelsen om undersökning utförs i de lokaler där det ifrågavarande företaget faktiskt vanligtvis bedriver sin affärsverksamhet.

89 Det skall under alla omständigheter tilläggas att det inte förelåg något orubbligt motstånd mot att kommissionen genomförde undersökningen.

90 Kommissionen har följaktligen inte överskridit sina befogenheter att utföra undersökningar enligt artikel 18.1 i förordning nr 4056/86 då den insisterade på att få genomföra denna undersökning.

3. Huruvida rätten till försvar har iakttagits och huruvida det allmänna har ingripit på ett oskäligt sätt i ETA:s verksamhetsfär

91 Såsom det har angivits ovan följer det av domstolens och förstainstansrättens rättspraxis att även om det är nödvändigt att den ändamålsenliga verkan av kommissionens undersökningar bevaras skall kommissionen för sin del försäkra sig om att de berörda företagens rätt till försvar iakttas och den skall avhålla sig från alla godtyckliga och oproportionerliga ingripanden i deras privata verksamhetsfär (domen i de ovannämnda förenade målen Hoechst mot kommissionen, punkt 19, domen i det ovannämnda målet Dow Benelux mot kommissionen, punkt 30, domstolens dom av den 17 oktober 1989 i de förenade målen 97/87–99/87, Dow Chemical Ibérica m.fl. mot kommissionen, REG 1989, s. 3165, punkt 16, svensk specialutgåva, volym 10, s. 165, och förstainstansrättens dom av den 20 april 1999 i de förenade målen T-305/94–T-307/94, T-313/94–T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 och T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl. mot kommissionen, REG 1999, s. II-931, punkt 417).

- 92 Vad gäller frågan huruvida rätten till försvar har iakttagits konstaterar förstainstansrätten att varken sökanden eller den juridiska person som befann sig i de inspekterade lokalerna, det vill säga ETA, har ansett det lämpligt att väcka talan mot det beslut om undersökning som låg till grund för kommissionens undersökning, trots att de i enlighet med uttryckliga bestämmelser i artikel 18.3 i förordning nr 4056/86 hade kunnat göra det.
- 93 Sökanden har dessutom för sin del gjort gällande sin rätt att begära prövning av undersökningens rättsenlighet inom ramen för förevarande talan om ogiltigförklaring av kommissionens slutliga beslut som antagits med stöd av artikel 85.1 i fördraget.
- 94 Det är likaså klarlagt att eftersom ETA:s anställda slutligen inte motsatte sig kommissionens undersökning ansåg sig denna inte tvungen att utverka ett domstolsbeslut och/eller begära bistånd från polismyndighet för att genomföra undersökningen. En sådan undersökning som den som genomförts i förevarande fall skall således anses utförd i samarbete med det berörda företaget. Den omständigheten att den grekiska konkurrensmyndigheten kontaktats och att en tjänsteman från denna myndighet begivit sig till platsen för undersökningen medför inte att denna slutsats ifrågasätts, eftersom det föreskrivs i artikel 18.5 i förordning nr 4056/86 att sådana åtgärder kan vidtas då företaget inte motsätter sig undersökningen. Det kan under dessa omständigheter inte föreligga ett oskäligt myndighetsingripande i ETA:s verksamhetsfär, såvida inte någon omständighet kan åberopas till stöd för att kommissionens åtgärder gått utöver det samarbete ETA:s anställda gått med på (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda förenade målen PVC II, punkt 422).

C — Slutsats

- 95 Det följer av det ovan anförda att kommissionens handlande var helt rättsenligt vad gäller såväl de beslut avseende undersökningen som den fattat som det sätt på

vilket undersökningen senare genomfördes. Kommissionen har under detta förfarande tillsett att de berörda företagens rätt till försvar tillvaratogs och har fullständigt iakttagit den allmänna gemenskapsrättsliga principen om skydd mot godtyckliga eller oproportionerliga ingripanden från det allmänna i en fysisk eller juridisk persons privata verksamhetssfär.

- 96 Förstainstansrätten anser att den har fått tillräckliga uppgifter om de faktiska och rättsliga omständigheterna för att kunna pröva förevarande grund och att det därför saknas skäl att bifalla sökandens begäran att vissa handlingar skall företes.
- 97 Talan skall följaktligen inte bifallas på denna grund.

Den andra grunden: huruvida sökanden felaktigt har tillskrivits ETA:s handlande och initiativ

Parternas argument

- 98 Sökanden anser att kommissionen felaktigt har tillskrivit sökanden ETA:s handlingar och initiativ, vilka enligt beslutet utgjorde överträdelser av artikel 85.1 i fördraget.
- 99 Sökanden har gjort gällande att flera av de ifrågasatta handlingarna var ETA:s egna initiativ, som inte godkänkts av Minoan och låg utanför räckvidden för avtalen mellan ETA och Minoan, och Minoan bör därför inte anses ha något

ansvar för dem. Till skillnad från vad kommissionen har hävdad anser sökanden att det inte framgår av dessa avtal att ETA handlade på sökandens anvisningar och under dennas kontroll. ETA var tvärtom i stor utsträckning självständigt, eftersom företaget har sitt eget nätverk av samarbetande kontor i hela Grekland (utom på Kreta), och eftersom det självt ansvarar för att utse agenter i Grekland och utomlands. Det framgår heller inte av nämnda avtal att ETA var behörigt att inleda ett rättsstridigt samarbete med andra företag och det följer inte av någon handling att Minoan har bett ETA att göra något sådant. Att agenternas provision fastställs i avtal innebär enligt sökanden inte att ETA inte var ett oberoende företag.

- 100 Sökanden har vidare bestridit riktigheten av kommissionens påstående (se beslutet, skäl 137) att ETA borde anses vara Minoans "förlängda arm", som fungerade som företrädare och som en mellanhand som agerade endast på Minoans vägnar och inte hade någon egen affärsverksamhet. Att ETA var sökandens agent innebär enligt denna inte nödvändigtvis att alla ETA:s initiativ var hänförliga till sökanden, i synnerhet inte när de föll utanför ramen för deras avtalsförhållande och när sökanden varken hade givit instruktioner eller i efterhand godkänt sådana initiativ.

- 101 Sökanden har tillagt att Sfinias, till skillnad från vad kommissionen har hävdad, inte nämnde ETA endast vid sina kontakter med Minoans huvudkontor i Heraklion. Tvärtom angavs i alla de telex som kommissionen hänvisat till, såväl i brevhuvudet (det vill säga före uppgifterna om avsändare och mottagare) som i sidfoten (under namnet Sfinias), ETA och detta företags telexnummer som den verkliga avsändaren. Sökanden har vidare anfört att "Minoan Lines" eller "Minoan Lines Aten" har angivits i syfte att undvika den långa benämningen ETA Worldwide General Agents for Minoan Lines.

102 Minoan har hävdat att företaget aldrig har uppmanat Sfinias, som är ETA:s legala ställföreträdare, att ingå rättsstridiga avtal men har medgivit att det, i den utsträckning som företaget var informerat, inte hade förbjudit ETA att överlägga med andra företag. Sökanden ansåg inte detta "särskilt allvarligt", eftersom den var övertygad om att dessa överläggningar ägde rum inom ramen för den politik som ministeriet för handelsflottan bedrev.

103 Till stöd för sitt påstående att den inte hade kännedom om ETA:s förehavanden har sökanden anfört att den inte hade haft sin uppmärksamhet riktad på de kontakter och överläggningar som Sfinias hade inlett, utan på hans förslag avseende företagets prispolitik för att kunna godkänna, förkasta eller ändra de föreslagna priserna på grundval av olika ekonomiska parametrar och med hänsyn till företagets egna kriterier. De uttalanden som Sfinias gjorde vid förhöret den 13 och den 14 maj 1997 bekräftar det ovanstående. Sfinias uppgav därvid särskilt följande:

"Vårt företag har enligt avtal till uppgift att skapa de mest gynnsamma förutsättningarna för driften av Minoans fartyg. Detta sker på grundval av sådana åtgärder och initiativ som Minoan anser lämpligast medan vi själva bedömer i vilken utsträckning vi skall informera Minoan. När vi har stor tilltro till våra åtgärder och om vi anser att de kommer att vara till nytta för vår uppdragsgivares intressen i vidsträckt bemärkelse, kan det visserligen inträffa att vi inte genast, eller över huvud taget, informerar Minoan, eftersom det är resultatet som räknas. Det kan också hända att vi informerar Minoan i efterhand för att få företagets godkännande, särskilt eftersom vi är medvetna om att Minoan har en stor andel aktieägare bland allmänheten och att företagets styrelse, vilken godtar eller förkastar våra förslag, själv är ansvarig inför ett stort antal aktieägare."

104 Sökanden har dessutom tillbakavisat kommissionens påstående att det genom de handlingar som omnämns i skäl 137 i beslutet styrks att sökanden kände till samverkan. Sökanden har tvärtom anfört att den hela tiden fått denna information i efterhand.

- 105 Sökanden har slutligen tillbakavisat de argument som redovisats i skäl 138 i beslutet och som ledde kommissionen till slutsatsen att ETA och Minoan i beslutet borde betraktas som en enda juridisk och ekonomisk enhet. Sökanden anser att kommissionen felaktigt har tillskrivit sökanden samtliga ETA:s handlingar och initiativ.
- 106 Sökanden har hävdad att rättspraxis avseende huruvida dotterbolags uppträdande kan tillskrivas moderbolaget inte kan åberopas till stöd för att på detta sätt tillskriva sökanden ETA:s uppträdande (domstolens dom av den 14 juli 1972 i mål 48/69, ICI mot kommissionen, REG 1972, s. 619, punkterna 132 och 133, svensk specialutgåva, volym 2, s. 25, och av den 25 oktober 1983 i mål 107/82, AEG mot kommissionen, REG 1983, s. 3151, punkt 49, svensk specialutgåva, volym 7, s. 287). Denna rättspraxis avser nämligen dotterbolag och inte självständiga företag som har slutit samarbetsavtal. I de domar som kommissionen har hänvisat till anges dessutom, som ytterligare villkor för att uppträdandet skall tillskrivas moderbolaget, att ”dotterbolaget, fastän det är en särskild juridisk person, inte självständigt bestämmer sitt uppträdande på marknaden, utan i huvudsak tillämpar instruktioner som det får av moderföretaget”. Enligt sökanden räcker det inte att det funnits en möjlighet att utöva inflytande på ett företags uppträdande för att detta uppträdande på detta sätt skall kunna tillskrivas ett annat företag, utan det krävs att denna möjlighet faktiskt utnyttjats (se domarna i de ovannämnda målen AEG mot kommissionen, punkt 50 och följande punkter, och ICI mot kommissionen, punkterna 135, 137, 138 och 141).
- 107 Enligt sökanden är emellertid inte något av de ovan angivna villkoren uppfyllt i förevarande fall, eftersom ETA inte är dotterbolag till Minoan, vilket följaktligen inte har något inflytande på ETA:s styrande organ. Dessa båda företag bands nämligen endast samman till följd av avtalsbestämmelser i vilka varje parts rättigheter och skyldigheter klart avgränsades. Även om Minoan genom dessa avtal gavs möjlighet att utöva ett visst inflytande har företaget aldrig använt sig av denna möjlighet. Det framgår inte av några uppgifter i handlingarna att Minoan genom konkreta handlingar påverkat ETA:s uppträdande eller att Minoan givit ETA bestämda instruktioner, order eller uppdrag. Det framgår tvärtom av handlingarna att Minoan antingen var helt okunnigt om vissa initiativ eller att företaget var passiv mottagare av ofullständig information som ETA lämnade i efterhand.

- 108 Sökanden har mot bakgrund av dessa omständigheter anfört att kommissionens slutsats, att "ETA och Minoan [i detta beslut betraktas] som en enda juridisk och ekonomisk enhet", som skäl för att Minoan skall tillskrivas alla ETA:s handlingar och initiativ, är godtycklig och uppenbart bristfälligt motiverad. Denna slutsats saknar vidare enligt sökanden helt stöd såväl i handlingarna i ärendet som i den rättspraxis som kommissionen har åberopat.
- 109 Kommissionen har inte bestridit att ETA är en självständig juridisk person men har gjort gällande att den omständigheten att ett företag är en självständig juridisk person enligt rättspraxis inte innebär att det är omöjligt att detta företags uppträdande tillskrivs ett annat företag. Kommissionen har anfört att ett ekonomiskt i stället för ett rent juridiskt synsätt skall tillämpas i gemenskapens konkurrensrätt. Vid tillämpningen av detta ekonomiska synsätt i förevarande fall konstaterade kommissionen att ETA:s handlingar och initiativ inte vidtagits i ETA:s namn och för ETA:s räkning utan i Minoans namn och för Minoans räkning.
- 110 Det framgår enligt kommissionen av bestämmelserna i de olika avtal som styr förhållandet mellan ETA och Minoan och av Sfinias uttalanden angående detta förhållande att ETA hade vidsträckt befogenheter att företräda Minoan. ETA hade i uppdrag och var behörigt inte bara att organisera nätverket av lokala agenter och marknadsföra biljettförsäljningen till utländska resmål utan även att rent allmänt ansvara för driften av företagens fartyg på internationella linjer och att företräda Minoan samt övervaka alla frågor och åtgärder rörande de fartyg som ETA ansvarade för och att handha deras drift i Minoans namn och för Minoans räkning. Kommissionen har betonat att det framgår av nämnda avtal att ETA enligt dessa var skyldigt att motta anvisningar från Minoan (artikel IV g i driftsavtalen) och att i ständig samverkan med Minoan säkerställa företagets samarbete med andra företag (förutsatt att Minoan begärde detta) (artikel II. l i driftsavtalen).

- 111 Kommissionen har vidare anförts att det under förevarande prövning skall göras en skarp åtskillnad mellan agentens avtalsenliga förpliktelser, enligt vilka denna har rätt att handla för den företrädda partens räkning i enlighet med dennas instruktioner och under dennas kontroll, och den företrädda partens faktiska möjligheter att utöva den nödvändiga kontrollen över representanten. Även om det framkom att Minoan saknade erfarenhet av sjöfart och att företaget därför inte kunde ge ETA alla specialiserade tekniska eller ekonomiska instruktioner, kvarstår ändå den omständigheten att ETA fullgjorde sina uppgifter som representant i enlighet med de skyldigheter som följde av avtalet och av lag och inom ramen för Minoans instruktioner och bemyndiganden.
- 112 Kommissionen har hävdats att sökandens påstående att ETA ”i stor utsträckning var självständigt” är oriktigt, eftersom företaget enligt avtalet inte hade rätt att företräda ett annat rederi på samma linjer. Enligt kommissionen framgår det inte av sökandens påståenden att ETA företrädde eller var agent för något annat rederi på ifrågavarande marknad.
- 113 Kommissionen har dessutom påpekat att det inte framgår av avtalen, vilket sökanden inte heller har hävdats, att ETA påtog sig någon som helst ekonomisk risk i samband med färjetrafiken med rorofartyg (passagerar- och fordonstransport) mellan Grekland och Italien eller i samband med genomförandet av avtal angående denna transport som slutits med utomstående. ETA skall därför inte anses som en självständig näringsidkare utan som ett hjälporgan som ingick i sökandens verksamhet. Det framgår nämligen av avtalen mellan sökanden och ETA att ETA, i egenskap av exklusiv generalagent för sökanden, hade åtagit sig att driva sökandens fartyg och att allmänt handha alla frågor rörande dessa fartyg. Som ersättning för dessa tjänster erhölet ETA en viss andel av intäkterna från biljettförsäljningen.

- 114 Kommissionen har slutligen tillbakavisat sökandens påstående att ETA verkligen har tagit egna initiativ ”utanför avtalsförhållandet” men att detta inte skedde för Minoans räkning. Kommissionen har härvid förklarat att avtalet mellan ETA och sökanden avsåg driften av sökandens fartyg på internationella linjer och att den uppräknade av vissa verksamheter i beskrivningen av driftsavtalens föremål därför inte var uttömmande. Det framgår tvärtom av dessa avtal att ETA rent allmänt skulle handha alla frågor och åtgärder rörande de fartyg som företaget ansvarade för. All verksamhet som bidrog till att avtalets målsättning uppnåddes och till att avtalen genomfördes omfattades således av avtalsförhållandet.

Förstainstansrättens bedömning

A — Inledande anmärkningar

- 115 Kommissionen behandlade frågan huruvida ETA:s handlande skall tillskrivas sökanden i skälen 136–138 i beslutet.
- 116 Kommissionen anförde i skäl 136 i beslutet en rad argument i syfte att vederlägga sökandens påstående att flera av ETA:s handlingar som beskrivs i beslutet inte kan tillskrivas sökanden, eftersom de härrör från ETA:s egna initiativ och faller utanför ramen för avtalen mellan företagen och eftersom de inte godkänts av sökanden.
- 117 Kommissionen tillbakavisade i skäl 138 i beslutet sökandens påstående att ETA var så självständigt att dess agerande inte kunde tillskrivas dess huvudman. Kommissionen hänvisade därvid i en fotnot till domstolens rättspraxis avseende

huruvida dotterbolags uppträdande kan tillskrivas moderbolaget (domarna i de ovannämnda målen AEG mot kommissionen, punkt 49, och ICI mot kommissionen, punkterna 132 och 133). Kommissionen sammanfattade därefter att "[ETA och Minoan i] detta beslut betraktas ... som en enda juridisk och ekonomisk enhet".

- 118 Sökanden har i sin ansökan gjort gällande att den rättspraxis som kommissionen hänvisat till inte är relevant i förevarande fall, eftersom ETA inte är Minoans dotterbolag. Kommissionen har i sina inlagor begränsat sig till att ange de regler den anser tillämpliga i förevarande fall med hänvisning bland annat till rättspraxis i domstolens dom av den 16 december 1975 i de förenade målen 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 och 114/73, Suiker Unie (REG 1975, s. 1663), och kommissionens meddelande om exklusiva agentavtal med handelsagenter (EGT 139, 1962, s. 2921).
- 119 Förstainstansrätten påpekar inledningsvis att kommissionen anser att ETA är Minoans "förlängda arm", eftersom det är ETA som allmänt sköter företagets affärer på den aktuella marknaden. Kommissionen har inte hävdats att företagen ingår i samma juridiska enhet, däremot att de ingår i samma ekonomiska enhet. Även om skäl 138 är tvetydigt, eftersom det förefaller som om de båda begreppen sammanblandas, framgår det av skälen 136–139 i beslutet sedda tillsammans och av hänvisningen i en fotnot i skäl 138 till rättspraxis avseende huruvida dotterbolags uppträdande kan tillskrivas moderbolag, att kommissionens slutsats att ETA:s uppträdande skall tillskrivas Minoan grundas på de principer som styr förhållandet mellan en mellanman och hans "huvudman" och på den sistnämndes ansvar för den förstnämndes agerande. Dessa principer har tolkats mot bakgrund av begreppet en och samma ekonomiska enhet, vilket vanligtvis används vid bedömningen i konkurrensrättsligt hänseende av företags handlande. Denna tolkning styrks av de argument som kommissionen har anfört i sina inlagor.
- 120 Det är mot bakgrund av dessa förtydliganden som förstainstansrätten skall pröva huruvida kommissionen med rätta slog fast i beslutet att ETA:s handlande kunde tillskrivas sökanden vid tillämpningen av artikel 85 i fördraget.

B — Ansvarsfördelningen i förhållandet mellan huvudman och agent

- 121 Det följer av fast rättspraxis att det med begreppet företag i konkurrensrättsliga sammanhang skall förstås en ekonomisk enhet med beaktande av avsikten med avtalet i fråga även om denna ekonomiska enhet i rättsligt hänseende består av flera fysiska eller juridiska personer (domstolens dom av den 12 juli 1984 i mål 170/83, Hydrotherm, REG 1984, s. 2999, punkt 11, och förstainstansrättens dom av den 29 juni 2000 i mål T-234/95, DSG mot kommissionen, REG 2000, s. II-2603, punkt 124).
- 122 Det följer även av rättspraxis att en sådan ekonomisk enhet består av en enhetlig organisation av personliga, materiella och immateriella faktorer som på ett varaktigt sätt syftar till ett bestämt ekonomiskt mål och som kan medverka till en överträdelse i den mening som avses i artikel 85.1. När ett och samma företag utgörs av en sammanslutning av företag kan kommissionen därför med fog hålla det företag som ansvarar för företagssammanslutningens handlande vid överträdelsen ansvarigt för denna och ålägga detta företag böter (se, för ett liknande resonemang, förstainstansrättens dom av den 10 mars 1992 i mål T-11/89, Shell mot kommissionen, REG 1992, s. II-757, punkt 311).
- 123 Domstolen har betonat att det faktum att två företag formellt är skilda åt på grund av att de är särskilda juridiska personer inte är avgörande vid tillämpningen av konkurrensreglerna. Det betydelsefulla är huruvida de skall anses uppträda som en enhet på marknaden (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet ICI mot kommissionen, punkt 140).
- 124 Det kan således vara nödvändigt att avgöra huruvida två företag som är olika juridiska personer utgör eller hör till ett och samma företag eller en och samma ekonomiska enhet som har ett enhetligt uppträdande på marknaden.

- 125 Det framgår av rättspraxis att en sådan situation inte endast omfattar fall då det föreligger ett moder-/dotterbolagsförhållande mellan företag utan kan under vissa omständigheter även omfatta förhållandet mellan ett företag och dess handelsagent eller mellan en huvudman och hans mellanman. Vid tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget är frågan huruvida en huvudman och hans mellanman, eller "handelsagent", utgör en ekonomisk enhet, såtillvida som den sistnämnde är ett hjälporgan som ingår som en enhet i den förstnämndes företag, väsentlig vid bedömningen av huruvida ett uppträdande omfattas av en av de båda artiklarna. Det följer av rättspraxis att en mellanman som bedriver en verksamhet för sin huvudmans räkning i princip kan anses som ett hjälporgan som ingår i huvudmannens företag och som är skyldigt att följa huvudmannens instruktioner och således i likhet med en handelsanställd bildar en ekonomisk enhet tillsammans med huvudmannens företag (domen i de ovannämnda förenade målen Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, punkt 480).
- 126 Vad gäller företag som står i ett vertikalt förhållande, såsom en huvudman och hans agent eller mellanman, skall huvudsakligen två faktorer beaktas vid bedömningen av huruvida det föreligger en ekonomisk enhet. För det första skall det beaktas huruvida mellanmannen påtar sig någon ekonomisk risk och, för det andra, huruvida de tjänster som mellanmannen tillhandahåller inte tillhandahålls andra.
- 127 Domstolen har, vad gäller den ekonomiska risken, i domen i de ovannämnda förenade målen Suiker Unie m.fl. mot kommissionen (punkt 482) slagit fast att en mellanman inte kan anses vara ett hjälporgan som ingår i huvudmannens företag när det följer av avtalet mellan huvudmannen och mellanmannen att denne har uppgifter som ekonomiskt liknar dem som en självständig näringsidkare fullgör, eftersom mellanmannen enligt avtalet påtar sig ekonomiska risker i samband med försäljning eller genomförandet av avtal som slutits med utomstående.
- 128 Vad gäller frågan huruvida de tjänster som mellanmannen tillhandahåller inte tillhandahålls andra har domstolen slagit fast att den omständigheten att mellanmannen parallellt med den verksamhet han bedriver för huvudmannens räkning även som självständig näringsidkare utför transaktioner av betydande

omfattning på marknaden för den aktuella varan eller tjänsten talar emot att det föreligger en ekonomisk enhet (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda förenade målen *Suiker Unie m.fl. mot kommissionen*, punkt 544).

