KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 9 päivänä joulukuuta 1998,

EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä

(IV/34.466 — Kreikan lauttaliikenne)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 3792)

(Ainoastaan italian- ja kreikankieliset tekstit ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/271/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 [1], sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 11 ja 19 artiklan,

ottaa huomioon 21 päivänä helmikuuta 1997 tehdyn komission päätöksen menettelyn aloittamisesta tässä asiassa,

on antanut osapuolille asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan sekä asetuksen N:o 4056/86 säädetyistä ilmoituksista, valituksista, hakemuksista ja kuulemisista annetun komission asetuksen (ETY) N:o 4260/88 [2], sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, mukaisesti mahdollisuuden esittää huomautuksena komission väitteistä,

on kuullut meriliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

I OSA

ASIASELOSTUS

A Päätöksen tausta

1) Tämän päätöksen taustalla on yksityishenkilön 23 päivänä elokuuta 1992 tekemä kantelu, jonka mukaan lauttaliikenteen hinnoissa Kreikan ja Italian välisillä reiteillä ei ollut juurikaan eroja. Komission virkamiehet tekivät asetuksen (ETY) N:o 4056/86 18 artiklan 3 kohdan nojalla tutkimuskäyntejä kuuden lauttaliikenteen harjoittajan toimistoihin; näistä lauttaliikenteen harjoittajista viisi oli kreikkalaista ja yksi italialainen. Komission tutkimuskäynneillään keräämästä todistusaineistosta ilmenee, että eräät lauttaliikenteen harjoittajat ovat jo usean vuoden ajan sopineet hinnoista. Minoan Linesille, Strintzis Linesille ja Anekille lähetettiin sittemmin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 16 artiklan mukaisia tietojensaantipyyntöjä, joissa pyydettiin lisätietoja tutkimuksissa löydetystä aineistosta. Komissio aloitti 21 päivänä helmikuuta 1997 virallisen menettelyn lähettämällä väitetiedoksiannon niille seitsemälle lauttaliikenteen harjoittajalle, joille tämä päätös on osoitettu, sekä Med Linkille ja Hellenic Mediterranean Linesille. Suullinen kuuleminen pidettiin 13 ja 14 päivänä toukokuuta 1997.

B Yritykset

2) Tämä menettely koskee useilla Kreikan ja Italian välisillä reiteillä matkustaja- ja rahtipalveluja tarjoavia seuraavia ro-ro-lauttaliikenteen harjoittajia:

— Minoan Lines, jäljempänä 'Minoan', Irakli-on, Kreeta, Kreikka

— Strintzis Lines, jäljempänä 'Strintzis', Pireus, Kreikka

— Anek Lines, jäljempänä 'Anek', Hania, Kree-ta, Kreikka

— Marlines SA, jäljempänä 'Marlines', Pireus, Kreikka

— Karageorgis Lines, jäljempänä 'Karageorgis', Pireus, Kreikka

— Ventouris Group Enterprises SA, jäljempänä 'Venturis Ferries', Pireus, Kreikka

— Adriatica di Navigazione SpA, jäljempänä 'Adriatica', Venetsia, Italia.

[1] EYVL L 378, 31.12.1986, s. 4.
[2] EYVL L 376, 31.12.1988, s. 1.

C **Markkinat**

3) Merkitykselliset markkinat ovat Kreikan ja Italian välisillä reiteillä tarjottavien ro-ro-lauttaliikennepalveluiden markkinat.

4) Matkustajia, henkilöautoja ja kuorma-autoja kuljettavaa säännöllistä lauttaliikennettä Italian ja Kreikan välillä harjoitetaan pääasiassa kolmella reitillä. Kyseiset reitit ovat Anconan (Italia) ja Patrasin (Kreikka) välinen reitti, Brindisin (Italia) ja Patrasin (Kreikka) välinen reitti sekä Barin (Italia) ja Patrasin (Kreikka) välinen reitti. Lisäksi Patrasista liikennöidään Triesteen ja viime aikoina Venetsiaan.

5) On selvää, että nämä reitit eivät muodosta toisistaan riippumattomia erillisiä markkinoita, ja reitit ovat tietyssä määrin toisensa korvaavia vaihtoehtoja matkustajien tai tavaroiden lähtö- ja määräpaikan sekä matkan keston ensisijaisuudesta jne. riippuen. Komissio katsoo kuitenkin, että tämän menettelyn kannalta ei ole tarpeen tutkia perinpohjaisesti, missä määrin kyseiset reitit ovat toisensa korvaavia, sillä menettelyn kohteena olevat käytännöt koskivat ainakin osan tarkastelujaksoa kaikkia kolmea pääreittiä.

6) Patrasin ja Anconan välisellä reitillä toimi ainakin osan tarkastelujaksoa, jona rikkomisen epäillään tapahtuneen, viisi suurta lauttaliikenteen harjoittajaa, Minoan, Anek, Strintzis, Marlines ja Karageorgis. Karageorgis lopetti liikennöinnin vuonna 1993. Markkinoille on tullut äskettäin ainakin yksi uusi yhtiö, Superfast Ferries, joka ei ole tämä menettelyn kohteena. Reiteillä Patras—Bari ja Patras—Brindisi liikennöi säännöllisesti useita lauttayhtiöitä (ainakin 11) ja lisäksi joitakin lauttayhtiöitä kausiluontoisesti. Minoanin, Anekin, Strintzisin, Marlinesin ja Karageorgisin yhteenlaskettu osuus lauttaliikenteestä reitillä Patras—Ancona oli rikkomisen tapahtuessa lähes 100 prosenttia. Vuonna 1993 Ventouris Ferriesin, Adriatican, Hellenic Mediterranean Linesin ja Marlinesin yhteenlaskettu osuus reittien Patras—Bari ja Patras—Brindisi matkustajaliikenteestä oli 75 prosenttia ja rahtiliikenteestä 60 prosenttia [1].

7) Kreikasta Italiaan kuljetettiin vuoden 1996 aikana noin 1 258 000 matkustajaa ja 229 000 rahtiajoneuvoa, ja noin 38 prosenttia matkustajista ja 46 prosenttia rahtiajoneuvoista kuljetettiin reitillä Patras—Ancona. Reitillä Patras—Brindisi kuljetettiin puolestaan 35 prosenttia matkustajista ja 26 prosenttia rahtiajoneuvoista ja reitillä Patras—Bari 13 prosenttia matkustajista ja 16 prosenttia rahtiajoneuvoista. Vuonna 1993 matkustajamäärä oli 1 316 003 ja rahtiajoneuvojen määrä 213 839. Matkustajista noin 49 prosenttia ja rahtiajoneuvoista noin 38 prosenttia kuljetettiin reitillä Patras—Ancona, 35 prosenttia matkustajista ja 38 prosenttia rahtiajoneuvoista reitillä Patras—Brindisi ja 10 prosenttia matkustajista ja 19 prosenttia rahtiajoneuvoista reitillä Patras—Bari. Italiasta Kreikkaan kuljetetaan vuosittain vastaava määrä matkustajia ja ajoneuvoja.

D **Todisteet**

8) Tämä päätös perustuu pääasiassa seuraaviin todisteisiin:

a) lauttaliikenteen harjoittajien toisilleen pääasiassa teleksillä lähettämät viestit hintojen vahvistamisesta ja hintalaskelmista

b) tunnustukset, jotka Anek ja Strintzis tekivät vastauksissaan komission tietojensaantipyyntöön ja väitetiedoksiantoon.

Vuosia 1987, 1988 ja 1989 koskevat todisteet

9) Minoanin Anekille lähettämästä 15 päivänä maaliskuuta 1989 päivätystä teleksistä, jonka Anek toimitti komissiolle vastauksena komission esittämään tietojensaantipyyntöön ilmenee, että vuonna 1987 käytiin neuvotteluja reitin Patras—Ancona tariffeista vuodeksi 1988. Hinnoista tehtiin sopimus 18 päivänä heinäkuuta 1987. Minoan toteaa teleksissä, että ”kuten oli sovittu muiden osapuolten kanssa, vuoden 1988 hintapolitiikasta päätettiin 18.7.1987. Kyse on itse asiassa tavanomaisesta käytännöstä”.

10) Anek aloitti lauttaliikenteen harjoittamisen reitillä Patras—Ancona ensimmäistä kertaa vuonna 1989. Samana vuonna neuvoteltiin siitä, millaisia tariffeja yhtiöt soveltaisivat. Minoan toteaa johdanto-osan 9 kappaleessa mainitussa teleksissä seuraavaa: ”Pahoittelemme, että koska kieltäydytte hyväksymästä täysin aiemmassa (viestissämme) tekemiämme ehdotuksia, emme ole ainakaan toistaiseksi voineet tehdä kattavampaa sopimusta, josta olisi erittäin suurta hyötyä meille kaikille... Viittaamme tietysti päätökseenne hylätä ehdotuksemme, jotka koskivat yhteisen hintapolitiikan määrittelyä reitille Patras—Ancona; pyydämme, että suhtautuisitte ymmärtäväisesti jäljempänä esittämiimme kannanottoihin, jotka ovat vastaus näkemykseenne, jonka mukaan ette voi hyväksyä tavarankulje-

[1] *Lähde:* Cruise & Ferry Info.

tusajoneuvojen voimassa olevia tariffeja vuodeksi 1989 eikä tulevan vuoden 1990 hintapolitiikkaa voida määritellä välittömästi."

11) Minoan yritti sen jälkeen saada Anekin liittymään hintasopimukseen kertomalla sille, kuinka menestyksellisesti sopimusta oli sovellettu: "kaikki reitillä Patras—Ancona liikennöivät varustamot ovat kolmen viime kuukauden aikana sopineet yhdessä tavarankuljetusajoneuvojen kuljetusmaksuihin tehtävistä kahdesta muutoksesta, jotka merkitsevät yhteensä lähes 40 prosentin korotusta, mikä ei ole kuitenkaan aiheuttanut minkäänlaista levottomuutta ajoneuvojen kuljettajien keskuudessa tai vaikeuksia heidän kanssaan."

12) Epäonnistuttuaan toistaiseksi yrityksissään saada Anek liittymään hintasopimukseen Minoan, Karageorgis, Marlines ja Strintzis päättivät yhdessä soveltaa tavarankuljetusajoneuvoihin 26 päivästä kesäkuuta 1989 täsmälleen samoja tariffeja kuin Anek. Osapuolet vaihtoivat keskenään erittäin yksityiskohtaisia tariffeja ja ilmoittivat Anekille toimenpiteistään sekä suullisesti että kirjallisesti. Minoan lähetti Anekille 22 päivänä kesäkuuta 1989 teleksin, jossa ilmoitettiin muiden neljän yhtiön aikomuksesta soveltaa 26 päivästä kesäkuuta 1989 samoja tariffeja kuin Anek.

Vuotta 1990 koskevat todisteet

13) Osapuolet aloittivat kesäkuussa 1989 neuvottelut matkustajien kuljetusmaksuista vuodeksi 1990. Minoan lähetti 20 päivänä kesäkuuta 1989 Anekille, Karageorgisille, Strintzisille ja Marlinesille yksityiskohtaiset ehdotukset matkustajia, henkilöautoja ja kuorma-autoja koskevaksi yhteiseksi hintapolitiikaksi vuonna 1990. Anekin 6 päivänä heinäkuuta 1989 lähettämässä teleksissä Minoanille, Karageorgisille, Marlinesille ja Strintzisille todetaan, että "suostumme siihen, että kaikki viisi yhtiötä ottavat käyttöön yhdenmukaisen tariffin matkustajaliikenteeseen reitillä Patras—Ancona … tavarankuljetusajoneuvoista voidaan neuvotella lokakuussa".

14) Strintzis lähetti 12 päivänä kesäkuuta 1989 Minoanille, Karageorgisille, Marlinesille ja Anekille viestin, jossa se toteaa, että "hintalaskelmissa noudatettiin äskettäin lähetettyjä teleksejä, joissa kaikki yhtiöt sopivat noudattavansa yhteistä hintapolitiikkaa". Tässä telekopiossa ilmoitetaan matkustajiin ja ajoneuvoihin sovellettavat hinnat ja alennukset sekä satamamaksut drakmoina ja kymmenenä ulkomaisena valuuttana.

15) Anek vahvisti 14 päivänä heinäkuuta 1989 lähettämässään neljälle muulle yhtiölle osoitetussa teleksissä hyväksyvänsä "ehdotetut tariffit reitille Patras—Igoumenitsa—Korfu—Ancona yhteisestä tariffipolitiikasta tehdyn päätöksen perusteella". Neuvotteluja jatkettiin sittemmin joistakin vähemmän tärkeistä seikoista, esimerkiksi maastoautojen kuljetuksesta veloitettavista hinnoista neuvoteltiin telekseissä, jotka Strintzis lähetti muille yhtiöille 17 päivänä heinäkuuta 1989 ja Anek 22 päivänä syyskuuta 1989.

16) Telekopiossa, jonka Strintzis lähetti 8 päivänä joulukuuta 1989 Minoanille, Anekille, Karageorgisille ja Hellenic Mediterranean Linesille [1] ilmoitettiin yksityiskohtaisesti eri kuorma-autoluokkien uudet hinnat, joita noudatettaisiin 10 päivästä joulukuuta 1989 reiteillä Patras—Ancona, Patras—Bari ja Patras—Brindisi. Telekopiossa ilmoitettiin, että "myös Ventouris Ferries" oli allekirjoittanut valokopion, ja tariffitaulukossa on kuusi allekirjoitusta.

17) Yhteisestä hintapolitiikasta vuonna 1990 on viitteitä myös toisessa teleksissä. Kyseisessä teleksissä, jonka Anek lähetti 11 päivänä huhtikuuta 1990 Karageorgisille, Minoanille ja Strintzisille, viitataan "neljän yhtiön toisilleen lähettämiin telekseihin, jotka koskivat Patras—Ancona-reittiin sovellettavaa hintapolitiikkaa" ja vahvistetaan, että "sopimuksemme koskee matkustajien, matkailuajoneuvojen ja kuorma-autojen kuljetusmaksuja, muttei matkatoimistojen palkkioita eikä ryhmäalennuksia".

18) Kuorma-autojen kuljetusmaksujen yhteisestä korottamisesta neuvoteltiin jälleen vuoden 1990 aikana. Yhtiöt lähettivät toisilleen useita teleksejä syys- ja lokakuussa, ja Strintzis järjesti tiloissaan kokouksen. Strintzis toteaa 5 päivänä syyskuuta 1990 päivätyssä teleksissä Anekille, Karageorgisille ja Minoanille, että "yksi ehto ehdotetun korotuksen soveltamiselle on Bari- ja Brindisi-reittien kuljetusmaksujen korottaminen samassa suhteessa; meidän neljän on kuitenkin päästävä periaatteelliseen sopimukseen asiasta". Karageorgis toteaa Anekille, Minoanille ja Strintzisille lähettämässään teleksissä, että "yhteisen päätöksemme mukaisesti … meidän on mukautettava kuorma-autojen kuljetusmaksuja 20.10.1990 lukien". Teleksin liitteenä on yksityiskohtainen hintaluettelo. Karageorgis huomauttaa myös, että "olkaa hyvä ja lähettäkää tämä teleksi sellaisenaan mahdollisimman pian satamaedustajillenne ja asiakkaillenne".

[1] Vaikka Hellenic Mediteranean Linesin osallistumisesta rikkomiseen on todisteita, tämä päätös ei koske kyseistä yhtiötä, sillä komissio ei ole kyennyt toimittamaan sille väitetiedoksiantoa.

19) Asiasta päästiin sopimukseen, ja Strintzis lähetti 30 päivänä lokakuuta 1990 telekopion kahdeksalle yhtiölle, jotka harjoittavat lauttaliikennettä Kreikan ja Italian välillä (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis ja Ventouris Ferries. Telekopiossa todetaan seuraavaa: "Lähetämme teille lopullisen sopimuksen kuorma-autojen kuljetusmaksuista. Olkaa hyvä ja vahvistakaa, hyväksyttekö sopimuksen sisällön. Ehdotamme, että hinnat julkistetaan 1.11. ja saatetaan voimaan 5.11.1990, kuten on sovittu". Telekopion liitteenä on taulukko eri kuorma-autoluokkien hinnoista Kreikan drakmoina ja Italian liiroina reiteillä Patras—Ancona, Patras—Bari ja Patras—Brindisi.

20) Minoan lähetti 2 päivänä marraskuuta 1990 edustajilleen 5 päivästä marraskuuta 1990 soveltamansa uudet hinnat ja ilmoitti samassa yhteydessä selvästi, että kaikki Kreikan ja Italian välillä liikennöivät lauttayhtiöt olivat hyväksyneet kyseiset hinnat.

