KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 december 1998

om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget

(IV/34.466 — Greek Ferries)

(delgivet med nr K(1998) 3792)

(Endast de grekiska och italienska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(1999/271/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten [1], ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artiklarna 11 och 19 i denna,

med beaktande av kommissionens beslut av den 21 februari 1997 om att inleda ett förfarande i detta ärende,

sedan berörda parter beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på de invändningar som gjorts av kommissionen enligt artikel 23 i förordningen (EEG) nr 4056/86 och kommissionens förordning (EEG) nr 4260/88 [2] om de anmälningar, klagomål, ansökningar och förhör som avses i förordning (EEG) nr 4056/86, senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor inom sjötransportsektorn, och

av följande skäl:

DEL I

FAKTA

A. Bakgrunden till detta beslut

(1) Bakom detta beslut ligger ett klagomål av den 23 augusti 1992 från en företrädare för allmänheten om att priserna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien var mycket lika. Kommissionen genomförde undersökningar enligt artikel 18.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 på kontoren hos sex färjerederier, fem i Grekland och ett i Italien. Vid undersökningarna fann kommissionen skriftliga bevis för att ett antal färjerederier under flera år hade ingått prisöverenskommelser. Begäran om upplysningar enligt artikel 16 i förordning (EEG) nr 4056/86 skickades senare till Minoan Lines, Strintzis Lines och Anek Lines med begäran om närmare uppgifter om de dokument som upptäcktes vid undersökningarna. Kommissionen inledde ett formellt förfarande den 21 februari 1997 genom att skicka ett meddelande om invändningar till de sju företag som detta beslut riktar sig till och till Med Link och Hellenic Mediterranean Lines. Ett muntligt förhör hölls den 13 och 14 maj 1997.

B. Företagen

(2) De företag som berörs av detta förfarande är färjerederier med rorofartyg i passagerar- och godstrafik på ett antal linjer mellan Grekland och Italien, närmare bestämt följande:

— Minoan Lines, Heraklion, Kreta, Grekland (nedan kallat Minoan)

— Strintzis Lines Piraeus, Grekland (nedan kallat Strintzis)

— Anek Lines, Hania, Kreta, Grekland (nedan kallat Anek)

— Marlines SA, Piraeus, Grekland (nedan kallat Marlines)

— Karageorgis Lines, Piraeus, Grekland (nedan kallat Karageorgis)

— Ventouris Group Enterprises SA, Piraeus, Grekland (nedan kallat Ventouris Ferries)

— Adriatica di Navigazione SpA, Venedig, Italien (nedan kallat Adriatica).

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

C. **Marknaden**

(3) Den relevanta marknaden är marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland och Italien.

(4) Det finns tre stora linjer mellan Italien och Grekland med reguljärtrafik för passagerare, bilar och lastbilar. Dessa är linjerna mellan Ancona (Italien) och Patras (Grekland), Brindisi (Italien) och Patras (Grekland) samt Bari (Italien) och Patras (Grekland). Dessutom finns en färjelinje mellan Trieste och Patras och på senare tid även mellan Venedig och Patras.

(5) Det står klart att dessa linjer inte drivs oberoende av varandra som separata marknader och det finns en viss grad av utbytbarhet mellan dem beroende på resenärens avrese- och godsets avsändningsort och destination, preferenser i fråga om restid osv. Kommissionen anser emellertid inte att detta förfarande kräver att utbytbarheten mellan dessa linjer granskas på djupet, eftersom det agerande som granskas inom ramen för förfarandet omfattade alla de tre största linjerna, åtminstone under en viss del av perioden ifråga.

(6) På linjen mellan Patras och Ancona fanns, åtminstone under en del av den tid då en överträdelse misstänks ha pågått, fem stora färjerederier, nämligen Minoan, Anek, Strintzis, Marlines och Karageorgis. Karageorgis upphörde med trafiken 1993. Åtminstone ett annat rederi, Superfast Ferries, har nyligen gått in på marknaden och omfattas inte av detta förfarande. På linjerna mellan Patras och Bari samt Patras och Brindisi finns många rederier med reguljärtrafik (åtminstone 11) och vissa rederier med säsongstrafik. På linjen mellan Patras och Ancona har Minoan, Anek, Strintzis, Marlines och Karageorgis tillsammans en andel av trafiken som under tiden för överträdelsen uppgick till nästan 100 %. Under 1993 hade Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines och Marlines tillsammans en andel på omkring 75 % av passagerartrafiken och 60 % av godstrafiken på linjerna mellan Patras och Bari samt Patras och Brindisi [1].