- 129 Det framgår av handlingarna i förevarande mål att de kriterier som enligt rättspraxis skall tillämpas för att bedöma huruvida en mellanman och hans huvudman utgör en enda ekonomisk enhet är uppfyllda, eftersom ETA agerade på marknaden i enbart Minoans namn och för Minoans räkning och inte påtog sig de risker som följde med företagets ekonomiska verksamhet. Det framgår även av handlingarna att de båda företagen av utomstående och på den ifrågavarande marknaden ansågs tillhöra en enda ekonomisk enhet, nämligen Minoan.
- 130 Det är i synnerhet en granskning av driftsavtalen mellan sökanden och ETA som leder till denna slutsats.

C — Driftsavtalen

- 131 Sökanden och ETA slöt den 27 juni 1993 ett avtal om fartygsdriften, vilket innehöll samma bestämmelser som tidigare avtal. I artikel II anges de skyldigheter som åligger den driftsansvarige, det vill säga ETA. Denna artikel har följande lydelse:

”För att uppnå ovannämnda målsättning och för att uppfylla föreliggande avtal åtar sig den driftsansvarige följande förpliktelser:

- a) Den driftsansvarige skall förestå ett vidsträckt nätverk av samarbetande kontor i hela Grekland (med undantag för Kreta där rederiet har organiserat

agenturarbetet, bokföring sköts emellertid av den driftsansvariges dataavdelning). Den driftsansvarige har rätt att på eget ansvar utse agenter både i Grekland och utomlands. Dessa agenter skall dels tillhandahålla rederiets fartyg hamntjänster i anlöpshamnarna och utfärda biljetter och konossement, dels tillhandahålla hamntjänster och andra tjänster under transporten av fordon och passagerare.

- b) Den driftsansvarige ställer på exklusiv basis sitt försäljningsnätverk till rederiets förfogande och förbinder sig att inte företräda något annat rederi på linjen mellan Ancona, Korfu, Kefalonia, Pireus, Paros och Heraklion.

- c) Den driftsansvarige skall i tid uppbära och till rederiet betala samtliga intäkter från frakttransport och från alla agenter såväl i Grekland som i utlandet. Nämda intäkter skall betalas inom en månad från det att den frakttransport för vilken de uppburits genomförts.

Nettointäkterna från frakttransporter skall sättas in på rederiets bankkonto i rederiets namn. Rederiet har ensamt rätt till såväl fraktintäkter från utlandet i lokal valuta som nationella fraktintäkter i drakmer.

I båda fallen skall insättning ske hos en av rederiet anvisad bank.

- d) Den driftsansvarige skall inrätta en särskild kontrollorganisation och en allmän bokföring för att arbetet med utfärdande av biljetter, konossement etc. skall förlöpa väl fram till avslutet så att rederiets intressen tillvaratas fullt ut.

Den driftsansvarige skall en gång per månad lämna rederiet en redogörelse för den totala omsättningen avseende biljettförsäljning och konossement.

- e) Den driftsansvarige skall upprätthålla en beställningsservice (CRO) både i Grekland och i Ancona i Italien. Denna beställningsservice är öppen för rederiets kunder, beträffande såväl passagerare som fordon (nyttofordon och personbilar) för transport till utlandet och till Grekland. Den driftsansvarige skall ombesörja alla slags tullärenden och tillhandahålla hamntjänster samt transittillstånd för Ancona, Korfu, Kefalonia, Pireus, Paros och Heraklion.

- f) Den driftsansvarige skall inrätta kontor för hamnagenter i hamnarna i Ancona, Korfu, Kefalonia, Pireus och Paros och skall därvid tillhandahålla fartyget alla löpande förnödenheter och utföra alla tjänster som krävs för fartygets drift.

- g) Den driftsansvarige företräder rederiet i hemlandet och utomlands gentemot hamnmyndigheter och andra statliga myndigheter. Den driftsansvarige skall upprätthålla en så god relation som möjligt med dessa myndigheter för att på ett normalt och varaktigt sätt tillgodose fartygets behov.

- h) Den driftsansvarige skall vidta alla åtgärder som krävs vid ombord- och landstigning av passagerare och ombord- och ilandkörning av fordon samt lastning och lossning av varor och ta upp betalning för transport eller för fartygets användning.

- i) Den driftsansvarige vidtar snabbt och effektivt alla nödvändiga åtgärder för fartygets räkning i hamnarna i Ancona, Korfu, Kefalonia, Pireus och Paros.

- j) Den driftsansvarige skall även (om rederiet begär det i fråga om samma linje eller en annan linje mellan Grekland och Italien) företräda andra fartyg tillhörande rederiet på villkor som skall anges i ett separat avtal.
- k) Den driftsansvarige utser i Grekland och i utlandet på eget ansvar agenter (hamnagenter eller andra agenter). Den driftsansvarige ansvarar gentemot rederiet för att agenterna i Grekland och i utlandet uppfyller de förpliktelser som följer med driften av fartygets transportverksamhet och är skyldig att tillse att dessa agenter upphör med denna verksamhet om det finns allvarliga skäl för det samt, naturligtvis, om rederiet skriftligen begär det.
- l) Den driftsansvarige skall (förutsatt att rederiet begär det) vidta alla åtgärder för att garantera ett gott samarbete med andra företag och skall därvid alltid handla i rederiets intresse och tillvarata rederiets intressen i kontinuerlig samverkan med detta. Den driftsansvarige skall, på rederiets bekostnad, delta i utställningar och kongresser inom områdena för turism och sjöfart i de länder som fartygen anlöper (för att hålla sig underrättad om den allmänna utvecklingen inom transport och frakt). Den driftsansvarige skall i vissa fall åta sig att, under rederiets kontroll, i utlandet och i Grekland organisera kongresser och symposier för utländska generalagenter och andra lämpliga parter för att förnya den allmänna affärspolicyn och driftsplaneringen med målsättningen att skydda och främja företaget Minoan Lines utveckling.

Fraktintäkterna från kontoren på Kreta eller från fartyget skall debiteras rederiet och ersättning ges vid varje räkenskapslut.

- m) Den driftsansvarige skall främja alla typer av inrikes eller utrikes frakttransport och skall handha alla operationella frågor rörande det fartyg han ansvarar för. Den driftsansvarige skall i Grekland och utomlands ansvara för

alla in- och utbetalningar rörande fartyget, kontrollera de inhemska och utländska agenternas konton samt rörelserna på kontot för fartygets intäkter i utländsk valuta.”

132 Det framgår, för det första, av denna artikel II att kommissionen hade fog för att anse att avtalet mellan ETA och sökanden uppfyllde kravet avseende exklusiv representation. Det är dessutom klarlagt att ETA i praktiken inte företrädde något annat företag, åtminstone inte på de linjer som avsågs i beslutet. Att ETA slutit ett avtal med Strintzis om representation av detta företags fartyg i enlighet med den överenskommelse om samarbete som sökanden och Strintzis träffat leder inte till någon annan slutsats. Sökanden har heller inte tillbakavisat kommissionens påstående att detta samarbete i praktiken aldrig har inletts.

133 Denna avtalsbestämmelse bekräftar kommissionens påstående att ETA handlade för sökandens räkning utan att påta sig någon ekonomisk risk, eftersom företagets ersättning fastställdes utifrån antalet sålda biljetter. Det skall härvid understrykas att sökanden inte har besvarat det argument som kommissionen framförde i sitt svaromål. Kommissionen gjorde där gällande att det inte framgick av avtalen att ETA påtog sig någon som helst ekonomisk risk i samband med färjetrafiken med rorofartyg mellan Grekland och Italien eller i samband med genomförandet av avtal angående denna transport som slutits med utomstående.

134 Såsom kommissionen betonade i skäl 137 i beslutet framgår det av all skriftlig bevisning att Sfinias, som var ETA:s legala ställföreträdare och direktör, företrädde sökanden och undertecknade alla telex och telefaxmeddelanden som sändes till andra företag i sökandens namn. Det framgår av dessa handlingar att Sfinias omnämnde ETA i sina skrivelser enbart när han vände sig till sökanden i egenskap av agent.

- 135 När andra företag besvarade telefaxmeddelanden eller telex från Sfinias adresserade de inte heller sina svar till ETA utan till Minoan eller Minoan Aten, trots att dessa skrivelser sändes till ETA:s telexnummer. Det framgår dessutom av innehållet i dessa telex och telefaxmeddelanden att de rederier som var sökandens konkurrenter ansåg att Sfinias uttalanden verkligen motsvarade sökandens uppfattning. Detta är emellertid inte förvånande, eftersom Sfinias själv hade underblåst denna föreställning genom att ange Minoan som avsändare på de skrivelser han sände från ETA:s kontor.
- 136 Att förkortningen ETA alltid angavs i ifrågavarande telex (i början eller i slutet av dokumentet) har därför, i motsats till vad sökanden har gjort gällande, inte avgörande betydelse vid bedömningen av vem som är skrivelsernas verkliga avsändare och mottagare. Förkortningen ETA, till vilken sökanden har hänvisat, trycks nämligen automatiskt av telexapparaterna och därigenom anges endast vem som är innehavare av telefonlinjen. Den omständigheten att de andra företagen som deltog i överträdelsen ansåg att ETA:s telexnummer var det nummer på vilket Minoan kontaktades visar tydligt att ETA, enligt dessa företags uppfattning, endast var ett organ som utgjorde en del av Minoan. Detta visar att de andra rederierna var övertygade om att ETA handlade för sökandens räkning och med dennas tillåtelse, vilket stöder slutsatsen att ETA uppträdde på marknaden som ett hjälporgan som utgjorde en del av sökandeföretaget.
- 137 Denna slutsats stöds också av de omständigheterna att kommissionens begäran om upplysningar besvarades genom en skrivelse av den 20 november 1992 på ett brevpapper där den adress som angavs vara Minoans adress senare visade sig tillhöra ETA och att nämnda skrivelse var undertecknad av Sfinias under Minoans logotyp utan att det där angavs att denne inte var en av företagets ledare utan dess agent. Genom detta handlingssätt bekräftade sökanden att ETA endast var ett hjälporgan, eftersom sökanden beordrade ETA att besvara kommissionens begäran om upplysningar, vilken hade sänts till Minoan på den adress som kommissionen trodde tillhörde företaget men som senare visade sig vara ETA:s adress. Detta bekräftas vidare av den omständigheten att sökanden, i sin svarsskrivelse till kommissionen, inte nämnde att det var ett annat företag som

hade besvarat begäran om upplysningar och inte heller varför ett företag till vilket kommissionens skrivelse inte var riktad hade besvarat denna. Sökandens argument att den på grund av den tekniska arten av de begärda upplysningarna uppdrog åt Sfinias att svara skall lämnas utan avseende, eftersom denna omständighet inte kunde hindra sökanden från att svara personligen. Om sökanden hade haft svårt att förstå kommissionens frågor eller att samla in de uppgifter som behövdes för att besvara dem kunde sökanden under alla omständigheter ha svarat personligen efter att ha bitt ETA att ge den de nödvändiga upplysningarna.

138 Det följer av det ovan anförda att kommissionen i beslutet med rätta fann att ETA borde betraktas som Minoans "förlängda arm" och att de två företagen tillhörde en och samma ekonomiska enhet vid tillämpningen av konkurrensrätten och vid bedömningen av huruvida ETA:s handlande skulle tillskrivas sökanden.

139 Sökanden kan inte häremot göra gällande att den inte kände till ETA:s aktiviteter eller att den inte tillåtit eller godkänt att ETA ingick ett rättsstridigt samarbete.

140 Det följer för det första av bestämmelserna i artikel II i driftsavtalet att ETA hade vidsträckt representationsbefogenheter, att företaget var behörigt att driva sökandens fartyg på internationella linjer och att det var skyldigt att handha alla frågor rörande fartygen, vilket säkerligen inbegrep fastställande av de priser som sökanden skulle tillämpa på de internationella linjerna. Såsom sökanden själv har betonat, var ETA i egenskap av sökandens generalagent behörigt i angelägenheter rörande de internationella linjerna och i passagerarfrågor. De frågor som omfattas av de rättsstridiga överenskommelser som avses i beslutet, det vill säga fastställandet av priserna på de internationella linjerna, omfattas således av ETA:s uppdrag och av ETA:s avtalsförhållande med sökanden.

- 141 Sökanden har åberopat ETA:s skrivelse av den 14 september 1993 i syfte att visa att vissa av ETA:s åtgärder inte hade vidtagits inom ramen för avtalsförhållandet mellan de båda företagen och att de således inte kunde tillskrivas sökanden. ETA gjorde i denna skrivelse en åtskillnad mellan de åtgärder som vidtagits inom ramen för avtalsförhållandet och dem som gick utöver de avtalsenliga förpliktelserna. Det avgörande är emellertid att dessa åtgärder vidtogs för sökandens räkning och i dennas namn. Bland de åtgärder som ETA benämnde ”tjänster” som tillhandahållits Minoan märks ”enighet på prisområdet” som ETA lyckats uppnå med ett tjugotal företag eller ”priserna som ETA alltid lyckats fastställa så fördelaktigt som möjligt för Minoan”. Det följer av denna skrivelse att ETA alltid handlade för Minoans räkning och särskilt i fråga om de rättsstridiga prisöverenskommelserna.
- 142 Förstainstansrätten konstaterar dessutom att sökandens argument att den inte hade kännedom om eller inte hade godkänt ETA:s handlanden vederläggs av den bevisning som finns i handlingarna i målet. Sökandens påstående att den inte kände till den hemliga samverkan vederläggs av telexmeddelandet av den 21 maj 1992, vilket omnämns i skäl 30 i beslutet, och av telexmeddelandena av den 25 februari och den 27 maj 1992, vilka tydligt visar att sökanden kände till de överläggningar angående priserna som ETA höll med andra företag. Även om det, såsom sökanden har gjort gällande, inte framgår av telexmeddelandet av den 25 februari 1992 att denna beordrat ETA att ingå prisförhandlingar, framgår det ändå av detta telex att sökanden hade kännedom om dessa förhandlingar.
- 143 Vad gäller telexmeddelandet av den 21 maj 1992, är det tillräckligt att erinra om att ETA, som avfattat detta telex, vände sig till sökanden i följande ordalag:

”Ni underrättas härmed om att ett möte med företrädare för rederier på Patras-Ancona-linjen kommer att hållas i dag för att fastställa den nya prislistan för år 1993.

Dagordningen innehåller huvudsakligen följande punkter:

- prislista på Triestelinjen,

- prislista för campingfordon,

- grupprabatter,

- ändring av restaurangpriserna 1992/1993,

- policy vid byte till högre kategori (upgradering),

- resebyråers och centralagenters provision.

Vi håller Er underrättade om den framtida utvecklingen.”

¹⁴⁴ ETA lämnade i telexmeddelandet av den 27 maj 1992 följande information till Minoan angående resultatet av detta möte:

”Ni underrättas härmed om de förslag som vi lade fram vid mötet mellan de fyra rederierna. Dessa förslag godkändes, med mindre avvikelser, av

företagen Karageorgis och Strintzis. Anek förbehöll sig rätten att svara inom tio dagar.

- Allmän höjning med tre procent av 1992 års prislista i tyska mark.

- Prislistan i drakmer skall fastställas på grundval av den nuvarande växlingskursen mellan mark och drakmer medan prislistorna i övriga europeiska valutor kommer att fastställas på grundval av växlingskursen mellan drakmer och dessa valutor.

- Höjning med sex procent av 'däckspriset'.

- Höjning med 30 procent för fordon i kategori 4 och med 50 procent för fordon i kategori 5 (dessa höjningar är av särskilt intresse för Minoans fartyg Erotokritos).

- Hamnavgifterna, vilka ökar från 15 till 18 DEM (för att kompensera för betalningen av provisionen) införlivas med biljettpriserna för att undvika de problem som uppstått i Igoumenitsa.

- Restaurangpriserna höjs omedelbart från 2 600 drakmer till 3 000 drakmer.

- Priserna för nyttofordon höjs omedelbart med fem procent på Anconalinjen.

- Priserna för nyttofordon på Triestelinjen höjs omedelbart med 20 procent jämfört med de priser som gäller på Anconalinjen (Karageorgis och Strintzis begränsar sig till 15 procents höjning).

- Rabatten med 20 procent på passagerarbiljetter som Anek hade tillkännagivit för fartyget *Kydon II* indrages omedelbart.

- Priserna för passagerare och personfordon på Triestelinjen skall år 1993 vara 20 procent högre än priserna på Anconalinjen (Minoans förslag, Karageorgis och Strintzis föreslår 15 procent).

- Grupprabatter: samma som år 1992.

- Högsäsong: Italien–Grekland: 26 juni–14 augusti 1993
Grekland–Italien: 29 juli–9 september 1993.

Vi ber Er vara vänliga och överväga ovanstående ställningstaganden och ge oss Ert godkännande.

Vi håller Er underrättade om all vidare utveckling så snart som möjligt.”

145 Av dessa båda handlingar framgår det att ETA:s policy var att informera sökanden och att denna följaktligen regelbundet underrättades om de av ETA:s åtgärder som avsågs i beslutet, och som uppenbarligen låg i sökandens intresse. Detta bekräftas ytterligare av, till exempel, telexmeddelandet av den 24 november 1993 i vilket ETA i följande ordalag informerade sökanden om att en överenskommelse angående priserna för nyttofordon hade träffats: ”Vi nådde på dagens möte fram till en överenskommelse.” Kommissionen hade fog för att av detta telex dra slutsatsen att sökanden visste att mötet skulle äga rum, eftersom det helt saknas förklaring i detta avseende, och att sökanden varken motsatte sig att mötet hölls eller att det träffades en överenskommelse. Det skall slutligen även erinras om att sökanden har medgivit att den kände till åtminstone vissa av dessa möten men att den därvid betonade att den inte hade motsatt sig dem, eftersom den trodde att de ägde rum till följd av den grekiska lagstiftningen och att den därför inte ansåg det ”särskilt allvarligt”.

146 Vad vidare gäller sökandens påstående att den inte hade godkänt ETA:s åtgärder, vilket innebar att den inte skulle åläggas ansvar för dem, skall det endast erinras om att ETA i telexmeddelandet av den 27 maj 1992, vars innehåll återgivits ovan, begärde sökandens godkännande av de åtgärder som vidtagits för dess räkning. Sökanden kan inte med framgång göra gällande att det i beslutet inte anges att den har givit sitt godkännande därför att det under dessa omständigheter ankommer på sökanden att bevisa att den har motsatt sig dessa kontakter eller att den har beordrat ETA att dra sig ur den omtvistade överenskommelsen. Sökanden har inte framlagt någon sådan bevisning. Det framgår i själva verket av handlingarna i målet att det är först efter kommissionens undersökningar som sökanden uppmanade ETA att undvika alla åtgärder som inte var helt rättsenliga och som skulle kunna medföra att sanktionsåtgärder vidtogs mot sökanden.

147 Av det ovan anförda följer att fastställandet av priser och andra villkor på sökandens fartyg på internationella linjer tillhörde verksamhetsområdet för

sökandens agent, ETA. Sökanden informerades vidare regelbundet om ETA:s handlanden, däribland de överläggningar som hölls med andra företag i fråga om vilka ETA begärde sökandens godkännande i förväg eller i efterhand. Slutligen hade sökanden möjlighet och rätt att förbjuda ETA att vidta vissa åtgärder även om denna möjlighet inte utnyttjades förrän efter kommissionens undersökningar.

D — Slutsats

148 Det framgår av de telexmeddelanden som utväxlats mellan ETA och sökanden och mellan ETA och de övriga företagen som deltagit i överträdelsen, av sökandens svar på kommissionens begäran om upplysningar och av de andra omständigheter som bedömts ovan att ETA gentemot utomstående, kunder, underagenter och sökandens konkurrenter på marknaden agerade som sökandens hjälporgan. De båda företagen utgjorde således en enda ekonomisk enhet eller ett enda företag med avseende på tillämpningen av artikel 85 i fördraget. Kommissionen hade följaktligen fog för att hålla sökanden ansvarig för det handlande i strid med artikel 85 i fördraget för vilket påföljder hade ålagts i beslutet och i vilket ETA hade haft en framträdande roll.

149 Denna slutsats påverkas inte av den omständigheten att de båda företagen, enligt vad sökanden med hänvisning till telexmeddelandet som ETA sände till denna den 26 maj 1994 har gjort gällande, hade skilda intressen. ETA förebrådde i detta telex Minoan för att företaget genom sina anslag till Heraklionkontoret underminerade ETA:s initiativ att få till stånd en överenskommelse på linjen till Italien. De båda företagens skilda, rent av motstridiga, intressen avseende ETA:s provision på biljettförsäljningen avser företagens interna förhållande och påverkar inte det faktum att ETA i förbindelserna med utomstående vad gäller de ifrågavarande överenskommelserna alltid handlade i sökandens namn och för dennas räkning. Att det inom en ekonomisk enhet råder oenighet avseende

ersättnings storlek eller i andra frågor rörande samarbetet innebär, såsom kommissionen har understrukit, inte att själva enhetens existens ifrågasätts vid tillämpningen av artikel 85 i fördraget.

- 150 Det följer av det ovan anförda att det saknas grund för sökandens påståenden att kommissionen har tillämpat artikel 85.1 i fördraget felaktigt i det att den med orätt höll sökanden ansvarig för ETA:s initiativ och handlingar.
- 151 Talan skall därför inte bifallas på någon del av den andra grunden.

Den tredje grunden, som anförts i andra hand: huruvida de faktiska omständigheterna felaktigt har karakteriserats som sådana avtal som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget

A — Den första delgrunden: huruvida artikel 85.1 i fördraget har tillämpats felaktigt i det att företagen inte var tillräckligt självständiga, eftersom deras handlande styrdes av lagstiftning och direktiv från de grekiska myndigheterna

Parternas argument

- 152 Sökanden har hänvisat till de mycket speciella rättsliga och geopolitiska förhållanden som omgärdar de faktiska omständigheterna i förevarande mål och som enligt sökanden är av avgörande betydelse för bedömningen av de inblandade företagens handlande.