Vuotta 1991 koskevat todisteet

21) Useista asiakirjoista ilmenee, että osapuolet sopivat myös vuoden 1991 tariffeista. Karageorgis lähetti 10 päivänä elokuuta 1990 Anekille, Minoanille ja Strintzisille kirjeen vuoden 1991 listahinnoista reitille Patras—Ancona. Kirjeessä todetaan seuraavaa: "Koska neljän yhtiön välillä on sovittu hintojen korottamisesta vielä 5 prosentilla aiemman 5 prosentin korotuksen lisäksi, lähetämme teille ohessa uudet hintaluettelot, joissa on otettu huomioon lopullinen 10 prosentin korotus".

22) Karageorgis, Minoan ja Strintzis lähettivät 22 päivänä lokakuuta 1991 Anekille teleksin, jossa todetaan, että "… olemme huomanneet, että haluatte soveltaa Patras—Trieste-reittiin samoja kuljetusmaksuja, joita olemme sopineet soveltavamme Patras—Ancona-reitillä. Ymmärrätte varmaankin, että sanamuodon epämääräisyys huolestuttaa meitä suuresti, sillä sen perusteella on mahdollista, että suurella vaivalla saavuttamamme tasapaino Italian kaikkien satamien tariffeissa romahtaa. Haluamme muistuttaa Teitä siitä, että onnistuimme yhteisin ponnistuksin, joihin myös Te osallistuitte, muuttamaan tariffeja parhaalla mahdollisella tavalla, ja vahvistimme hintaerot sen perusteella, kuinka monen merimailin etäisyydellä Brindisin, Barin ja Anconan satamista kyseinen satama sijaitsee… Pyydämme Teitä näin ollen puolustamaan, kuten odottaa sopii, Kreikan ja Italian välillä liikennöivien 11 lauttayhtiön ja 36 aluksen välistä sopimusta, sillä nykyinen sopimus voi hyvinkin raueta pinnan alla kytevien suurten mielipideerojen vuoksi. Ehdotamme, että reitin Patras—Trieste tariffit asetetaan (aiemman tilanteen mukaisesti) 20 prosenttia Patras—Ancona-reitin tariffeja korkeammiksi, jotta tilanne vastaisi täysin Anconan ja eteläisempien satamien välisiä eroja … joudumme ilmoittamaan Teille, että jos pidätte kiinni saman hinnan soveltamisesta liikennöidessänne Triestestä Kreikkaan kuin Anconasta Kreikkaan, sopimuksemme yhteisen hintapolitiikan noudattamisesta Ancona-reitillä purkautuu ja jokainen yhtiö päättää hintapolitiikastaan yksin".

23) Anekin vastaus tähän teleksiin 18 päivänä marraskuuta 1991 vahvistaa sopimuksen olemassaolon: "Olemme sitä mieltä, että uhkausta yhteisistä hinnoista luopumisesta Ancona-reitillä ei voida perustella sillä, että Anek ei sovella mielestään epäloogista ja perusteetonta 20 prosentin korotusta. Pyydämme Teitä näin ollen luopumaan kannastanne neljän yhtiön välisen yhteistyön ilmapiiriä uhkaavien häiriöiden ja niistä aiheutuvien kielteisten vaikutusten välttämiseksi. Lopuksi haluamme vakuuttaa Teille, että jos Anek päättäisi tulevaisuudessa ottaa Patras—Trieste-reitille aluksen sisällyttämättä reitille Anconaa, tariffit olisivat luonnollisesti Patras—Ancona-reitin tariffeja korkeammat, mutta eivät kuitenkaan 20 prosenttia korkeammat, sillä se olisi korkeammat, mutta eivät kuitenkaan 20 prosenttia korkeammat, sillä se olisi puolueettomasti arvioiden vähintäänkin epärealistista".

Vuotta 1992 koskevat todisteet

24) Osapuolten salainen yhteistyö jatkui vuoden 1992 aikana. Strintzis lähetti 22 päivänä heinäkuuta 1991 Anekille, Karageorgisille ja Minoanille erittäin yksityiskohtaisen taulukon matkustajien kuljetusmaksuista todeten seuraavaa: "Ohessa vuoden 1992 maksutaulukko, kuten [mahdoton lukea] päivänä heinäkuuta pidetyssä kokouksessa sovittiin. Olkaa hyvä ja vahvistakaa, hyväksyttekö taulukon." Osapuolet lähettivät sittemmin toisilleen teleksejä, joissa käsiteltiin tapoja suhtautua Kreikan drakman devalvointiin.

25) Strintzis lähetti Anekin, Karageorgis Linesin ja Minoanin kanssa 7 päivänä lokakuuta 1991 pitämänsä kokouksen jälkeen kyseisille yhtiöille "sopimuksen mukaiset" listahinnat vuodeksi 1992 (reitille Patras—Igoumenitsa—Korfu—An-

cona) pyytäen yhtiöitä vahvistamaan, hyväksyvätkö ne kyseiset hinnat. Luettelo sisälsi matkustajilta perittävät hinnat jaoteltuna huippukausien ja hiljaisempien kausien perusteella ja hyttiluokittain sekä kaikkien ajoneuvoluokkien hinnat. Osapuolet olivat sopineet myös huippukausien ja hiljaisempien kausien ajoittumisesta sekä aterioiden hinnoista. Anek ilmoitti teleksissä 16 päivältä lokakuuta 1991 hyväksyvänsä hinnat. Hyväksyntä toimitettiin edelleen Karageorgisille ja Minoanille.

Lisäksi Strintzisin tiloista löydettiin 18 päivänä lokakuuta 1991 päivätty kirje, jonka Anek oli lähettänyt edustajilleen eri satamissa ja jossa todettiin seuraavaa: "ohessa Strintzisin, Minoan Linesin ja Karageorgisin kanssa sovitut vuoden 1992 tariffit drakmoina reitillä Patras—Ancona". Strintzis lähetti edustajilleen vastaavan kirjeen.

26) Nämä neljä yhtiötä sopivat myös yhteisesti sovittujen tariffien voimassaolosta loppuvuoden siirtymävaiheessa. Teleksissä, jonka Anek lähetti Karageorgisille, Minoanille ja Strintzisille, ilmoitetaan, että "… hyväksymme reittiin Patras—Ancona vuonna 1991 sovellettavien hintojen voimassaolon jatkamisen 10 päivään tammikuuta 1992 saakka". Anek ilmoitti satamaedustajilleen teleksillä 21 päivänä lokakuuta 1991, että "… reitillä Patras—Ancona vuonna 1991 sovellettavat hinnat ovat kilpailijoidemme kanssa tekemämme sopimuksen mukaisesti voimassa 10.10.1992 saakka".

27) Minoanin tiloista löydetyssä 7 päivänä tammikuuta 1992 päivätyssä teleksissä Minoanilta Anekille, Strintzisille ja Karageorgisille, varoitetaan niitä siitä, että monet moottoriajoneuvojen maahantuojat "yrittävät houkutella meitä hintakilpailuun … ehdotamme, että pitäydymme yhteisessä hintapolitiikassamme, joka pitää meidät poissa vaaravyöhykkeeltä". Minoan esittää teleksissä hinnan, jota kaikkien yhtiöiden olisi sovellettava, ja ehdottaa sopimusta, "vastauksen antamiseksi Calberson-yhtiölle, joka, kuten tiedätte, on ollut yhteydessä meihin kaikkiin". Strintzis suostui pitäytymään myös jatkossa yhteisessä politiikassa ja ehdotti yhteisen hinnan veloittamista kaikista autoista ilman kuljettajaa. Myös Anek oli samaa mieltä Strintzisin kanssa.

28) Minoanin tiloista löydetystä 25 päivänä helmikuuta 1992 päivätystä asiakirjasta ilmenee, että sopimus Kreikan ja Italian välisiin reitteihin sovellettujen hintojen välisten erojen säilyttämisestä oli voimassa edelleen vuonna 1992. European Trust Agencies, jäljempänä 'ETA', raportoi asiakirjassa Minoanin pääkonttorille "Italian reittien viimeisimmästä kehityskulusta". Mainittuaan uusien laivojen käyttöönotosta ja lisätonniston todennäköisesti aiheuttamista ongelmista Minoan toteaa seuraavaa: "Keskitämme ponnistuksemme tariffipolitiikkaan, jota Ventouris-yhtiön on tarkoitus alkaa soveltaa Otranto-reittiin. Olemme jo aloittaneet neuvottelut asiasta. Asioiden selventämiseksi toimitamme Teille reittien Bari, Otranto ja Ancona nykyiset kuljetusmaksut sekä omat ehdotuksemme Otranto-reitin kuljetusmaksuiksi." Sen jälkeen seuraa erikokoisten tavarankuljetusajoneuvojen kuljetusmaksuja kuvaava taulukko.

29) Minoanin 7 päivänä tammikuuta 1993 päivätyssä teleksissä Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille, ehdotetaan lisäksi muutoksia reiteillä Kreikka—Italia—Kreikka kuljetettavien ajoneuvojen tariffeihin. Teleksissä todetaan seuraavaa: "huomautamme, että kaksi vuotta on kulunut siitä, kun ajoneuvotariffeja viimeksi muutettiin."

Vuotta 1993 koskevat todisteet

30) Uusista tariffeista vuodeksi 1993 neuvoteltiin myös vuonna 1992. ETA ilmoitti Minoanille 21 päivänä toukokuuta 1992, että "on sovittava reitillä Patras—Ancona liikennöivien laivayhtiöiden edustajien välisestä kokouksesta, jossa neuvotellaan vuoden 1993 uusia tariffeja koskevista suunnitelmista". Asiakirjan liitteenä oli myös kokouksen asialista. ETAn 27 päivänä toukokuuta 1992 päivätyssä teleksissä Minoanin pääkonttoriin, todettiin seuraavaa: "Ilmoitamme Teille neljän laivayhtiön välisessä kokouksessa tekemistämme ehdotuksista, jotka hyväksyttiin pienin Karageorgisia ja Strintzisia koskevin poikkeuksin. Anek pysyi kannassaan ja vastaa 10 päivän kuluessa." Sen jälkeen esitellään eri liikennetyyppejä koskevia hinnankorotuksia.

31) Neuvotteluja jatkettiin myöhemmin. ETA lähetti 30 päivänä heinäkuuta 1992 Minoanin pääkonttoriin kirjeen, jossa ilmoitettiin, että 4 päivänä elokuuta 1992 pidettäisiin neljän "Kreikka—Italia-reitillä yhteistyötä harjoittavan yhtiön" edustajien välillä kokous, jossa oli tarkoitus käsitellä "kaikkia asian kannalta tärkeitä aiheita."

32) Strintzis lähetti 6 päivänä elokuuta 1992 Anekille, Karageorgisille ja Minoanille telekopion, jossa se ilmoitti aikovansa laatia Euroopan maiden valuuttoina lasketut hinnastot drakmamääräisten tariffien perusteella ja määritellä valuuttakurssin Saksan markkoina. Strintzis ehdotti lisäksi, että drakmamääräistä tariffia ei julkistettaisi ennen 30 päivää syyskuuta 1992. Anek vastasi teleksissä 7 päivältä elokuuta 1992 hyväksyvänsä tämän. Tämä vastaus lähetettiin myös Strintzisille, Karageorgisille ja Minoanille.

33) Minoan lähetti 29 päivänä syyskuuta 1992 Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille kirjeen, jossa se ilmoitti olevansa huolissaan ulkomaisten valuuttojen vaihteluista suhteessa drakmaan ja pyysi muita osapuolia ilmoittamaan, pitäisikö hintoja mukauttaa, sillä muutoin Saksan markka-, liira- ja drakmamääräisten listahintojen välillä olisi erittäin suuria eroja. Minoan lähetti Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille 12 päivänä lokakuuta 1992 useita ehdotuksia, joista oli jo neuvoteltu suullisesti tai teleksien välityksellä. Minoanin 15 päivänä lokakuuta 1992 päivätyssä teleksissä Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille ilmoitetaan, että ”viitaten lopullisista Saksan markka-, liira- ja drakmamääräisistä tariffeista käymiimme keskusteluihin ilmoitamme päätöksemme”. Liiramääräistä tariffia ehdotetaan korotettavaksi viisi prosenttia. Anek vastasi teleksissä 16 päivänä lokakuuta 1992 hyväksyvänsä markka- ja liiramääräiset tariffit. Myös Strintzis ilmoitti 16 päivänä lokakuuta 1992 hyväksyvänsä hinnat. Karageorgis vastasi teleksissä 26 päivänä lokakuuta 1992 hyväksyvänsä ehdotukset ja ilmoitti myös, että ”vaadimme lisäksi, että ajoneuvojen kuljetusmaksuja korotetaan, ja odotamme päätöstänne asiasta”. Anek vastasi teleksillä 6 päivänä marraskuuta 1992 hyväksyvänsä korotuksen.

34) Saatuaan marraskuussa 1992 komissiolta Kreikka—Italia-reittien hintoja koskevan tietojensaantipyynnön Minoan lähetti Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille teleksin, jonka sisältö oli seuraava: ”ehdotamme komission Kreikka—Italia-reittien hinnastoistamme esittämien kysymysten luoman arkaluontoisen tilanteen ja suullisen mielipiteidenvaihdon perusteella seuraavaa: hinnastoomme sisältyvistä 17 luokasta pitäisi poistaa ”kansi”-luokka, sillä kukaan ei halua, että jonkun muun hinnat kyseisessä luokassa olisivat omia hintoja halvemmat; kunkin yrityksen pitäisi valita jäljelle jäävistä 16 luokasta neljä luokkaa (jotka Sakellis valitsee) [Strintzisin edustaja] ja laskea niiden listahintoja yhden prosentin”. Minoan lähetti lisäksi Anekille jäljennöksen edellä mainittuun tietojensaantipyyntöön antamastaan vastauksesta.

35) Strinzisin 9 päivänä joulukuuta 1992 päivätyssä teleksissä Anekille, Minoanille ja Karageorgisille todetaan seuraavaa: ”muistutamme Teille, että sovimme että vuoden 1993 kuljetusmaksuja olisi sovellettava 11.1.1993 lähtien”.

36) Minoan lähetti 7 päivänä tammikuuta 1993 Strintzisille, Anekille ja Karageorgisille johdantoosan 29 kappaleessa mainitun teleksin, jossa ehdotettiin, että ajoneuvojen tariffeja reitillä Kreikka—Italia mukautettaisiin. Teleksissä ilmoitetaan, että ”päätöksemme sopia mukautuksesta neuvottelematta asiasta ensiksi muilla Italia-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa perustuu toivomukseen välttyä loputtomilta neuvotteluilta, joita väistämättä joutuisimme käymään, jos lähtisimme neuvottelulinjalle. Uskomme, että kyseiset yhtiöt suhtautuvat myönteisesti tähän yhteissopimukseen … Odotamme hyväksyntäänne.” Teleksin liitteenä oli taulukko ehdotetuista tariffeista. Karageorgis vastasi teleksillä 8 päivänä tammikuuta 1993, että ”hyväksymme sopimuksen kaikilta osin”. Minoan lähetti Anekille, Karageorgisille ja Strintzisille 14 päivänä tammikuuta 1993 toisen teleksin, jossa ehdotettiin, että Anek korottaisi 15 prosenttia tavarankuljetusajoneuvojen tariffeja Triesten reitillä. Strintzis ilmoitti 15 päivänä tammikuuta 1993 olevansa molemmista asioista samaa mieltä Minoanin kanssa. Anek vastasi 15 päivänä tammikuuta 1993 hyväksyvänsä reittiä Patras—Ancona koskevat ehdotukset, mutta totesi ilmoittaneensa jo Triesten reittiin 1 päivästä helmikuuta 1993 lähtien sovellettavasta kahdeksan prosentin hinnankorotuksesta ja pitävänsä korotuksen peruuttamista vaikeana.

37) Kokous, johon osallistui 14 yhtiötä, pidettiin 24 päivänä marraskuuta 1993. Kokouksen tarkoituksena oli mukauttaa vuoden 1994 hintoja Patrasista Anconaan, Brindisiin ja Bariin liikennöitävillä reiteillä. ETA lähetti 24 päivänä marraskuuta 1993 Minoanin pääkonttoriin teleksin, jossa todetaan seuraavaa: ”Meillä on ilo ilmoittaa Teille, että pääsimme tämänpäiväisessä kokouksessa yhteisymmärrykseen noin 15 prosentin korotuksesta ajoneuvojen kuljetusmaksuihin … korotus tulee voimaan 16.12.1993. Olemme erittäin tyytyväisiä, sillä kokouksen aluksi käsittelimme edellisen sopimuksen purkautumista koskevaa ongelmaa”. Viimeisessä virkkeessä annetaan ymmärtää, että aiemmin vuoden aikana oli tehty sopimus Anconan, Barin ja Brindisin välisistä hintaeroista.