(7) Omkring 1 258 000 passagerare och 229 000 transportfordon transporterades under 1996 från Grekland till Italien, och omkring 38 % respektive 46 % av dessa transporterades på linjen mellan Patras och Ancona. På linjen mellan Patras och Brindisi var motsvarande siffror 35 % respektive 26 % och på linjen mellan Patras och Bari 13 % respektive 16 %. Siffrorna för 1993 var 1 316 003 passagerare och 213 839 transportfordon. Av dessa transporterades omkring 49 % respektive 38 % på Patras-Ancona-linjen, 35 % respektive 38 % på Patras-Brindisi-linjen samt 10 % respektive 19 % på Patras-Bari-linjen. Ett jämförbart antal passagerare och fordon transporteras varje år från Italien till Grekland.

D. **Bevis**

(8) Detta beslut bygger huvudsakligen på följande bevis:

a) Meddelanden som sänts mellan rederierna, oftast via telex, om införande och beräkning av priser.

b) Medgivanden som Anek och Strintzis gjort i sina svar på kommissionens begäran om upplysningar och kommissionens meddelande om invändningar.

Bevis för 1987/1988/1989

(9) Av ett telex av den 15 mars 1989 från Minoan till Anek, tillhandahållet av Anek efter kommissionens begäran om upplysningar, framgår att det under 1987 hölls överläggningar om 1988 års tariffer på Patras-Ancona-linjen. En prisöverenskommelse uppnåddes den 18 juli 1987. I telexet uppger Minoan följande: ”Prispolitiken för 1988, fastställd tillsammans med andra berörda parter, beslutades den 18 juli 87. Detta har i själva verket varit normal praxis.”

(10) Anek började trafikera färjelinjen mellan Patras och Ancona under 1989. Under 1989 hölls överläggningar om vilka tariffer Anek skulle tillämpa. I det telex som nämns i skäl 9 skriver Minoan: ”Vi beklagar att er vägran att helt acceptera de förslag som vi lade fram i vårt tidigare [meddelande] åtminstone för närvarande förhindrar ingåendet av ett mer omfattande avtal som skulle vara oerhört fördelaktigt för våra företag... Vi syftar naturligtvis på ert avvisande av våra förslag om fastställandet av en gemensam prispolitik för Patras-Ancona-linjen och vi ber er ha förståelse för de ståndpunkter som vi beskriver nedan, som är avsedda som ett svar på er uppfattning att ni inte kan acceptera

[1] *Källa:* Cruise & Ferry Info.

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

(11) Minoan försökte sedan övertala Anek att ansluta sig till prisöverenskommelsen genom att informera företaget om hur framgångsrikt överenskommelsen hade tillämpats: "På den aktuella linjen har under de senaste tre månaderna alla rederier på Patras-Ancona-linjen kommit överens om två höjningar av biljettpriserna för transportfordon på sammanlagt 40 % och detta har sannerligen inte lett till några diskussioner eller svårigheter med våra förarkolleger".

(12) Sedan man åtminstone tillsvidare misslyckats med att övertala Anek att ansluta sig till överenskommelsen, beslutade Minoan, Karageorgis, Marlines och Strintzis att från och med den 26 juni 1989 gemensamt tillämpa exakt samma tariffer för transportfordon som Anek. Mycket detaljerade tabeller utväxlades mellan parterna och Anek fick både muntlig och skriftlig information om resultatet. Den 22 juni 1989 skickade Minoan till och med ett telex till Anek där man meddelade att de andra fyra företagen hade för avsikt att tillämpa Aneks tariffer från och med den 26 juni 1989.

Bevis för 1990

(13) Parterna började diskutera passagerarpriserna för 1990 i juni 1989. Den 20 juni 1989 skickade Minoan detaljerade förslag till Anek, Karageorgis, Strintzis och Marlines om en gemensam prispolitik för 1990 för passagerare, bilar och lastbilar. I ett telex som Anek skickade till Minoan, Karageorgis, Marlines och Strintzis den 6 juli 1989 sägs att "vi går med på att en gemensam tariff för passagerare fastställs av alla de fem företagen på Patras-Ancona... vi kan diskutera frågan om transportfordon i oktober".