- 153 Sökanden har inledningsvis understrukit att vattenvägen mellan Grekland och Italien är av väsentlig betydelse för Grekland, eftersom det är den enda direkta förbindelsen med länderna i Europeiska unionen. Den transport som utförs på linjerna mellan Grekland och Italien anses därför av de grekiska myndigheterna som tjänster av allmänt intresse. Att dessa förbindelser upprätthålls stadigvarande och regelbundet har nämligen varit och är fortfarande en prioriterad fråga för den grekiska regeringen, vilket framgår av skrivelsen av den 17 mars 1995 som den ställföreträdande ständiga representanten för Grekland vid Europeiska gemenskaperna sände till kommissionen.
- 154 Sökanden har vidare redogjort för de väsentliga dragen i den nationella lagstiftning som gäller för handelsflottan i Grekland och för den politik som det grekiska ministeriet för handelsflottan driver.
- 155 Sökanden har sålunda erinrat om att sjötransport i Grekland regleras genom den offentligrättsliga sjölagen, den privaträttsliga sjölagen och genom annan lagstiftning med bestämmelser angående illojal konkurrens inom sjötransport, särskilt lag nr 4195/29. Enligt dessa bestämmelser regleras rederiernas verksamhet av en mycket sträng lagstiftning enligt vilken all illojal konkurrens är förbjuden. Sökanden har även betonat att lag nr 4195/29 om illojal konkurrens inte endast rör rederiernas verksamhet på nationella linjer utan även på linjerna till utlandet.
- 156 Sökanden har därefter redogjort för de huvuddrag i politiken som ministeriet för handelsflottan bedriver som sökanden anser vara av vikt vid bedömningen av företagets handlande i förevarande fall. Sökanden har anfört att ministeriet för handelsflottan vidtar alla nödvändiga åtgärder med stöd av den ovannämnda lagstiftningen och därvid utnyttjar alla befogenheter som följer av denna lagstiftning. Bland dessa åtgärder märks bland annat a) utfärdande av "trafik-tillstånd" för nationella linjer, däribland inrikesdelen av de internationella

linjerna, b) godkännande av enhetliga och obligatoriska priser på inrikesförbindelserna eller inrikesdelen av de internationella förbindelserna, såsom sträckan Patras-Igoumenitsa-Korfu, vilket med nödvändighet får återverkningar på priserna avseende den internationella delen av linjen, c) årligt godkännande av de olika linjerna genom ministerbeslut, vilket fattas efter skönsmässig bedömning av behörig minister. När detta godkännande givits medför det en skyldighet för rederierna att upprätthålla de berörda förbindelserna, vilket innebär att staten utför en periodisk marknadsuppdelning, d) kontroll av fartygens dockningsperioder i syfte att säkerställa att de ovannämnda obligatoriska förbindelserna upprätthålls, varvid dockning till och med kan förbjudas. Böter kan åläggas om den tillåtna dockningstiden överskrids, e) obligatoriska förhandlingar mellan rederierna för att planlägga och samordna förbindelserna innan ministeriet för handelsflottan godkänner rutterna för följande år vid nya förhandlingar mellan ministeriet för handelsflottan och rederierna.

- 157 På grund av den grundläggande betydelse som linjerna mellan Grekland och Italien har för Grekland och på grund av behovet av att utveckla turismen till detta land, har alla grekiska regeringar velat garantera att dessa transportvägar utan hinder fungerar regelbundet och stadigvarande och att så högkvalitativa tjänster som möjligt tillhandahålls till en så låg kostnad som möjligt.
- 158 Sökanden har hävdats att denna lagstiftning och den politik som ministeriet för handelsflottan bedriver har givit upphov till ett klimat där kontakter, samråd och förhandlingar angående de grundläggande parametrarna i rederiernas affärspolicy inte bara främjades utan även var nödvändiga. Sökanden har redogjort för på vilket sätt ministeriet för handelsflottan i praktiken fastställde priserna på de nationella linjerna.
- 159 Sökanden har anfört att rederierna, med hänsyn till ministeriets praxis, var tvungna att komma överens om inte bara förbindelserna i sig utan även de priser

som skulle gälla på inrikeslinjerna och lämna ett förslag till ministeriet för godkännande. Detta förklarar kontakterna, samråden, informationsutbytena och "överenskommelserna" om priserna, vilka även omfattade eventuella prisjusteringar till följd av inflationen och den grekiska valutans ständiga fluktuationer gentemot de utländska valutorna. Under sådana förhållanden var informationsutbytena mellan rederierna nästan naturliga och oundvikliga, även i fråga om de priser som tillämpades på en hel sträcka, vilka avseende linjen Patras—Igoumenitsa—Korfu—Italien gällde både den rent nationella sträckan (Patras—Igoumenitsa—Korfu) som den internationella delen av linjen. Detta berodde på att de andra parametrarna av vikt vid fastställelsen av priserna på de nationella linjerna heller inte beräknas på grundval av den nationella delen av linjerna utan på hela sträckan, vilket för övrigt överensstämmer med normala ekonomiska resonemang.

160 Riktigheten av dessa påståenden bekräftas av skrivelsen av den 17 mars 1995 som den ställföreträdande ständiga representanten för Grekland vid Europeiska gemenskaperna, Vassilakis, sände till kommissionen. Det framgår av denna skrivelse att den omständigheten att priserna på inrikesdelen fastställs administrativt är en faktor som påverkar priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien, eftersom dessa priser fungerar som riktpriiser. En annan faktor är enligt denna skrivelse de uppmaningar från ministeriet för handelsflottan till rederierna att priserna på den internationella delen av linjerna skall bibehållas på en låg nivå och att de årliga prishöjningarna inte skall överstiga inflationen. Den tredje faktorn som nämns i denna skrivelse utgörs av den grekiska lagstiftningen avseende illojal konkurrens, särskilt lag nr 4195/29. Enligt denna lag är det förbjudet att på utrikeslinjer tillämpa priser som är orimligt och oproportionerligt låga med hänsyn till kraven på säkerhet och komfort för passagerarna, eller som är lägre än de priser som i allmänhet tillämpas i den aktuella hamnen. Ministeriet för handelsflottan har likväl rätt att fastställa minimi- och maximipriser. Sökanden har slutligen gjort gällande att ministeriet för handelsflottan hela tiden kan uppmana rederierna att undvika alla sorters priskrig så att ministeriet inte skall behöva ingripa och utnyttja de befogenheter som följer av lag nr 4195/29.

- 161 Sökanden har dessutom hänvisat till den redogörelse för de grekiska myndigheternas agerande som ges i beslutet (skälen 98–108) och har därvid kritiserat kommissionen för att den i beslutet endast redogjorde för företagens argument i detta avseende utan att bedöma dem i sak. Kommissionen gjorde i beslutet en allvarlig felbedömning av de faktiska omständigheterna, eftersom den borde ha fäst särskild vikt vid samverkan mellan alla relevanta faktorer. Dessa faktorer utgörs av de omständigheterna att transporten på linjerna mellan Grekland och Italien är tjänster av allmänt intresse, att enhetliga och obligatoriska priser fastställs för de internationella linjerna eller för inrikesdelen av de internationella linjerna, att möjligheterna att höja priserna på de internationella linjerna är begränsade, att illojal priskonkurrens är förbjuden enligt lag nr 4195/1929, att kostnaderna för fartygens dockningsperioder, vilka utom vid force majeure begränsas till två månader, är fasta, att besättningen skall bestå av grekiska medborgare (eller unionsmedborgare) vilka skyddas genom den stränga grekiska lagstiftningen om sjöfolk, att rederierna är skyldiga att förbehålla ett minimiutrymme för nyttofordon med känslig last såsom färsk frukt och färska grönsaker. Denna skyldighet medför särskilt under högsäsongen förlust av potentiella vinster som skulle kunna erhållas om samma utrymme kunde användas för transport av personfordon, eftersom sådan transport ökar antalet passagerare och således leder till ytterligare intäkter (se punkt 18 d i en hemlig promemoria av den 6 oktober 1994 som Minoan sänt till Europeiska gemenskapernas kommission). Om kommissionen hade gjort en riktig bedömning av skrivelsen från den ständiga representationen borde den emellertid ha kommit fram till slutsatsen att samverkan av alla dessa faktorer, vilka uttryckligen nämndes i denna skrivelse, är av avgörande betydelse för de grekiska rederiernas möjligheter att självständigt planlägga och utforma sin prispolitik.
- 162 Sökanden har anfört att artikel 85.1 inte är tillämplig mot bakgrund av dessa omständigheter, eftersom den ovannämnda ”kumulativa effekten” är en följd av lagstiftningsåtgärder vilka tillsammans på ett avgörande sätt begränsar rederiernas självständighet, särskilt i fråga om fastställelsen av deras priser på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Sökanden har härvid särskilt hänvisat till domen i de ovannämnda förenade målen *Suiker Unie m.fl. mot kommissionen* och domstolens dom av den 1 oktober 1987 i mål 311/85, *Vlaamse Reisbureaus (REG 1987, s. 3801; svensk specialutgåva, volym 9, s. 187)*. Enligt sökanden har domstolen i dessa domar medgivit att viss statlig reglering, och särskilt bestämmelser angående illojal konkurrens, i praktiken kan leda till inskränkningar i näringsfriheten för de aktörer som omfattas av bestämmelserna.

- 163 Sökanden har tillagt att snedvridningar av konkurrensen är en annan väsentlig följd av den kumulativa effekten av dessa bestämmelser. Dessa snedvridningar uppstår på grund av att endast vissa av rederierna som trafikerar linjerna mellan Grekland och Italien omfattas av dessa bestämmelser, nämligen de rederier vars fartyg seglar under grekisk flagg och som därför skall inneha det erforderliga trafikillståndet. Utfärdandet av detta tillstånd åtföljs av en rad mycket betungande förpliktelser, såsom dem som åligger Minoan. De andra rederierna som också trafikerar linjerna mellan Grekland och Italien omfattas däremot inte av nämnda regelverk och har således full frihet att utforma sin affärsverksamhet enbart utifrån vinstintressen.
- 164 För det fall att förstainstansrätten skulle finna att sökanden direkt har deltagit i de aktuella överläggningarna och förhandlingarna, har denna gjort gällande att den därigenom endast sökte följa eller ge intrycket av att följa det grekiska regelverket, vilket kännetecknas av att företagen åläggs positiva skyldigheter (till exempel en skyldighet att förhandla för att fastställa inhemska rutter och priser) och förbud (till exempel förbud mot illojal priskonkurrens). Sökanden har påpekat att staten kan ingripa på en mängd sätt om detta regelverk inte iakttas. Bland annat kan ministeriet för handelsflottan föreskriva minimi- och maximipriser vid illojal konkurrens och stränga påföljder kan åläggas. Om de "avtal" som avsågs i beslutet inte efterlevdes kunde detta däremot inte leda till några påföljder, eftersom de berörda företagen inte hade kommit överens om några tvångsmedel.
- 165 Sökanden har slutligen bestridit att dess handlingssätt, som syftade till att följa reglerna om illojal konkurrens, kan anses konkurrensbegränsande i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget.
- 166 Sökanden har således anfört att dess handlande inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 85 i fördraget. Även om detta handlande i vissa underordnade avseenden skulle omfattas av nämnda artikel rör det sig under alla omständigheter

inte om en allvarlig överträdelse mot bakgrund av sökandens juridiska och ekonomiska situation och med hänsyn till den kumulativa effekten av de olika faktorer som hade ett avgörande inflytande på sökandens handlande.

- 167 Kommissionen har tillbakavisat sökandens påstående att det regelverk som är ett resultat av den politik som förs av det grekiska ministeriet för handelsflottan tillsammans med andra faktorer har lett till att de i beslutet omnämnda företagens självständighet begränsas.
- 168 Kommissionen har med avseende på det regelverk som styr handelsflottans verksamhet i Grekland bestridit vissa av sökandens påståenden angående detta regelverks räckvidd och påverkan på den internationella sjöfarten. Kommissionen har därvid ansett det nödvändigt att göra vissa viktiga förtydliganden.
- 169 Kommissionen har inledningsvis påpekat att de åtgärder som det grekiska ministeriet för handelsflottan vidtar för att utfärda trafiktillstånd, fastställa obligatoriska priser, årligen godkänna rutter och kontrollera fartygens dockningsperioder endast angår inrikeslinjerna och inte de internationella linjerna.
- 170 Kommissionen har vidare anfört att det inte i någon lagbestämmelse stadgas att de berörda företagen kan träffa prisöverenskommelser avseende inrikeslinjerna eller hålla överläggningar och utbyta konfidentiell information. Även om det grekiska ministeriet för handelsflottan i praktiken uppmuntrade ett sådant tillvägagångssätt rörde det under alla omständigheter endast inrikeslinjerna.

- 171 Kommissionen har dessutom berört arten av de transporttjänster som utfördes på linjerna mellan Grekland och Italien, vilka kvalificerats som "tjänster av allmänt intresse". Kommissionen har ifrågasatt att skrivelsen av den 17 mars 1995 från den ställföreträdande ständiga representanten för Grekland vid Europeiska gemenskaperna kan anses som bevis för att de transporttjänster som utförs på linjerna mellan Grekland och Italien skall kvalificeras som "tjänster av allmänt intresse". Försåvitt sökanden genom detta påstående har hävdats att den borde ha ansetts som ett företag "som anförtratts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse" och att den därmed skulle omfattas av konkurrensreglerna endast i den mån som tillämpningen av dessa regler varken rättsligt eller i praktiken hindrar den från att fullgöra de uppgifter som tilldelats den, har kommissionen anfört att villkoren för att tillämpa begreppet "företag som anförtratts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse" inte är uppfyllda i förevarande fall. Kommissionen har påpekat att detta begrepp skall tolkas restriktivt, eftersom det berör en bestämmelse som under vissa omständigheter medger att fördragets regler frångås.
- 172 Kommissionen har dessutom bestridit att företagets möjligheter att självständigt planera och fastställa sin prispolitik skulle ha begränsats genom samverkan mellan de nämnda faktorerna, vilka enligt sökanden hade påverkat priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Även om det visas att dessa faktorer påverkar ifrågavarande priser är denna påverkan, enligt vad kommissionen har tillagt, under alla omständigheter indirekt och ofullständig och det kan inte anses att företagen därigenom delvis frångavs möjligheten att självständigt utforma sin prispolitik. Kommissionen har härvid hänvisat till rättspraxis enligt vilken artiklarna 85 och 86 kan tillämpas om det framgår att den nationella lagstiftningen lämnar rum för en konkurrens som kan hindras, begränsas eller snedvridas genom företagets avsiktliga agerande (domstolens dom av den 11 november 1997 i de förenade målen C-359/95 P och C-379/95 P, kommissionen och Frankrike mot Ladbroke Racing, REG 1997, s. I-6265, punkt 34).
- 173 För att ett handlande skall undantas från tillämpningen av artikel 85.1 i fördraget skall således enligt rättspraxis följande villkor vara uppfyllda: a) det skall finnas en tvingande bestämmelse som kan påverka konkurrensen inom den gemensamma marknaden och handeln mellan medlemsstaterna, b) den ovannämnda

bestämmelsen får inte ha anknytning till något sådant handlande av företag som omfattas av artikel 85.1 i fördraget, och c) företagen är tvungna att iaktta nämnda bestämmelse.

- 174 Kommissionen anser emellertid att dessa villkor inte är uppfyllda i förevarande fall.
- 175 Kommissionen anser det klarlagt att de företag som avses i beslutet, däribland sökanden, vilka självständigt gjorde val avseende sin affärspolicy, brukade träffa förbjudna överenskommelser avseende priserna på de internationella linjerna, oavsett om de följde lagen och de instruktioner som det grekiska ministeriet för handelsflottan gav.

Förstainstansrättens bedömning

- 176 Det framgår av rättspraxis att artiklarna 85 och 86 i fördraget enbart avser sådant konkurrensbegränsande agerande som företagen själva har tagit initiativ till (se, för ett liknande resonemang, domstolens dom av den 20 mars 1985 i mål 41/83, Italien mot kommissionen, REG 1985, s. 873, punkterna 18–20, svensk specialutgåva, volym 8, s. 131, av den 19 mars 1991 i mål C-202/88, Frankrike mot kommissionen, REG 1991, s. I-1223, punkt 55, svensk specialutgåva, volym 11, s. 97, av den 13 december 1991 i mål C-18/88, GB-INNO-BM, REG 1991, s. I-5941, punkt 20, svensk specialutgåva, volym 11, s. 519, och domen i de ovannämnda förenade målen kommissionen och Frankrike mot Ladbroke Racing, punkt 33). Om företagen åläggs att agera på ett konkurrens-

begränsande sätt i nationell lagstiftning eller om denna lagstiftning indirekt omöjliggör ett konkurrensmässigt agerande från företagens sida, är artiklarna 85 och 86 inte tillämpliga. I en sådan situation orsakas inte konkurrensbegränsningen av företagens eget agerande, vilket krävs enligt dessa bestämmelser (domen i de ovannämnda förenade målen kommissionen och Frankrike mot Ladbroke Racing, punkt 33, och förstainstansrättens dom av den 7 oktober 1999 i mål T-228/97, Irish Sugar mot kommissionen, REG 1999, s. II-2969, punkt 130, och av den 30 mars 2000 i mål T-513/93, Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali mot kommissionen, REG 2000, s. II-1807, punkt 58).

- 177 Däremot kan artiklarna 85 och 86 i fördraget tillämpas om det visar sig att den nationella lagstiftningen ger utrymme för en konkurrens som kan hindras, begränsas eller snedvridas genom företagens eget agerande (domstolens dom av den 29 oktober 1980 i de förenade målen 209/78–215/78 och 218/78, Van Landewyck m.fl. mot kommissionen, REG 1980, s. 3125, punkt 126, svensk specialutgåva, volym 5, s. 345, domen i det ovannämnda målet kommissionen och Frankrike mot Ladbroke Racing, punkt 34, samt förstainstansrättens dom i de ovannämnda målen Irish Sugar mot kommissionen, punkt 130, och Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali mot kommissionen, punkt 59).
- 178 Vidare har möjligheten att utesluta ett visst konkurrensbegränsande agerande från tillämpningsområdet för artikel 85.1 i fördraget, när detta har ålagts företagen i fråga i befintlig nationell lagstiftning eller när denna lagstiftning har förhindrat dem att konkurrera, tillämpats restriktivt av gemenskapsdomstolarna (domarna i de ovannämnda förenade målen Van Landewyck m.fl. mot kommissionen, punkterna 130 och 133, Italien mot kommissionen, punkt 19, domstolens dom av den 10 december 1985 i de förenade målen 240/82–242/82, 261/82, 262/82, 268/82 och 269/82, Stichting Sigarettindustri m.fl. mot kommissionen, REG 1985, s. 3831, punkterna 27–29, och förstainstansrättens dom av den 18 september 1996 i mål T-387/94, Asia Motor France m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. II-961, punkterna 60 och 65, och domen i det ovannämnda målet Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali mot kommissionen, punkt 60).
- 179 Om det inte finns någon tvingande föreskrift som ålägger företagen att vidta de konkurrensbegränsande åtgärderna, kan kommissionen slå fast att de ifrågavarande företagen inte är tillräckligt självständiga endast om det på grundval av

objektiva, relevanta och samstämmiga indicier framgår att företagen ensidigt har ålagts att agera på detta sätt av de nationella myndigheterna genom påtryckningar som företagen inte har kunnat stå emot, såsom hot om statliga åtgärder som kan orsaka dem stora förluster (domen i det ovannämnda målet Asia Motor France mot kommissionen, punkt 65).

180 Sökanden i förevarande mål har hävdat att det grekiska regelverket och den politik som förs av det grekiska ministeriet för handelsflottan väsentligt har begränsat rederiernas självständighet, särskilt i fråga om fastställelsen av priser såväl på inrikeslinjerna som på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Detta har medfört att rederierna ansåg sig tvungna att upprätthålla kontakter, inleda samråd och förhandlingar angående de grundläggande parametrarna i deras affärspolicy, såsom priserna.

181 Det skall därför bedömas om det handlande som prövas i förevarande mål enbart har sitt ursprung i den nationella lagstiftningen eller i de grekiska myndigheternas praxis, eller om sökanden och de andra företagen som deltog i överenskommelserna, åtminstone till viss del, handlade frivilligt. Förstainstansrätten skall därför undersöka huruvida nämnda regelverk samt den politik som förs av ministeriet för handelsflottan tillsammans leder till att företagen fräntas möjligheten att självständigt utarbeta sin prispolitik på linjerna mellan Grekland och Italien och således omöjliggör all konkurrens dem mellan.

182 Den grekiska handelsflottans verksamhet regleras genom den offentligrättsliga sjölagen, den privaträttsliga sjölagen och andra specialförfattningar med bestämmelser angående illojal konkurrens inom sjötransportområdet, särskilt lag nr 4195/1929 om illojal konkurrens och lag nr 703/1977 om fri konkurrens, vilken trädde i kraft den 1 januari 1979 inför Republiken Greklands anslutning till Europeiska gemenskaperna.

- 183 Ministeriet för handelsflottan utnyttjar de befogenheter som följer av denna lagstiftning och vidtar bland annat följande åtgärder: a) Utfärdande av "trafik-tillstånd" för inrikeslinjer, däribland inrikesdelen av de internationella linjerna. b) Godkännande av enhetliga och obligatoriska priser på inrikesförbindelserna eller inrikesdelen av de internationella förbindelserna, såsom sträckan Patras-Igoumenitsa-Korfu. c) Årligt godkännande av de olika linjerna. d) Kontroll av fartygens dockningsperioder i syfte att säkerställa att de ovannämnda obligatoriska förbindelserna upprätthålls. e) Föreskrift om obligatoriska förhandlingar mellan rederierna för att planlägga och samordna förbindelserna innan ministeriet för handelsflottan godkänner rutterna för följande år vid nya förhandlingar mellan ministeriet för handelsflottan och rederierna.
- 184 Det är ostridigt mellan parterna att de åtgärder som det grekiska ministeriet för handelsflottan vidtar för att utfärda trafik-tillstånd, fastställa obligatoriska priser, årligen godkänna rutten och kontrollera fartygens dockningsperioder endast angår inrikeslinjerna och inte de internationella. Kommissionen har dessutom obesträtt påpekat i sina inlagor att skyldigheten att upprätthålla regelbundna förbindelser, vilken är knuten till trafik-tillståndet, endast gäller de fartyg under grekisk flagg som uteslutande trafikerar inrikeslinjer eller som trafikerar internationella linjer varvid nämnda skyldighet i så fall endast gäller inrikesdelen av sträckan. Kommissionen har obesträtt likaså påpekat att rederierna fritt kunde välja att trafikera internationella linjer, med eller utan en nationell sträcka (eller rena inrikeslinjer). Om ett rederi valde att trafikera internationella linjer som saknade en nationell sträcka behövde detta rederi inte något trafik-tillstånd och var heller inte skyldigt att iaktta de förpliktelser som var knutna till ett sådant tillstånd.
- 185 Med avseende på fastställelsen av priserna för inrikeslinjerna begärde ministeriet för handelsflottan likaledes att rederierna skulle inkomma med övergripande förslag för varje inrikeslinje och att de föreslagna priserna skulle motiveras utifrån driftskostnader, inflation, linjernas lönsamhet, turtäthet etc. Med utgångspunkt i de föreslagna priserna, den motivering som anförts och andra allmänna kriterier hänförliga till regeringens allmänna politik godkände eller modifierade ministeriet sedan dessa förslag, efter att ha inhämtat yttrande från kommittén för priser och

inkomster vid det grekiska finansministeriet. Godkännandet eller modifieringen innebar i själva verket en fastställelse av priserna i fråga. Priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien påverkas således av att priserna på inrikesdelen fastställs administrativt, eftersom dessa priser fungerar som riktpriiser.

- 186 Enligt den grekiska lagstiftningen om illojal konkurrens, och särskilt artikel 2 i lag nr 4195/1929 är det förbjudet att ”på utrikeslinjer tillämpa prisnedsättningar för passagerar- och godstransporter som medför att priserna i konkurrenshämmande syfte sänks till nivåer som är orimligt och oproportionerligt låga med hänsyn till en rimlig ersättning för tillhandahållna tjänster och kraven på säkerhet och komfort för passagerarna, eller som är lägre än de priser som i allmänhet tillämpas i den aktuella hamnen”. I artikel 4 i lag nr 4195/1929 föreskrivs följande:

”Om rätten att fritt fastställa priserna på linjer till utlandet leder till illojal konkurrens kan sjöfartsministeriet (direktoratet för handelsflottan) efter yttrande från rådet för handelsflottan, utöver tillämpningen av bestämmelserna i de ovannämnda artiklarna, fastställa de övre och nedre gränserna för de priser som skall tillämpas på grekiska passagerarfartyg för transport av passagerare och varor mellan grekiska hamnar och hamnar i utlandet. Det är förbjudet att överskrida dessa gränser och överträdelse beläggs med de påföljder som anges i artikel 3.”