Vuotta 1994 koskevat todisteet

38) Kokous, johon osallistui 14 yhtiötä, pidettiin 24 päivänä marraskuuta 1993. Kokouksen tarkoituksena oli sopia vuoden 1994 hinnoista Patrasista Anconaan, Brindisiin ja Bariin liikennöitävillä reiteillä. ETA lähetti 24 päivänä marraskuuta 1993 Minoanin pääkonttoriin teleksin, jossa todetaan seuraavaa: "Meillä on ilo ilmoittaa Teille, että pääsimme tämänpäiväisessä kokouksessa yhteisymmärrykseen noin 15 prosentin korotuksesta ajoneuvojen kuljetusmaksuihin ... korotus tulee voimaan 16.12.1993. Olemme erittäin tyytyväisiä, sillä kokouksen aluksi käsittelimme edellisen sopimuksen purkautumista Kosma—Giannatou- ja Ventouris A. -yhtiöiden vastustuksen takia, korjasimme tilannetta vähä vähältä, onnistuimme saamaan muut yhtiöt luopumaan 5—10 prosentin korotusvaatimuksesta (Strintzisin, Ventouris G:n ja Adriatican esitykset) ja päädyimme loppujen lopuksi edellä oleviin prosenttilukuihin. Lisäksi selvitimme hyvin tuntemanne ristiriidat, jotka koskevat satamien välisiä hintaeroja. Olemme todella erittäin tyytyväisiä ottaen huomioon, että tämä tulee näkymään yhtiömme myyntiluvuissa vuonna 1993 siten, että yhtiö saa vuosittain nettotuloina noin 600 000 000 [drakman] voiton". Jäljempänä tiedonannossa mainitaan, että kokoukseen osallistui 14 yhtiötä.

39) Komission tulkinnan mukaan johdanto-osan 38 kappaleessa mainitulla "Kosma—Giannatoulla" viitataan Mediterranean Linesiin (joka tunnetaan myös nimellä Med Lines), sillä Kosmas ja Giannatos olivat sen hallituksen jäseniä. Ventouris G:n katsotaan viittaavan Ventouris Groupiin (joka tunnetaan myös nimellä Ventouris Ferries), kun taas Ventouris A:n otaksutaan viittaavan yhtiöön AK Ventouris, Komissio ei ole ottanut AK Ventourisia mukaan tähän päätökseen, sillä edellä mainittua tiedonantoa lukuun ottamatta sillä ei ole todisteita siitä, että kyseinen yhtiö todella rikkoi kilpailusääntöjä. Komissio ei myöskään ole kyennyt nimeämään muita pienyrityksiä, jotka mahdollisesti osallistuivat kyseiseen kokoukseen.

40) Teleksisssä 13 päivältä toukokuuta 1994 Minoanilta Anekille ja Strintzisille mainitaan uusi perävaunutyyppi, joka oli yleistymässä Anconareitillä, ja ehdotetaan uutta kuljetusmaksuluokkaa ja yhteistä voimaantulopäivää sille. Samaa aihetta käsiteltiin 25 päivänä toukokuuta 1994 ja 3 päivänä kesäkuuta 1994 päivätyissä telekseissä, joissa Minoan pyytää muita yhtiöitä ilmoittamaan, hyväksyvätkö ne ehdotukset.

41) ETA:n 26 päivänä toukokuuta 1994 päivätyssä teleksissä Minoanin pääkonttoriin todetaan seuraavaa: "Olemme tehneet aloitteen uuden tariffin käyttöönottamiseksi Italian reiteillä siten, että käteisellä ja kahden kuukauden sekillä maksettaessa sovellettaisiin erilaisia kuljetusmaksuja. Ongelmana on, että meidän on saatava asialle 16 yhtiön hyväksyntä. Olemme kaikesta huolimatta optimistisia."

42) Komissio tutki asiaa heinäkuussa 1994. Todisteita ei ole siitä, että osapuolet olisivat jatkaneet salaista yhteistyötään kyseisen ajankohdan jälkeen.

E **Osapuolten perustelut**

Osapuolten yleiset perustelut

Strintzis Lines

43) Strintzisin mukaan hintasopimukset tehtiin rannikkomerenkulkua koskevan Kreikan lainsäädännön ja muiden määräysten mukaisesti, erityisesti lain 4195 11./13.7.1929 mukaisesti. Strintzis esittää, että seuraavien tekijöiden takia:

— Kreikan lainsäädäntö ja muut määräykset,

— kauppamerenkulkuministeriön määräämät käytännöt ja velvoitteet,

— säännöllisen liikennöinnin tarpeellisuus,

— turistikauden epävarma kesto,

— kustannusten äkillisten muutosten vaara drakman odottamattomien vuosittaisten devalvaatioiden seurauksena,

— Strintzisin liiketoimintasuunnitelmien tarpeellinen selvittäminen Kreikka—Italia-reitin kotimaan osuutta käsittelevissä pakollisissa kokouksissa,

— tarve noudattaa kauppamerenkulkuministeriön ohjeita, joiden mukaan Kreikka—Italia-reitin kansainvälistä osuutta koskevien rahdinkuljetusmaksujen korotuksen on oltava inflaation sallimissa rajoissa,

sen oli suojauduttava rajoittamattomalta kilpailulta, mitä se ei olisi pystynyt tekemään keskeyttämällä tai supistamalla toimintaansa.

44) Kaikki mainitut tekijät rajoittivat joka tapauksessa osapuolten mahdollisuuksia määrittää itsenäisesti hintapolitiikkansa. Strintzisin mukaan yhtiöiden hintapolitiikkaa koskevia kauppamerenkulkuministeriön ohjeita on pidettävä Kreikan lain 4195/29 mukaisina rajoitustoimenpiteinä. Lisäksi yhtiö ei ollut tietoinen siitä, että se toiminnallaan rikkoi yhteisön kilpailuoikeutta.

45) Strintzis väittää, että sopimuksiin ei sisältynyt velvoitteita tai kieltolausekkeita, ja että se kilpaili tehokkaasti muiden yhtiöiden kanssa myöntämällä alennuksia ja suuri osa sen nettotuotosta koostui lautoilla tarjottavista palveluista, joita sopimukset eivät koskeneet.

46) Strintzisin käsityksen mukaan kauppamerenkulkuministeriö määritteli kaikki kilpailutekijät lukuun ottamatta Kreikka—Italia-reittien kansainvälisen osuuden hintoja. Jäljelle jäi siten erittäin vähän tai ei lainkaan kilpailua. Hintasopimuksessa oli itse asiassa kyse hallituksen aikaansaamasta ja valvomasta kartellista eikä sellaisesta yksittäisten yritysten muodostamasta kartellista, jonka tarkoituksena olisi ollut maksimoida kartellin jäsenten voitot. Päinvastoin Kreikka—Italia-reittien hinnat olivat muita yhteisön kansainvälisiä reittejä alhaisemmat. Rikkomisen vakavuudesta Strintzis toteaa, että Kreikan viranomaisten osallisuus aiheutti osapuolten keskuudessa epävarmuutta sovellettavasta lainsäädännöstä ja että hintataso olisi ollut joka tapauksessa sama myös ilman väitettyjä hintajärjestelyjä.

Ventouris Ferries

47) Ventouris Ferries väittää päättäneensä kauppa- ja hintapolitiikastaan itsenäisesti ottamalla huomioon markkinaolosuhteet, inflaation ja toimintakustannukset sekä kauppamerenkulkuministeriön noudattaman politiikan, johon sisältyi Kreikassa toimivia yhtiöitä koskevia huomattavia julkisen palvelun velvoitteita. Yhtiö väittää määrittäneensä liiketoiminnassaan soveltamansa käyttäytymisen ja käytännöt kansallisen ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti ottaen asianmukaisesti huomioon yhteisön kilpailusäännöt ja Kreikan merenkulkulainsäädännön. Ventouris Ferries huomauttaa lisäksi liikennöineensä ainoastaan reitillä Patras—Ogoumenitsa—Korfu—Bari, jolla se ei kohdannut kovinkaan paljon kilpailua, eikä sillä siten ollut syytä tehdä sopimusta sellaisten yhtiöiden kanssa, jotka liikennöivät eri reiteillä ja erilaisissa olosuhteissa ja joiden kohderyhmä koostui eri asiakkaista. Ventouris toteaa, että yhteistyö yhtiöiden välillä rajoittui reitillä Patras—Ancona liikennöiviin lauttatoiminnan harjoittajiin.

48) Ventouris Ferries kiinnittää lisäksi huomiota kauppamerenkulkuministeriön noudattamaan politiikkaan, Kreikan lakeihin ja asetuksiin sekä kyseisillä markkinoilla vallitsevan tilanteen erikoislaatuisuuteen (avoimuus, alennuksin käytävä kilpailu jne.) korostaakseen, että hintakilpailutilanne markkinoilla olisi ollut sama riippumatta siitä, tekivätkö osapuolet sopimuksen.

Anek

49) Anek myöntää osallistuneensa vuodesta 1990 sopimukseen yhteisten hintojen käyttöönotosta tietyillä reiteillä, mutta toteaa, ettei sopimukseen liittyessään tiennyt rikkovansa lakia. Anek ehdottaa myös, että komissio ottaisi kaikkien toimijoiden osalta huomioon yhtiön toimintaa sääntelevän kansallisen lainsäädännön, kansallisten viranomaisten osallisuuden hintajärjestelyiden valmistelussa ja sopimuksen vähäisen vaikutuksen kilpailuun. Lisäksi Anek katsoo, että komission olisi otettava huomioon Anekin vastahakoisuus liittyä hintajärjestelyihin, passiivinen osuus niihin, osallistumisen lyhyt kesto, toiminnan vähäisyys asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sitoutuminen noudattamaan vastaisuudessa lakia.

50) Anek huomauttaa, että lauttayhtiöillä on ollut velvollisuus keskustella kaikkien kabotaasin soveltamisalaan kuuluvien kansainvälisten lauttareittien kotimaan osuuden hinnoista ja muista niihin liittyvistä seikoista. Vaikka kauppamerenkulkuministeriö ei ole vaatinut lauttaliikenteen harjoittajia sopimaan Italian reitin ulkomaan

osuuden hinnoista, Anek väittää, että lauttaliikenteen harjoittajat kokivat ministeriön kannustavan niitä aloittamaan neuvottelut asiasta. Anek korostaa lisäksi, että sen osallistuminen rajoittui vuosiin 1990—1994.

51) Anekin mukaan se ei toiminut hintaneuvottelujen alkuunpanijana eikä ollut ratkaisevassa asemassa hintojen määrittämisessä. Lisäksi se kertoo toisinaan vastustaneensa muiden osapuolten ehdottamia toimia, erityisesti silloin, kun se katsoi ehdotettujen tariffien olevan epäoikeudenmukaisia tai kohtuuttomia. esimerkiksi vuoden 1991 lopulla Anek vastusti muiden lauttaliikenteen harjoittajien pyrkimyksiä sopia 20 prosentin korotuksesta Patras—Trieste-reitin kuljetusmaksuihin verrattuna Patras—Ancona-reittiin.

52) Anek väittää, että Kreikan ja Italian välisten reittien kuljetusmaksut merimailia kohden pysyivät Euroopan muiden vastaavien kansainvälisten lauttareittien maksuja alempina ja huomattavasti alempina kuin kotimaan lauttareittien maksut. Anek huomauttaa myös, että hintasopimus koski pelkästään kuljetusmaksuja eikä muita osa-alueita, esimerkiksi lautalla tarjottavia palveluita, lautalla veloitettava hintoja, mainontaa ja edustajien palkkioita. Anek väittää lisäksi, että sen osuus reittien Patras—Brindisi ja Patras—Bari markkinoista oli vähäinen ja että sen harjoittamalla yhteistyöllä kyseisillä reiteillä ei voida katsoa olleen olennaista vaikutusta kilpailuun.

Minoan

53) Minoanin mukaan väitetyt sopimukset eivät olleet sitovia vaan vahvistivat ainoastaan yleisen liiketoimintatavan, joka oli joka tapauksessa määritelty jo aiemmin merenkulkualan lainsäädännössä ja muissa määräyksissä ja kauppamerenkulkuministeriön politiikassa. Minoan päättelee kauppamerenkulkuministeriön ja komission välisestä kirjeenvaihdosta, että niin ministeriön päätökset sisäisen liikenteen hinnoista kuin myös ministeriön suositukset kansainvälisistä kuljetusmaksuista vaikuttivat Kreikan ja Italian välisen lauttaliikenteen kansainvälisen osuuden hintoihin. Minoan katsoo ministeriön noudattaman politiikan Kreikan laissa 4195/29 tarkoitetuksi ennalta ehkäiseväksi toimenpiteeksi. Minoanin mukaan väitetyt sopimukset koskivat ainoastaan kansainvälisten reittien kuljetusmaksuja, jotka julkistettiin, eivätkä mitään muita yhtiöiden liiketoimintatapaan sisältyviä tekijöitä, esimerkiksi yritysverkoston organisointia, alennus- tai mainontapolitiikkaa, lautalla tarjottavien ravintola- ja muiden palveluiden hintoja ja kaluston uusimispolitiikkaa. Minoan pyytää komissiota ottamaan huomioon näiden tekijöiden kumulatiiviset vaikutukset arvioidessaan tähän asiaan liittyviä taloudellisia ja oikeudellisia tekijöitä.

54) Minoan väittää, että kyseisiä hintasopimuksia ei ole koskaan sovellettu käytäntöön. Minoan väittää lisäksi, että ETA oli itsenäinen yhtiö, joka toimi sen edustajana. Minoan kyseenalaistaa näin ollen ETAn tiloissa suoritettujen tutkimusten ja komission keräämän todistusaineiston laillisuuden. Minoan kiinnittää huomiota 5 ja 6 päivänä heinäkuuta tehdyissä tutkimuksissa löydettyyn kirjeeseen 14 päivältä syyskuuta 1993. Minoan katsoo tämän kirjeen todistavan, että monet Minoanin vastuulle kasatut ja erityisesti hintapolitiikkaan liittyvät toimet perustuivat ETAn tekemään aloitteeseen ja toteutettiin ilman Minoanin suostumusta.

55) Minoan toteaa väitetyn rikkomisen vakavuudesta, että koska markkinat olivat avoimet, hintasopimuksilla ei olisi ollut juurikaan merkitystä. Sopimusten keston osalta Minoan toteaa, että väitettyjä sopimuksia ei sovellettu käytäntöön.

Adriatica

56) Adriatica myöntää edustajiensa osallistuneen neuvotteluihin Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa. Adriatica väittää kuitenkin määritelleensä oman liiketoiminta- ja hintapolitiikkansa itsenäisesti markkinaolosuhteiden perusteella. Markkinoilla oli itse asiassa riittävästi kilpailua, sillä lauttayhtiöt kilpailivat muun muassa alennuksin, palkkioin ja vaarallista rahtia koskevin lisämaksuin, eikä markkinaosuuksista neuvoteltu kertaakaan. Adriatican markkinaosuus pieneni tämän seurauksena vuodesta 1990 alkaen.

57) Adriatica väittää lisäksi, että se ei osallistunut hintojen määrittämiseen eikä koskaan soveltanut mitään hintasopimuksia. Adriatican mukaan sopimuksista neuvoteltiin kreikkalaisten lautta-

liikenteen harjoittajien kesken. Jos komissio päättelisi Adriatican osallistuneen sopimuksiin, sen osallisuuden olisi näin ollen katsottava rajoittuvan vuoteen 1991.

Marlines

58) Marlines huomauttaa, että se ei ole varustamo vaan Liberiaan sijoittautunut agentuuriyhtiö, joka on Kreikan lain 89/67 mukaan luokiteltu "off-shore-yhtiöksi". Marlines toteaa soveltaneensa johtonsa ohjeiden mukaan aina kilpailijoitaan alhaisempia hintoja, kuten voidaan todeta sen esitteistä vuosilta 1987, 1988 ja 1989.

Osapuolten huomautukset niitä vastaan esitetyistä väitteistä

1987, 1988 ja 1989

59) Strintzis myöntää osallistuneensa hintaneuvotteluihin vuosina 1987, 1988 ja 1989. Se väittää kuitenkin, että yhtiöiden välillä vuonna 1987 pidetyt kokoukset koskivat yksinomaan vuoden 1988 kuljetusmaksuja. Tavarankuljetusajoneuvojen vuoden 1989 kuljetusmaksujen osalta Strintzis myöntää seuranneensa Anekin hintoja, sillä Kreikan ja Italian välillä liikennöivät lauttayhtiöt seurasivat toisinaan kilpailijoidensa julkistamia hintoja.