(14) Den 12 juni 1989 skickade Strintzis ett meddelande till Minoan, Karageorgis, Marlines och Anek i vilket företaget uppger att "priserna beräknades på grundval av de telex som nyligen utväxlades, i enlighet med överenskommelsen mellan alla våra förtag att hålla sig till en gemensam prispolitik". I detta fax anges priser och rabatter för passagerare och fordon samt hamnavgifter i drakmer och i tio utländska valutor.

(15) Anek bekräftade sitt godkännande av "de föreslagna tarifferna för Patras-Igoumenitsa-Korfu-Ancona-linjen på grundval av vårt beslut om en gemensam prispolitik" i ett telex av den 14 juli 1989 riktat till de fyra andra företagen. Överläggningarna fortsatte senare beträffande vissa detaljer, bl. a. diskuterades priserna för jeepar i ett telex från Strintzis till de andra företagen den 17 juli 1989 och i ett telex från Anek till de andra företagen den 22 september 1989.

(16) I ett fax som Strintzis den 8 december 1989 skickade till Minoan, Anek, Karageorgis och Hellenic Mediterranean Lines [1] angavs de nya priser för olika lastbilskategorier som skulle tillämpas från och med den 10 december 1989 på linjerna mellan Patras och Ancona, Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. I detta fax uppgavs också att fotokopian hade undertecknats "även av Ventouris Ferries" och på tabellen över tariffer finns sex underskrifter.

(17) Av ett annat telex framgår den gemensamma prispolitik som tillämpades 1990. I detta telex av den 11 april 1990 från Anek till Karageorgis, Minoan och Strintzis, hänvisar Anek till "de telex som utväxlats mellan de fyra företagen om prispolitiken för Patras-Ancona-linjen" och bekräftar att "vår överenskommelse gäller biljettpriserna för passagerare, personbilar och lastbilar, men inte agentprovision eller grupprabatter".

(18) Överläggningar hölls åter om gemensamma höjningar av biljettpriserna för lastbilar under 1990. Flera telex utväxlades mellan företagen under september och oktober och Strintzis arrangerade ett möte i sina lokaler. I ett telex av den 5 september 1990 riktat till Anek, Karageorgis och Minoan, uppger Strintzis att "ett villkor för tillämpningen av den föreslagna höjningen är att biljettpriserna på Bari- och Brindisi-linjerna höjs i proportion till denna; icke desto mindre är det nödvändigt att nå en principöverenskommelse mellan våra fyra företag". I ett telex till Anek, Minoan och Strintzis skriver Karageorgis att "i enlighet med vårt gemensamma beslut... måste vi höja priserna för lastbilar från och med 20 oktober 1990". Därefter följer en detaljerad prislista. Karageorgis skriver vidare: "Var vänliga och skicka ovanstående telex i oförändrad form till era hamnagenter och kunder så snart som möjligt".

[1] Även om det finns bevis för att Hellenic Mediterranean Lines deltog i överträdelsen riktar sig inte detta beslut till det företaget, eftersom kommissionen inte har kunnat sända meddelandet om invändningar till företaget.

(19) Man nådde fram till en överenskommelse och Strintzis skickade den 30 oktober 1990 ett fax till åtta företag med färjor som går mellan Grekland och Italien (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis och Ventouris Ferries). I detta fax sägs följande: ”Vi översänder den slutliga överenskommelsen om lastbilspriserna. Var vänliga bekräfta ert godkännande av innehållet och vi föreslår att priserna offentliggörs den 1 november och att de som överenskommet börjar gälla den 5 november 1990”. Därefter följer en tabell med priser i drakmer och italienska lire för olika lastbilskategorier på linjerna från Patras till Ancona, Bari och Brindisi.

(20) Den 2 november 1990 skickade Minoan ett dokument till sina agenter med de nya priserna, giltiga från och med den 5 november 1990, där man klart anger att priserna hade godkänts av alla företagen på linjerna mellan Grekland och Italien.