- 187 Det har dessutom påståtts att ministeriet för handelsflottan uppmanade rederierna att fastställa låga priser för den internationella delen av linjerna och att försöka undvika att de årliga prishöjningarna översteg inflationen samt att avstå från alla sorters priskrig så att ministeriet inte skall behöva ingripa och utnyttja de befogenheter som följer av lag nr 4195/1929.

188 Ministeriet för handelsflottan besvarade genom en skrivelse av den 23 december 1994, till vilken kommissionen hänvisade till i skäl 101 i beslutet, kommissionens skrivelse av den 28 oktober 1994 och gjorde därvid följande uttalande:

” ...

Jag har inte några särskilda kommentarer i fråga om Strintzis Lines promemoria förutom att jag önskar klargöra att ministeriet inte ingriper i rederiernas prissättningspolicy avseende de internationella linjerna. Ministeriet ingriper endast i fastställandet av priser på förbindelserna mellan grekiska hamnar.

Såsom jag klargjorde redan vid vårt möte i september är farleden mellan hamnarna på Greklands västkust och hamnarna på Italiens ostkust av yttersta vikt såväl för Grekland som för gemenskapen därför att den är den enda väsentliga direktförbindelsen mellan Grekland och resten av Europeiska unionen.

Det ligger följaktligen både i vårt nationella intresse och i gemenskapens intresse att sjöförbindelsen mellan Grekland och Italien upprätthålls året runt, för att underlätta import och export samt passagerartrafik. Som Ni förstår ligger det dessutom i vårt intresse att priserna är konkurrenskraftiga men också att de fastställs till en sådan nivå att transportkostnaderna hålls nere så att grekisk import och export är konkurrenskraftig på de europeiska marknaderna.

Jag måste tillstå att jag med avseende på Er specifika fråga inte har funnit något i Strintzis promemoria som får mig att dra denna slutsats.

Jag är säker på att det rör sig om ett missförstånd. Det är otänkbart och helt uteslutet att ministeriet skulle hota med att återkalla trafiktillstånd avseende nationella hamnar om rederierna vägrar att komma överens om priser på de internationella förbindelserna.

Såsom Ni kan se av bifogad lagtext åtföljs det trafiktillstånd som ministeriet utfärdar för inrikeslinjerna av vissa skyldigheter (året-runt-trafik, turtäthet etc.). Om dessa skyldigheter inte uppfylls kan ministeriet återkalla trafiktillståndet. Dessutom fastställs priserna regelbundet genom ministerbeslut. Denna specifika lagstiftning har återverkningar på de rederier som innehar trafiktillstånd avseende inrikesdelen av sträckan mellan Grekland och Italien (Patras-Igoumenitsa-Korfu). ...”

- 189 Ställföreträdande ständiga representanten för Republiken Grekland vid Europeiska gemenskaperna gjorde följande uttalande i en skrivelse av den 17 mars 1995 som kommissionen hänvisade till i skäl 103 i beslutet och genom vilken kommissionens skrivelse av den 13 januari 1995 besvarades:

”1. Den grekiska regeringen fäster stor vikt vid att sjöförbindelsen mellan hamnarna på Greklands västkust (särskilt Patras, Igoumenitsa och Korfu) och de italienska hamnarna Ancona, Bari, Brindisi och Trieste utvecklas utan störningar.

...

Att regelbundna förbindelser upprätthålls året runt utan avbrott i båda riktningar mellan de grekiska och italienska hamnarna är av avgörande betydelse för att

utvecklingen av grekisk import och export skall underlättas och garanteras, vilket i vidare bemärkelse även har betydelse för gemenskapshandeln i dess helhet.

Den grekiska regeringen, och särskilt ministeriet för handelsflottan som utarbetar den nationella sjöfartspolitik, verkar därför för att förbindelsen mellan Grekland och Italien skall fortsätta att fungera normalt.

Vi anser följaktligen att transporttjänsterna på denna linje utgör tjänster av allmänt intresse för vårt land. Ni kan därför förstå att den grekiska regeringens främsta målsättning är att denna linje skall vara livskraftig och att med alla medel förebygga priskrig som skulle kunna hindra den normala export- och importhandeln liksom passagerar- och fordonstrafiken. Jag betonar att vår främsta målsättning är att säkerställa att denna linje trafikeras året runt och utan avbrott på grund av priskrig.

2. Behöriga direktorat inom ministeriet för handelsflottan har, mot bakgrund av dessa konstateranden och de ställningstaganden som följer därav, fattat beslut i syfte att på det mest lämpliga sättet reglera fordonstransporten beroende på säsong. Följaktligen har åtgärder vidtagits för att garantera att ett visst antal platser alltid finns tillgängliga för fordon för godstransport på fartygen för passagerar- och fordonstransport så att fartygens bildäck inte endast fylls med personfordon, särskilt under sommarmånaderna när passagerartrafiken är som mest intensiv. Det har på detta sätt varit möjligt att upprätthålla varutransporterna så att marknaden försörjs normalt.

Det fästs även vikt vid att fartygens rutter noga följs för att undvika förseningar, men även för att tillse att fartygens anlöpskamar är lämpligt utrustade så att

fartygens säkerhet garanteras och servicen till passagerare och för fordon förbättras.

3. Jag önskar klargöra att ministeriet för handelsflottan, i egenskap av kontrollmyndighet i sjöfartsfrågor, i fråga om de fraktavgifter som rederierna tillämpar på kustfarten, endast fastställer priserna avseende inrikes kustfart. Med avseende på internationella linjer fastställs priserna på sträckan mellan Grekland och Italien fritt av rederierna som trafikerar den, även då fartygen på en sådan linje anlöper grekiska hamnar (till exempel linjen Patras-Korfu-Ancona) och även om det i fråga om denna sträcka tillämpas en godkänd prislista. Det är riktigt att det totala biljettpriset till den slutliga bestämmelseorten i Italien påverkas — indirekt och delvis — av det pris som staten fastställt för den del av transporten som äger rum i Grekland.

Ministeriet för handelsflottan uppmanar rederierna att hålla priserna på överfarter till utlandet — vilka rederierna, såsom jag redan har påpekat, fastställer fritt — på en låg och konkurrenskraftig nivå och att under alla omständigheter försöka undvika att de årliga prishöjningarna överstiger inflationen. Greklands intressen kräver nämligen att vår export är konkurrenskraftig och att import sker till så lågt pris som möjligt. Bortsett från dessa krav får rederierna fastställa sina priser med hänsyn till sina egna affärsmässiga och ekonomiska kriterier.

Denna frihet begränsas genom den grekiska lagstiftningen om den leder till en illojal konkurrens. Lag nr 4195/29 (se bifogad kopia) syftar mer specifikt till att hindra illojal konkurrens mellan rederier som trafikerar linjer mellan Grekland och utlandet. Enligt denna lag förbjuds bland annat orimligt låga priser, att fartyg som trafikerar samma linje avgår samtidigt från samma hamn, och det påbjuds att de hamnar som anges i turlistan skall anlöpas (utom i vissa fall av force majeure — artikel 3). Ministeriet för handelsflottan kan vid illojal konkurrens fastställa minimi- och maximipriser (artikel 4). Ministeriet uppmanar därvid informellt

rederierna att hålla priserna på en låg nivå och att försöka undvika årliga prishöjningar som överstiger inflationen.

4. Jag fann det nödvändigt att göra dessa klargöranden för att visa att sjöförbindelsen mellan Patras och Italien, som inrättats genom privata initiativ helt utan statligt bistånd, utan avbrott måste upprätthållas för att de fartyg som trafikerar denna linje skall kunna fortsätta att tillhandahålla det som jag kallar tjänster av allmänt intresse för Grekland, eftersom denna sjöförbindelse är den enda direkta förbindelsen med de övriga länderna i Europeiska unionen.

5. Jag vill slutligen påpeka att det följer av reglerna för utfärdande och återkallelse av trafik tillstånd, som endast krävs för förbindelserna inom Grekland, att ministeriet för handelsflottan kan återkalla detta tillstånd om rederiet inte uppfyller de skyldigheter som anges däri (avseende till exempel upprätthållande av de angivna förbindelserna utan undantag, årlig dockningsperiod, iakttagande av angiven turtäthet.”

190 Även om det i dessa båda skrivelser från de grekiska myndigheterna betonas att en regelbunden sjöförbindelse mellan Grekland och Italien är en fråga av nationellt intresse, bekräftas genom dessa skrivelser att det varken av grekisk lagstiftning eller av de grekiska myndigheternas politik följer ett krav på att rederierna träffar överenskommelser om priserna på de internationella linjerna.

191 Det framgår visserligen av de upplysningar som de grekiska myndigheterna givit kommissionen att en av deras främsta målsättningar är att säkerställa en regelbunden sjöförbindelse året runt med Italien och att de också fruktade de skadliga verkningarna av illojal konkurrens, till exempel ett eventuellt priskrig. Det är likaså klarlagt att ministeriet för handelsflottan enligt lag har befogenhet att fastställa minimi- och maximipriser i syfte att förhindra sådan illojal

konkurrens. Även under sådana omständigheter är emellertid all samordning av prissättningen förbjuden, eftersom alla företag förblir fria att självständigt fastställa sina priser med iakttagande av nämnda minimi- och maximipriser. Genom upplysningarna i de ovannämnda skrivelserna bekräftas dessutom att de rederier som trafikerar färjelinjerna mellan Grekland och Italien fritt fastställer priserna på dessa linjer. Det är likaså mot bakgrund av dessa upplysningar ovedersägligt att ministeriet för handelsflottan, i syfte att garantera den grekiska exportens konkurrenskraft och säkerställa att importen sker till rimligt pris, inte har uppmanat rederierna att höja sina priser i samråd utan endast att bibehålla priserna på en låg och konkurrenskraftig nivå och att under alla omständigheter förhindra att de årliga prishöjningarna överstiger inflationen.

- 192 De rederier som trafikerade nämnda linjer var följaktligen uppenbart självständiga att fastställa sin prispolitik och de har således alltid omfattats av konkurrensreglerna. Det framgår klart av nämnda skrivelser att en fullständig tillämpning av konkurrensreglerna och därmed av förbudet mot prisöverenskommelser enligt artikel 85.1 i fördraget enligt de grekiska myndigheternas uppfattning varken rättsligt eller i praktiken hindrade rederierna från att fullgöra de uppgifter som de tilldelats av den grekiska regeringen. Det saknar därför betydelse för tillämpningen av artikel 85 i fördraget att den ständiga representationen för Republiken Grekland i skrivelsen av den 17 mars 1995 karakteriserade trafiken på linjerna mellan Grekland och Italien som "tjänster av allmänt intresse". Av samma skäl saknas det anledning att pröva huruvida kommissionen hade fog för att tillbakavisa argumentet att de företag som avses i beslutet enligt gemenskapsrätten skulle anses som "företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse" i den mening som avses i artikel 90.2 i EG-fördraget (nu artikel 86.2 EG).

- 193 Upplysningarna i dessa skrivelser bekräftar att sökanden inte med framgång kan göra gällande att samspelet mellan de olika faktorer som påverkade priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien hade medfört att företagets möjligheter att självständigt planera och fastställa sin prispolitik hade begränsats. Genom dessa upplysningar bekräftas att det grekiska ministeriet för

handelsflottan ingrep vid fastställelse av rederiernas priser på de internationella linjerna endast i syfte att informellt uppmana dem att hålla priserna på en låg nivå och att undvika årliga prishöjningar som översteg inflationen. Mot bakgrund av att de grekiska myndigheterna intog ett sådant förhållningssätt är det uppenbart att det fanns utrymme för en konkurrens som kan hindras, begränsas eller snedvridas genom företagets eget agerande.

- 194 Det skall tilläggas att det inte är förbjudet enligt lag nr 4195/29 att sänka priserna på de internationella linjerna. Även om denna lag, vars syfte är att hindra all illojal konkurrens mellan rederierna som trafikerar linjerna mellan grekiska och utländska hamnar, innehåller förbud mot orimligt låga priser, att två eller flera fartyg som trafikerar samma linje samtidigt avgår från samma hamn samt mot att angivna sträckor inte iakttas (utom vid force majeure) (artikel 2) berövas inte de aktuella företagen därigenom all "handlingsfrihet". Tvärtom bekräftas genom denna lag att alla företag i princip fritt får fastställa den prispolitik som de finner lämplig, förutsatt att de inte ägnar sig åt illojal konkurrens. Förbudet mot illojal konkurrens kan inte tolkas så att det innebär ett påbud till de aktuella företagen att träffa överenskommelser om de priser som skall tillämpas på de internationella linjerna. Om det inte finns någon tvingande föreskrift som ålägger företagen att vidta de konkurrensbegränsande åtgärderna, kan sökanden med framgång göra gällande att företagen inte är tillräckligt självständiga endast om det på grundval av objektiva, relevanta och samstämmiga indicier visas att företagen ensidigt har ålagts att agera på detta sätt av de grekiska myndigheterna genom påtryckningar som företagen inte har kunnat stå emot, såsom exempelvis hot om statliga åtgärder som kan orsaka dem stora förluster.

- 195 Det framgår emellertid av uppgifterna i de ovannämnda skrivelserna från de grekiska myndigheterna att dessa på intet sätt har vidtagit åtgärder eller tillämpat någon praxis som kan anses som "påtryckningar som företagen inte har kunnat stå emot" gentemot rederierna för att de skall träffa prisöverenskommelser. Sökanden kan således inte med framgång hävda att de berörda företagen helt

hade fråntagits möjligheten att självständigt utforma sin prispolitik och att det konkurrensbegränsande beteende som kommissionen har kritiserat påbjöds av den nationella lagstiftningen eller av de grekiska myndigheternas praxis.

196 Vad gäller uppmaningen från ministeriet för handelsflottan att bibehålla priserna på de internationella linjerna på en låg nivå och att vid de årliga prishöjningarna inte överskrida inflationen skall det påpekas att det i skrivelsen från ministeriet för handelsflottan anges att det rör sig om en informell ”uppmaning”, men det anges på intet sätt att det är ett ensidigt krav från ministeriets sida. Rederierna kunde således motsätta sig denna informella uppmaning utan att därför utsätta sig för risken att några som helst statliga åtgärder vidtogs. Det grekiska ministeriet har för övrigt formellt utslutit att det kunde hota med återkallelse av trafiktillstånden för inrikeslinjerna om rederierna inte kom fram till en överenskommelse om priserna på de internationella linjerna, vilket framgår av ministeriets skrivelse av den 23 december 1994.

197 Vad gäller den befogenhet som tillkommer det grekiska ministeriet för handelsflottan enligt lag nr 4195/29 att vid illojal konkurrens fastställa minimi- och maximipriser för att undvika priskrig, konstaterar förstainstansrätten att de berörda företagen genom denna lag inte fråntas all ”handlingsfrihet” utan att de har en viss frihet att utforma sin prispolitik förutsatt att det inte ägnar sig åt illojal konkurrens. Enligt artikel 4 i denna lag får ministeriet för handelsflottan nämligen fastställa övre och undre gränser för dessa priser endast om den frihet som företagen har att självständigt fastställa priserna för förbindelserna till utlandet leder till illojal konkurrens.

198 Mot bakgrund av det ovan anförda skall talan inte bifallas på den första delen av denna grund.

B — Den andra delgrunden: huruvida kommissionen felaktigt karakteriserade kontakterna mellan de berörda företagen som sådana avtal som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget

Parternas argument

199 Sökanden har bestridit riktigheten av kommissionens rättsliga karakterisering av kontakterna mellan de berörda företagen. Även om uttrycken "avtal", "överenskommit", "vi har kommit överens om" ofta används i de handlingar som kommissionen har hänvisat till, rör det sig emellertid varken om "avtal" i snäv bemärkelse eller om avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget, eftersom de inte hade bindande verkan eller innehöll några tvångsmekanismer. Dessa "avtal" visade snarast att det förekom en allmän uppträdandekodex som företagen, enligt sökanden, ålades genom sjöfartslagstiftningen och den politik som fördes av ministeriet för handelsflottan. Sökanden har påpekat att varje rederi självt på eget ansvar beslutade om det skulle följa denna kodex eller ej med hänsyn till rederiets val och dess allmänna bedömning av följderna av en eventuell avvikelse. Eftersom endast behöriga statliga myndigheter kunde ålägga påföljd för en sådan avvikelse bestod enligt sökanden risken i att andra företag informerade de behöriga myndigheterna om en avvikelse från denna kodex eller att de också avvek från den. Detta skulle sannolikt ha medfört ett priskrig med en ond cirkel av sjunkande priser som kunde ha lett till ett ingripande från övervakningsmyndigheten, det vill säga ministeriet för handelsflottan, som vanligtvis motsatte sig sådana metoder.

200 Sökanden har önskat klargöra de ovannämnda "avtalens" föremål och räckvidd och har betonat att de endast avsåg de tillkännagivna priserna på de internationella linjerna. Avtalen rörde i synnerhet inte organisationen av ett återförsäljarnätverk, agenternas och resebyråernas provision, rederiernas kreditpolicy gentemot kunderna, reklampolicy, priset för tjänster ombord (måltider, drycker, tullfria varor etcetera), policy vid byte till högre kategori, punktrabatter på tillkännagivna priser, vilka de andra rederierna och ministeriet för handels-

flottan har svårt att få kännedom om, eller rabatter på priserna för nyttofordon, eftersom dessa priser inte tillkännages. Sökanden har slutligen anfört att dessa omständigheter bidrog till att i ännu större utsträckning urholka "avtalen" om priserna, vilka i vart fall hade begränsad räckvidd.

- 201 Sökanden har tillagt att de "avtal" som avses i beslutet inte har tillämpats i praktiken. I möjligaste mån försökte sökanden utnyttja sin begränsade frihet att fastställa priser och tillämpade därvid, särskilt på linjerna mellan Grekland och Italien, betydande rabatter på de tillkännagivna priserna när det var möjligt med hänsyn till de ekonomiska omständigheterna. Dessa rabatter beviljades i enlighet med specifika avtal som antingen direkt eller genom agenternas förmedling slöts med sökandens kunder. Sökanden undvek emellertid all annonsering för att inte utsättas för klagomål från konkurrenter eller för direkta eller indirekta påtryckningar från övervakningsmyndigheten, det vill säga ministeriet för handelsflottan.
- 202 Sökanden har särskilt hänvisat till de "överträdelser" som kommissionen angav i beslutet för varje år och har därvid åberopat en rad omständigheter i syfte att visa att kommissionen gjorde en oriktig bedömning av sakförhållandena när den slog fast att de omfattades av tillämpningsområdet för artikel 85.1 i fördraget.
- 203 Kommissionen har gjort gällande att den bevisning som den ingående redogjort för i skälen 8–42 i beslutet visar att de berörda företagets handlande, däribland sökandens, verkligen utgör ett "avtal mellan företag" i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget (se skälen 97–174 i beslutet).

Förstainstansrättens bedömning

1. Allmänna överväganden

204 Såsom det har slagits fast vid prövningen av föregående grund, kan sökanden under förevarande omständigheter inte med framgång åberopa det regelverk som gäller för handelssjöfarten i Grekland till stöd för att artikel 85.1 i fördraget inte skall tillämpas i fråga om det handlande som avses i beslutet.

205 Förstainstansrätten skall således pröva huruvida kommissionen hade fog för att slå fast att det handlande som avses i beslutet utgör sådana avtal som är förbjudna enligt denna bestämmelse.

206 Kommissionen redogjorde i skälen 8–42 i beslutet ingående för bevisningen avseende förekomsten och omfattningen av överenskommelserna om priser på de internationella linjerna som de berörda företagen träffat. Det skall inledningsvis påpekas att det framgår av skäl 169 i beslutet att sökanden medgivit själva förekomsten av sådana kontakter, överläggningar och sammanträden som det redogjorts för i de nämnda skälen i beslutet. Sökanden har i likhet med de andra berörda företagen inte bestridit de faktiska omständigheter som kommissionen under det administrativa förfarandet grundade sitt meddelande om anmärkningar på. Denna omständighet har motiverat en väsentlig nedsättning av böterna.

207 Riktigheten av att detta handlande karakteriserades som avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget kan vidare inte ifrågasättas genom påståendet att nämnda avtal inte hade bindande verkan eller att de inte innehöll några tvångsmekanismer. Det är nämligen fråga om avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget så snart de berörda företagen har givit uttryck för sin gemensamma vilja att agera på marknaden på ett bestämt sätt (förstain-

stansrättens dom av den 14 maj 1998, i mål T-347/94, Mayr-Melnhof mot kommissionen, REG 1998, s. II-1751, punkt 65, och där angiven rättspraxis). Såsom kommissionen har erinrat om utgör även en "gentlemen's agreement" ett avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget (förstainstansrättens dom av den 6 april 1995 i mål T-141/89, Tréfileurope mot kommissionen, REG 1995, s. II-791, punkterna 95 och 96, och där angiven rättspraxis).

208 Samma slutsats kan dras angående sökandens påstående att avtalen inte tillämpades i praktiken. Att ett konkurrensbegränsande avtal inte har tillämpats eller iakttagits räcker nämligen enligt fast rättspraxis inte för att det skall undantas från tillämpningen av artikel 85.1 i fördraget, eftersom deltagandet i förhandlingar som har till syfte att begränsa konkurrensen utgör en överträdelse oavsett om avtalet inte fullföljts (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Mayr-Melnhof mot kommissionen, punkt 135). Det skall dessutom påpekas att kommissionen vid fastställelsen av bötesbeloppet medgav att överträdelsens faktiska påverkan på marknaden var begränsad och godtog att parterna inte tillämpade alla de särskilda prisöverenskommelserna fullt ut (skäl 148 i beslutet). Sökandens argument att avtalen inte tillämpats i praktiken och att artikel 85.1 i fördraget därför inte är tillämplig skall således lämnas utan avseende, utan att det behöver prövas huruvida sökanden, såsom kommissionen har hävdad, i verkligheten i stor utsträckning har tillämpat dessa.

209 Att rederierna i viss mån konkurrerade med varandra i andra avseenden, till exempel i fråga om rabatter, kreditpolicy, service ombord på fartygen etcetera, är inte relevant för frågan huruvida artikel 85.1 i fördraget är tillämplig. Det är nämligen uppenbart att konkurrensen mellan rederierna var beroende och således begränsad av avtalet om tillkännagivna priser eller avtalet om villkoren för prisnedsättningar eller rabatter. Förekomsten av konkurrens mellan rederierna i andra avseenden än priserna är under dessa omständigheter av betydelse endast för fastställelsen av bötesbeloppet. Såsom kommissionen har betonat framgår det emellertid av skälen 148 och 162 i beslutet att den beaktade denna omständighet vid bedömningen av överträdelsens allvar, av de förmildrande omständigheterna och vid nedsättningen av bötesbeloppet.

- 210 Talan skall mot bakgrund av det ovan anförda inte bifallas på denna delgrund.
- 211 Denna slutsats ändras inte genom de talrika argument som sökanden har anført för att förklara eller nyansera det sätt på vilket det agerande som behandlas i beslutet skall förstås och tolkas. Även om sökanden genom dessa argument inte uttryckligen har förnekat detta agerande skall förstainstansrätten ändå ta ställning till dem, eftersom de innebär ett ifrågasättande av kommissionens karakterisering av de faktiska omständigheterna som förbjuden samverkan och därmed av den bevisning kommissionen har anført mot sökanden.
- 212 Prövningen av dessa argument kräver en fördjupad bedömning av den bevisning kommissionen redogjort för i beslutet (skälen 8–42).