60) Strintzis toteaa pyrkineensä saamaan Anekin liittymään väitettyyn sopimukseen sen takia, että Kreikan lainsäädännön mukaan Anek ei voinut soveltaa Patrasin satamassa tarjottavia hintoja huomattavasti alempia hintoja. Yhtiöt ehdottivat näin ollen Anekille yhteisen hintapolitiikan noudattamista huomattavasti alempien hintojen ja Kreikan viranomaisten asiaan puuttumisen välttämiseksi.

61) Strintzis toteaa, että vuonna 1988 ja 1989 pidetyt kuljetusmaksuja koskeneet kokoukset eivät johtaneet sopimukseen yhteisestä matkustajatariffista, sillä Strintzisin julkistetut matkustajakuljetusmaksut erosivat muiden yhtiöiden vastaavista.

62) Minoan väittää, että muiden yhtiöiden käyttäytymistä Anekia kohtaan on tarkasteltava Kreikan lainsäädännön ja muiden määräysten ja kauppamerenkulkuministeriön politiikan mukaisesti. Minoan korostaa myös, että kuljetusmaksujen mahdollisten korotusten vaikuttimena ei ollut pyrkimys voitto-osuuden kasvattamiseen vaan muut tekijät, esimerkiksi inflaatio, polttoaineen hinnankorotus ja Kreikan drakman asema suhteessa muihin valuuttoihin.

1990

63) Strintzis myöntää sopineensa Minoanin, Anekin, Karageorgisin ja Marlinesin kanssa yhteisten hintojen veloittamisesta matkustajien ja tavarankuljetusajoneuvojen kuljetuksista vuonna 1990. Strintzis väittää kuitenkin, ettei kyseisiä sopimuksia koskaan noudatettu, koska Strintzis noudatti itsenäisesti omaa hintapolitiikkaansa.

64) Strintzis kiinnittää huomiota erityisesti Anekin teleksissä 6 päivältä heinäkuuta 1989 antamaan selvitykseen, jonka mukaan kukin yhtiö saattoi vapaasti soveltaa ryhmähintojen osalta omaa politiikkaansa. Anekin luokituksen mukaan ryhmä koostuu vähintään 24 henkilöstä, jotka matkustavat samalla lipulla. Strintzis ei sitä vastoin asettanut tällaista rajoitusta vaan myönsi asiakkailleen vapaasti ryhmäalennuksia henkilömäärästä riippumatta. Strintzis väittää, että sen alennuspolitiikka ja kanta-asiakasalennuksia ei koskaan paljastettu kilpailijoille eikä se siten pannut täytäntöön vuotta 1990 koskevaa hintasopimusta.

65) Telekopion 12 päivältä kesäkuuta 1989 osalta Strintzis väittää, että mainittu tietojenvaihto oli välttämätöntä kauppamerenkulkuministeriön neuvottua kyseisiä yhtiöitä pitämään hintojen korotukset kaikkien niiden valuuttojen inflaation sallimissa rajoissa, joiden määräisinä lippuja myydään. Strintzis mainitsee myös, että koska sen infrastruktuuri ja logistiikka olivat parempia kuin muiden, se oli vastuussa kuljetusmaksujen mukauttamisesta kunkin valuutan inflaation sallimissa rajoissa.

66) Strintzis huomauttaa, että telekopiossa 8 päivältä joulukuuta 1989 olevat allekirjoitukset eivät olleet sitovia vaan merkitsivät pelkästään sitä, että allekirjoittajille oli ilmoitettu ehdotetuista hinnoista. Minoanin mukaan telekopiossa 8 päivältä joulukuuta 1989 olleet allekirjoitukset eivät merkitse sitä, että kyse olisi ollut tavan-

omaisesta kirjallisesta sopimuksesta. Allekirjoituksia perustellaan sillä, että myös Ventouris Ferries, joka harjoitti lauttaliikennettä eteläisillä reiteillä, otti huomioon asiakirjat, joissa ilmoitettiin reittien Ancona—Bari ja Ancona—Brindisi väliset loogiset hintaerot. Minoanin mukaan eri kuorma-autoluokille ehdotetut hinnat tarjosivat ihanteellisen mallin hintaerojen laskemiselle merimaileina ilmaistun etäisyyden perusteella eikä tarkoituksena ollut asettaa määrättyä hintaa kullekin reitille ja kullekin kuorma-autoluokalle. Väitteensä tueksi Minoan viittaa siihen seikkaan, että se ei noudattanut tiukasti Anconan reitin hintoja vaan sovelsi omaa alennuspolitiikkaansa.

67) Ventouris Ferries väittää 8 päivältä joulukuuta 1989 olevan telekopion osalta, että se oli tuona ajankohtana jo määrittänyt vuoden 1990 hintapolitiikkansa, ja koska hintaluettelo ei ollut oikeudellisesti sitova, hintojen perässä olleet allekirjoitukset eivät olleet merkkinä sopimuksesta. Luetteloon sisältyikin Ventouris Ferriesin ehdotus yleisiksi ohjehinnoiksi. Yhtiö oli kuitenkin ilmoittanut hintaluettelon edustajilleen jo 4 päivänä joulukuuta 1989.

68) Strintzis väittää teleksin 11 päivältä huhtikuuta 1990 olevan todiste siitä, että vaikka hintasopimus oli olemassa, sopimuspuolilla oli oikeus määrittää itsenäisesti alennuspolitiikkansa ja edustajilleen maksamansa palkkiot.

69) Minoanin mukaan teleksi 11 päivältä huhtikuuta 1990 viittaa sopimukseen joistakin hintapolitiikan osa-alueista, jotka kilpailijat saattoivat joka tapauksessa saada helposti tietoonsa.

70) Strintzis toteaa teleksistä 6 päivältä syyskuuta 1990, että kuljetusmaksujen mukauttamisen voitiin katsoa johtuvan polttoaineen hintavaihteluiden kaltaisista joustamattomista tekijöistä ja muista sellaisista objektiivisista tekijöistä, jotka liittyvät Kreikan hallituksen noudattamaan politiikkaan. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi Jugoslavian ongelmista aiheutuva kuorma-autokuljetusten määrän lisääntyminen, tavaravientiä koskeva liikenneministeriön päätös ja tarve korottaa kuljetusmaksuja, jotta yhtiöt voisivat harjoittaa lauttaliikennettä Kreikka—Italia-reiteillä myös talvikaudella.

71) Strintzisin mielestä Minoan vahvisti telekopiolla 13 päivältä syyskuuta 1990, että kuljetusmaksujen korotus perustui laivojen toimintakustannuksiin liittyvien taloudellisten tekijöiden analysointiin. Yhtiöillä oli yksityiskohtaisia tietoja kyseisistä taloudellisista tekijöistä toimilupiensa julkistamisen vuoksi ja siksi, että ne osallistuivat kauppamerenkulkuministeriön suojeluksessa kotimaan reittejä koskeviin pakollisiin kokouksiin. Strintzis väittää, että osapuolten oli pakko neuvotella kyseisistä tekijöistä voidakseen harjoittaa toimintaa Kreikka—Italia-reiteillä myös talvikaudella.

72) Teleksien 5 päivältä syyskuuta 1990 ja 10 päivältä lokakuuta 1990 osalta Minoan väittää, että polttoaineen hinnan nousu, Jugoslaviassa ilmenneet ongelmat ja tarve jatkaa lauttaliikenteen harjoittamista myös talvikaudella aiheuttivat sen, että kyseiset neljä yhtiötä joutuivat harkitsemaan Korfu—Ancona-osuuden kuljetusmaksujen korottamista kuljetuskustannusten kielteisten vaikutusten vähentämiseksi.

73) Telekopion 30 päivältä lokakuuta 1990 osalta Strintzis myöntää, että ilmoitettuja hintoja sovellettiin kuorma-autoihin. Se väittää kuitenkin, että asiaa koskevat hinnat perustuivat Kreikan ja Italian välisten reittien todellisiin kustannuksiin, toisin sanoen polttoainekustannusten kasvuun ja tarpeeseen järkeistää kotimaan ja ulkomaan kuljetuskustannusten välistä hintaeroa laskettuna merimailia ja kuljetettua kuorma-autometriä kohden.

74) Ventouris Ferries väittää, että se ei koskaan saanut telekopiota 30 päivältä lokakuuta 1990 ja että muut yhtiöt olivat lisänneet sen soveltamat kuorma-autojen kuljetusmaksut luetteloon saatuaan ne todennäköisesti Ventouris Ferriesin edustajalta.

75) Adriatica myöntää osallistuneensa kuorma-autojen kuljetusmaksuja käsitelleeseen kokoukseen 25 päivänä lokakuuta 1990, vaikka oli päättänyt vuoden 1991 kuljetusmaksuistaan jo ennen kokousta. Adriatican tavoitteena oli tarkkailla kilpailijoidensa politiikkaa ottaen huomioon, että kreikkalaiset lauttaliikenteen harjoittajat olivat päässeet asiasta sopimukseen jo vuotta aikaisemmin (10 päivänä joulukuuta 1989). Adriatica väittää lisäksi, että se ei noudattanut kokouksessa sovittuja kuljetusmaksuja, mikä ilmenee kuljetusmaksuista, joita se todellisuudessa sovelsi vuoden 1990 lopulla.

1991

76) Strintzis väittää, että ”yhteistyön ilmapiiri”, johon se viittaa teleksissään 18 päivältä marraskuuta 1991, ja ”hintojen tasapainoisuus”, jonka Karageorgis, Minoan ja Strintzis mainitsevat teleksissä 22 päivältä lokakuuta 1991, koskevat yhtiöiden välisten pakollisten kokousten yleistä ilmapiiriä ja luottamuksellisten tietojen vaihtoa hintoja koskevan puitesopimuksen aikaansaamiseksi seuraavaa kautta varten. Strintzis väittää lisäksi Karageorgisin, Minoanin ja Strintzisin olleen sitä mieltä, että Anekin toivomukseen aloittaa liikennöinti reitillä Patras—Trieste täsmälleen samoin kuljetusmaksuin kuin reitillä Patras—Ancona, vaikka välimatka Triestestä on noin 20 prosenttia pidempi, liittyy riski, että Kreikan hallitus puuttuu asiaan.

77) Strintzis kiinnittää huomiota teleksiin 18 päivältä marraskuuta 1991, joka on sen mielestä osoitus siitä, että kunkin matkan kuljetusmaksujen on vastattava matkan pituutta. Kauppamerenkulkuministeriö noudatti tätä periaatetta kotimaan kuljetusmaksujen laskennassa. Strintzisin mukaan sellaisen hankalan kilpailun torjunnassa, jota käydään ”tunnetuin seurauksin” ja johon viitataan kyseisen telekopion loppupuolella, on kyse Kreikka—Italia-reiteillä liikennöivien yhtiöiden välisen kauppasodan ja sen johdosta toteutettavien Kreikan hallituksen toimenpiteiden torjumisesta. Strintzis väittää lisäksi, että Anek ei soveltanut Patras—Brindisi-reitin hintoihinsa 20 prosentin korotusta. Strintzisin mukaan Kreikan merenkulkulainsäädännössä ja erityisesti laissa 4195/29 säädetään, että äärimmäisen alhaisten hintojen politiikka, joka ei ole suhteessa määrätyllä kansainvälisellä reitillä tarjottuihin palveluihin, voi johtaa sakkojen määräämiseen rikkojille.

78) Strintzis väittää, että mainittua puitesopimusta vuoden 1991 hinnoista ei ole sovellettu käytäntöön, koska Strintzis sovelsi itsenäisesti omaa alennuspolitiikkaansa.

79) Minoan väittää, että 10 prosentin korotus tarkastelujakson aikana perustui inflaation kiihtymiseen. Minoan huomauttaa lisäksi, että Triesten reitin hinnat olivat kauppamerenkulkuministeriön vaikutuksesta ja merimaileina ilmaistun etäisyyden perusteella 20 prosenttia korkeammat kuin Anconan reitin hinnat. Minoanin mukaan osapuolten välinen kirjeenvaihto liittyi Anekin päätökseen asettaa Patras—Trieste-reitin kuljetusmaksut Patras—Ancona-reitin maksuja vastaavalle tasolle, ja kirjeenvaihdon tarkoituksena oli siten asianmukaisen hintaeron varmistaminen ja vilpillisen kilpailun torjuminen. Myös Minoan väittää noudattaneensa omaa alennuspolitiikkaansa.

80) Adriatica toteaa, että se ei ollut yhteydessä muihin yhtiöihin vuoden 1991 aikana ja että se määräsi edelleen kuljetusmaksunsa markkinoilla vallitsevien olosuhteiden mukaan. Adriatica ilmoittaa lisäksi, että sen markkinaosuus pieneni vuonna 1991 muiden kreikkalaisten lauttayhtiöiden kilpailun alennusten hyvitysten jne. takia.

1992

81) Strintzis toteaa telekopion 22 päivältä heinäkuuta 1991 ja väitetiedoksiannon 26—32 kohdassa mainitun kirjeenvaihdon osalta, että kyseinen tietojenvaihto tapahtui vuoden 1992 hintoja koskevien pakollisten kokousten yhteydessä.

82) Strintzis väittää, että teleksissä 7 päivältä tammikuuta 1992 mainittua sopimusta ei sovellettu käytäntöön, koska huolimatta Minoanin kanssa tehdystä alkuperäisestä sopimuksesta, jonka mukaan Calbersonille ei myönnettäisi sen pyytämää alennusta, Strintzis tarjosi lopulta suurempaa alennusta. Strintzis toteaa, että kyse oli suullisesta sopimuksesta ja että Marlines kuljetti suurimman osan kyseisistä ajoneuvoista. Strintzisin mielestä tämä on osoitus siitä, että asianomaisten yritysten välillä oli alennuksia koskevaa hintakilpailua. Strintzis väittää jälleen kerran, että mainittua sopimusta vuoden 1992 hinnoista ei sovellettu käytäntöön, koska Strintzis sovelsi itsenäisesti omaa alennuspolitiikkaansa.

83) Minoan katsoo, että yhtiöiden matkustajilta ja matkailuajoneuvoista veloittamien hintojen välinen yhtäläisyys johtuu hintojen julkaisemisesta yhtiöiden esitteissä. Sen mukaan myös markkinoiden oligopolistinen luonne ja kauppamerenkulkuministeriön politiikka johtivat yhteneväisiin hintoihin. Minoanin mukaan kilpailua ei käyty julkistettujen hintojen osalta vaan alennuspolitiikan, tarjousten ja yhtiöiden tarjoamien muiden houkuttimien kautta.

84) Minoan toteaa Calbersonista, että yhtiöiden kannalta oli loogista reagoida ja pyrkiä selvittämään, olivatko kilpailijat tarjonneet kohtuuttoman suuria alennuksia. Minoan väittää, että 25 päivänä helmikuuta 1992 päivätty asiakirja ei ole todiste sopimuksesta eikä asiakirjassa mainittuja hintoja sovellettu käytäntöön. Minoanin mukaan ETAn ehdottaman Ortonaa koskevan hintaluettelon tarkoituksena oli varmistaa, että Minoan hyväksyy sen, siltä varalta että se päättäisi alkaa harjoittaa lauttaliikennettä Anconan reitillä.

85) Minoan huomauttaa teleksin 7 päivältä tammikuuta 1993 koskevan Kreikan drakmojen ja Italian liirojen välisiä hintalaskelmia eikä drakmatai liiramääräisinä ilmoitettua hinnankorotusta.

86) Minoan huomauttaa lopuksi, että sen, Ventouris Ferriesin, Hellenic Mediterranean Linesin ja Med Linkin välisestä sopimuksesta vuodeksi 1992 ei ole todisteita.

87) Adriatica väittää, että se ei ollut yhteydessä muihin yhtiöihin vuoden 1992 aikana ja että se määräsi kuljetusmaksunsa edelleen markkinatilanteen perusteella, mikä ilmenee sen käytännössä soveltamista kuljetusmaksuista. Adriatican mukaan ETAn asiakirja 25 päivältä helmikuuta 1992 on osoitus siitä, että neuvotteluja käytiin kreikkalaisten lauttaliikenteen harjoittajien kesken muttei Adriatican kanssa. Adriatica ilmoittaa lisäksi, että sen markkinaosuus pieneni vuoden 1992 aikana kreikkalaisten yhtiöiden matalampien hintojen takia.