Bevis för 1991

(21) Det framgår av flera dokument att man fortsatte att komma överens om tarifferna även för 1991. Karageorgis skickade den 10 augusti 1990 ett brev till Anek, Minoan och Strintzis om 1991 års listpriser för Patras-Ancona-linjen. I brevet sägs följande: ”I enlighet med överenskommelsen mellan de fyra företagen om att det bör bli en höjning med 5 % utöver de första 5 % bifogas de nya prislistorna med de slutliga 10 %”.

(22) Karageorgis, Minoan och Strintzis skickade den 22 oktober 1991 ett telex till Anek, där det anges att ”... vi noterar att ni på Patras-Trieste-linjen tillämpa samma pris som vi alla har kommit överens om för Patras-Ancona-linjen. Ni måste förstå att de otydliga formuleringarna oroar oss i hög grad, eftersom de medför att den jämvikt som vi med stor svårighet har uppnått för alla de italienska hamnarna kan kollapsa. Låt oss påminna er om att vi genom gemensamma ansträngningar — som ni själva deltog i — omorganiserade tarifferna på bästa möjliga sätt och fastställde skillnader på grundval av distansen i nautiska mil till hamnarna i Brindisi, Bari och Ancona... Vi bönfaller er därför att försvara — som ni borde göra — överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien eftersom den nuvarande överenskommelsen mycket väl skulle kunna kollapsa med tanke på de stora meningsskiljaktigheter som pyr under ytan. Vi föreslår att tariffen för resan mellan Patras och Trieste bör läggas 20 % över den för Patras-Ancona (vilket faktiskt var fallet tidigare) för att den fullständigt skall harmonisera med skillnaderna mellan Ancona och de sydligare hamnarna... våra företag är skyldiga att meddela er att om ni insisterar på att tillämpa samma pris från Trieste och Ancona till Grekland, kommer vår överenskommelse om en gemensam prispolitik för Ancona-linjen att upphöra att gälla och varje företag kommer att fastställa sin egen prispolitik”.

(23) I Aneks svar av den 18 november 1991 på detta telex bekräftas att det finns en överenskommelse: ”Hotet att överge de gemensamma priserna på Ancona-linjen kan enligt vår uppfattning inte baseras på att Anek inte tillämpar denna ologiska och oacceptabla höjning på 20 %. Vi ber er därför att inte framhärda i er ståndpunkt för att undvika att störa samarbetsklimatet mellan de fyra företagen, vilket skulle ha negativa konsekvenser för oss alla. Till sist vill vi försäkra er om att om Anek i framtiden skulle besluta att sätta in ett fartyg på Patras-Trieste-linjen utan att ta med Ancona, skulle tariffen naturligtvis vara högre än den för Patras-Ancona-linjen, men inte 20 % högre, vilket enligt all opartisk bedömning är minst sagt orealistiskt”.

Bevis för 1992

(24) Företagens samverkan fortsatte under 1992. Den 22 juli 1991 skickade Strintzis en mycket detaljerad lista över passagerarpriser till Anek, Karageorgis och Minoan, där man skrev följande: ”Vi bifogar 1992 års lista enligt överenskommelsen på vårt möte den [oläsligt] juli. Var vänliga och bekräfta om ni godkänner”. Därefter utväxlades ett antal telex, där man diskuterade olika sätt att handskas med drakmans värdeminskning.

(25) Efter ett möte den 7 oktober 1991 mellan Strintzis, Anek, Karageorgis och Minoan, skickade Strintzis ”enligt överenskommelse” listpriserna för 1992 (Patras-Igoumenitsa-Korfu-Ancona-linjen) till de tre andra företagen och begärde deras

godkännande. Denna lista omfattade passagerarpriserna, uppdelade i hög- och lågsäsong och olika hyttkategorier, och priserna för alla fordonskategorier. Parterna hade också kommit överens om perioderna för hög- och lågsäsong samt om måltidspriserna. Anek skickade sitt godkännande via telex den 16 oktober 1991. Svaret vidarebefordrades till Karageorgis och Minoan.

I Strintzis lokaler upptäcktes dessutom ett brev av den 18 oktober 1991, som Anek sänt till hamnagenterna och där man skrev följande: ”Vi bifogar drakma-tarifferna för 1992 på Patras-Ancona-linjen enligt överenskommelsen med företagen Strintzis, Minoan och Karageorgis”. Strintzis skickade ett liknande brev.