2. Bevis för samverkan

- 213 I beslutet anges att kommissionen har konstaterat två överträdelser nämligen, för det första, att sökanden, Anek, Karageorgis, Marlines och Strintzis har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att komma överens om de priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona. För det andra har sökanden, Anek, Karageorgis, Adriatica, Ventouris och Strintzis överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att komma överens om de biljettpriser för nyttofordon som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi.
- 214 Det framgår klart av de avsnitt i de handlingar som hör till akten i målet och som återgivits i beslutet, att de rederier som trafikerar linjen mellan Patras och Ancona åtminstone sedan juli 1987 givit uttryck för sin vilja att genomföra en gemensam prispolitik avseende olika tjänster.

- 215 Det framgår av dessa handlingar att rederierna regelbundet höll direkta förhandlingar för att fastställa priserna för passagerar- och godstransporter. Dessa förhandlingar hölls årligen i syfte att fastställa prisnivåerna för påföljande år och vid enstaka tillfällen för att åtgärda problem som uppkom under årets gång.
- 216 En sådan gemensam vilja utgör ett avtal i den mening som avses i artikel 85.1 i fördraget såsom denna tolkats av gemenskapsdomstolarna. För att det skall anses föreligga ett avtal i den mening som avses i denna bestämmelse är det nämligen tillräckligt att företagen i fråga har förklarat sin gemensamma vilja att bete sig på ett visst sätt på marknaden (domstolens dom av den 15 juli 1970 i mål 41/69, *Chemiefarma mot kommissionen*, REG 1970, s. 661, punkt 112, svensk specialutgåva, volym 1, s. 457, domen i det ovannämnda målet *Landewyck m.fl. mot kommissionen*, punkt 86, av den 8 juli 1999 i mål C-42/92 P, *kommissionen mot Anic Partecipazioni*, REG 1999, s. I-4125, punkt 130, förstainstansrättens dom i det ovannämnda målet *Tréfileurope mot kommissionen*, punkt 95, och av den 15 mars 2000 i de förenade målen T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 och T-104/95, *Cimenteries CBR m.fl. mot kommissionen*, REG 2000, s. II-491, punkt 958).
- 217 Förstainstansrätten skall i detta avseende bedöma den ordagranna innebörden av följande avsnitt i vissa handlingar som hör till akten i målet.
- 218 Sökanden uttryckte sig på följande sätt i ett telex av den 15 mars 1989 sänt till Anek:

”Vi beklagar att er vägran att helt acceptera de förslag som vi lade fram i vårt tidigare [meddelande] åtminstone för närvarande förhindrar ingående av ett mer omfattande avtal som skulle vara oerhört fördelaktigt för våra företag ... Vi syftar naturligtvis på ert avvisande av våra förslag om fastställandet av en gemensam prispolitik för Patras-Ancona-linjen och vi ber er ha förståelse för de ståndpunkter som vi beskriver nedan, som är avsedda som ett svar på er uppfattning att ni inte

kan acceptera den gällande tariffen för transportfordon år 1989 och att prispolitiken för år 1990 inte kan fastställas omedelbart.

...

På den aktuella linjen har under de senaste tre månaderna alla rederier på Patras-Ancona-linjen kommit överens om två höjningar av biljettpriserna för transportfordon på sammanlagt 40% och detta har sannerligen inte lett till några diskussioner eller svårigheter med våra förarkolleger.

...

Prispolitiken för 1988, fastställd tillsammans med andra berörda parter, beslutades den 18 juli 87. Detta har i själva verket varit normal praxis.”

219 Sökanden uttryckte sig på följande sätt i ett telex av den 22 oktober 1991 sänt till Anek:

”Vi noterar att ni på Patras-Trieste-linjen tillämpar samma pris som vi alla har kommit överens om för Patras-Ancona-linjen.

Ni måste förstå att de otydliga formuleringarna oroar oss i hög grad, eftersom de medför att den jämvikt som vi med stor svårighet har uppnått för alla de italienska hamnarna kan kollapsa.

Låt oss påminna er om att vi genom gemensamma ansträngningar — som ni själva deltog i — omorganiserade tarifferna på bästa möjliga sätt och fastställde skillnader på grundval av distansen i nautiska mil till hamnarna i Brindisi, Bari och Ancona.

Vi kan tillägga att även då de bulgariska fartygen Trapezitsa och Tsarevits (vilka företräddes av Er agent Kallitsis) trafikerade linjerna hade prislister korrigerats på samma sätt genom en gemensam överenskommelse, även i fråga om hamnen i Trieste.

Vi bönfaller er därför att försvara — som ni borde göra — överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien eftersom den nuvarande överenskommelsen mycket väl skulle kunna kollapsa med tanke på de stora meningsskiljaktigheter som pyr under ytan.

Vi föreslår att tariffen för resan mellan Patras och Trieste bör läggas 20% över den för Patras-Ancona (vilket faktiskt var fallet tidigare) för att den fullständigt skall harmonisera med skillnaderna mellan Ancona och de sydligare hamnarna.

Våra företag är skyldiga att meddela Er att om Ni insisterar på att tillämpa samma pris från Trieste och Ancona till Grekland, kommer vår överenskommelse om en gemensam prispolitik för Ancona-linjen att upphöra att gälla och varje företag kommer att fastställa sin egen prispolitik.”

- 220 Strintzis uppgav i ett telex av den 5 september 1990 till Anek, Karageorgis och Minoan att ett villkor för tillämpningen av den föreslagna höjningen var att "biljettpriserna på Bari- och Brindisi-linjerna höjs i proportion till denna; icke desto mindre är det nödvändigt att nå en principöverenskommelse mellan våra fyra företag".
- 221 Dessa handlingar visar tydligt att det förekom en överenskommelse angående priserna på linjen mellan Patras och Ancona, vilket även styrks av övriga handlingar som åberopas i beslutet.
- 222 Kommissionen förfogade även över ett antal handlingar som bevisade ett liknande agerande i strid med artikel 85.1 i fördraget avseende priserna på linjerna mellan Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. Det rör sig bland annat om den prislista som skulle gälla från den 10 december 1989, vilken omnämndes i ett telex av den 8 december 1989, samt ett telex av den 24 november 1993 rörande mötet samma dag i vilket de rederier som trafikerade de olika linjerna deltog. Kommissionens bedömning bekräftas genom andra handlingar där händelser som inträffat mellan dessa datum berörs. De handlingar som avses är ett telefax av den 30 oktober 1990, ett telex av den 22 oktober 1991, en handling daterad den 25 februari 1992, som ETA sänt till Minoan, och ett telex av den 7 januari 1993.
- 223 Av detta följer att kommissionen med rätta ansåg sig ha tillräcklig bevisning för att styrka att de båda överträdelsena ägt rum, nämligen för det första överenskommelsen om de priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona och för det andra överenskommelsen om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi.

- 224 Förutom att dessa handlingar har bevisvärde skall det även påpekas att de berörda företagen inte har bestridit vare sig deras existens eller deras äkthet. Åtminstone Anek och Strinztis verkar uttryckligen ha medgivit riktigheten av kommissionens framställning av de faktiska omständigheterna och det förefaller inte som om de andra rederierna har ifrågasatt den (skäl 169 i beslutet).
- 225 Förstainstansrätten skall bedöma bevisningen för att Minoan deltagit i nämnda överträdelser.

3. Bevisning som kommissionen har åberopat mot sökanden

a) Bevisning avseende åren 1987, 1988 och 1989 (skälen 9–12 i beslutet)

- 226 Sökanden har gjort gällande att de andra rederiernas förhållningssätt gentemot Anek borde bedömas mot bakgrund av att en direkt och öppen tillämpning av både tillkännagivna priser och väsentligt lägre priser i fråga om nyttofordon enligt rådande ordning skulle strida mot såväl den grekiska lagstiftningen — i synnerhet artikel 2 i lag nr 4195/1929 — som den politik som fördes av ministeriet för handelsflottan, vilket uttalat motsatte varje form av handelskrig mellan rederierna. Sökanden har påpekat att en förklaring till Aneks agerande är att företaget för första gången trafikerade internationella linjer och att det inte hade tillräcklig kännedom om konsekvenserna av den grekiska lagstiftningen eller av den politik som fördes av ministeriet för handelsflottan för de grekiska rederier som trafikerade den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien.

- 227 Sökanden har hävdade att det uttalande som omnämndes i skäl 11 i beslutet och som rörde de prishöjningar på upp till 40 procent som hade genomförts under en tremånadersperiod på linjen mellan Patras och Ancona endast syftade till att skrämja Anek och inte alls överensstämde med verkligheten. Sökanden har vidare anfört att dessa prishöjningar under alla omständigheter inte motiverades av något vinstsyfte utan av andra faktorer såsom inflationen, prishöjningar på bränsle huvudsakligen till följd av stigande kurs för Förenta staternas dollar och den grekiska drakmans kursfall i förhållande till andra valutor, i synnerhet den italienska liren.
- 228 Förstainstansrätten finner att det framgår av kommissionens redogörelse av de faktiska omständigheterna i skälen 9-12 i beslutet, vars riktighet inte har bestridits av sökanden, och särskilt av den bevisning som där åberopats, att sökanden i ett telex av den 15 mars 1989 försökte övertala Anek att ansluta sig till den överenskommelse som träffats den 18 juli 1987 och att de andra företagen (det vill säga sökanden, Karageorgis, Marlines och Strintzis) på grund av Aneks tvekan beslutade att från och med den 26 juni 1989 gemensamt tillämpa exakt samma priser för nyttofordon som Anek. Det framgår dessutom av telexmeddelandet av den 22 juni 1989 att sökanden underrättade Anek om detta beslut.
- 229 Kommissionen kunde därför med rätta anse att dessa telex bevisade inte endast att ett avtal förelegat utan även att sökanden hade haft en framträdande roll däri. Sökanden kan således inte med framgång hävda att den hade avsett att informera Anek om konsekvenserna av den grekiska lagstiftningen eller av den politik som fördes av ministeriet för handelsflottan för de grekiska rederier som trafikerade den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Sökanden kan heller inte göra gällande att avtalet var nödvändigt för att förebygga illojal konkurrens eller att priserna sänktes till orimligt och oproportionerligt låga nivåer och stred mot den politik som fördes av ministeriet för handelsflottan, vilket motsatte sig alla former av handelskrig. Sökandens uttalande i telexmeddelandet till Anek av den 15 mars 1989 att de andra rederierna som trafikerade linjen mellan Patras och Ancona under de tre senaste månaderna hade kommit överens om två prishöjningar på sammanlagt 40 procent utan att detta hade givit upphov till konflikter med åkeriföretagen visar att det inte på något vis rörde sig om ett handelskrig.

b) Bevisning avseende år 1990 (skälen 13–20 i beslutet)

230 Sökanden har hävdade att de förhandlingar och "avtal" som kommissionen hänvisade till i skälen 13–20 i beslutet är en följd av rederiernas taktik att visa att de följde den nationella lagstiftningen i syfte att undvika ett ingripande från ministeriet för handelsflottan. Sökanden har dessutom påpekat att priserna för passagerare och personfordon alltid tillkännages. På grund av att marknaden var öppen för insyn kunde konkurrenterna lätt få kännedom om de referenspriser för nyttofordon som tjänade som utgångspunkt för rederierna vid tillämpningen av rabatter men som inte tillkännagavs.

231 Sökanden har, med avseende på skäl 16 i beslutet, anfört att telefaxmeddelandet från Strintzis (av den 8 december 1989) sändes efter de obligatoriska förhandlingar mellan företagen som ägde rum i slutet av varje kalenderår. Sökanden har därvid betonat att de priser som framgick av denna tabell enbart avsåg inrikesdelen av sträckorna för vilken ministeriet för handelsflottan administrativt fastställer priserna upp till en nivå som motsvarar 90 procent av det totala priset. Detta är fallet i fråga om linjerna till Bari och Brindisi. Enligt sökanden skall underskrifterna av företrädarna för de berörda företagen inte anses innebära att det rör sig om ett formellt skriftligt "avtal". Dessa underskrifter har sin förklaring i att ifrågavarande handlingar, i vilka angavs de prisskillnader mellan linjen till Ancona och linjerna till Bari och Brindisi som rederierna ansåg rimliga, sändes till Ventouris Ferries, som trafikerade de sydligare linjerna. Underskrifterna innebar endast att respektive rederi godtog principen att sträckans längd i sjömil och priset skulle stå i ett rimligt förhållande till varandra. Rederierna hade ansett det lämpligt att såväl för linjen till Ancona som för linjen till Bari eller Brindisi, ange ett "idealpris" för varje kategori av nyttofordon. På så sätt hade de en mer eller mindre säker utgångspunkt för att beräkna prisskillnaderna för varje kategori av nyttofordon i förhållande till sträckans längd i sjömil i syfte att förhindra all illojal konkurrens, vilken såsom det redan har angivits är förbjuden enligt lag och står i strid med den politik som ministeriet för handelsflottan för. Fastställelsen av

”idealpriser” för de olika kategorierna av nyttofordon tjänade med andra ord som utgångspunkt för beräkningen av de olika priserna utifrån sträckans längd i sjömil och utgjorde inte ett slutligt pris för varje kategori av nyttofordon på varje linje. Detta förklarar dels varför ETA:s legala ställföreträdare Sfinias hade skrivit under båda prislistorna trots att sökanden inte trafikerade linjerna till Bari eller Brindisi, dels varför Ventouris Ferries, som endast trafikerade linjerna till Bari och Brindisi, också hade undertecknat dessa prislistor.

232 Sökanden har bestridit riktigheten av kommissionens påstående att det i telexmeddelandet av den 11 april 1990, som Anek sänt till företagen Karageorgis, Minoan och Strintzis, hänvisas till den ”gemensamma prispolitik som tillämpades 1990” (se skäl 17 i beslutet). I detta telex berörs nämligen endast en ”överenskommelse” i fråga om vissa specifika aspekter av prispolitiken, vilka konkurrenterna lätt kunde få kännedom om. Dessa aspekter gällde ”biljettpriserna för passagerare, personbilar och lastbilar, men inte agentprovision eller grupprabatter”. Det kan av innehållet i detta telex inte slutas att en gemensam prispolitik ”tillämpades”, vilket kommissionen gjorde i beslutet.

233 Sökanden har, med avseende på skälen 18–21 i beslutet som rör förhandlingarna angående en gemensam höjning av priserna för nyttofordon, påpekat att det vid denna tidpunkt, såsom framgår av Strintzis telex av den 5 september 1990 och Karageorgis telex av den 10 oktober 1990, skedde en kraftig ökning av bränslepriserna. Denna prisökning ledde till att ministeriet för handelsflottan höjde priserna på inrikesdelen av linjen, det vill säga sträckan Patras–Igoumenitsa–Korfu. Enligt sökanden övervägde sannolikt de fyra rederier som omnämndes i de ovannämnda telexmeddelandena huruvida det var nödvändigt att höja priserna på resten av linjen, det vill säga på sträckan mellan Korfu och Ancona, för att minska de negativa konsekvenserna av de ökade transportkostnaderna och för att rederierna skulle kunna fortsätta att trafikera linjen även under vintermånaderna då turisttrafiken är obefintlig. Sökanden har i detta hänseende erinrat om att de trafiktillstånd som ministeriet för handelsflottan utfärdar är förenade med en skyldighet att upprätthålla en regelbunden förbindelse året runt och att detta tillstånd kan återkallas om dessa skyldigheter inte iakttas. Även andra administrativa sanktionsåtgärder liksom straffrättsliga påföljder kan åläggas enligt gällande lagstiftning.

- 234 Sökanden har slutligen anfört att det framgår av de telexmeddelanden och andra handlingar avseende år 1990 som åberopats i beslutet att de aktuella prishöjningarna inte gjordes i vinstsyfte, eftersom de faktiskt genomfördes av ett antal företag, utan dikterades av rent ekonomiska förhållanden som berodde på den väsentliga ökningen av transportkostnaderna.
- 235 Förstainstansrätten har vid prövningen av den första delen av denna grund lämnat utan avseende sökandens argument att de berörda rederierna inte självständigt kunde utforma sin affärspolicy. Förstainstansrätten har vidare funnit det utrett att de aktuella avtalen inte var en följd av den nationella lagstiftningen och att det grekiska ministeriet för handelsflottan inte på något sätt ingripit i överläggningarna angående priserna på de internationella linjerna. Sökanden kan följaktligen inte med framgång göra gällande att ifrågasvarande förhandlingar var en följd av rederiernas taktik att visa att de följde den nationella lagstiftningen i syfte att undvika ett ingripande från ministeriet för handelsflottan. Sökanden kan heller inte hävda att de grekiska myndigheterna ålade rederierna att hålla obligatoriska förhandlingar angående priserna på de internationella linjerna. Sökanden har inte förnekat att den deltog i de förhandlingar och kontakter som angivits i de handlingar som åberopats i skälen 13–20 i beslutet. Förstainstansrätten behöver därför inte ta ställning till de andra argument enligt vilka konkurrenterna alltid kunde få kännedom om priserna avseende passagerare och personfordon tack vare möjligheterna till insyn på marknaden.
- 236 Sökanden kan inte förneka att det telefax som Strintzis sände den 8 december 1989 (skäl 16 i beslutet) till sökanden, Anek, Karageorgis och Mediterranean Lines, vilket som bilaga innehöll de prislistor som från den 10 december 1989 skulle gälla för nyttofordon på linjerna Patras–Ancona och Patras–Bari/Brindisi, utgör bevis för att det förelåg en prisöverenskommelse. Det är tydligt att den alternativa förklaringen att detta var nödvändigt för att undvika illojal konkurrens inte kan godtas. Sökandens argument att angivandet av ”idealpriser” för de olika kategorierna av nyttofordon tjänade som utgångspunkt för beräkningen av de olika priserna utifrån sträckans längd i sjömil och att de inte utgjorde ett slutligt pris för varje kategori av nyttofordon på varje linje skall

lämnas utan avseende. Detta argument utgör nämligen inte någon förklaring till varför företagen ansåg det nödvändigt att skriva under en handling som endast var avsedd att tjäna som utgångspunkt.

c) Bevisning avseende år 1991

- 237 Sökanden har anfört att den prishöjning med 10 procent som omnämns i skäl 21 i beslutet var nödvändig på grund av den mycket höga inflationen i Grekland, som år 1990 uppgick till 25 procent. Sökanden har därvid understrukt att prishöjningarna i vart fall var lägre än inflationen.
- 238 Sökanden har vidare med hänvisning till telexmeddelandet av den 22 oktober 1991 betonat att Aneks förslag att fastställa priserna på linjen Patras-Trieste till samma nivå som på linjen Patras-Ancona utgjorde illojal konkurrens i den mening som avses i artikel 2 a i lag nr 4195/29. De av kommissionen påtalade "avtalen" innebar därför endast ett principiellt erkännande av att sträckans längd i sjömil och priset skulle stå i proportion till varandra och ett erkännande av att all illojal konkurrens måste förhindras.
- 239 Med hänvisning till Aneks telex av den 18 november 1991 (skäl 23 i beslutet) har sökanden vidare understrukt att det främsta skälet till att Anek inte fastställde priserna på linjen mellan Patras och Trieste till en högre nivå än på linjen mellan Patras och Ancona var att "ett av de fyra rederierna under [föregående år] med ett fartyg trafikerade linjen Ancona-Pireus-Heraklion" och att Anek därvid inte hade tillfrågats och inte ens hade informerats om de nya priserna. Detta trots att ifrågavarande linjer utgick från hamnen i Ancona och följaktligen konkurrerade med varandra. Sökanden har kritiserat kommissionens underlåtenhet att nämna

detta utdrag ur telexmeddelandet i beslutet. Det framgår nämligen därav att Aneks agerande var ett slags ”hämnd” för denna trafik riktad mot fyra rederier, däribland sökanden. Genom Aneks svar bekräftas dessutom att ett eventuellt öppet inledande av ett handelskrig skulle få synnerligen allvarliga följder för alla rederierna. Ett handelskrig som stred mot den politik som ministeriet för handelsflottan konstant förde skulle nämligen ha medfört ett ingripande från ministeriets sida med stöd av artikel 4 i lag nr 4195/1929 i form av administrativt fastställda minimi- och maximipriser.

- 240 Förstainstansrätten finner emellertid att den bevisning avseende år 1991 som åberopats i skälen 21–23 i beslutet likaledes är övertygande. Det framgår särskilt tydligt av skrivelsen av den 10 augusti 1990 som Karageorgis sände till sökanden, Anek och Strintzis att det förekom ett avtal avseende en gemensam prislista för linjen Patras–Ancona. Denna skrivelse innehåller följande avsnitt: ”I enlighet med överenskommelsen mellan de fyra företagen om att det bör bli en höjning med 5 % utöver de första 5 % bifogas de nya prislistorna med de slutliga 10 %” (skäl 21 i beslutet).
- 241 I det telexmeddelande som sökanden, Karageorgis och Strintzis sände till Anek den 22 oktober 1991 anges följande (skäl 22 i beslutet):

”Låt oss påminna er om att vi genom gemensamma ansträngningar — som ni själva deltog i — omorganiserade tarifferna på bästa möjliga sätt och fastställde skillnader på grundval av distansen i nautiska mil till hamnarna i Brindisi, Bari och Ancona. Vi bönfäller er därför att försvara — som ni borde göra — överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien eftersom den nuvarande överenskommelsen mycket väl skulle kunna kollapsa med tanke på de stora meningsskiljaktigheter som pyr under ytan. ... våra företag är skyldiga att meddela er att om ni insisterar på att

tillämpa samma pris från Trieste och Ancona till Grekland, kommer vår överenskommelse om en gemensam prispolitik för Ancona-linjen att upphöra att gälla och varje företag kommer att fastställa sin egen prispolitik.”

- 242 Med beaktande av en så direkt och tydlig bevisning och med hänsyn till de överväganden förstainstansrätten gjorde vid prövningen av den första delen av den tredje grunden skall sökandens argument lämnas utan avseende.

d) Bevisning avseende år 1992 (skälen 24–29 i beslutet)

- 243 Sökanden har påpekat att de enhetliga priserna för passagerare och personfordon beror på att de alltid trycks i rederiernas broschyrer. Sökanden har tillagt att marknadens karaktär av oligopol tillsammans med den politik som ministeriet för handelsflottan öppet drev och som innebar att endast prisökningar som låg under inflationen var tillåtna och att all illojal konkurrens skulle förhindras, med matematisk precision ledde till att de tillkännagivna priserna låg mycket nära varandra. Varje företag undvek således att tillkännage avvikande priser för att inte riskera att omedelbart förlora eventuella kunder (om dess priser var högre) eller att de andra företagen genast följde efter (om dess priser var lägre). Vad gäller företaget Calberson som omnämns i skäl 27 i beslutet, är enligt sökanden en förklaring till ETA:s telex att företaget Calberson hade kontaktat vart och ett av företagen och oriktigt uppgivit att de andra företagen hade erbjudit det en prisnedsättning. En sådan nedsättning skulle emellertid ha varit helt oförnuftig i ekonomiskt hänseende och skulle ha utgjort prov på en uppenbart illojal priskonkurrens som var förbjuden i lag. Enligt sökanden reagerade företagen på detta genom att försöka ta reda på om deras konkurrenter verkligen hade erbjudit så orealistiska prisnedsättningar.