88) Ventouris Ferries väittää, että sen osallisuudesta vuoden 1992 hintasopimuksiin ei ole todellista näyttöä.

1993

89) Strintzis myöntää pyrkineensä sopimaan hinnoista kotimaan reittien kuljetusmaksujen määrittämisessä noudatettujen periaatteiden perusteella kokouksissa, joita se piti muilla Kreikka—Italia-reiteillä liikennöivien yhtiöiden kanssa. Strintzis ei kuitenkaan ole tietoinen siitä, sovelsivatko muilla reiteillä liikennöivät yhtiöt kyseisiä kuljetusmaksuja.

90) Strintzis ilmoittaa teleksin 6 päivältä marraskuuta 1992 osalta, että mainittua Minoanin ehdotusta ei pantu täytäntöön, sillä yhtiöiden asettamien kuljetusmaksujen väliset erot eivät perustuneet Minoanin ehdotukseen vaan yhtiöiden itsenäiseen alennuspolitiikkaan.

91) Minoan myöntää, että yhtiöt neuvottelivat keskenään. Minoan väittää teleksin 6 päivältä lokakuuta 1992 osalta ETAn lähettäneen sen ilman Minoan tietoa tai hyväksymistä. Minoan väittää, että 24 päivänä marraskuuta 1992 pidetyssä kokouksessa käsitelty ”edellinen sopimus” oli eri yhtiöiden tekemä ei-sitova ilmoitus siitä, että kuljetusmaksujen olisi perustuttava merimaileina ilmaistuun etäisyyteen ja että yhtiöiden olisi estettävä mahdollisesta devalvaatiosta aiheutuva vilpillinen kilpailu. Minoan väittää kuitenkin, että kyseistä ilmoitusta ei sovellettu käytäntöön.

92) Adriatica toteaa noudattaneensa itsenäistä politiikkaansa myös vuonna 1993 ja korottaneensa valuuttakurssivaihteluiden takia kuorma-autojen kuljetusmaksuja 4,03 prosenttia vuoden 1992 maksuihin verrattuna. Toisin kuin kreikkalaiset lauttaliikenteen harjoittajat, Adriatica suostui soveltamaan 1 päivästä tammikuuta 1993 yhteisön arvonlisäveroasetuksen mukaista arvonlisäveroa. Adriatica myöntää kuitenkin osallistuneensa 24 päivänä marraskuuta 1993 pidettyyn lauttayhtiöiden väliseen kokoukseen, mutta väittää päättäneensä jäädä ehdotetun hintasopimuksen ulkopuolelle, koska epäili sen rikkovan yhteisön kilpailusääntöjä.

93) Ventouris Ferries väittää, että sen osallistumisesta vuonna 1992 tehtyyn vuoden 1993 hintoja koskevaan sopimukseen ei ole todellista näyttöä. Ventouris Ferries telekopion 24 päivältä marraskuuta 1993 osalta myöntää kuitenkin osallistuneensa mainittuun kokoukseen, mutta huomauttaa päättäneensä kyseisen vuoden hintapolitiikastaan jo ennen kokousta.

1994

94) Strintzis ei ole tietoinen siitä, noudattivatko yhtiöt kyseisiä hintoja. Strintzis myöntää, että Patras—Ancona-reittiin sovellettiin puitesopimusta hinnoista. Se väittää kuitenkin, että

kyseistä sopimusta ei sovellettu käytäntöön, koska Strintzis sovelsi omaa itsenäistä alennuspolitiikkaansa.

95) Minoan kiistää jälleen hintasopimuksen olemassaolon. Minoan väittää teleksin 13 päivältä toukokuuta 1994 osalta muuttaneensa mainitun uuden 12—14 metrin perävaunuluokan 12,5—14 metrin perävaunuluokaksi, kuten teleksissä 23 päivältä kesäkuuta 1994 todetaan. Minoan katsoo tämän merkitsevän sitä, että 12,5 metrin perävaunut kuuluivat alempien kuljetusmaksujen luokkaan. Minoan väittää lisäksi teleksin 26 päivältä toukokuuta 1994 osalta, ettei se hyväksynyt mainittua ETAn "aloitetta" vaan noudatti erilaista politiikkaa, kuten muista komission käytettävissä olevista asiakirjoista ilmenee.

96) Adriatica väittää, että se ei korottanut hintojaan vuoden 1994 aikana, vaikka se tarkisti soveltamaansa Yhdysvaltain dollarin ja Italian liiran välistä kurssia 1,22 prosentilla.

F **Komission arvio todisteista ja osapuolten perusteluista**

Päätelmät

97) Komissio päättelee, että Anconasta, Barista ja Brindisistä Kreikkaan liikennöivät lauttayhtiöt osallistuivat yhteishinnoittelukartelliin usean vuoden ajan. Osapuolten välillä oli tehty jatkuva sopimus, jota ne luonnehtivat "tavanomaiseksi käytännöksi" (Minoanin 15 päivänä maaliskuuta 1989 päivätty teleksi). Usean yhtiön välisestä laajasta sopimuksesta on vahvoja todisteita (esimerkiksi Minoanin asiakirja 2 päivältä marraskuuta 1990, jonka mukaan kaikilla Kreikan ja Italian välisillä reiteillä liikennöivät yhtiöt sopivat hinnoista, teleksi Anekille 22 päivältä lokakuuta 1991, jossa mainitaan "11 yhtiön ja 36 aluksen välinen sopimus", 24 päivänä marraskuuta 1993 päivätty ETA:n teleksi, jossa viitataan 14 yhtiöön, ja saman yhtiön 26 päivänä toukokuuta 1994 päivätty teleksi, jossa viitataan "16 yhtiön väliseen sopimukseen"). Komissio on saanut selville, että tietyt Ancona—Kreikka-reitillä liikennöivät yhtiöt osallistuivat matkustajien ja ajoneuvojen kuljetusmaksuja koskevaan yhteishintakartelliin viimeistään 18 päivästä heinäkuuta 1987 lähtien. Vaikka asiasta keskusteltiin jo ennen kyseistä päivämäärää, hintaneuvottelujen täsmällisestä aloituspäivämäärästä ei ole tarkkaa tietoa. Komissio katsoo lisäksi, että tietyt Barin tai Brindisin ja Kreikan välillä liikennöivät lauttayhtiöt osallistuivat ainakin rekkojen kuljetusmaksuja koskevaan kartelliin viimeistään 8 päivästä joulukuuta 1989 lähtien. Salainen yhteistyö jatkui ainakin heinäkuuhun 1994. Kartellin toiminta koostui säännöllisten kokousten järjestämisestä ja kirjeenvaihdosta, ja tavoitteena oli mukauttaa matkustajien ja ajoneuvojen kuljetusmaksuja yhteisesti. Komissio on saanut selville seitsemän kartelliin osallistunutta yhtiötä, jotka ovat Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries ja Adriatica. Johdanto-osan 111—139 kappaleessa tarkastellaan kunkin yhtiön toimintaa kartellin yhteydessä ja niiden osallistumisen kestoa.

Arvio osapuolten yleisistä perusteluista

Kreikan viranomaisten osallisuus

98) Minoan, Strintzis ja Anek totesivat vastauksissaan 9 ja 10 päivältä helmikuuta 1995 komission tietojensaantipyyntöihin muun muassa, että tarkasteltavana oleva hintasopimus oli tehty asiaan sovellettavan lainsäädännön mukaisesti ja kauppamerenkulkuministeriön suojeluksessa.

99) Kyseiset yhtiöt esittivät väitteensä tueksi toisinnon vilpillistä kilpailua koskevasta laista N:o 4195/29 sekä joitakin kauppamerenkulkuministeriön päätöksiä ja suosituksia Kreikan ja Italian välisistä lauttareiteistä ja julkisen palvelun velvoitteista lauttaliikenteen alalla ja erityisesti vuorotiheydestä, tuoreiden maataloustuotteiden asettamisesta tiettyinä kausina etusijalle kuljetuksissa, liikennöitävien alusten vähimmäismäärästä ja alusten käyttöönottoaikatauluista.

100) Komissio kirjeellä 28 päivältä lokakuuta 1994 pyysi Kreikan kauppamerenkulkuministeriötä toimittamaan Kreikka—Italia-reittien liikennettä koskevia tilastotietoja sekä selvittämään, oliko ministeriö jossain vaiheessa uhannut peruuttaa yhtiöiden kotimaan reittien toimiluvat, jos ne eivät pääsisi sopimukseen ulkomaan reittien hinnoista.

101) Kauppamerenkulkuministeriö vastasi komissiolle 23 päivänä joulukuuta 1994 toteamalla, että Kreikan ja Italian välinen merikäytävä on luokiteltava sekä Kreikan että yhteisön kannalta ensisijaisen tärkeäksi ja että tariffien on oltava kilpailukykyisiä, mutta samanaikaisesti sellaisella tasolla, että kuljetuskustannukset voidaan pitää alhaisina. Ministeriö kiisti kuitenkin kaikki yhteydet toimilupien peruuttamisen ja yhtiöiden kansainvälisten reittien hintasopimusten välillä.

102) Komissio lähetti 13 päivänä tammikuuta 1995 Kreikan pysyvälle edustustolle Euroopan unionissa toisinnon lauttayhtiöiden toimittamista tiedoista ja pyysi Kreikan hallitusta ottamaan kantaa mahdolliseen osallisuuteensa Kreikan ja Italian välisiä lauttareittejä koskevissa sopimuksissa ja erityisesti kyseisten reittien tariffien vahvistamisessa.

103) Kreikan pysyvä edustusto vastasi komissiolle 17 päivänä maaliskuuta 1995, että Kreikan hallitus katsoi kyseisellä reitillä tarjottavat palvelut yleishyödyllisiksi palveluiksi ja että hallituksen ensisijaisena tavoitteena oli näin ollen reitin säilyttäminen kannattavana ja sellaisten hintasotien välttäminen, jotka saattaisivat estää vienti- ja tuontikaupan tasaisen kehittämisen sekä ajoneuvojen ja matkustajien kuljetukset. Kauppamerenkulkuministeriö osallistui joka tapauksessa ainoastaan Kreikan sisäisten reittien (kabotaasireitit) tariffien määräämiseen. Sellaisten Kreikan ja Italian välisten lauttareittien osalta, joihin sisältyy kotimaan osuus (esimerkiksi reitti Patras—Korfu—Ancona), ministeriön tariffipolitiikka koskee ainoastaan reitin kotimaan osuutta (Patras—Korfu). Ministeriö ei puutu millään tavalla kyseisten reittien ulkomaan osuuteen, ja kyseiset yhtiöt määräävät hinnat vapaasti ottaen huomioon, että kuljetusmaksu, jonka valtio on määrännyt reitin kotimaan osuudelle, vaikuttaa välillisesti ja osittain kuljetusmaksuun Italiaan ja takaisin. Pysyvä edustusto painotti vastauksessaan lisäksi sitä, että kauppamerenkulkuministeriö kannustaa epävirallisesti pitämään tariffit alhaisina ja vuotuiset korotukset inflaation sallimissa rajoissa. Yhtiöiden vapautta määrätä hinnoistaan rajoitetaan lailla 4195/29, jos hinnat jochtavat vilpilliseen kilpailuun. Mainitun lain 2 artiklaan sisältyy kielto ulkomaan (kansainvälisillä) reiteillä kuljetettavien matkustajien ja tavaroiden kuljetusmaksujen alentamisesta tasolle, joka olisi kohtuuttoman alhainen ja suhteeton tarjottaviin palveluihin nähden ja johtaisi siten vilpilliseen kilpailuun. Lain 4195/29 4 artiklassa säädetään lisäksi, että jos kuljetusmaksujen määräämisen vapaus johtaa vilpilliseen kilpailuun, kauppamerenkulkuministeriöllä on oikeus määrätä yhtiöitä veloittamaan korkeampia tai alhaisempia hintoja.

104) Komissio hylkää siten eräiden kreikkalaisten yhtiöiden väitteen, jonka mukaan ne eivät toimineet Kreikassa voimassa olevan merenkulkulainsäädännön takia tariffipolitiikassaan itsenäisesti.

105) Tässä tapauksessa on selvää, että Kreikka—Italia-reitillä liikennöivät kreikkalaiset yhtiöt joutuvat reittien kotimaan osuuden osalta noudattamaan tiukkaa lainsäädäntöä ja muita määräyksiä, erityisesti sitä taustaa vasten, että kauppamerenkulkuministeriö vastaa toimilupien myöntämisestä ja hintojen vahvistamisesta. Tällä ei kuitenkaan ole suoraa vaikutusta tariffipolitiikkaan, jota yhtiöt soveltavat reittien kansainväliseen osuuteen, kuten Kreikan viranomaiset ovat vahvistaneet. Kreikan viranomaiset ovat lisäksi ehdottomasti kiistäneet pakottaneensa sääntöjen soveltamista koskevan hallinnollisen käytäntönsä välityksellä kreikkalaiset yhtiöt tekemään kansainvälisten reittien kuljetusmaksuja koskevia hintasopimuksia. Kauppamerenkulkuministeriön johtaja Manos totesi vastauksessaan 23 päivältä joulukuuta 1994 komission kirjeeseen, että ”… ministeriö ei osallistu yhtiöiden kansainvälisten reittien kuljetusmaksujen vahvistamiseen. Osallistumisemme rajoittuu ehdottomasti ainoastaan kotimaan reittien hintojen vahvistamiseen … On täysin mahdotonta ja poissa laskuista, että ministeriö uhkaisi peruuttaa kotimaan reittien toimiluvat, jos yhtiöt eivät pääse sopimukseen kansainvälisten reittien hinnoista.”

106) On lisäksi ilmeistä, että laki 4195/29 ei poista hintakilpailua. Sen lähtökohtana on päinvastoin, että hintakilpailua on olemassa ja että yhtiöt ovat vapaita määräämään itse hinnoistaan. Kauppamerenkulkuministeriöllä on mainitun lain 4 artiklan nojalla oikeus puuttua asiaan ainoastaan siinä tapauksessa, että tätä vapautta käytetään vilpilliseen kilpailuun. Ministeriöllä ei edes tuolloin ole oikeutta asettaa kuljetusmaksuja määrätylle tasolle, vaan se voi ainoastaan määrittää hintojen enimmäis- ja vähimmäistason. On lisäksi huomattava, että lakia 4195/29 ei ole koskaan sovellettu käytäntöön.

107) Komissio pitää merkittävänä sitä, että vaikka osapuolet väittävät useiden keskusteluiden tavoitteena olleen kauppamerenkulkuministeriön vaatimusten täyttäminen ja vilpillisen kilpailun torjuminen (esimerkiksi neuvottelut Anekin kanssa sen aloittaessa liikennöinnin Trieste-reitillä), yhdessäkään komission todistusaineistoon liitetyssä senaikaisia tapahtumia käsittelevässä asiakirjassa ei mainita missään yhteydessä kauppamerenkulkuministeriötä tai lakia 4195/29. Komissio torjuu näin olleen väitteen, että kreikkalaisten yhtiöiden oli ministeriön rajoittavien toimenpiteiden takia pakko tehdä salaista yhteistyötä pelätessään, että niihin sovellettaisiin lain 4 artiklaa.

108) On vaikea hyväksyä korottamisesta inflaation rajoissa olisi mitään yhteyttä mainittuun lakiin. Lain 2 artiklassa ilmoitetaan selvästi, että lakia sovelletaan ainoastaan kohtuuttoman alhaisiin, muttei kohtuuttoman korkeisiin kuljetusmaksuihin. Ministeriön mukaan sen suositukset perustuvat muihin Kreikan ulkomaankauppaa koskeviin näkökohtiin. Adrianmerellä lauttaliikennettä harjoittavien kreikkalaisten varustamoiden on siten katsottava toimivan itsenäisesti tariffipolitiikassaan.

Arvio osapuolten muista yleisistä perusteluista

109) Jotkin osapuolet osoittavat lisäksi kekseliäisyyttä väittäessään, että yhtiöiden tekemät hinta-aloitteet eivät johtuneet salaisesta yhteistyöstä vaan luonnollisista markkinavoimista (esimerkiksi polttoainehintojen vaikutuksesta) tai muista yksittäisistä tapahtumista, kuten entisen Jugoslavian sodasta tai ulkomaisten valuuttojen arvon äkillisistä vaihteluista. Tämä väite on kaikilta osin ristiriidassa hintoja koskevan salaiseen yhteistyöhön liittyvän todistusaineiston kanssa. Myös voidaan kumota joidenkin osapuolten esittämä väite, jonka mukaan ne noudattivat vain edustajaverkkonsa kautta kuulemiaan hinnankorotuksia. On selvää, että lähes kaikki hintojen korottamista koskeva kirjeenvaihto saatiin kilpailijoiden välisen suoran vuorovaikutuksen välityksellä eikä edustajilta.