(26) De fyra företagen kom också överens om giltighetstiden för de gemensamma tarifferna under övergångsperioden i slutet av året. I ett telex som Anek skickade till Karageorgis, Minoan och Strintzis sägs att ”... vi går med på förlängningen av 1991 års priser på Patras-Ancona-linjen till den 10 januari 1992”. I ett telex av den 21 oktober 1991 informerade Anek sina hamnagenter om att ”... enligt överenskommelse med våra konkurrenter gäller 1991 års priser på Patras-Ancona-Patras-linjen till och med den 10 januari 1992”.

(27) I ett telex av den 7 januari 1992, funnet i Minoans lokaler, från Minoan till Anek, Strintzis och Karageorgis varnas företagen för att flera importörer av motorfordon ”strävar efter att locka våra företag att konkurrera med hjälp av tarifferna... vi föreslår att vi håller fast vid en gemensam politik så att det inte börjar gå utför för oss”. Minoan föreslår ett pris som alla företagen skall tillämpa och begär godkännande ”för att svara företaget Calberson som, som ni känner till, har varit i kontakt med alla företagen”. Strintzis gick med på att hålla sig till en gemensam politik och föreslog ett gemensamt pris för alla bilar utan medföljande förare. Anek instämde med Strintzis.

(28) Ett dokument av den 25 februari 1992, funnet i Minoans lokaler, tyder på att överenskommelsen om att behålla skillnaderna mellan tarifferna på de olika linjerna mellan Grekland och Italien fortsatte att gälla under 1992. I detta dokument underrättar European Trust Agencies (ETA) Minoans huvudkontor om ”den senaste utvecklingen i fråga om linjerna till Italien”. Sedan man nämnt att nya fartyg tas i bruk och de problem som detta extra tonnage sannolikt kommer att medföra, skriver man följande: ”Vi koncentrerar våra ansträngningar på den tariffpolitik som skall tillämpas av företaget Ventouris på Otranto-linjen. Vi har redan börjat diskutera frågan. För att göra saker och ting tydligare ger vi er de gällande priserna på Bari, Otranto och Ancona och våra egna förslag till priser på Otranto”. Därefter följer en tabell över biljettpriser för transportfordon av olika storlekar.

(29) I ett telex av den 7 januari 1993 från Minoan till Strintzis, Anek och Karageorgis föreslås dessutom en justering av biljettpriserna för fordon på Grekland-Italien-Grekland-linjerna. I telexet sägs följande: ”Vi påpekar att två år har gått sedan fordonstariffen senast justerades”.

Bevis för 1993

(30) Under 1992 hölls också överläggningar om de nya tarifferna för 1993. Den 21 maj 1992 underrättade ETA Minoan om att ett ”möte med företrädare för rederier på Patras-Ancona-linjen kommer att sammankallas för att diskutera utkastet till den nya tariffen för 1993”. Detta dokument innehöll också mötets dagordning. I ett telex av den 27 maj 1992 från ETA till Minoans huvudkontor Sägs följande: ”Vi underrättar er om de förslag som vi lade fram på mötet mellan de fyra rederierna och som, med mindre avvikelser för företagen Karageorgis och Strintzis, godkändes. Anek reserverade sig och kommer att svara inom tio dagar”. Därefter följer en serie av tydligt angivna prishöjningar för olika typer av trafik.

(31) Diskussionerna fortsatte senare. I ett brev av den 30 juli 1992 från ETA till Minoans huvudkontor uppgavs att ett möte skulle hållas den 4 augusti 1992 mellan företrädare för de fyra ”samarbetande företagen på Grekland-Italien-linjen” och att ”alla relevanta frågor kommer att diskuteras” på detta möte.

(32) Den 6 augusti 1992 skickade Strintzis ett telefax till Anek, Karageorgis och Minoan där man meddelade att ett utkast till priser i olika europeiska valutor skulle utarbetas på grundval av tariffen i drakmer och preciserade den gällande kursen i tyska mark. Strintzis föreslog också att tariffen i drakmer inte skulle avslöjas före den 30 september 1992. Anek gick med på detta i ett telex av den 7 augusti 1992. Detta svar skickades också till Strintzis, Karageorgis och Minoan.