244 Sökanden har hävdad att den handling daterad den 25 februari 1992 (skäl 28 i beslutet) som rör linjen till Ortona (inte Otrante såsom det anges i beslutet) inte utgör bevis för att det förekom ett "avtal" i snäv bemärkelse mellan de rederier som trafikerade de olika linjerna angående prisskillnaderna på dessa. Sökanden har gjort gällande att den prislista som förekommer i slutet av denna handling endast är en förenklad redogörelse för priserna till de olika hamnarna, eftersom det anges att den avser "nuvarande priser". Sökandens agent, ETA, har givit denna redogörelse för att "underlätta förståelsen", det vill säga i syfte att möjliggöra för sökanden att ungefärligt jämföra priserna. Denna prislista utgör enligt sökanden inte bevis för att de där angivna priserna i praktiken tillämpades av företagen. Sökanden har med avseende på justeringen av biljettpriserna för fordon på linjerna Grekland-Italien-Grekland påpekat att det utdrag ur telexmeddelandet av den 7 januari 1993 som återges i skäl 29 i beslutet ger en oriktig uppfattning om detta telexmeddelandes egentliga innehåll. Det framgår nämligen av hela meddelandets lydelse att den "senaste justeringen" avsåg växelkursen mellan drakmer och lire och inte någon allmän prisökning i de båda valutorna. Det är således inte möjligt att av hänvisningen till denna justering — vilken endast rör växelkursen som beträffande den grekiska valutan hade försämrats med 15 procent — dra slutsatsen att det under år 1992 fanns en överenskommelse mellan företagen att tillämpa samma priser.

245 Sökanden har anfört att skälen 24–29 i beslutet inte ger stöd åt slutsatsen att sökanden för år 1992 hade slutit något som helst avtal med något rederi avseende linjerna till Bari och Brindisi.

246 Såsom kommissionen har påpekat saknas stöd för påståendet att den verkliga konkurrensen inte avsåg de tillkännagivna priserna utan snarare rabatter. Att de berörda företagen konkurrerade i andra avseenden än angående priserna medför inte att artikel 85.1 i fördraget inte är tillämplig, eftersom det är bevisat att det förelåg avtal om priserna. De utdrag ur vissa handlingar som återgivits i beslutet, i skälen 24–25, visar att möten mellan sökanden, Strintzis, Karageorgis och Anek ägde rum i juli och i oktober 1991 och att företagen därvid träffade överenskommelser om den prispolitik de skulle tillämpa under år 1992. Skrivelsen av den

25 februari 1992 i vilken ETA informerade Minoans huvudkontor om "den senaste utvecklingen i fråga om linjerna till Italien" ger, såsom det anges i skäl 28 i beslutet, ett klart stöd för uppfattningen att överenskommelsen om bibehållna prisskillnader på de olika linjerna skulle gälla under år 1992. Genom den bevisning som kommissionen åberopade i skälen 27-29 i beslutet, och särskilt telexmeddelandena av den 7 januari 1992 och den 7 januari 1993, bekräftas slutligen att sökanden hade en framträdande roll i den omtvistade kartellen.

247 Förstainstansrätten erinrar slutligen om det telex som Minoan sände till Anek, Karageorgis och Strintzis den 7 januari 1993. Av detta telex framgår att de båda konkurrensbegränsande avtal som sökanden hölls ansvarig för (avseende linjen från Patras till Ancona respektive från Patras till Bari och Brindisi) gällde även under år 1992. Detta telex hade följande lydelse:

"Vi påpekar att två år har gått sedan fordonstariffen senast justerades.

Det krävs därför en ny höjning av priserna i drakmer eller en sänkning av priserna i lire.

Såsom ni kan själva se är det numera en skillnad på 15 procent mellan priserna i de båda valutorna.

Vi föreslår därför en höjning med 15 procent av priserna i drakmer (se bifogad tabell) från den 1 februari 1993.

Vårt beslut att gå vidare till en överenskommelse med er om justeringen utan att först överlägga med företagen på de andra linjerna till Italien bygger på en önskan att undvika de ändlösa diskussioner som skulle bli följderna om vi gav oss in på sådana överläggningar.

Vi tror att de andra företagen kommer att se positivt på denna gemensamma överenskommelse. I annat fall tror vi att förlusten av kunder till andra billigare hamnar inte kommer att överstiga prishöjningen på 15 procent.

Vi föreslår att priserna för fordon av kategori 5, det vill säga fordon på mellan 12 och 15 meter skall tillämpas på fordon på mellan 12 och 16,5 meter (eftersom de flesta kylfordon, och så småningom alla fordon, är eller kommer att vara 16,5 meter) och att priserna i lire skall höjas med 5 procent (från 910 000 till 950 000 italienska lire) gentemot en höjning med 15–23 procent i drakmer. ...”

- 248 Med beaktande av en så direkt och tydlig bevisning för att sökanden har deltagit i de konkurrensbegränsande avtalen skall sökandens argument lämnas utan avseende.

e) Bevisning avseende år 1993

- 249 Sökanden har hävdade att de förslag som ETA gjorde vid sammanträdet den 21 maj 1992, vilka berörs i ett telex av den 27 maj 1992, endast rörde frågor under diskussion (Karageorgis och Strintzis gjorde vissa avvikande förslag och Anek reserverade sig) som inte var bindande för sökanden. Detta framgår av att ETA i nämnda telex bad sökanden att begrunda och godkänna förslagen. Enligt

sökanden uppnåddes inte några konkreta resultat vid det möte som hölls den 4 augusti 1992, vilket behandlas i skäl 31 i beslutet, och som gällde problemet med "no-show"-biljetter (det vill säga biljetter som agenterna sänder på kredit till kända kunder, som sedan inte infinner sig vid avgång men som vägrar betala för de outnyttjade biljetterna trots att hytter har bokats). De förslag till lösning på detta problem som därvid gjordes godtogs nämligen inte av de andra rederierna. Sökanden har anfört att enbart den information som ETA gav sökanden i detta hänseende inte kan utgöra en överträdelse av artikel 85 i fördraget.

250 Sökanden har framhållit att telexmeddelandet av den 6 november 1992 som ETA sänt till de andra rederierna som trafikerade linjen till Ancona hade sänts på ETA:s eget initiativ utan sökandens vetskap och godkännande.

251 Sökanden har påpekat att justeringen av biljettpriserna för nyttofordon, vilka nämns i skälen 36 och 37 i beslutet, i motsats till vad kommissionen har gjort gällande, var hänförlig endast till växelkursen mellan grekiska drakmer och italienska lire och inte till den samtidiga prishöjningen i båda valutorna. Justeringen på 15 procent motsvarade fullständigt den grekiska valutans värdeförsämring gentemot den italienska. Sökanden har i fråga om mötet av den 24 november 1993 och med avseende särskilt på den föregivna "kollapsen för den tidigare överenskommelsen" gjort gällande att det inte finns några uppgifter om innehållet i denna överenskommelse och inte heller om när den slöts, dess varaktighet eller vilka frågor som där reglerades. Den "tidigare överenskommelsen" är nämligen endast ett icke bindande uttalande från de olika rederierna att de ämnade följa principen att sträckans längd i sjömil och priset skulle stå i proportion till varandra och att all illojal priskonkurrens skulle bekämpas. Att det inte var möjligt att uppnå någon överenskommelse ens med avseende på en rimlig anpassning av priserna i förhållande till växelkursernas förändringar framgår enligt vad sökanden har framhållit av den önskan att undvika "ändlösa diskussioner" som uttryckts i det telex av den 7 januari 1993 som omnämns i skäl 36 i beslutet.

- 252 Förstainstansrätten finner att de ovan beskrivna handlingarna, vilka kommissionen åberopade i skälen 30–37 i beslutet, på ett objektivt och samstämmigt sätt stöder slutsatsen att de konkurrensbegränsande avtalen mellan de rederier som trafikerade linjen från Patras till Ancona respektive från Patras till Bari och Brindisi fortsatte att gälla under år 1993. Det framgår dessutom av ett flertal handlingar att sökanden och andra rederier på linjen mellan Patras och Ancona hade för avsikt att uppmana rederierna på de andra linjerna att följa den prisjustering som beslutats avseende linjen mellan Patras och Ancona.
- 253 Minoan uppgav sålunda i det telex som företaget den 7 januari 1993 sände till Strintzis, Anek och Karageorgis för att föreslå en ändring av fordonspriserna på linjerna Grekland–Italien–Grekland att ”två år har gått sedan fordonstariffen senast justerades”. Det framgår därav att kartellmedlemmarna under perioden mellan mötet den 25 oktober 1990 och den 7 januari 1993 inte höjde de priser som gällde från den 5 november 1990 liksom att priserna för år 1991 fortsatte att gälla även under år 1992.
- 254 Att de konkurrensbegränsande avtalen fortsatte att gälla bekräftas även av telexmeddelandet av den 24 november 1993 som innehåller följande uttalande: ”Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den förra överenskommelsen på grund av motståndet från Kosma-Giannatou och Ventouris A. Vi förbättrade situationen bit för bit och övervann 5 till 10 % (Strintzis, Ventouris G. och Adriatica) och kom till sist fram till ovannämnda procentsats.” Detta uttalande bekräftar att förhandlingar ägde rum under år 1993 och att meningsskiljaktigheter därvid uppstod mellan företagen och även bland de företag som deltagit i den tidigare överenskommelsen (Ventouris, Adriatica etcetera). Uttrycket bit för bit visar att en hel rad förhandlingar hade ägt rum under året mellan företagen (däribland sökanden), vilket i sin tur visar att sökanden fortfarande deltog i överenskommelsen under perioden januari–november 1993.
- 255 Med beaktande av en så direkt och tydlig bevisning för att de konkurrensbegränsande avtalen fortsatte att gälla och att sökanden deltog i dessa under år 1993, skall sökandens argument lämnas utan avseende.

f) Bevisning avseende år 1994

- 256 Sökanden har gjort gällande att den överenskommelse som ETA nämnde i sitt telex till sökanden av den 24 november 1993 endast var ett icke bindande erkännande av att sträckans längd i sjömil och priset måste stå i proportion till varandra och av nödvändigheten av att förhindra all illojal konkurrens i form av orimligt låga priser, såsom de priser som rederierna på de så kallade sydliga rutterna tillämpade. Sökanden betvivlar att det någonsin hade uppnåtts en sådan överenskommelse som den "överenskommelse om en justering av fordonstariffen med omkring 15 %" som omnämns i detta telex och ännu mer att den hade efterlevts i praktiken. Formuleringen i detta telex beror på att sökandens agent, ETA, ville berömma sig av att ha uppnått anmärkningsvärda resultat tack vare de personliga ansträngningar som gjorts av ETA:s legala ställföreträdare, Sfinias. Sökanden har tillagt att syftet med detta telex förmodligen var att övertala sökanden att godkänna en höjning med 15 procent, vilken även skulle öka ETA:s provisionsintäkter. ETA:s förslag att anta en ny prislista i vilken kontantbetalning uppmuntrades genom en nedsättning med 30 procent vid sådan betalning accepterades inte och gav enligt sökanden inte något resultat. Situationen blev nämligen normal i början av juli 1994 när alla berörda var säkra på att den förväntade värdedäring av den grekiska valutan inte skulle inträffa, bland annat tack vare regeringens åtgärder för att stödja valutan. Sökanden anser att det under alla omständigheter är oriktigt att hålla den ansvarig för detta initiativ, att anse att ett sådant initiativ utgör en överträdelse och, mer allmänt, att anse att det föreligger ett avtal om gemensam prissättning avseende nyttfordon för år 1994. Sökanden har slutligen hävdade att den även under år 1994 på grundval av specifika överenskommelser fortsatte att bevilja sina kunder betydande rabatter.
- 257 Kommissionen redogjorde i skälen 38–42 i beslutet för den bevisning som ledde kommissionen till slutsatsen att de konkurrensbegränsande avtalen fortsatte att gälla under år 1994, åtminstone fram till tidpunkten för undersökningarna.
- 258 Kommissionen åberopade i skäl 38 i beslutet det telex som ETA sände till sökanden den 24 november 1993 som bevis för att de konkurrensbegränsande

avtalen fortsatte att gälla under år 1994, eftersom de skulle tillämpas från den 16 december 1993. I detta telex angavs även att fjorton företag deltog i mötet samma dag. Kommissionen hänvisade vidare i beslutet till ett telex som sökanden sände till Anek och Strintzis den 13 maj 1994 vari den uppgav att en ny typ av släpvagn höll på att bli vanlig på Ancona-linjen och föreslog en ny priskategori och ett gemensamt datum för genomförande. Detta telex följdes av ytterligare telex av den 25 maj och den 3 juni 1994 i samma ärende, i vilka Minoan bad om en överenskommelse. Kommissionen återopade därefter ett telex som ETA sände till Minoans huvudkontor den 26 maj 1994 och vidare det faktum att kommissionen genomförde undersökningar hos företagen i juli 1994. Kommissionen uppgav slutligen i skäl 42 i beslutet att det inte fanns några bevis för att företagens samverkan fortsatte efter detta.

- 259 Det framgår av det telex som ETA sände till Minoans huvudkontor den 24 november 1993 att det samma dag hölls ett möte i vilket fjorton rederier deltog. Vid detta möte behandlades enligt beslutet (skäl 37) justeringen av de priser som skulle gälla under år 1994 på linjerna från Patras till Ancona, Brindisi respektive Bari. I detta telex anges följande:

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

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

...”

- 260 Detta telex visar att sökanden ingick en överenskommelse med ett antal rederier om hur de skulle agera på marknaden från den 16 december 1993, det vill säga även under år 1994.
- 261 Telexmeddelandena av den 13 maj 1994, den 25 maj 1994 och den 3 juni 1994 stöder likaledes på ett objektiva och samstämmigt sätt slutsatsen att de konkurrensbegränsande avtalen mellan de rederier som trafikerade linjen från Patras till Ancona fortsatte att tillämpas under år 1994 och att sökanden genom sin enda agent hade en framträdande roll däri.
- 262 Med beaktande av en så direkt och tydlig bevisning för att sökanden deltog i de konkurrensbegränsande avtalen under år 1994 fram till tidpunkten för kommissionens undersökning i juli skall sökandens argument lämnas utan avseende.
- 263 Mot bakgrund av det ovan anförda skall talan inte bifallas på den andra delen av denna grund. Talan skall således inte bifallas på någon del av den tredje grunden.

II — *Yrkandena om upphävande eller nedsättning av böterna*

- 264 Sökanden har till stöd för sitt yrkande om upphävande eller nedsättning av böterna anført att artikel 19.2 i förordning nr 4056/86 samt riktlinjerna för beräkning av böter har åsidosatts.

A — Den första delgrunden: huruvida kommissionen har gjort en oriktig bedömning av överträdelsens allvar

Parternas argument

265 Sökanden har för det första anfört att kommissionen genom att anse att den påstådda överträdelsen är allvarlig (skäl 150 i beslutet) har åsidosatt riktlinjerna för beräkning av böter som döms ut enligt artikel 15.2 i förordning nr 17 och artikel 65.5 i EKSG-fördraget (EGT C 9, 1998, s. 3) (nedan kallade riktlinjerna). Dessa riktlinjer skall även tillämpas på böter som döms ut enligt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86. Sökanden anser att överträdelsen inte uppfyller något av de rekvisit för allvarlig överträdelse som ställs upp i riktlinjerna, eftersom begränsningarna inte tillämpades strängt och inte kunde ha påverkan på stora områden av den gemensamma marknaden. Kommissionen medgav denna omständighet i beslutet (skälen 148 och 149). Den överträdelse som de berörda företagen hållits ansvariga för borde således vid fastställelsen av böternas grundbelopp i värsta fall ha ansetts mindre allvarlig. Till mindre allvarliga överträdelser hör nämligen begränsningar som syftar till att begränsa handeln men som har en begränsad påverkan på marknaden och som dessutom endast berör en förvisso betydande men relativt smal del av den gemensamma marknaden. Enligt sökanden borde böternas grundbelopp inte ha överstigit det belopp som föreskrivs för mindre allvarliga överträdelser, det vill säga en miljon ecu.

266 Sökanden har för det andra anfört att den uppdelning av transportföretagen i stora rederier, medelstora rederier och små rederier som kommissionen gjorde när den fastställde böterna (skälen 151 och 152 i beslutet) är godtycklig och leder till att sökanden hamnar i en mer ogynnsam situation än sina konkurrenter. Sökanden anser dessutom inte att den i ett europeiskt perspektiv kan anses som ett stort färjerederi eller som en måttstock för alla sökandens konkurrenter. Sökanden har slutligen gjort gällande att det mest rimliga kriteriet vid

fastställelsen av bötesbeloppet är respektive företags marknadsandel på samtliga linjer mellan Grekland och Italien (tjänstemarknaden). Genom ett sådant kriterium skulle nämligen hänsyn tas även till varje företags kapacitet att "vålla betydande skada" på hela marknaden, såsom det anges i skäl 151 i beslutet.

267 Kommissionen har anfört att sådana samordnade förfaranden som beskrivs i artikel 85.1 i fördraget, däribland avtal mellan företag i syfte att fastställa priser, anses särskilt allvarliga, vilket framgår av den omständigheten att de uttryckligen anges i denna artikel som exempel på överträdelser. Kommissionen har dessutom erinrat om att ett avtal om fastställelse av priser enligt fast rättspraxis i sig självt är konkurrensbegränsande (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovan nämnda målet *Chemiefarma mot kommissionen*, punkt 133). En överträdelse som har begåtts i samband med en kartell i vilken, liksom i förevarande fall, flertalet aktiva företag på den ifrågavarande marknaden ingår är enligt kommissionen en allvarlig överträdelse.

268 Kommissionen har även påpekat att karteller enligt riktlinjerna i princip skall anses som mycket allvarliga överträdelser. Kommissionen har emellertid klargjort att den i skälen 146–150 i beslutet beaktade de uppgifter som sökanden lämnade (se särskilt skäl 148) och även den omständigheten att avtalen haft en begränsad påverkan på marknaden liksom att de endast påverkat en begränsad del av denna. Kommissionen kom därför fram till att det rörde sig om en allvarlig och inte en mycket allvarlig överträdelse.

269 Kommissionen har slutligen gjort gällande att alla faktorer som kan påverka bedömningen av överträdelsens allvar i enlighet med riktlinjerna skall beaktas vid fastställelsen av bötesbeloppet. En av dessa faktorer är storleken på de företag som deltagit i det förbjudna förfarandet. Eftersom det i förevarande fall fanns betydande skillnader i storlek mellan företagen var deras storlek en lämplig utgångspunkt för att fastställa varje företags vikt och inflytande på marknaden och således den verkliga påverkan av deras uppträdande på konkurrensen.

Förstainstansrättens bedömning

1. Allmänna överväganden

- 270 Det är klarlagt att kommissionen har fastställt sökandens böter i enlighet med den i riktlinjerna föreskrivna allmänna metoden för beräkningen av bötesbeloppet. Riktlinjerna skall även tillämpas vid fastställelsen av böter enligt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86. Sökanden har inte bestridit att riktlinjerna är tillämpliga i förevarande fall.
- 271 Enligt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86 får kommissionen ”genom beslut påföra företag eller sammanslutningar av företag böter från 1 000 [euro] till 1 miljon [euro], eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent av omsättningen för föregående räkenskapsår för vart och ett av de företag som har medverkat i överträdelsen, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet ... bryter mot artikel 85.1 ... i fördraget”. I samma bestämmelse föreskrivs att ”[n]är bötesbeloppets storlek fastställs skall hänsyn tas till både hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått”.
- 272 I punkt 1 första stycket i riktlinjerna föreskrivs att grundbeloppet för beräkningen av böterna fastställs på grundval av överträdelsens allvar och varaktighet. Dessa är de enda kriterier som anges i artikel 19.2 i förordning nr 4056/86.
- 273 Enligt riktlinjerna använder kommissionen som utgångspunkt vid fastställelsen av bötesbeloppet ett belopp som fastställs på grundval av överträdelsens allvar. Vid bedömningen av överträdelsens allvar skall man beakta överträdelsens art, dess konkreta påverkan på marknaden, om den är mätbar, och omfattningen av den

relevanta geografiska marknaden (punkt 1 A första stycket). Inom ramen för denna bedömning indelas överträdelserna i tre kategorier, nämligen "mindre allvarliga överträdelser" för vilka möjliga bötesbelopp uppgår till mellan 1 000 euro och 1 miljon euro, "allvarliga överträdelser" för vilka möjliga bötesbelopp kan variera mellan 1 miljon och 20 miljoner euro och "mycket allvarliga överträdelser" för vilka möjliga bötesbelopp överstiger 20 miljoner euro (punkt 1 A första—tredje strecksatserna).

274 Eftersom företagen skall behandlas efter sina egna förutsättningar anges i riktlinjerna att sanktionsnivåerna inom var och en av de ovannämnda kategorierna och särskilt beträffande kategorierna allvarliga och mycket allvarliga överträdelser gör det möjligt att variera behandlingen av företagen alltefter arten av de överträdelser de begått (punkt 1 A tredje stycket). Vidare är det nödvändigt att beakta den ekonomiska kapaciteten hos de företag som medverkar till överträdelserna att vålla andra aktörer, särskilt konsumenterna, betydande skada och att fastställa bötesbeloppet till en nivå som säkerställer att böterna är tillräckligt avskräckande (punkt 1 A fjärde stycket). Vidare kan det dessutom beaktas att stora företag i flertalet fall förfogar över en infrastruktur, som är tillräcklig för att de skall ha juridisk och ekonomisk kunskap som gör det möjligt för dem att bättre bedöma den rättsstridiga karaktären av deras beteenden och de konsekvenser som dessa får ur konkurrensrättslig synpunkt (punkt 1 A femte stycket).

275 Inom var och en av de tre ovan angivna kategorierna kan det vara nödvändigt att i fall då flera företag är inblandade, såsom vid karteller, variera de belopp som fastställs. Detta för att ta hänsyn till den särskilda vikten, och således den faktiska påverkan på konkurrensen, av varje företags förfarande i samband med överträdelserna. En sådan variation aktualiseras särskilt när det är stor skillnad i storleken på de företag som begått en överträdelse av samma slag. Variationen är i dessa fall nödvändig för att det allmänna utgångsbeloppet skall kunna anpassas efter varje företags specifika karaktär (nedan kallat det särskilda utgångsbeloppet) (punkt 1 A sjätte stycket).