Arvio rikkomisen kestoa koskevista perusteluista

110) Rikkomisen kestosta useimmat reitillä Patras—Ancona liikennöivistä yhtiöistä väittävät, että vaikka hintasopimus tehtiin vuoden 1987 aikana, se koski ainoastaan vuoden 1988 kuljetusmaksuja. Anek väittää vastaavasti, että se liittyi sopimuksiin vuonna 1989, mutta että kyseiset sopimukset koskivat vuoden 1990 kuljetusmaksuja. Komissio torjuu tämän väitteen sillä perusteella, että hintojen vahvistamisesta tehtyihin sopimuksiin liittymisen katsotaan jo sinänsä rikkovan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa.

Arvio osapuolten huomautuksista tietyistä väitteistä

Yksittäisten yhtiöiden osallisuus

111) On tarpeen vahvistaa jokaisen osalta, joille tämä päätös on osoitettu, osallistuiko se rikkomiseen. Toisin kuin jotkin yhtiöt ovat väittäneet, tätä varten ei tarvita välittämiä todisteita siitä, että jokainen väitetty osallistuja antoi nimenomaisen suostumuksensa tai kannatti avoimesti hintasopimusten jokaista osa-aluetta sopimusten koko voimassaolon ajan. Rikkominen muodostuu pääasiassa siitä, että yhtiöt harjoittivat useita vuosia yhteistyössä yhdessä suunnittelemaansa laitonta toimintaa.

112) Tämänkaltaista tapausta on asianmukaisinta lähestyä siten, että pyritään osoittamaan salaisen yhteistyön olemassaolo, toimintatavat ja pääkohdat ja määrittämään sen jälkeen, a) onko uskottavia ja vakuuttavia todisteita kunkin

yhtiön osallistumisesta yhteiseen järjestelmään ja b) missä vaiheessa kukin yhtiö osallistui sopimuksiin [1].

113) Jokaisen yhtiön osalta, jolle tämä päätös on osoitettu, osallisuudesta rikkomiseen on runsaasti välittömiä todisteita. Osallistujat mainitaan yleensä nimeltä tärkeimmissä yleisestä yhteistyöstä tai sen määrätyistä ilmenemismuodoista todistavissa asiakirjoissa.

114) Jokaisen yhtiön osallistumisesta rikkomiseen on seuraavia todisteita: a) suoranaiset viittaukset kyseiseen yhtiöön osapuolten välisessä kirjeenvaihdossa, b) yhtiön osallistuminen kokouksiin ja niiden jälkeen tehtyihin yhteisiin hinta-aloitteisiin, ja c) kyseisen yhtiön tai muun yhtiön sisäiset asiakirjat, jotka osoittavat yhtiön osallistuneen salaiseen yhteistyöhön. Mitään näistä todisteista ei ole merkittävässä määrin kiistetty tai osoitettu epäluotettaviksi hallinnollisen menettelyn aikana.

115) Useat asiakirjat (erityisesti Minoanin telekopio 15 päivältä maaliskuuta 1989, Strintzisin telekopio 12 päivältä heinäkuuta 1989, Anekille 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetty telekopio, Anekin vastaus 18 päivältä marraskuuta 1991, Minoanin kirje 2 päivältä marraskuuta 1990 edustajilleen, Anekin kirje 21 päivältä lokakuuta 1991 edustajilleen, Minoanin teleksi 7 päivältä tammikuuta 1993 ja ETA:n teleksi 24 päivältä marraskuuta 1993) osoittavat, että kaikkien niiden välillä, joille tämä päätös on osoitettu, käytiin neuvotteluja ja sovittiin hinnoista toistuvasti usean vuoden ajan.

116) Minoan, Strintzis ja Anek myöntävät osallistuneensa salaiseen yhteistyöhön, kun taas Karageorgis ei ole esittänyt perusteluita puolustukseksi.

117) Adriatica ja Ventouris Ferries, jotka liikennöivät Barin ja Brindisin reitillä, myöntävät osallistuneensa kokouksiin, joissa kilpailevat lauttayhtiöt neuvottelivat ja sopivat kuljetusmaksuista. Jotkin asiakirjat todistavat lisäksi jatkuvista neuvotteluista ja sopimuksista Anconasta Bariin ja Brindisiin liikennöivien yhtiöiden välillä (Strintzisin telekopiot 8 päivältä joulukuuta 1989, 5 päivältä syyskuuta 1990 ja 30 päivältä lokakuuta 1990, Minoanin kirje 2 päivältä marraskuuta 1990, Anekille 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetty telekopio, Minoanin asiakirja 25 päivältä helmikuuta 1992, Minoanin teleksi 7 päivältä tammikuuta 1993 ja ETAn teleksi 24 päivältä marraskuuta 1993). Ainoastaan Minoanin teleksissä 7 päivältä tammikuuta 1993 viitataan Anconan reitillä liikennöivien yhtiöiden väliseen sopimukseen ja painotetaan nimenomaisesti, että muut yhtiöt eivät olleet kyseisenä ajankohtana tietoisia sopimuksesta. Tässäkin asiakirjasssa viitataan kuitenkin Barin ja Brindisin reitillä liikennöivien yhtiöiden välisiin neuvotteluihin, ja siitä ilmenee, että Anconan reitillä liikennöivien yhtiöiden oli määrä ottaa niihin myöhemmin yhteyttä. Komissio ei ole kyennyt nimeämään muita Bari- ja Brindisi-reiteillä liikennöiviä yhtiöitä, jotka mahdollisesti osallistuivat salaiseen yhteistyöhön. Tämä päätös ei koske etenkään AK Ventourisia ja Hellenic Mediterranean Linesia, koska ei ole riittäviä todisteita siitä, että ne olisivat rikkoneet kilpailusääntöjä (molemmat yhtiöt mainitaan vain kerran muiden yhtiöiden asiakirjoissa).

Marlines

118) Marlinesin osallistumisesta salaiseen yhteistyöhön vuosina 1987—1989 on todisteena kahdeksan asiakirjaa (jotka mainitaan vuosien 1988 ja 1989 sopimuksia koskevissa jaksoissa), jotka toimitettiin Marlinesille tai jotka osoittavat Marlinesin yhdeksi kyseisten sopimusten osapuolista. Komissio päättelee esitettyjen seikkojen perusteella, että Marlines neuvotteli ja sopi Strintzisin, Minoanin ja Karageorgisin kanssa vuosittain yhteisten hintojen veloittamisesta Patras—Ancona-reitillä kuljetettavista matkustajista ja tavarankuljetusajoneuvoista 18 päivästä heinäkuuta 1987 lähtien ja vuosina 1988 ja 1989. Marlines mainitaan viimeisen kerran todistusaineistossa teleksissä, jonka Anek lähetti Marlinesille 22 päivänä syyskuuta 1989. Ei ole todisteita siitä, että Marlines olisi enää sen jälkeen osallistunut neuvotteluihin muiden yhtiöiden kanssa, eikä myöskään pitäviä todisteita siitä, että se olisi ollut sittemmin mukana kartellissa. Komissio katsoo Marlinesin osallistumisen rikkomiseen alkaneen viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja päättyneen 8 päivänä joulukuuta 1989, jolloin muut yhtiöt sopivat hintojensa mukauttamisesta.

[1] Ks. ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 24.10.1991 asiassa T-1/89, Rhône-Poulenc SA v. komissio, Kok. 1991, s. II-867, 126 kohta

119) Marlinesin väite, jonka mukaan sitä voidaan Kreikan lainsäädännön nojalla pitää ulkomaille sijoittautuneena yhtiönä, on kumottava. Komissio ei ole koskaan väittänyt, että rikkominen rajoittuisi pelkästään kreikkalaisiin yhtiöihin.

Med Link

120) Med Link väittää, että se ei ollut missään tekemissä komission sille nimellä Mediterranean Lines Inc. tai Med Line osoittamassa väitetiedoksiannossa mainittujen yhtiöiden kanssa. Med Link väittää lisäksi, että se ei osallistunut mihinkään väitettyyn rikkomiseen. Med Linkin edustaja Giannatos, jonka nimi mainitaan ETAn 24 päivänä marraskuuta 1993 Minoanin pääkonttoriin lähettämässä teleksissä, väittää, ettei hän osallistunut kyseisessä teleksissä mainittuun kokoukseen. Hänen mukaansa Med Link perustettiin Liberiassa 15 päivänä heinäkuuta 1993 ja yhtiö sijoitti pääkonttorinsa Kreikkaan joulukuun 31 päivän 1993 jälkeen.

121) Komisio myöntää, että Med Linkin ja Mediterranean Linen välisistä olennaisista yhteyksistä ei ole selviä todisteita. Med Linkin ei etenkään voida katsoa jatkavan Mediterranean Linesin toimintaa asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla. Tätä päätöstä ei ole osoitettu näin ollen Med Linkille.

Adriatica

122) Adriatica myöntää osallistuneensa neuvotteluihin kilpailijoidensa kanssa hintojen vahvistamisesta Kreikka—Italia-reiteillä. Adriatica myöntää erityisesti osallistuneensa 25 päivänä lokakuuta 1990 ja 24 päivänä marraskuuta 1993 pidettyihin kahteen kokoukseen, joissa lauttayhtiöt sopivat hinnoista. Adriatica kiistää kuitenkin, että sillä olisi ollut muita yhteyksiä Italia—Kreikka-reiteillä liikennöiviin kilpailijoihinsa.

123) Adriatica väittää, että se ei noudattanut 25 päivänä lokakuuta 1990 pidetyssä kokouksessa neuvoteltuja ja Strintzisin telekopiossa 30 päivältä lokakuuta 1990 lueteltuja kuljetusmaksuja, vaikka Strintzisin telekopiossa mainitaan myös Adriatican veloittamat kuorma-autojen kuljetusmaksut reitillä Brindisi—Kreikka. Adriatica ilmoittaa lisäksi, että sen kuljetusmaksut olivat noin 10 prosenttia alhaisemmat kuin kreikkalaisten yhtiöiden kuljetusmaksut samalla reitillä.

124) Adiratica toimitti 27 päivänä lokakuuta 1992 komission pyynnöstä kaksi luetteloa vuonna 1991 soveltamistaan kuorma-autojen kuljetusmaksuista. Ensimmäisen luettelon ajoneuvoluokat poikkeavat Strintzisin telekopiossa käytetyistä luokista. Toinen luettelo on kuitenkin täysin samanlainen kuin telekopion liitteenä oleva luettelo. Adriatican ja kreikkalaisten lauttayhtiöiden samaan reittiin soveltamien kuljetusmaksujen väliset erot ilmenevät myös Strintzisin telekopiosta. Komissio hylkää näin ollen Adriatican väitteen, jonka mukaan kuorma-autojen kuljetusmaksuista vuodeksi 1991 käytiin neuvotteluja ainoastaan kreikkalaisten yhtiöiden kesken eikä Adriatica noudattanut sovittuja kuljetusmaksuja.

125) Adriatica myöntää osallistuneensa 24 päivänä marraskuuta 1993 pidettyyn kokoukseen, mutta väittää neuvoneensa edustajaansa välttämään kaikkia salaiseksi yhteistyöksi katsottavia toimenpiteitä, koska komissio voisi pitää sellaista yhteistyötä kartellina. Sisäinen muistio ei kuitenkaan ole riittävä peruste Adriatican vapauttamiselle kyseisen päivämäärän jälkeen tapahtunutta rikkomista koskevasta vastuusta [1]. Komissio ottaa kaikesta huolimatta huomioon Adriatican toimittamat todisteet siitä, ettei se käytännössä noudattanut vuodeksi 1994 sovittua 15 prosentin korotusta.

126) Komission mielestä vahvat todisteet osoittavat reiteillä Ancona, Bari ja Brindisi liikennöivien lauttayhtiöiden tehneen jatkuvan sopimuksen. On välittömiä todisteita siitä, että Adriatica liittyi kartelliin viimeistään 30 päivästä lokakuuta 1990 suostumalla mukauttamaan kuorma-autojen kuljetusmaksujaan vuodeksi 1991. Sen osallistumisesta myös vuoden 1993 aikana on riittäviä välittömiä todisteita siitä, että Adriatica neuvotteli ja sopi kilpailijoidensa kanssa 24 päivänä marraskuuta 1993 mukauttavansa kuorma-autojen kuljetusmaksujaan joulukuusta 1993 lukien. Barin ja Brindisin reitillä liikennöivien lauttayhtiöiden osallistumisesta jatkuvaan salaiseen yhteistyöhön 30 päivänä lokakuuta 1990 ja 24 päivänä marraskuuta 1993 välisenä aikana on

[1] Ks. ensimmäisen oikeusasteen tuomio 6.4.1995 asiassa T-141/89, Trefileurope Sales Sarl v. komissio, Kok. 1995, s. II-791, 85 kohta.

todisteita, muttei siitä, että kartelliin liittynyt Adriatica olisi luopunut yhteistyöstä kyseisen jakson aikana. Anekille 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetyssä teleksissä viitataan "Kreikan ja Italian välisellä reitillä liikennöivien 11 yhtiön ja 36 aluksen" väliseen salaiseen yhteistyöhön. Komissio päättelee, että Adriatica osallistui rikkomiseen vuoden 1994 heinäkuuhun saakka.

Hellenic Mediterranean Lines

127) Hellenic Mediterranean Lines mainitaan kerran Strintzisin 30 päivänä lokakuuta 1990 päivätyssä teleksissä. Koska sen osallistumisesta salaiseen yhteistyöhön ei ole muita todisteita, tätä päätöstä ei ole osoitettu Hellenic Mediterranean Linesille.

Ventouris Group Enterprises

128) Ventouris Ferriesin osallistumisesta salaiseen yhteistyöhön 8 päivänä joulukuuta 1989 ja vuoden 1994 heinäkuun välisenä aikana on todisteita. Komissio torjuu Ventouris Ferriesin väitteet, joiden mukaan se ei saanut kyseisiä asiakirjoja ja oli päättänyt hintapolitiikastaan jo ennen osallistumistaan hintaneuvotteluihin (katso johdanto-osan 47 ja 48 kappale).

129) Ventouris Ferries vastasi toiseen väitteeseen toimittamalla komissiolle 4 päivänä joulukuuta 1989 yhdelle edustajistaan lähettämänsä teleksin, joka koski Strintzisin telekopiossa 8 päivältä joulukuuta 1989 ilmoitettuja hintoja reitille Bari—Kreikka. Ventouris Ferries väittää, että Strintzisin telekopiossa ilmoitettiin pelkästään ennen 8 päivää joulukuuta 1989 vahvistetut Ventourisin kuljetusmaksut. Ei ole kuitenkaan epäilystä siitä, että Strintzisin telekopio liittyi useiden yhtiöiden, myös Ventouris Ferriesin tekemään sopimukseen. On näin ollen kiistatonta, että Ventouris Ferries osallistui hintasopimukseen. On huomautettava, että asiakirjoihin sisältyi ensinnäkin samat kuljetusmaksuluettelot, ja lisäksi molemmissa asiakirjoissa mainittiin nimenomaisesti, että kuljetusmaksut olivat voimassa 10 päivästä joulukuuta 1989 alkaen.

130) Ventouris Ferries toimitti komissiolle myös asiakkailleen tai edustajilleen 8 päivänä lokakuuta 1990 ja 11 päivänä lokakuuta 1990 lähettämänsä kirjeet, joihin sisältyi Strintzisin telekopiossa 30 päivältä lokakuuta 1990 ilmoitetut kuorma-autojen kuljetusmaksut. Kirjeet vahvistavat kuitenkin Strintzisin telekopioon sisältyvät todisteet oikeiksi. Strintzis viittaa "lopulliseen sopimukseen kuorma-autojen kuljetusmaksuista" ja ehdotetaan, että "hinnat julkistettaisiin 1.11. ja tulisivat sopimuksen mukaisesti voimaan 5.11.1990". Ventouris Ferries huomautti kirjeissään, että kyseiset kuljetusmaksut olivat "ohjeellisia" ja että Ventouris Ferries aikoi saattaa ne voimaan "vuoden 1990 lokakuun lopun ja marraskuun alun välisenä aikana". Kirjeet ovat näin ollen todisteena siitä, että rikkomisessa oli kyse jatkuvasta sopimuksesta ja että Ventouris Ferries osallistui siihen.