(33) Minoan skickade den 29 september 1992 ett brev till Anek, Karageorgis och Strintzis, där man uttryckte sin oro över förändringarna i kursen för utländska valutor i förhållande till drakman och bad de andra företagen att svara på om huruvida de skulle anpassa priserna, eftersom det annars skulle finnas stora skillnader i listpriserna i tyska mark, italienska lire och drakmer. Den 12 oktober 1992 skickade Minoan flera förslag som redan hade diskuterats muntligt eller via telex till Anek, Karageorgis och Strintzis. I ett telex av den 15 oktober 1992 från Minoan till Anek, Strintzis och Karageorgis sägs följande: ”Med hänvisning till vårt samtal om de slutliga tarifferna i tyska mark, italienska lire och drakmer bifogar vi våra beslut:”. En höjning med 5 % av tariffen i italienska lire föreslogs. Anek svarade i ett telex den 16 oktober 1992 att man godkände tarifferna i tyska mark och italienska lire. Även Strintzis godkände priserna den 16 oktober 1992. Karageorgis svarade genom ett telex den 26 oktober 1992, där man gav sitt godkännande och tillade att ”vi insisterar dessutom på en höjning av fordonspriserna och avvaktar ert beslut”. Anek godkände detta genom ett telex den 6 november 1992.

(34) I november 1992, sedan företagen mottagit kommissionens begäran om upplysningar om priserna på linjerna mellan Grekland och Italien, skickade Minoan ett telex till Anek, Karageorgis och Strintzis med följande innehåll: ”På grund av den känsliga situation som uppstått genom kommissionens fråga om våra prislistor på linjen mellan Grekland och Italien och efter det muntliga åsiktsutbytet, föreslår vi följande: Av de 17 kategorierna i vår lista, bör ’däck’ lämnas ur räkningen, eftersom detta är den kategori där ingen av oss vill att någon annan skall vara billigare; när det gäller de återstående 16 kategorierna bör varje företag ta 4 kategorier var (som skall väljas av herr Sakellis) [Strintzis] och sänka priserna på sin lista med 1 %”. Minoan skickade också en kopia av sitt svar på kommissionens begäran om upplysningar till Anek.

(35) I ett telex av den 9 december 1992 från Strintzis till Anek, Minoan och Karageorgis sägs följande: ”Beträffande 1993 års priser påminner vi er om att vi kom överens om att de skulle gälla från och med den 11 januari 1993”.

(36) I ett telex av den 7 januari 1993 (nämnt i skäl 29) från Minoan till Strintzis, Anek och Karageorgis föreslogs en justering av fordonstarifferna på Grekland-Italien-linjerna. Minoan skriver: ”Vårt beslut att gå vidare till en överenskommelse med er om justeringen utan att först överlägga med företagen på de andra linjerna till Italien bygger på en önskan att undvika de ändlösa diskussioner som skulle bli följden om vi gav oss in på sådana överläggningar. Vi tror att de andra företagen kommer att se positivt på denna gemensamma överenskommelse... Vi avvaktar ert godkännande”. En tabell över föreslagna tariffer bifogades. Karageorgis svarade via telex den 8 januari 1993 och skrev att ”vi instämmer helt och hållet”. Minoan skickade ett annat telex till Anek, Karageorgis och Strintzis den 14 januari 1993 och föreslog att Anek skulle höja priserna för transportfordon på Trieste-linjen med 15 %. Den 15 januari 1993 meddelade Strintzis att man var överens med Minoan i båda frågorna. Anek svarade den 15 januari 1993 och gick med på förslagen om Patras-Ancona-linjen, men uppgav att man redan annonserat en höjning med 8 % på Trieste-linjen från och med den 1 februari 1993 och skulle finna det svårt att dra tillbaka detta.

(37) Den 24 november 1993 hölls ett möte där 14 företag deltog. Syftet med detta möte var att justera priserna för 1994 på linjerna från Patras till Ancona, Brindisi och Bari. I ett telex från ETA till Minoans huvudkontor av den 24 november 1993 sägs följande: ”Vi har nöjet att meddela er att vi på dagens möte nådde fram till en överenskommelse om en justering av fordonstariffen med omkring 15 %... som skall träda i kraft med omedelbar verkan den 16 december 1993. Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den tidigare överenskommelsen”. Den sista meningen antyder att det tidigare under året fanns en överenskommelse om prisskillnaderna mellan Ancona, Bari och Brindisi.