- 276 Vad gäller rekvisitet överträdelsens varaktighet görs i riktlinjerna en skillnad mellan överträdelser med kort varaktighet (normalt kortare än ett år), beträffande vilka det utgångsbelopp som fastställts för överträdelsens allvar inte skall ökas, överträdelser med medellång varaktighet (normalt ett till fem år), beträffande vilka detta belopp kan höjas med upp till 50 procent, och överträdelser med lång varaktighet (normalt längre än fem år), beträffande vilka detta belopp kan höjas för varje år med 10 procent (punkt 1 B första stycket första—tredje strecksatserna).
- 277 I riktlinjerna ges därefter som exempel en förteckning över försvårande och förmildrande omständigheter som kan beaktas för att höja eller sänka grundbeloppet. Det hänvisas även till kommissionens meddelande av den 18 juli 1996 om befrielse från eller nedsättning av böter i kartellärenden (EGT C 207, s. 4).
- 278 Som allmänna anmärkningar anges i riktlinjerna att slutresultatet av bötesberäkningen enligt schemat (grundbelopp med procentuella ökning och minskningar) aldrig får överstiga 10 procent av företagets totala omsättning enligt artikel 19.2 i förordning nr 4056/86 (punkt 5 a). Vidare föreskrivs i riktlinjerna att det efter det att ovanstående beräkningar har gjorts är nödvändigt att beakta vissa objektiva uppgifter, som till exempel det särskilda ekonomiska sammanhanget, den eventuella ekonomiska eller finansiella fördel som den som begått överträdelsen fått, de aktuella företagets egna kännetecken samt deras faktiska betalningskapacitet i ett visst socialt sammanhang för att slutligen anpassa beloppen för de planerade böterna (punkt 5 b).
- 279 Härav följer att beräkningen av bötesbeloppet enligt den i riktlinjerna föreskrivna metoden även fortsättningsvis skall göras på grundval av de två kriterier som anges i artikel 19.2 i förordning nr 4056/86, nämligen överträdelsens allvar och varaktighet, med iakttagande av den högsta gräns som i samma bestämmelse anges i förhållande till varje företags omsättning. Riktlinjerna går följaktligen inte

utöver den rättsliga påföljdsram som anges i denna bestämmelse (förstainstansrättens dom av den 20 mars 2002 i mål T-23/99, LR AF 1998 mot kommissionen, REG 2002, s. II-1705, punkterna 231 och 232).

2. Huruvida det finns fog för denna delgrund

280 Såsom det har erinrats om ovan anses karteller enligt riktlinjerna i princip utgöra mycket allvarliga överträdelser. Detta överensstämmer fullständigt med domstolens och förstainstansrättens rättspraxis, enligt vilken denna typ av överträdelse är en av de mest allvarliga konkurrensbegränsningarna, särskilt när syftet med kartellen är att priser fastställs.

281 Vad gäller sökandens situation i förevarande fall framgår det av skälen 147–150 i beslutet att även om kommissionen uppgav (skäl 147 i beslutet) att ”ett avtal genom vilket vissa av de största färjerederierna på den relevanta marknaden kom överens om priserna för att transportera passagerare och gods på rorofartyg ... på grund av sin art [är] en mycket allvarlig överträdelse av gemenskapslagstiftningen” slog kommissionen fast att det i själva verket endast rörde sig om en allvarlig överträdelse (skäl 150 i beslutet). Kommissionen gjorde denna mildare bedömning av överträdelsens allvar efter att ha konstaterat att ”[ö]verträdelsens faktiska påverkan på marknaden ... emellertid [var] begränsad” och att eftersom den grekiska regeringen ”[u]nder den period överträdelsen pågick uppmuntrade ... företagen att hålla prishöjningarna inom ramen för inflationen” var ”[p]riserna ... bland de lägsta på den gemensamma marknaden för sjötransporter från en medlemsstat till en annan” (skäl 148 i beslutet). Kommissionen beaktade dessutom att ”endast en begränsad del av den gemensamma marknaden [påverkades] av överträdelsen, dvs. tre av färjelinjerna över Adriatiska havet.” Kommissionen ansåg denna marknad liten jämfört med andra marknader inom Europeiska unionen (skäl 149 i beslutet).

282 Av detta följer att kommissionen med rätta slog fast i beslutet att det rörde sig om en allvarlig överträdelse.

283 Vad gäller sökandens argument med avseende på företagens storlek framgår det av skälen 151 och 152 i beslutet att kommissionen ansåg det lämpligt att beakta de överträdande företagens kapacitet att vålla betydande skada och att den sökte fastställa bötesbeloppet till en nivå som skulle säkerställa att böterna var tillräckligt avskräckande. Kommissionen ansåg det därför lämpligt att ålägga de större företagen högre böter än de mindre, eftersom det är stor skillnad i storleken på företagen. I tabell 1 (skäl 151 i beslutet) görs en jämförelse av de berörda företagens storlek. Av denna tabell framgår att Minoan är det största rederiet på marknaden följt av Anek och att dessa är de enda stora rederierna. Minoan är mer än dubbelt så stort som de medelstora rederierna och tio gånger så stort som de små. Jämförelsen grundas på omsättningen för rorotjänster på linjerna i Adriatiska havet under år 1993 som tjänar som referensår för att göra det möjligt för kommissionen att bedöma företagets betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagets brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen. Kommissionen förklarade i skäl 152 i beslutet att det är på grundval av denna indelning som de böter som med hänsyn till överträdelsens allvar åläggs de medelstora rederierna skulle komma att uppgå till 65 procent av de böter som åläggs de stora rederierna, däribland sökanden.

284 Det framgår av rättspraxis att kommissionen utan att åsidosätta likabehandlingsprincipen kan ålägga ett företag högre böter om det har stark ställning på marknaden och om dess handlande därför har inneburit större påverkan än andra företags handlande vid samma överträdelse. En sådan metod för att fastställa bötesbeloppet uppfyller även kravet på att böterna skall vara tillräckligt avskräckande (se, för ett liknande resonemang, förstainstansrättens dom av den 8 oktober 1996 i de förenade målen T-24/93–T-26/93 och T-28/93, *Compagnie maritime belge transports m.fl. mot kommissionen*, REG 1996, s. II-1201, punkt 235).

- 285 Storleken på de företag som deltog i den förbjudna samverkan är dessutom en av de faktorer som enligt riktlinjerna skall beaktas när bötesbeloppet fastställs. Den uppdelning av företagen i stora, medelstora och små rederier som kommissionen gjorde i skälen 151 och 152 i beslutet i syfte att fastställa böternas storlek överensstämmer följaktligen i motsats till vad sökanden hävdade fullständigt med riktlinjernas lydelse och målsättning. Sökanden har heller varken gjort gällande att de procentsatser som kommissionen använde vid sin jämförande bedömning i skäl 151 i beslutet var oriktiga eller att det inte verkligen förelåg avsevärda skillnader mellan de berörda företagens storlek. Sökandens påstående att det var fel av kommissionen att göra en åtskillnad mellan de olika typerna av rederier skall således lämnas utan avseende. Sökanden kan heller inte kritisera kommissionen för att den ansåg att företagens storlek utgjorde en lämplig utgångspunkt för att bedöma varje företags särskilda vikt och inflytande på marknaden samt den faktiska påverkan på konkurrensen av deras handlande.
- 286 Talan skall således inte bifallas på denna delgrund.

B — Den andra delgrunden: huruvida kommissionen har gjort en oriktig bedömning av överträdelsens varaktighet

Parternas argument

- 287 Sökanden har anfört att det som i beslutet karakteriserades som ett "avtal" i själva verket var sedvanliga förhandlingar som sedan årtionden ägde rum mellan de rederier som trafikerade linjerna mellan Grekland och Italien och som helt enkelt hade fortsatt efter den 1 juli 1987 då förordning nr 4056/86 trädde i kraft. Sökanden har kritiserat kommissionen för att den inte ansåg att det faktum att denna praxis hade fortlöpt under årtionden utgjorde en förmildrande omständig-

het, utan i stället fann att det var en synnerligen allvarlig försvårande omständighet att rederierna hade fortsatt att tillämpa denna ”normala praxis”. Kommissionen ansåg nämligen för det första att denna ”normala praxis” var av ”lång varaktighet” (skäl 155 i beslutet). Kommissionen intog för det andra ett synnerligen strängt förhållningssätt och vidtog för sökandens del den högsta tillåtna ökningen (10 procent) trots att det i riktlinjerna för överträdelser med lång varaktighet (mer än fem år) föreskrivs att tilläggsbeloppet kan fastställas till 10 procent (se riktlinjerna, punkt 1 B första stycket tredje strecksatsen). Det redan höga grundbeloppet (2 miljoner ecu) för de böter som ålades sökanden hade således ökats med hela 70 procent (se skäl 156 i beslutet). Det totala grundbeloppet för sökandens böter höjdes således orättmätigt till 3,4 miljoner ecu (skäl 158 i beslutet).

- 288 Kommissionen har konstaterat att sökanden inte har förnekat att samverkan pågick från den 1 juli 1987 till juli 1994, och kommissionen har därvid erinrat om att det följer av riktlinjerna att överträdelser med längre varaktighet än fem år skall anses som överträdelser med lång varaktighet. Kommissionen har hävdatt att den kan ålägga en ökning med maximalt 10 procent för varje år som överträdelserna pågått och att den i förevarande fall har handlat inom dessa föreskrivna gränser.

Förstainstansrättens bedömning

- 289 Till det allmänna utgångsbeloppet (som fastställs för överträdelsernas allvar) kan enligt riktlinjerna läggas ett belopp som beträffande varje företag fastställs för överträdelsernas varaktighet. Kommissionen skall därvid särskilja tre typer av överträdelser, nämligen överträdelser med kort varaktighet (normalt kortare än ett år), överträdelser med medellång varaktighet (normalt ett till fem år) och överträdelser med lång varaktighet (normalt längre än fem år).

- 290 För överträdelser med kort varaktighet skall enligt riktlinjerna inte något tilläggsbelopp fastställas. För överträdelser med medellång varaktighet kan kommissionen däremot fastställa ett tilläggsbelopp som kan uppgå till 50 av det allmänna utgångsbeloppet (som fastställs för överträdelsens allvar). I fråga om överträdelser med lång varaktighet kan detta tilläggsbelopp för varje år fastställas till 10 procent av det belopp som fastställts för överträdelsens allvar. Det anges i riktlinjerna att kommissionen på detta sätt önskade driva upp ökningarna av böterna betydligt för överträdelser med lång varaktighet för att med eftertryck sanktionera begränsningar som varaktigt har medfört skadliga effekter för konsumenterna.
- 291 Det framgår av skäl 153 i beslutet att kommissionen ansåg att överträdelsen i fråga om Strintzis och sökanden varade åtminstone från och med den 18 juli 1987 till juli 1994 (då kommissionen utförde sina undersökningar). För sökandens, Strintzis och Karageorgis del karakteriserade kommissionen överträdelsen som en överträdelse med lång varaktighet (skäl 155 i beslutet). Kommissionen fann att dessa omständigheter motiverade ”en ökning av böterna med 10 procent ... för varje år då överträdelsen pågick” för sökanden och Strintzis, det vill säga en ökning med 70 procent (skäl 156 i beslutet). De procentuella ökningarna för respektive företag anges i tabell 2.
- 292 Det skall påpekas att sökanden varken har förnekat att överträdelsen inleddes den 1 juli 1987 (sökanden har faktiskt betonat att överenskommelserna existerade även före detta datum) eller att den pågick fram till juli 1994, det vill säga sju år. Eftersom det föreskrivs i riktlinjerna att överträdelser som har en längre varaktighet än fem år skall anses vara överträdelser med lång varaktighet och att det avseende sådana överträdelser är befogat att tillämpa en ökning som för varje år kan fastställas till 10 procent av det belopp som fastställts för överträdelsens allvar kan sökanden således inte hävda att de kriterier som anges i riktlinjerna har åsidosatts.

293 Förstainstansrätten underkänner sökandens argument att det var fel av kommissionen att anse överträdelsen som en överträdelse av lång varaktighet i stället för att slå fast att den omständigheten att det rörde sig om sedvanliga förhandlingar som ägt rum sedan årtionden var en förmildrande omständighet. Kommission kunde i beslutet skönsmässigt fastställa det datum då överträdelsen påbörjades med hänsyn till den bevisning som den förfogade över i fråga om överträdelsens existens och omfattning. Till skillnad från vad sökanden har gjort gällande kan det faktum att det handlande som utgör överträdelsen i själva verket inlemts långt före det datum som anges i beslutet på intet sätt utgöra en förmildrande omständighet.

294 Det skall slutligen erinras om att förstainstansrätten visserligen inte godtar sökandens argument att de kontakter som upprätthölls mellan färjerederierna i Grekland var brukliga och uppmuntrades av de grekiska myndigheterna och att de därför inte skulle anses som sådana konkurrensbegränsande avtal som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget. Kommissionen har emellertid ansett att dessa förhållanden utgjorde förmildrande omständigheter. Kommissionen medgav nämligen i skäl 163 i beslutet att ”[e]nligt grekisk praxis, som inte föreskrivs direkt i regelverket eller den rättsliga ramen, fastställs de inhemska biljettpiserna av ministeriet för handels[flottan] efter samråd med alla de inhemska rederierna (vilka förväntades lämna ett gemensamt förslag), vilket kan ha gjort de grekiska företagen som även var verksamma på inhemska linjer osäkra på om det verkligen var en överträdelse att fastställa priserna på de internationella linjerna genom samråd”. Med hänsyn till dessa omständigheter medgav kommissionen en nedsättning av böterna med 15 procent för alla företagen (skäl 163 i beslutet).

295 Talan skall följaktligen heller inte bifallas på denna delgrund

C — Den tredje delgrunden: huruvida kommissionen gjort en oriktig bedömning av de försvårande omständigheterna

Parternas argument

- 296 Sökanden har anfört att det saknas grund för kommissionens konstateranden i skälen 159–161 i beslutet angående de försvårande omständigheterna och att dessa konstateranden vilar på en oriktig, partisk och ofullständig bedömning. Sökanden har gjort gällande att kommissionen i beslutet åsidosatte de grundläggande principerna om proportionalitet, icke-diskriminering och god förvaltnings sed.
- 297 Sökanden har för det första bestridit att den var anstiftare till kartellen och har erinrat om att det rörde sig om ”normal praxis” som tillämpats under årtionden, vilket kommissionen medgav i beslutet. Sökanden har i detta hänseende tillagt att den från år 1981 till mitten av år 1987 trafikerade linjerna mellan Grekland och Italien med endast ett fartyg och att trafiken på dessa linjer dominerades av andra rederier såsom Karageorgis, Strintzis, HML, Adriatica och Ventouris, vilka hade ett större antal fartyg.
- 298 Sökanden har för det andra hävdats att telexmeddelandet av den 15 mars 1989 inte ger tillräckligt stöd för att anse sökanden som ”anstiftare” till en ”kartell” med hänsyn till förekomsten av en tidigare ”normal praxis”.
- 299 Sökanden har för det tredje anfört att påståendet i beslutet att sökanden ”organiserade ... möten med de företag som deltog i överträdelsen” är oriktigt. De telexmeddelanden från ETA av den 21 maj 1992 och den 24 november 1993 som ligger till grund för kommissionens anklagelser (se skälen 30, 37 och 38 i beslutet) innehåller endast information som ETA i efterhand sände till Minoan angående ett möte som redan hade avtalats (telexmeddelandet av den 21 maj

1992) och angående ett annat möte som redan hade ägt rum (telexmeddelandet av den 24 november 1993). Sökanden kunde således inte ha ”organiserat” (enligt formuleringen i beslutet) ifrågavarande möten om vilka sökanden endast hade informerats i efterhand. Eftersom ETA inte kunde hållas ansvarigt för att ha organiserat dessa möten, kunde sökanden *a fortiori* heller inte hållas ansvarig för detta.

- 300 Sökanden har för det fjärde bestridit att den ”övervakade ... kartellens verksamhet”. Sökanden kunde inte med hjälp av den osakliga och ofullständiga information som ETA under alla omständigheter lämnade först i efterhand ha ”övervakat” den ifrågavarande kartellens verksamhet. Sökanden anser det telex som ETA sände till sökanden den 24 november 1993 särskilt utmärkande i detta hänseende. Innehållet i detta telex har medvetet överdrivits, eftersom Sfinias ville berömma sig av att ha uppnått anmärkningsvärda resultat.
- 301 Sökanden har för det femte förnekat att den ”försökte ... utvidga företagets samarbete” och har ifrågasatt kommissionens tolkning av vart och ett av de telexmeddelanden som den återopade i samband med bedömningen av denna försvårande omständighet.
- 302 Sökanden har för det sjätte förnekat att den ”försökte hindra kommissionen från att genomföra sin undersökning”. Kommissionens påstående i beslutet att ”Minoan [föreslog] att varje företag skulle sänka priserna för fyra olika hyttkategorier med 1 %” är enligt sökanden oriktigt. Detta förslag härrörde nämligen inte från sökanden utan från ETA. Sökanden har i detta hänseende klargjort att den inte givit några förhållningsorder eller anvisningar och att den varken underläts om detta förslag eller godkänt det.
- 303 Det var således både oriktigt och orimligt strängt att öka böternas grundbelopp med 10 procent med motiveringen att sökanden var anstiftare av kartellen.

- 304 Sökanden har vidare anfört att kommissionen åsidosatte likabehandlingsprincipen vid sin bedömning av de försvårande omständigheterna.
- 305 Sökanden har anfört att andra inblandade företag vidtog liknande åtgärder och initiativ som ETA, vilka kommissionen hade hållit sökanden ansvarig för. Att under dessa omständigheter anse att sökanden var "anstiftare till kartellen" utgjorde ett åsidosättande av likabehandlingsprincipen, eftersom sökanden därigenom hamnade i en mer ogynnsam situation än sina konkurrenter.
- 306 Sökanden har inledningsvis jämfört sin egen situation med Strintzis situation. Enligt sökanden framgår det tydligt av skälen 13, 14, 16, 18, 19, 24, 25 och 35 i beslutet att Strintzis har haft en minst lika framträdande roll i det aktuella förfarandet som ETA, vars handlande tillskrivits sökanden. Kommissionen fann emellertid ändå inte att Strintzis initiativ, till skillnad från sökandens, skulle behandlas som försvårande omständigheter. Kommissionen gjorde sig därmed skyldig till ett uppenbart åsidosättande av likabehandlingsprincipen. Sökanden har vidare kritiserat kommissionen för att den i beslutet bortsåg från att ett av Strintzis fartyg även trafikerade linjen till Brindisi under åren 1989, 1990 och 1991. Sökanden har kritiserat kommissionen för att den ansåg sökanden vara "initiativtagare" till ett utökat samarbete mellan rederierna på de sydligare linjerna trots att den till skillnad från Strintzis aldrig har trafikerat dessa linjer. Denna försvårande omständighet lades emellertid aldrig Strintzis till last. Sökanden har dessutom åberopat kommissionens behandling av företaget Karageorgis, vilket i skälen 18, 21 och 33 i beslutet hållits ansvarigt för liknande initiativ utan att kommissionen ansett dessa utgöra försvårande omständigheter.
- 307 Kommissionen har tillbakavisat sökandens påståenden att den oriktigt ansetts som initiativtagare till kartellen och att kommissionen åsidosatt principerna om likabehandling och proportionalitet vid bedömningen av de försvårande omständigheterna. Kommissionen har i detta hänseende hänvisat till skälen

159–161 i beslutet där den redogjort för en rad uppgifter som styrker både att sökanden spelat en framträdande roll som initiativtagare till kartellen och vid uppföljningen av dess verksamhet och att sökanden har sökt hindra kommissionens granskning.

- 308 Kommissionen har vidare gjort gällande att den vid fastställelsen av bötesbeloppen i enlighet med kraven i rättspraxis beaktade de berörda företagens handlande i dess helhet och den roll som vart och ett av dem haft vid överträdelsen. Kommissionen har vidhållit att det tydligt framgår av bevisningen att sökanden haft en mer aktiv roll än de andra företagen inte bara genom att framlägga förslag utan även genom att organisera möten, informera de andra företagen om de svar den givit på kommissionens begäran om upplysningar och genom att söka hindra kommissionens undersökningar.

Förstainstansrättens bedömning

- 309 Det följer av riktlinjerna (punkt 2) att kommissionen kan öka böternas grundbelopp om det föreligger försvårande omständigheter. I riktlinjerna anges exempel på försvårande omständigheter såsom att företagen upprepar överträdelser av samma typ, att de vägrar att samarbeta eller till och med försöker hindra undersökningen, att de har haft en ledande roll i eller uppmuntrat till överträdelsen samt att företagen har vidtagit bestraffningsåtgärder mot andra företag i syfte att få dem att "respektera" de olagliga förfaranden som eventuellt inletts. Det anges även i riktlinjerna att kommissionen eventuellt kan vara tvungen att öka böternas grundbelopp för att överskrida beloppet av de olagliga vinster som erhållits tack vare överträdelsen, om det är objektivt möjligt att uppskatta detta belopp.

310 Kommissionen redogjorde i skälen 159–161 i beslutet för de försvårande omständigheterna i fråga om vart och ett av de företag som beslutet är riktat till.

1. Rollen som anstiftare till kartellen

311 Kommissionen ansåg (skäl 159 i beslutet) med hänsyn till sökandens roll som anstiftare till kartellen att det var lämpligt att öka företagets böter med 25 procent.

312 Kommissionen nådde denna slutsats efter att ha tagit ställning till en rad omständigheter.

313 Kommissionen ansåg för det första att sökanden försökte övertala Anek att ansluta sig till kartellen. Förstainstansrätten finner att detta framgår tydligt av telexmeddelandet från Minoan av den 15 mars 1989.

314 Kommissionen ansåg för det andra att sökanden diskuterade med Ventouris om företagets prispolitik på Ortonalinjen (se ETA:s handling av den 25 februari 1992) och organiserade och ledde möten med de företag som deltog i överträdelsen (ETA:s telexmeddelanden av den 21 maj 1992 och av den 24 november 1993).

315 Förstainstansrätten understryker att kommissionen hade fog för att i beslutet slå fast att sökanden organiserade och ledde möten med de företag som deltog i överträdelsen (se ETA:s telexmeddelanden av den 21 maj 1992 och av den 24 november 1993).

316 Vad gäller mötet den 21 maj 1992 framgår det verkligen av det telexmeddelande som ETA sände till Minoan samma dag att ETA upplyst Minoan om att ett ”möte med företrädare för rederier på Patras-Ancona-linjen [skulle komma] att sammankallas för att diskutera utkastet till den nya tariffen för 1993”. Minoan informerades även om dagordningen för detta möte. Det framgår likaledes av ett telex av den 27 maj 1992 att ETA informerade Minoan om de förslag som ETA gjort vid mötet mellan rederierna den 21 maj 1992, och som i stort hade godtagits.

317 I fråga om mötet den 24 november 1993 görs följande uttalande i det telex som ETA sände till Minoans huvudkontor samma dag:

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

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

318 Detta telex visar att ett möte mellan 14 rederier hölls den 24 november 1993 i syfte att vidta justeringar av priserna på linjerna från Patras till Ancona, Brindisi och Bari. Av detta telex framgår att sökandens agent spelade en ledande roll vid förhandlingarna.

- 319 Kommissionen beaktade för det tredje den omständigheten att Minoan inte bara övervakade kartellens verksamhet, utan också försökte utvidga företagets samarbete (se telexmeddelandena av den 15 mars 1989, den 7 januari 1992, den 25 februari 1992, den 7 januari och den 24 september 1993 samt den 26 maj 1994).
- 320 Förstainstansrätten har ovan bedömt telexmeddelandena av den 15 mars 1989, den 25 februari 1992 och den 24 september 1993, och de försvårande omständigheter som kommissionen ansåg förelåg i fråga om sökanden skall anses bevisade.
- 321 Kommissionen åberopade, utan att sökanden invände häremot, i skäl 27 i beslutet det telexmeddelande som sökanden sände till Anek, Strintzis och Karageorgis den 7 januari 1992. I detta telex varnas företagen för att flera importörer av motorfordon ”strävar efter att locka våra företag att konkurrera med hjälp av tarifferna ... vi föreslår att vi håller fast vid en gemensam politik så att det inte börjar gå utför för oss”. Sökanden föreslog ett pris som alla företagen skulle tillämpa och begärde godkännande ”för att svara företaget Calberson som ... har varit i kontakt med alla företagen”.
- 322 I telexmeddelandet av den 7 januari 1993 som sökanden sände till Strintzis, Anek och Karageorgis för att föreslå en justering av fordonspriserna på linjerna mellan Grekland och Italien anges följande:

”Vårt beslut att gå vidare till en överenskommelse med er om justeringen utan att först överlägga med företagen på de andra linjerna till Italien bygger på en önskan att undvika de ändlösa diskussioner som skulle bli följderna om vi gav oss in på sådana överläggningar. Vi tror att de andra företagen kommer att se positivt på denna gemensamma överenskommelse ... I annat fall tror vi att förlusten av kunder till andra billigare hamnar inte kommer att överstiga prishöjningen på 15 procent. Vi avvaktar ert godkännande.”