131) Anconan reitillä sekä Barin ja Brindisin reiteillä liikennöivien lauttayhtiöiden välisestä jatkuvasta sopimuksesta on vahvoja todisteita. ETAn 25 päivänä helmikuuta 1992 päivätty asiakirja osoittaa Ventouris Ferriesin osallistuneen salaiseen yhteistyöhön myös vuonna 1992 neuvottelemalla Otrandon reitin kuljetusmaksuista, vaikka kyseisen vuoden osalta ei Ventouris Ferriesin mukaan ole näyttöä sitä vastaan. Anekille 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetyssä teleksissä viitataan "Kreikan ja Italian välisellä reitillä liikennöivien 11 yhtiön ja 36 aluksen" väliseen salaiseen yhteistyöhön vuoden 1991 osalta. Komissio päättelee, että Ventouris osallistui vuonna 1991 edelleen salaiseen yhteistyöhön, koska on riittävästi välitöntä näyttöä siitä, että Ventouris osallistui myös kyseisen ajankohdan jälkeisinä vuosina tapahtuneeseen rikkomiseen. Todisteina tästä ovat Strintzisin 8 päivänä joulukuuta 1989 päivätty teleksi, Strintzisin 30 päivänä lokakuuta 1990 päivätty telekopio, ETAn 25 päivänä helmikuuta 1992 päivätty asiakirja ja ETAn päivänä marraskuuta 1993 päivätty teleksi Minoanin pääkonttoriin. Ei ole myöskään näyttöä siitä, että Ventouris Ferries olisi vetäytynyt sopimuksesta vuonna 1991.

Strintzis

132) Strintzis ei ole kiistänyt osallistuneensa väitettyyn yhteistyöhön. Sen perusteluissa viitataan Kreikan viranomaisten osallisuuteen ja siihen, että sopimukset eivät olleet luonteeltaan sitovia. Komissio päättelee, että Strintzisin osallistuminen väitettyyn hintojen vahvistamista koskevaan salaiseen yhteistyöhön alkoi viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1988 ja päättyi vuoden 1994 heinäkuussa.

Anek

133) Anek ei ole kiistänyt osallistuneensa väitettyyn yhteistyöhön. Sen perusteluissa viitataan Kreikan viranomaisten osallisuuteen ja siihen, että sopimukset eivät olleet luonteeltaan sitovia. Komissio päättelee, että Anekin osallistuminen väitettyyn hintojen vahvistamista koskevaan salaiseen yhteistyöhön alkoi viimeistään 6 päivänä heinäkuuta 1989 ja päättyi vuoden 1994 heinäkuussa.

Karageorgis

134) Karageorgis ei esittänyt puolustuksekseen lainkaan perusteluja. Komissio päättelee, että Karageorgisin osallistuminen hintojen vahvistamista koskevaan salaiseen yhteistyöhön alkoi viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja päättyi 27 päivänä joulukuuta 1992, jolloin Karageorgis veti aluksensa lopullisesti pois liikenteestä Kreikan ja Italian välisiltä reiteiltä.

Minoan

135) Minoan ei ole kiistänyt osallistuneensa väitettyyn yhteistyöhön. Sen perusteluissa viitataan Kreikan viranomaisten osallisuuteen, markkinaolosuhteisiin ja siihen, että sopimukset eivät olleet luonteeltaan sitovia. Komissio päättelee, että Minoanin osallistuminen väitettyyn hintojen vahvistamista koskevaan salaiseen yhteistyöhön alkoi viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja päättyi vuoden 1994 heinäkuussa.

136) Minoan vetoaa sopimussuhteeseensa ETAan, jolla on yksinoikeus toimia Minoanin edustajana kaikilla kansainvälisillä reiteillä. Minoan väittää, että monet tässä päätöksessä käsitellyistä toimenpiteistä perustuivat ETAn omiin aloitteisiin, joita Minoan ei hyväksynyt ja jotka tehtiin toisinaan ETAn ja Minoanin välisten sopimusten soveltamisalan ulkopuolella, eikä Minoanin voida siten katsoa olevan vastuussa kyseisistä toimenpiteistä. Komissio ei hyväksy tätä väitettä. ETAn ja Minoanin välisestä suhteesta voidaan todeta, että kaikista komission saatavilla olevista osapuolten välisistä sopimuksista ilmenee, että ETAlla on yksinoikeus toimia Minoanin pääedustajana, mutta se toimii Minoanin ohjeiden mukaisesti ja valvonnassa. Kaikkien sopimusten nojalla ETA edustaa Minoania suhteessa kaikkiin kansallisiin ja muiden maiden viranomaisiin ja vastaa Minoanin paikallisista ja satamaedustajista koostuvan verkoston organisoinnista. ETAn on kaikin tavoin pyrittävä varmistamaan Minoanin yhteistyö muiden yhtiöiden kanssa, jos Minoan pyytää sitä. Palkkioista, joita Minoan maksaa ETAlle ja ETA puolestaan muille Minoanin edustajille tai matkatoimistoille, on annettu useita täsmällisiä (prosentteina tai kiinteinä määrinä ilmaistuja) määräyksiä.

137) ETAa on siten pidettävä Minoanin ”oikeana kätenä”, joka toimii Minoanin edustajan ja välittäjänä yksinomaan Minoanin puolesta eikä harjoita omaan lukuunsa lainkaan liiketoimintaa. Kaikista tässä päätöksessä käytetyistä todisteista ilmenee, että ETAn oikeudellinen edustaja ja johtaja Sfinias edusti Minoania (sen Ateenan toimipaikkaa) allekirjoittamalla kaikki merkitykselliset asiakirjat, jopa 20 päivänä marraskuuta 1992 päivätyn vastauksen komission Minoanille lähettämään tietojensaantipyyntöön. Johtaja Sfinias toimi itse asiassa Minoanin sisäisen toiminnallisen yksikön edustajana. Kaikki muut yhtiöt vastasivat johtaja Sfiniasin allekirjoittamiin telekopioihin tai telekseihin siten, että vastaanottajaksi oli merkitty ”Minoan” tai ”Minoan/Ateena” eikä koskaan ETA. Johtaja Sfinias viittasi näissä asiakirjoissa ETAan vain ollessaan yhteydessä Kreetan Iraklionissa sijaitsevaan Minoanin pääkonttoriin. Viitatessaan tässä päätöksessä käytettyyn todistusaineistoon Minoan väittää kaikesta huolimatta, että ETA ilmoittaa kyseisistä järjestelyistä Minoanille vain kuudessa kaikkiaan 17 Minoania koskevasta asiakirjasta ja pyytää vain kahdessa niistä Minoanin hyväksyntää ehdotuksilleen. Komissio hylkää kuitenkin väitteen, jonka mukaan Minoania ei kyseisten asiakirjojen perusteella voitaisi pitää vastuullisena ETAn kilpailunvastaisesta toiminnasta. Sekä Minoanin Iraklionin pääkonttorista peräisin olevat asiakirjat että johtaja Sfiniasin viestit Minoanin Iraklionin pääkonttoriin ovat selvä osoitus siitä, että Minoan oli tietoinen salaisesta yhteistyöstä ja osallistui siihen (esimerkiksi ETAn 25 päivänä helmikuuta 1992, 21 päivänä toukokuuta 1992 ja 30 päivänä heinäkuuta 1992 päivätyt asiakirjat, joissa ETA toimii Minoanin edustajana suhteessa muihin yhtiöihin).

138) Komissio on sitä mieltä, että Minoanin ja ETAn välistä sopimussuhdetta koskevat johtaja Sfiniasin kirjeet Minoanin Iraklionin pääkonttoriin eivät ole osoitus siitä, että ETA olisi toiminut itsenäisesti tavoitellen omaa etuaan ja ETAn ja

Minoanin välisten sopimusten soveltamisalan ulkopuolella, kuten Minoan väittää. Kirjeenvaihto samoin kuin johtaja Sfiniasin pyynnöt Minoanin hyväksynnän saamiseksi ovat päinvastoin osoitus siitä, että Minoan pidettiin jatkuvasti ajan tasalla salaisesta yhteistyöstä ja että se pystyi joka tapauksessa vaikuttamaan ratkaisevasti edustajansa käyttäytymiseen. Komissio hylkää näin ollen väitteen, jonka mukaan ETAlla, josta käytettiin todistusaineistossa koko ajan nimeä "Minoan/Ateena" tai yksinkertaisesti "Minoan", olisi voinut toimia liiketoiminnassaan niin itsenäisesti, että sen päämiestä ei voitaisi pitää vastuullisena sen toiminnasta [1]. ETA:a ja Minoania käsitellään tässä päätöksessä yhtenä oikeudellisena ja taloudellisena kokonaisuutena.

139) Minoan väittää, että ETA on itsenäinen yhtiö, joka toimi sen edustajana. Minoan kyseenalaistaa näin ollen ETAn tiloissa suoritettujen tutkimusten ja komission keräämien asiakirjojen laillisuuden. Tätä väitettä ei voida hyväksyä. Komissio katsoo olevan riittäviä todisteita siitä, että toimiessaan Minoanin edustajana ETA käytti itsestään nimeä "Minoan/Ateena" tai pelkästään "Minoan". On huomattava, että ETA käytti Ateenan toimitiloissaan Minoanin logoa ja tavaramerkkejä. Mikä tärkeintä, ennen kyseisiä tutkimuksia johtaja Sfinias vastasi komission tietojensaantipyyntöön allekirjoittamalla vastauksensa Minoanin nimissä. ETAn toimitilojen osoite on sijoitettu vastauksen yläreunassa Minoanin logon ja tavaramerkin alle ilman mitään mainintaa ETAsta. Komissio päättelee, että vaikka ETA piti hallussaan ja käytti kyseisiä tiloja, Minoan antoi ETA:lle luvan vaikka ETA piti hallussaan ja käytti kyseisiä tiloja, Minoan antoi ETAlle luvan käyttää tiloja myös Minoanin Ateenan toimipaikan tarkoituksiin.

2 OSA

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

85 artikla

140) EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa kielletään yhteismarkkinoille soveltumattomina kaikki yritysten väliset sopimukset sekä yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena tai seurauksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla, ja erityisesti sellaiset sopimukset ja menettelytavat, joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja.

141) Rajoituksen voidaan katsoa muodostavan 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun sopimuksen, vaikka se ei olisi tarkoitettu olemaan osapuolia laillisesti sitova. Sopimus on olemassa, jos osapuolet sopivat yhdessä suunnitelmasta, joka rajoittaa niiden liiketoiminnallista vapautta määrittelemällä linjat osapuolten toiminnalle markkinoilla. Sopimusperusteiset seuraamukset tai sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvät menettelyt eivät ole välttämättömiä. Sopimusta ei myöskään tarvitse tehdä kirjallisesti. Tarkasteltavana olevassa asiassa on todisteiden perusteella selvää, että osapuolet ovat osallistuneet säännöllisiin, suoriin neuvotteluihin, joiden tarkoituksena oli matkustajahintojen ja rahtimaksujen vahvistaminen Kreikan ja Italian välisessä liikenteessä. Säännöllisiä, yksityiskohtaisia neuvotteluja käytiin joka vuosi seuraavan vuoden tariffitasosta päättämiseksi, ja lisäksi käytiin satunnaisia neuvotteluja, jotta voitaisiin päättää suhtautumisesta vuoden aikana esiin tulleisiin asioihin, kuten valuutan devalvaatioon tai uusiin ajoneuvoluokkiin. Selvää on myös, että näitä neuvotteluja käytiin johtotasolla. Nämä järjestelyt muodostivat epäilyksettä sopimuksen, jonka avulla osapuolet pyrkivät vahvistamaan myyntihintoja ja muita kauppaehtoja.

142) Perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamiseksi, osapuolten välisen sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan tavoitteena tai seurauksena on oltava kilpailun rajoittaminen. Tässä asiassa osapuolten välisen sopimuksen selvänä tavoitteena oli mahdollistaa markkinoilla itsenäisesti rajoittuvat. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut toistuvasti, että on tarpeetonta tarkastella sopimuksen todellisia vaikutuksia, jos on

[1] Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 26.10.1983 asiassa 107/82, AEG-Telefunken AG v. komissio, Kok. 1982, s. 1179, 49 kohta, ja tuomio 14.7.1972, asiassa 48/69, Imperial Chemical Industries Ltd v. komissio, Kok. 1972, s. 619, 132 ja 133 kohta, emoyhtiön pitämisestä vastuullisena tytäryhtiöidensä käyttäytymisestä.

ilmeistä, että sen tavoitteena on kilpailun estäminen, rajoittaminen tai vääristäminen [1]. Tässä asiassa sopimus ei lisäksi kuulu minkään ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan eikä täytä myöskään yksittäisen poikkeuksen myöntämisedellytyksiä.

Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

143) Tässä menettelyssä käsiteltävänä olevat käytännöt vaikuttavat Kreikan ja Italian välisiin ro-ro-lauttaliikennepalveluihin. Kreikan ja Italian väliset merireitit saivat enemmän merkitystä vuonna 1992, jolloin sodan alkaminen entisessä Jugoslaviassa sulki maareitit Kreikan ja muun yhteisön väliseltä tuonnilta ja vienniltä. Vuonna 1993 Kreikan ja Italian välisillä reiteillä kuljetettiin 1 316 003 matkustajaa ja 213 839 rahdinkuljetusajoneuvoa. Matkustajista 49 prosenttia ja rahdinkuljetusajoneuvoista 38 prosenttia kuljetettiin Patras—Ancona-reitillä, matkustajista 35 prosenttia ja ajoneuvoista 38 prosenttia Patras—Brindisi-reitillä sekä matkustajista 10 prosenttia ja ajoneuvoista 19 prosenttia Patras—Bari-reitillä. Tämän menettelyn kohteena olevista yrityksistä viiden osuus liikenteestä Patras—Ancona-reitillä oli tiettyinä aikoina lähes 100 prosenttia. Sopimus, joka vaikuttaa palveluiden kysyntään kahden jäsenvaltion välillä (kuten kyseisen palvelun suurimpien tarjoajien sopimus hintojen vahvistamisesta), siirtää kysyntää sekä sopimuksessa mukana olevan yritysryhmän sisällä että tämän ryhmän ulkopuolella ja siten muuttamaan kyseisen palvelun kaupan rakennetta jäsenvaltioiden välillä.

Päätelmä

144) Esitetyn perusteella komissio katsoo, että Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines ja Strintzis ovat osallistuneet perustamissopimuksen 85 artiklan vastaiseen sopimukseen soimalla hinnoista, joita sovellettaisiin ro-ro-lauttaliikennepalveluihin Patrasin ja Anconan välisellä reitillä. Komissio katsoo myös, että Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries ja Adriatica sopivat yhdessä Patrasista Bariin tai Brindisiin kulkevilla reiteillä sovellettavien kuorma-autotaksojen suuruudesta. Nämä sopimukset muodostivat osan laajemmasta salaisesta yhteistyöstä Italian ja Kreikan välisten lauttaliikennepalveluiden hintojen vahvistamiseksi. Niitä ei sen vuoksi ole pidettävä erillisinä rikkomisina vaan osana yhtä jatkuvaa kilpailusääntöjen rikkomista.

[1] Ks. esimerkiksi yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.1.1990 asiassa C-277/87, Sandoz prodotti farmacenti SpA v. komissio, Kok. 1990, s. I-45, 39 kohta.

SAKOT

Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohta

145) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille sakon, joka on vähintään 1 000 ja enintään 1 000 000 ecua taikka tätä suurempi mutta enintään 10 prosenttia kunkin rikkomiseen osallisen yrityksen edellisen tilikauden liikevaihdosta, jos nämä tahallaan tai tuottamuksesta rikkovat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa. Sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon rikkomisen vakavuuden lisäksi sen kesto. Tarkasteltavana olevassa asiassa on kyse tahallisesta rikkomisesta, sillä tarkoituksena oli hintakilpailun rajoittaminen. Suora asiakirjanäyttö osoittaa osapuolten olleen tietoisia siitä, että salaisen yhteistyön tarkoituksena tai ainakin todennäköisenä seurauksena oli hintakilpailun poistaminen (esimerkiksi Minoanin teleksi 15 päivältä maaliskuuta 1989, Strintzisin telekopio 12 päivältä kesäkuuta 1989 sekä Minoanin teleksit 7 päivältä tammikuuta 1992 ja 7 päivältä tammikuuta 1993). Osapuolten noudattaman käytännön tarkoituksellisuus ilmenee myös toimenpiteistä, joilla pyrittiin tarkkailemaan tariffeihin tehtyjä mukautuksia (esimerkiksi Minoanin teleksi 22 päivältä kesäkuuta 1989, Karageorgisin teleksi 10 päivältä lokakuuta 1990, Anekille 22 päivänä lokakuuta 1991 lähetetty teleksi ja Minoanin teleksi marraskuulta 1992).