Bevis för 1994

(38) Den 24 november 1993 hölls ett möte där 14 företag deltog. Syftet med detta möte var att nå en överenskommelse om priserna från Patras till Ancona, Brindisi och Bari. I ett telex från ETA till Minoans huvudkontor av den 24 november 1993 sägs följande: ”Vi har nöjet att meddela er att vi på dagens möte nådde en överenskommelse om en justering av fordonstariffen med omkring 15 %... som skall träda i kraft med omedelbar verkan den 16 december 1993. Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den förra överenskommelsen på grund av motståndet från Kosma-Giannatou och Ventouris A., vi förbättrade situationen bit för bit och övervann 5 till 10 % (Strintzis, Ventouris G. och Adriatica) och kom till sist fram till ovannämnda procentsats. Dessutom bilade vi de olika konflikter som, som du vet, finns om skillnaderna mellan de olika hamnarna. Vi är verkligen mycket nöjda med tanke på att detta i 1993 års produktionssiffror kommer att ge vårt företag en omedelbar avkastning från nya nettointäkter på omkring 600 000 000 [drakmer] årligen”. Längre fram i meddelandet nämns att 14 företag deltog i mötet.

(39) Kommissionen tolkar det som att ”Kosma-Giannatou” som nämns i skäl 38 syftar på företaget Med Lines eftersom både herr Kosmas och herr Giannatos var medlemmar av dess styrelse. Ventouris G. antas syfta på Ventouris Ferries, medan Ventouris A. antas syfta på ett annat företag, nämligen AK Ventouris. Kommissionen har inte tagit med AK Ventouris i detta beslut, eftersom den inte har några andra bevis än ovanstående meddelande för att detta företag faktiskt bröt mot konkurrensreglerna. Kommissionen har inte heller kunnat identifiera andra små företag som deltog i detta möte.

(40) I ett telex av den 13 maj 1994 från Minoan till Anek och Strintzis nämns att en ny typ av släpvagn höll på att bli vanlig på Ancona-linjen och en ny priskategori och ett gemensamt datum för genomförande föreslås. Detta följs av ytterligare telex av den 25 maj 1994 och den 3 juni 1994 i samma ärende, där Minoan ber om en överenskommelse.

(41) I ett telex av den 26 maj 1994 från ETA till Minoans huvudkontor sägs följande: ”Vi har engagerat oss för att få en ny tariff tillämpad på Italien-linjerna med olika priser för kontantbetalning och tvåmånaderschecker. Problemet är att vi måste få godkännande från 16 företag. Trots detta är vi optimistiska”.

(42) Kommissionen undersökning genomfördes i juli 1994. Det finns inga bevis för att företagens samverkan fortsatte efter detta.

E. **Parternas synpunkter**

Parternas allmänna synpunkter

Strintzis

(43) Enligt Strintzis genomfördes prisöverenskommelserna under inflytande av Greklands rättsliga ram och regelverk för kustsjöfarten, framför allt lag 4195 av den 11/13 juli 1929. Strintzis hänvisar till

— det grekiska regelverket,

— den praxis och de skyldigheter som ålagts av ministeriet för handelssjöfart,

— behovet av reguljärtrafik,

— osäkerheten om turistsäsongens längd,

— risken för drastiskt förändrade kostnader till följd av oförutsedda årliga devalveringar av drakman,

— det oundvikliga avslöjandet av Strintzis verksamhetsplan genom de obligatoriska mötena om den inhemska delen av linjen mellan Grekland och Italien,

— behovet att följa direktiven från ministeriet för handelssjöfart om att höjningarna av fraktsatserna för den internationella delen av Grekland-Italien-marknaden inte får vara högre än inflationen.

Strintzis var därför tvunget att skydda sig mot obegränsad konkurrens, vilket företaget inte skulle ha kunnat göra genom att tillfälligt ställa in eller dra ned på sin verksamhet.