- 323 Det framgår av detta telex att sökanden beslutat att förhandla direkt med sina främsta konkurrenter på linjen mellan Patras och Ancona, det vill säga Strintzis, Anek och Karageorgis, och skjuta upp förhandlingarna med de rederier som trafikerade de andra linjerna. Detta visar vilken framträdande roll sökanden spelade för kartellens verksamhet och utveckling. Uttalandet i telexmeddelandet om behovet av en överenskommelse om justeringen ”utan att först överlägga med företagen på de andra linjerna till Italien” vittnar om sökandens vilja att visa att det verkligen var möjligt att nå en överenskommelse om prisjusteringen och därigenom att uppmuntra de andra rederierna på linjen mellan Patras och Ancona att ansluta sig till denna överenskommelse. I motsats till vad sökanden har gjort gällande utgör således detta uttalande ett bevis för att sökanden försökte ”utvidga företagets samarbete”.
- 324 Telexmeddelandet som ETA sände till Minoans huvudkontor den 26 maj 1994 har följande lydelse:

”På grund av de marknadsvillkor som utvecklats till följd av den höga räntan på återköp, kortfristiga lån och finansiering sker inte någon kontantbetalning utan all betalning görs genom postdaterade checkar.

Vi har givit kontoret i Pireus instruktioner att begränsa krediterna för att komma till rätta med detta problem.

Som Ni vet reagerade våra kunder genom att framföra klagomål till Er och sökte finna en utväg genom att låta Heraklionkontoret utfärda biljetter, eftersom Ni fortfarande beviljar krediter där.

Vi har engagerat oss för att få en ny tariff tillämpad på Italien-linjerna med olika priser för kontantbetalning och tvåmånaderscheckar.

Problemet är att vi måste få godkännande från 16 företag. Trots detta är vi optimistiska ...”

325 I detta telex berörs ett särskilt problem som berodde på att det blev allt vanligare att rederiernas kunder betalade genom postdaterade checkar i stället för kontant. Vidare behandlas ett initiativ att få till stånd en ny prislista på linjerna till Italien med olika priser för kontantbetalning och tvåmånaderscheckar. Uttrycket ”vi har engagerat oss för” visar att sökandens agent hade en roll som initiativtagare och ledare även om det av telexmeddelandet inte framgår vilka andra företag som avsågs med ETA:s initiativ.

326 Det framgår av det ovan anförda att kommissionen har bevisat att Minoan spelade en framträdande roll i det händelseförlopp som kommissionen riktigt ansåg utgjorde en konkurrensbegränsande samverkan.

327 Sökandens argument skall, med hänsyn till bevisvärdet av den direkta skriftliga bevisningen lämnas utan avseende. Det saknar för det första betydelse att andra företag såsom Karageorgis, Strintzis, HML Adriatica eller Ventouris dominerade trafiken på linjerna mellan Grekland och Italien före år 1987, eftersom överträdelsen inte inleddes förrän år 1987. Att det var grekisk praxis att fastställa de inhemska biljettpriserna genom samråd med alla de inhemska rederierna har för det andra inte någon inverkan på bedömningen av den roll som sökanden egentligen haft. Detta argument skulle snarast ges en motsatt innebörd än den som sökanden har gjort gällande om det visar sig att Minoan tillhörde ett av de största rederierna på de grekiska inrikeslinjerna.

- 328 Såsom förstainstansrätten har slagit fast ovan vid prövningen av den andra grunden skall sökandens argument att den felaktigt hållits ansvarig för ETA:s agerande lämnas utan avseende.
- 329 Sökanden kan följaktligen inte kritisera kommissionen för att den ansåg att sökanden var anstiftare till kartellen och att den hade en mycket framträdande roll i förhållande till de andra företagen, däribland Strintzis och Karageorgis.
- 330 Slutligen finner förstainstansrätten att sökanden heller inte kan hävda att kommissionen åsidosatte likhetsprincipen då den fastställde bötesbeloppet.
- 331 Sökandens påstående att kommissionen helt bortsåg från att andra företag, nämligen Strintzis och Karageorgis, också tog vissa initiativ inom ramen för avtalet om prisfastställelse är oriktigt. Det räcker härvid att konstatera att dessa företag inte hör till dem (skäl 164 i beslutet) som medgavs en nedsättning av böterna med 15 procent på grund av att de endast hade en "efterföljande" roll i överträdelsen.
- 332 Det är styrkt att Minoan hade en ledande roll i överträdelsen. Förstainstansrätten lämnar därför utan avseende argumentet att kommissionen i beslutet hävdade att Minoan försökte utvidga samarbetet med rederierna på de sydligare linjerna trots att företaget aldrig hade trafikerat dessa linjer, till skillnad från Strintzis som under åren 1989, 1990 och 1991 trafikerade Brindisi-linjen med ett fartyg. Det skall i detta hänseende klargöras att kommissionen inte kritiserade den omständigheten i sig att sökanden sökte upprätta ett samarbete med rederierna på de sydligare linjerna utan att den mer allmänt beaktade att det av flera handlingar framgick att sökanden flera gånger, i olika sammanhang, avseende olika färjelinjer och vid olika tillfällen försökte utvidga företagets samarbete.

- 333 Sökanden kan heller inte hävda att den diskriminerats i förhållande till Karageorgis vid bedömningen av de försvårande omständigheterna. Även om det av skälen 18, 21 och 33 i beslutet, som sökanden hänvisat till, framgår att Karageorgis deltog i samverkan på ett aktivt sätt genom att besvara sökandens telex och därigenom ge sitt godkännande till överenskommelsen om de nya priserna, framgår det på intet sätt av nämnda skäl att Karageorgis var anstiftare eller initiativtagare på samma sätt som sökanden.
- 334 Det skall slutligen påpekas att, såsom kommissionen har gjort gällande, även om Strintzis och Karageorgis också hade en ledande roll i avtalen och kommissionen därför felaktigt underlät att ålägga dem samma ökning av bötesbeloppet, skall likabehandlingsprincipen tillämpas mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen, enligt vilken ingen till sin egen förmån kan åberopa en rättsstridig åtgärd som gynnat någon annan (domen i det ovannämnda målet Mayr-Melnhof mot kommissionen, punkterna 334 och 335).

2. Försöken att hindra kommissionen från att utföra sina undersökningar

- 335 Det framgår av skälen 160 och 161 i beslutet att kommissionen ökade sökandens böter med 10 procent med hänsyn till att företaget hade försökt hindra kommissionen från att utföra sina undersökningar. Efter det att parterna mottagit kommissionens begäran om upplysningar, hade sökanden föreslagit att varje företag skulle sänka priserna för fyra olika hyttkategorier med 1 procent. Enligt kommissionen visar denna omständighet att sökanden försökte hindra kommissionen från att utföra sina undersökningar.
- 336 Kommissionen uppgav i skäl 34 i beslutet att sökanden i november 1992, sedan företagen mottagit kommissionens begäran om upplysningar om priserna på linjerna mellan Grekland och Italien, skickade ett telex till Anek, Karageorgis och

Strintzis med följande innehåll: ”På grund av den känsliga situation som uppstått genom kommissionens fråga om våra prislistor på linjen mellan Grekland och Italien och efter det muntliga åsiktsutbytet, föreslår vi följande: Av de 17 kategorierna i vår lista, bör ’däck’ lämnas ur räkningen, eftersom detta är den kategori där ingen av oss vill att någon annan skall vara billigare; när det gäller de återstående 16 kategorierna bör varje företag ta 4 kategorier var (som skall väljas av herr Sakellis) [Strintzis] och sänka priserna på sin lista med 1 %.” I detta skäl anges dessutom att sökanden skickade en kopia av sitt svar på kommissionens begäran om upplysningar till Anek.

337 Kommissionen åberopade i detta skäl ett telexmeddelande, undertecknat av Sfinias, som Minoan sände till Anek, Karageorgis och Strintzis den 6 november 1992. Detta telex återges i bilaga 31 till svaromålet och sökanden har inte förnekat dess existens eller att dess innehåll är riktigt. Sökanden har emellertid hävdats att den inte hade tagit initiativ till ifrågavarande åtgärder utan att dessa initiativ kom från ETA. Sökanden har anfört att den inte givit några förhållningsorder eller anvisningar och att den varken underlättats om detta förslag eller godkänt det. Detta telexmeddelandes lydelse visar emellertid tydligt att kommissionen med fog ansåg att sökanden försökte hindra kommissionens undersökningar.

338 Sökanden har heller inte bestridit att den informerade de andra rederierna om de svar den lämnat på kommissionens begäran om upplysningar. Denna omständighet kan med hänsyn till sammanhanget och mot bakgrund av telexmeddelandet av den 6 november 1992 tolkas som ett försök att hindra kommissionens undersökningar.

339 Talan skall mot bakgrund av det ovan anförda inte bifallas på den tredje delgrunden.

D — *Den fjärde delgrunden: huruvida kommissionen gjort en oriktig bedömning av de förmildrande omständigheterna*

Parternas argument

- 340 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den endast beaktade de förmildrande omständigheter som angavs i skälen 162, 163 och 169 i beslutet. Sökanden anser nämligen att samtliga förmildrande omständigheter som nämns i riktlinjerna föreligger.
- 341 Sökanden har närmare bestämt anfört att den spelade en passiv roll, eftersom den inte kan hållas ansvarig för något av ETA:s initiativ och eftersom den i praktiken inte tillämpade avtalen, vilket kommissionen medgav i beslutet. Sökanden har dessutom gjort gällande att den direkt efter kommissionens undersökningar den 5 och den 6 juli 1994 gav ETA mycket strikta instruktioner och förmaningar i fråga om agentens vidare åtgärder. Sökanden var övertygad om att den inte hade handlat rättsstridigt utan att den tvärtom hade handlat i syfte att rätta sig efter gällande regelverk samt den politik som ministeriet för handelsflottan förde, en omständighet som går utöver ett rimligt tvivel i fråga om den konkurrensbegränsande verksamhetens rättsstridighet. Enligt sökanden beror en eventuell överträdelse från dess sida inte på oaktsamhet utan helt enkelt på att den var fullständigt ovetande om att dess handlande var rättsstridigt. Sökanden har slutligen hävdat att den från början på ett effektivt sätt samarbetat med kommissionen och att den lämnat alla nödvändiga upplysningar och förklaringar avseende alla aspekter av förevarande ärende.
- 342 Kommissionens underlåtenhet att beakta dessa förmildrande omständigheter innebär slutligen ett åsidosättande av proportionalitetsprincipen och medför att sökanden diskrimineras i förhållande till andra företag beträffande vilka kommissionen konstaterade ett större antal förmildrande omständigheter. Sökanden har särskilt hävdat att Aneks handlande inte på något sätt har bidragit

till att kasta ljus över ärendet, eftersom sökanden (liksom andra företag), långt innan Anek sände sina promemorior till kommissionen, hade lämnat upplysningar till denna och redogjort för alla förhandlingar mellan rederierna och hade ställt sig till förfogande för alla eventuella ytterligare upplysningar.

- 343 Sökanden har härav dragit slutsatsen att den nedsättning av böterna (35 procent) som sökanden beviljats är synnerligen låg i jämförelse med den nedsättning som beviljats Marlines, Adriatica och Ventouris (45 procent) liksom Anek (70 procent), särskilt med beaktande av att denna nedsättning i stort sett neutraliserades genom den föregående ökningen av böternas grundbelopp med 35 procent till följd av de påstådda försvårande omständigheterna.
- 344 Kommissionen har tillbakavisat sökandens påstående att det föreligger ytterligare förmildrande omständigheter och har därvid erinrat om att det i skälen 162–169 i beslutet redogörs för de förmildrande omständigheter som kommissionen beaktat.

Förstainstansrättens bedömning

- 345 Det framgår av riktlinjerna (punkt 3) att kommissionen kan minska grundbeloppet för att ta hänsyn till bland annat följande förmildrande omständigheter: att företaget har haft en uteslutande passiv eller efterföljande roll i genomförandet av överträdelsen, att företaget i praktiken inte har tillämpat avtal eller förfaranden som utgör överträdelser, att företaget har upphört med överträdelsen vid kommissionens första ingripanden (bland annat undersökningar), att det från företagets sida har förekommit rimliga tvivel angående det begränsande förfarandets karaktär av överträdelse, att överträdelserna har begåtts av oaktsamhet och inte med avsikt, att företaget har samarbetat effektivt i förfarandet utanför tillämpningsområdet för kommissionens meddelande om befrielse från eller nedsättning av böter i kartellärenden.

- 346 Det framgår av skälen 162–164 i beslutet att kommissionen i fråga om sökanden beaktade ett flertal förmildrande omständigheter.
- 347 Kommissionen fann för det första (skäl 163 i beslutet) att den praxis, som i Grekland innebar att de inhemska biljettpriserna fastställdes av ministeriet för handelsflottan efter samråd med alla de inhemska rederierna kan ha gjort de grekiska företag som även var verksamma på inrikeslinjerna osäkra på om det verkligen var en överträdelse att fastställa priserna på de internationella linjerna genom samråd. Dessa omständigheter gjorde en nedsättning av böterna med 15 procent för alla företagen motiverad.
- 348 Kommissionen beaktade för det andra (skäl 164 i beslutet) att Marlines, Adriatica, Anek och Ventouris Ferries endast hade en ”efterföljande” roll i överträdelsen och ansåg att denna omständighet gjorde en nedsättning av böterna med 15 procent för dessa företag motiverad.
- 349 Förstainstansrätten erinrar för det tredje om att kommissionen i skäl 169 i beslutet angav att bötesbeloppen för vart och ett av företagen, däribland sökanden, sattes ned med 20 procent med hänsyn till att de inte bestridit de faktiska omständigheterna i meddelandet om anmärkningar. Kommissionen beviljade Anek en nedsättning på 45 procent, eftersom Anek dessutom, innan kommissionen sände ut meddelandet om anmärkningar, hade inlämnat handlingar som i väsentlig utsträckning bekräftat att det faktiskt förelåg en överträdelse.
- 350 Sökanden kan inte kritisera kommissionen för att den inte ansåg att alla de förmildrande omständigheter som anges i riktlinjerna förelåg i sökandens fall.

- 351 Såsom det redan har påpekats saknas grund för sökandens påstående att den hade en passiv roll, eftersom det är helt riktigt att hålla sökanden ansvarig för ETA:s handlande.
- 352 Vad vidare gäller den omständigheten att avtalen inte tillämpades i praktiken räcker det att erinra om att kommissionen beaktade denna omständighet då den bedömde överträdelsens allvar, det vill säga då den fastställde grundbeloppet, såsom det uttryckligen anges i skäl 162 i beslutet.
- 353 Eftersom kommissionen beaktat den osäkerhet som följde av lagstiftningen och de grekiska myndigheternas politik avseende inrikestrafiken och eftersom företagen av den anledningen åtnjöt en nedsättning med 20 procent kan sökanden inte heller klandra kommissionen för att denna inte minskat bötesbeloppet ytterligare med anledning av att sökandeföretaget påstått sig ha varit helt ovetande om att dess agerande var rättsstridigt (skäl 163 i beslutet).
- 354 Sökanden har påstått att den från början samarbetade på ett effektivt sätt med kommissionen och att den lämnade alla nödvändiga upplysningar och förklaringar avseende alla aspekter av förevarande ärende. Kommissionen kan emellertid inte kritiseras för att den inte tydligare erkände detta samarbete, eftersom den beviljade en nedsättning med 20 procent med hänsyn till att sökanden inte bestridit de faktiska omständigheterna.
- 355 Sökanden kan slutligen inte påstå att den har diskriminerats i förhållande till Anek och att sökanden borde ha beviljats en lika stor nedsättning som detta företag. Det ankommer på kommissionen ensam att avgöra i vilken utsträckning företagets samarbete har varit till nytta då den fullgjorde sina uppgifter. Sökanden har inte bestridit att Anek lämnade in särskilda handlingar som

bevisar att Anek uttryckligen medgav de faktiska omständigheterna. Omfattningen av detta samarbete kan inte jämföras med blott en underlåtenhet att bestrida de faktiska omständigheterna såsom dessa beskrivits i meddelandet om anmärkningar. Det skall emellertid erinras om att sökanden faktiskt beviljades en nedsättning med 20 procent för att den inte bestridit de faktiska omständigheterna.

356 Mot bakgrund av det ovan förda skall talan inte bifallas på den fjärde delen av denna grund

III — *Begäran om höjning av sökandens böter*

357 Kommissionen har påpekat att sökanden i ansökan vid flera tillfällen har ifrågasatt de faktiska omständigheter som ligger till grund för beslutet och har därför begärt att förstainstansrätten skall utnyttja sin fulla prövningsrätt enligt artikel 229 EG och höja sökandes böter med 20 procent (vilket innebär att den nedsättning med 20 procent som sökanden beviljats på grund av sitt samarbete dras tillbaka).

358 Denna begäran kan emellertid inte bifallas. I dom av den 28 februari 2002 i mål T-354/94 Stora Kopparbergs Bergslags mot kommissionen (REG 2002, s. II-843), vilken meddelats efter återförvisning från domstolen efter överklagande, slog förstainstansrätten nämligen fast att ”risken för att ett företag, som medgetts en nedsättning av böterna på grund av att det samarbetat, senare väcker talan om ogiltigförklaring av det beslut där en överträdelse av konkurrensreglerna faststälts, och genom vilket det ansvariga företaget därför har ådömts en sanktionsavgift, och därefter vinner bifall till sin talan i förstainstansrätten eller i andra instans i domstolen är nämligen, såsom förstainstansrätten redan har slagit

fast, en normal följd av att de rättsmedel som föreskrivs i fördraget och i domstolens stadga används. Endast den omständigheten att ett företag som har samarbetat med kommissionen och därför har medgetts en nedsättning av bötesbeloppet har vunnit bifall till sin talan i domstol kan således inte motivera en ny prövning av storleken av den nedsättning som företaget medgetts (punkt 85).”

359 Av detta följer att endast den omständigheten att ett företag, som har samarbetat med kommissionen genom att inte bestrida de faktiska omständigheterna och därför har medgivits en nedsättning av böterna, väcker talan vid förstainstansrätten inte kan motivera en ny prövning av storleken av den nedsättning som företaget medgivits.

360 Talan skall följaktligen inte bifallas.

Rättegångskostnader

361 Enligt artikel 87.2 i förstainstansrättens rättegångsregler skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Kommissionen har yrkat att sökanden skall förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom sökanden har tappat målet, skall kommissionens yrkande bifallas.

På dessa grunder beslutar

FÖRSTAINSTANSRÄTTEN

följande dom:

- 1) Talan ogillas.

- 2) Sökanden skall bära sin rättegångskostnad och ersätta kommissionens rättegångskostnad.

Cooke

García-Valdecasas

Lindh

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 11 december 2003.

H. Jung

P. Lindh

Justitisekreterare

Ordförande

Innehållsförteckning

Bakgrund till målet	II - 5524
Förfarandet och parternas yrkanden	II - 5529
Rättslig bedömning	II - 5530
I — Yrkandet om ogiltigförklaring av beslutet	II - 5531
Den första grunden: huruvida undersökningen på ETA:s kontor var rättsstridig	II - 5531
Parternas argument	II - 5531
Förstainstansrättens bedömning	II - 5539
A — Kommissionens befogenheter att utföra undersökningar	II - 5539
B — Huruvida det finns fog för denna grund	II - 5546
1. Relevanta fakta som inte bestridits av parterna	II - 5546
2. Huruvida de principer som styr kommissionens befogenheter att utföra undersökningar har iakttagits	II - 5549
3. Huruvida rätten till försvar har iakttagits och huruvida det allmänna har ingripit på ett oskäligt sätt i ETA:s verksam- hetsfär	II - 5555
C — Slutsats	II - 5556
Den andra grunden: huruvida sökanden felaktigt har tillskrivits ETA:s handlande och initiativ	II - 5557
Parternas argument	II - 5557
Förstainstansrättens bedömning	II - 5563
A — Inledande anmärkningar	II - 5563
B — Ansvarsfördelningen i förhållandet mellan huvudman och agent. ..	II - 5565
C — Driftsavtalen	II - 5567
D — Slutsats	II - 5579

MINOAN LINES MOT KOMMISSIONEN

Den tredje grunden, som anförts i andra hand: huruvida de faktiska omständigheterna felaktigt har karakteriserats som sådana avtal som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget	II - 5580
A — Den första delgrunden: huruvida artikel 85.1 i fördraget har tillämpats felaktigt i det att företagen inte var tillräckligt självständiga, eftersom deras handlande styrdes av lagstiftning och direktiv från de grekiska myndigheterna	II - 5580
Parternas argument	II - 5580
Förstainstansrättens bedömning	II - 5588
B — Den andra delgrunden: huruvida kommissionen felaktigt karakteriserade kontakterna mellan de berörda företagen som sådana avtal som är förbjudna enligt artikel 85.1 i fördraget	II - 5601
Parternas argument	II - 5601
Förstainstansrättens bedömning	II - 5603
1. Allmänna överväganden	II - 5603
2. Bevis för samverkan	II - 5605
3. Bevisning som kommissionen har åberopat mot sökanden ..	II - 5610
a) Bevisning avseende åren 1987, 1988 och 1989 (skälen 9–12 i beslutet)	II - 5610
b) Bevisning avseende år 1990 (skälen 13–20 i beslutet) ...	II - 5612
c) Bevisning avseende år 1991	II - 5615
d) Bevisning avseende år 1992 (skälen 24–29 i beslutet) ...	II - 5617
e) Bevisning avseende år 1993	II - 5620
f) Bevisning avseende år 1994	II - 5623
II — Yrkandena om upphävande eller nedsättning av böterna	II - 5625
A — Den första delgrunden: huruvida kommissionen har gjort en oriktig bedömning av överträdelsens allvar	II - 5626
Parternas argument	II - 5626
Förstainstansrättens bedömning	II - 5628

1. Allmänna överväganden	II - 5628
2. Huruvida det finns fog för denna delgrund	II - 5631
B — Den andra delgrunden: huruvida kommissionen har gjort en oriktig bedömning av överträdelsens varaktighet	II - 5633
Parternas argument	II - 5633
Förstainstansrättens bedömning	II - 5634
C — Den tredje delgrunden: huruvida kommissionen gjort en oriktig bedömning av de försvårande omständigheterna	II - 5637
Parternas argument	II - 5637
Förstainstansrättens bedömning	II - 5640
1. Rollen som anstiftare till kartellen	II - 5641
2. Försöken att hindra kommissionen från att utföra sina undersökningar	II - 5647
D — Den fjärde delgrunden: huruvida kommissionen gjort en oriktig bedömning av de förmildrande omständigheterna	II - 5649
Parternas argument	II - 5649
Förstainstansrättens bedömning	II - 5650
III — Begäran om höjning av sökandens böter	II - 5653
Rättegångskostnader	II - 5654