Vakavuus

146) Rikkomisen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon sen laatu, sen todellinen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, ja merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden laajuus.

147) Sopimus, jolla eräät merkityksellisten markkinoiden tärkeimpiin lauttaliikenteen harjoittajiin kuuluvista yhtiöistä sopivat matkustajien ja rahdin kuljetushinnoista ro-ro-lautoilla, muodostaa luonteeltaan yhteisön oikeuden erittäin vakavan rikkomisen.

148) Rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli kuitenkin rajallinen. Komissio hyväksyy sen, että osapuolet eivät soveltaneet kaikkia yksittäisiä hintasopimuksia täysipainoisesti ja harjoittivat rikkomisen aikana hintakilpailua myöntämällä alennuksia. Kreikan hallitus kannusti lisäksi yrityksiä pitämään kuljetusmaksujen korotukset rikkomisen aikana inflaation rajoissa. Kuljetusmaksut pidettiin erittäin alhaisina verrattuna jäsenvaltiosta toiseen liikennöitävien merikuljetusten yhteismarkkinoilla yleensä veloitettaviin kuljetusmaksuihin.

149) Rikkomisen vaikutukset rajoittuivat sitä paitsi vain pieneen osaan yhteismarkkinoita, kolmeen Adrianmeren reittiin. Vaikka otettaisiin huomioon kaikki Kreikka—Italia-reitit, markkinat ovat pienet verrattuna muihin markkinoihin yhteisössä. kyseisillä markkinoilla ja muilla sisäisillä reiteillä yhteisössä vuonna 1996 kuljetettujen matkustajien, autojen ja perävaunujen määrä on esitetty seuraavassa luettelossa ([1]):

1996	Matkustajat	Autot	Perävaunut
Italia—Kreikka	1 258 000	245 983	229 000
Ranska/ Belgia— Yhdistynyt kuningaskunta	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Tanska—Saksa	9 698 357	1 363 940	279 274
Tanska—Ruotsi	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunneli	8 399 463	2 076 954	519 003

150) Komissio päättelee näin ollen, että on kyse yhteisön kilpailusääntöjen vakavasta rikkomisesta.

151) Komissio voi määrätessään sakkojen suuruutta ottaa huomioon rikkojien todelliset kyvyt aiheuttaa merkittävää vahinkoa ja näin ollen asettaa sakon tasolle, joka varmistaa riittävän estävän vaikutuksen. Komissio katsoo aiheelliseksi määrätä suuremmille yrityksille pieniä yrityksiä suuremmat sakot, sillä yritysten kokoerot ovat huomattavat ([2]). Taulukossa 1 esitetään kunkin osapuolen suhteellinen koko vuonna 1993, joka oli viimeinen kokonainen vuosi, jolloin kaikki yritykset olivat mukana rikkomisessa (Marlinesia ja Karageorgisia lukuun ottamatta ([3]), verrattuna markkinoiden suurimpaan yhtiöön, Minoaniin. Vertailun perusteena on Adrianmeren reiteillä tarjottujen ro-ro-palveluiden vuoden 1993 liikevaihto. Yritysten suhteellisen koon vertailu on aiheellista laatia juuri kyseisen liikevaihdon perusteella, sillä komissio voi siten arvioida jokaisen yrityksen koon ja merkityksen asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla ja sen vuoksi myös jokaisen yrityksen rikkomisen todellisen vaikutuksen kilpailuun.

Taulukko 1

Suuret lauttayhtiöt	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Keskikokoiset lauttayhtiöt	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris Ferries	0,30
	Karageorgis	0,26
Pienet lauttayhtiöt	Marlines	0,12

([1]) *Lähde:* Cruise & Ferry Info.

([2]) On huomattava, että Marlines ja todennäköisesti myös Ventouris voidaan 3 päivänä huhtikuuta 1996 annetun komission suosituksen 96/280/EY (EYVL L 107, 30.4.1996, s. 4) mukaisesti luokitella pk-yrityksiksi. Vähämerkityksisiä sopimuksia koskevan komission tiedonannon mukaan (EYVL C 372, 9.12.1997, s. 13) pk-yritysten väliset sopimukset eivät yleensä kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Tässä tapauksessa kuitenkin vain kaksi yritystä, Marlines ja Ventouris Ferries, voidaan luokitella pk-yrityksiksi. On lisäksi varmaa, että sopimus haitta kilpailua merkittävällä osalla merkityksellisiä markkinoita (ks. vähämerkityksiä sopimuksia koskevan merkittävällä osalla merkityksellisiä markkinoita (ks. vähämerkityksiä sopimuksia koskevan tiedonannon III osa).

([3]) Karageorgisin koko on laskettu niiden tietojen perusteella, jotka se on toimittanut aluksillaan kuljettamiensa matkustajien ja ajoneuvojen määrästä vuonna 1992, joka oli sen mukaan viimeinen kokonainen vuosi, jonka aikana se harjoitti toimintaa Kreikassa. Marlinesin osalta laskentaperusteena on käytetty vuoden 1989 kokonaisliikevaihtoa. Vertailun kannalta ei ole tärkeää, otetaanko huomioon Marlinesin vuoden 1989 vai vuoden 1993 liikevaihto.

152) Tämän ryhmittelyn mukaisesti keskikokoisille lauttayhtiöille rikkomisen vakavuuden perusteella määrättävien sakkojen prosentuaalinen osuus suurten lauttayhtiöiden sakoista on 65 prosenttia. Marlinesin osalta tämä prosenttiosuus on 20 prosenttia.

Kesto

153) Komissio katsoo Strintzisin ja Minoanin alkaneen soveltaa sopimusta viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja soveltaneen sitä vuoden 1994 heinäkuuhun asti (komission tutkimusten ajankohta) ja Anekin soveltaneen sopimusta 6 päivän heinäkuuta 1989 ja vuoden 1994 heinäkuun välisenä aikana. Marlinesin osallistumisen sopimukseen katsotaan alkaneen viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja päättyneen aikaisintaan 8 päivänä joulukuuta 1989. Karageorgis lopetti ilmeisesti toimintansa kyseisillä markkinoilla vuoden 1993 aikana. Sen osalta rikkomisen katsotaan näin ollen alkaneen viimeistään 18 päivänä heinäkuuta 1987 ja päättyneen 27 päivänä joulukuuta 1992.

154) Komissio katsoo Ventouris Ferriesin liittyneen hintakartelliin 8 päivänä joulukuuta 1989 sopimalla Patras—Ancona-reitillä liikennöivistä yhtiöistä neljän kanssa kuorma-autojen kuljetusmaksuista reiteillä Patras—Bari ja Patras—Brindisi. Ventouris Ferries osallistui rikkomiseen heinäkuuhun 1994 saakka. Komission mukaan Adriatican osallistuminen kartelliin alkoi viimeistään 30 päivänä lokakuuta 1990 ja päättyi heinäkuussa 1994.

155) Komissio päättelee, että Minoanin, Strintzisin ja Karageorgisin osalta oli kyse pitkäaikaisesta rikkomisesta ja muiden yhtiöiden osalta keskipitkän ajan kestäneestä rikkomisesta.

156) Nämä seikat oikeuttavat korottamaan sakkoja 10 prosenttia kultakin rikkomisvuodelta Minoanin ja Strintzisin osalta, 20 prosenttia Marlinesin osalta ja 35—55 prosenttia muiden yhtiöiden osalta. Kunkin yhtiön sakkojen korotukset on esitetty taulukossa 2:

Taulukko 2

Suuret lauttayhtiöt	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Keskikokoiset lauttayhtiöt	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris Ferries	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Pienet lauttayhtiöt	Marlines	+ 20 %

Päätelmä sakkojen perusmäärästä

157) Komissio päättelee, että osapuolet syyllistyivät perustamissopimuksen 85 artiklan vakavaan rikkomiseen. Näin ollen seuraamukseksi tästä vakavasta rikkomisesta on määrättävä asianmukainen sakko, jonka estävällä vaikutuksella voidaan ehkäistä rikkomisen uusiminen.

158) Taulukossa 3 esitetään johdanto-osan 146—156 kappaleessa esitettyjen tekijöiden perusteella lasketut sakkojen määrät. Ensimmäisessä sarakkeessa on rikkomisen vakavuuden perusteella laskettu sakkojen perusmäärä. Toisessa sarakkeessa esitetään puolestaan kullekin yksittäiselle yhtiölle rikkomisen keston perusteella määrättyjen sakkojen perusmäärä.

Taulukko 3

	Vakavuus (milj. ecua)	Kesto (milj. ecua)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris Ferries	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Raskauttavat tekijät

159) Asiakirjoihin perustuvien todisteiden perusteella on selvää, että Minoan toimi aloitteentekijänä kartellin perustamisessa. Minoan yritti saada Anekin liittymään kartelliin (Minoanin teleksi 15 päivältä maaliskuuta 1989), keskusteli Ventouris Ferriesin kanssa sen tariffipolitiikasta Otranton reitillä (ETAn asiakirja 25 päivältä helmikuuta 1992) sekä järjesti ja johti rikkomiseen osallistuneiden yritysten välisiä kokouksia (ETAn teleksit 21 päivältä toukokuuta 1992 ja 24 päivältä marraskuuta 1993). Minoan paitsi tarkkaili kartellin toimintaa, pyrki lisäksi laajentamaan yhtiöiden yhteistoiminnan alaa (15 päivänä maaliskuuta 1989, 7 päivänä tammikuuta 1992, 25 päivänä helmikuuta 1992, 7 päivänä tammikuuta 1993, 24 päivänä syyskuuta 1993 ja 26 päivänä toukokuuta 1994 päivätyt teleksit). Nämä seikat oikeuttavat Minoanille määrätyn sakon korottamisen 25 prosentilla.

160) Osapuolten saatua komissiolta tietojensaantipyyntöjä Minoan ehdotti marraskuussa 1992, että kunkin yhtiön olisi muutettava neljän hyttiluokan hintoja yhdellä prosentilla. Jokainen yhtiö erottaisi siten neljä eri hintaluokkaa.

161) tämä seikka osoittaa Minoanin toimineen aloitteentekijänä kartellissa, mutta on samalla myös osoitus pyrkimyksestä estää komission tutkimuksia. Nämä näkökohdat oikeuttavat Minoanin sakon korottamisen 10 prosentilla.

Lieventävät tekijät

162) Komissio hyväksyy väitteen, jonka mukaan osapuolet eivät soveltaneet kaikkia hintasopimuksia täysipainoisesti ja harjoittivat rikkomisen aikana hintakilpailua myöntämällä alennuksia. Nämä seikat on kuitenkin otettu jo huomioon arvioitaessa rikkomisen vakavuutta.

163) Tavanomainen käytäntö (josta ei välittömästi säädetä lainsäädännössä tai määrätä muissa määräyksissä), jonka mukaan Kreikan kotimaan reittien kuljetusmaksuista sovitaan kaikkien kotimaisten liikenteen harjoittajien välisissä neuvotteluissa (joiden perusteella osapuolten odotettiin tekevän yhteisen ehdotuksen sovellettaviksi kuljetusmaksuiksi), ja kauppamerenkulkuministeriön jälkikäteen tekemä päätös ovat saattaneet aiheuttaa epätietoisuutta myös kotimaan reiteillä liikennöivien kreikkalaisten yhtiöiden keskuudessa siitä, oliko kansainvälisen reitin hintaneuvotteluissa todellakin kyse rikkomisesta. Nämä seikat oikeuttavat näiden yhtiöiden sakkojen alentamisen 15 prosentilla.

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

165) Taulukossa 4 esitetään sakkojen määrä edellä mainittujen mukautusten jälkeen:

Taulukko 4

	Mukautus (%)	Mukautetut sakot (milj. ecua)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris Ferries	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

166) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille sakon, jonka suuruus on enintään 1 000 000 ecun tai 10 prosenttia kunkin rikkomiseen osallisen yrityksen edellisen tilikauden liikevaihdosta. Karageorgisia lukuun ottamatta taulukon 4 sarakkeessa "Mukautetut sakot" ilmoitettujen sakkojen määrä ei ylitä minkään rikkomiseen osallistuneen yrityksen osalta 10 prosenttia niiden liikevaihdosta.

167) Karageorgis lopetti toimintansa kyseisillä markkinoilla tammikuussa 1993 ja sulki sittemmin kaikki sivutoimipaikkansa Kreikassa. Komissiolla ei ole tietoja Karageorgisin vuoden 1997 liikevaihdosta. Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille sakon, joka on vähin-

tään 1 000 ja enintään 1 000 000 ecua (taikka tätä suurempi mutta enintään 10 prosenttia edellisen tilikauden liikevaihdosta). Karageorgisille määrätään näin ollen sakko 1 miljoonaa ecua.

168) Sakkojen määräämättä jättämisestä tai lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa annetun komission tiedonannon [1] mukaan sakkoja voidaan useissa tapauksissa alentaa huomattavasti. Tämä on mahdollista esimerkiksi seuraavissa tapauksissa: a) yritys toimittaa komissiolle ennen väitetiedoksiannon lähettämistä tietoja, asiakirjoja ja muita todisteita, jotka edistävät merkittävästi rikkomisen todistamista, ja b) saatuaan väitetiedoksiannon yritys ilmoittaa komissiolle, että se ei kiistä niiden seikkojen olemassaoloa, joihin komission esittämät syytökset perustuvat.

169) Tässä asiassa asiakirjat, jotka Anek toimitti komissiolle ennen kuin komissio lähetti sille väitetiedoksiannon, ovat merkittävällä tavalla vahvistaneet rikkomisen olemassaolon. Yksikään yhtiöistä ei myöskään kiistänyt komission väitetiedoksiannon perustana olleita tosiseikkoja. Nämä seikat oikeuttavat Anekin sakkojen alentamisen 45 prosentilla ja muiden yritysten sakkojen alentamisen 20 prosentilla, lukuun ottamatta Karageorgisia.

Päätelmä lopullisista sakkomääristä

170) Taulukossa 5 esitetään johdanto-osan 146—149 kappaleessa mainittujen tekijöiden perusteella laskettu sakkojen lopullinen määrä.

Taulukko 5

	Sakkojen lopullinen määrä (milj. ecua)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris Ferries	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] EYVL C 207, 18.7.1996, s. 4.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

1. Minoan Lines , Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines SA ja Strintzis Lines ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patrasin ja Anconan välisten ro-ro-lauttaliikennepalvelujen hinnoista. Näiden rikkomusten kesto on ollut seuraava:

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

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

c) Marlines 18 päivästä heinäkuuta 1987 8 päivään joulukuuta 1989;

d) Anek Lines 6 päivästä heinäkuuta 1989 heinäkuuhun 1994;

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA ja Strintzis Lines ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa sopimalla Patras—Bari/Brindisi-reiteillä sovellettavista kuormaautotaksoista. Näiden rikkomusten kesto on ollut seuraava:

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

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

c) Anek Lines 8 päivästä joulukuuta 1989 heinäkuuhun 1994;

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

2 artikla

Määrätään 1 artiklassa todetusta rikkomisesta seuraavat sakot:

— Minoan Lines, 3,26 miljoonan ecun sakko

— Strintzis Lines, 1,5 miljoonan ecun sakko

— Anek Lines, 1,11 miljoonan ecun sakko

— Marlines SA, 0,26 miljoonan ecun sakko

— Karageorgis Lines, 1 miljoonan ecun sakko

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

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

3 artikla

Sakot on maksettava kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavalle pankkitilille:

Tilinumero 310–0933000–43,
Euroopan komissio
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond point Schuman / Schumanplein 5
B-1040 Bruxelles/Brussel.

Kolmen kuukauden jälkeen peritään ilman eri toimenpidettä korkoa, joka perustuu Euroopan keskuspankin ecu-liiketoimissaan sen kuukauden ensimmäisenä työpäivänä soveltamaan korkoon, jona tämä päätös on tehty, lisättynä 3,5 prosenttiyksiköllä, toisin sanoen 7,5 prosenttia.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville:

— Minoan Lines
25th August 17
GR-71202 Heraklion, Kreeta

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Pireus

— Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Chania, Kreeta

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Pireus,

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26—28
GR 18503 Pireus

— Ventouris Group Enterprises SA
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Pireus

— Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venetsia

Tämä päätös on täytäntöön panokelpoinen EY:n perustamissopimuksen 192 artiklan nojatta.

Tehty Brysselissä 9 päivänä joulukuuta 1998.

Komission puolesta
Karel VAN MIERT
Komission jäsen