(44) Ialla händelser begränsade ovannämnda faktorer parternas möjligheter att självständigt fastställa prispolitiken. Enligt Strintzis bör ministeriets riktlinjer om företagens prispolitik betraktas som restriktiva åtgärder i den bemärkelse som avses i den grekiska lagen 4195/29. Företaget var dessutom omedvetet om att dess verksamhet utgjorde en överträdelse av EG:s konkurrenslagstiftning.

(45) Strintzis hävdar att överenskommelserna inte medförde några skyldigheter och inte innehöll några negativa klausuler, att företaget konkurrerade effektivt med de andra företagen genom att erbjuda rabatter och att en stor del av dess nettovinst härrörde från de tjänster som tillhandahölls ombord och inte omfattades av överenskommelserna.

(46) Enligt Strintzis uppfattning satte ministeriet för handelssjöfart genom sina åtgärder gränserna för alla konkurrensfaktorer utom priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Följaktligen var den återstående konkurrensen mycket liten, om det alls fanns någon. Egentligen var prisöverenskommelserna en kartell som framkallades och kontrollerades av regeringen och inte en kartell bestående av enskilda företag som agerade i avsikt att maximera deltagarnas vinst. Tvärtom var priserna på linjerna mellan Grekland och Italien lägre än på andra internationella linjer på den gemensamma marknaden. När det gäller överträdelsens allvar menar Strintzis att de grekiska myndigheternas inblandning orsakade förvirring bland parterna i fråga om den tillämpliga rättsliga ramen och att prisnivåerna skulle ha varit desamma även utan de påstådda prisöverenskommelserna.

Ventouris Ferries

(47) Ventouris hävdar att företaget självständigt beslutade om sin affärspolicy och prispolitik med hänsyn till marknadsvillkoren, inflationen och driftskostnaderna samt ministeriets för handelssjöfart politik, som innebar att de företag som var verksamma i Grekland ålades betydande skyldigheter vad gäller tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster. Företaget hävdar i själva verket att det bestämde sitt afffärsbeteende och sin affärspraxis i enlighet med den nationella lagstiftningen och gemenskapslagstiftningen och med tillbörlig respekt för konkurrensreglerna och Greklands rättsliga ramar för sjöfarten. Ventouris påstår också att det endast trafikerade Patras-Igoumenitsa-Korfu-Bari-linjen, där det inte var utsatt för någon väsentlig konkurrens, och att det därför inte hade något skäl att ingå ett avtal med företag som trafikerade andra linjer med andra förutsättningar och andra kunder. Ventouris hävdar att allt eventuellt samarbete mellan företagen var begränsat till de rederier som trafikerade Patras-Ancona-linjen.

(48) Ventouris riktar uppmärksamheten mot ministeriets för handelssjöfart politik och Greklands rättsliga ramar och regelverk samt mot den särskilda situationen på denna marknad (insyn, konkurrens genom rabatter osv.), som innebär att situationen på marknaden med avseende på priskonkurrens skulle ha varit densamma oavsett om det funnit en överenskommelse.

Anek

(49) Anek erkänner att man från 1990 deltog i en överenskommelse om att fastställa priser på vissa linjer, även om man vid den tidpunkt då överenskommelsen ingicks inte var medveten om att den stred mot några tillämpliga lagar. Anek anser att kommissionen beträffande alla rederierna bör beakta de inhemska rättsliga ramar inom vilka rederierna var verksamma, de nationella myndigheternas agerande som förberedde marken för överenskommelserna samt den begränsade effekten på konkurrensen. Anek anser också att kommissionen bör beakta att Anek endast motvilligt anslöt sig till överenskommelsen och hade en passiv roll, att Aneks deltagande var av begränsad varaktighet, Aneks begränsade närvaro på den relevanta marknaden och Aneks bestämda åtagande att i framtiden följa lagen.

(50) För alla färjelinjer där cabotage tillämpas har enligt Anek överläggningar mellan rederierna om priser och andra frågor varit obligatoriska beträffande den inhemska delen av de internationella linjerna. Även om ministeriet för handelssjöfart inte krävde att färjerederierna skulle komma överens om priserna på den internationella delen av färjelinjen till Italien, hävdar

Anek att färjerederierna uppfattade det som att ministeriet för handelssjöfart uppmuntrade dem att diskutera denna fråga. Anek betonar dessutom att dess deltagande var begränsat till perioden 1990-1994.

(51) Anek hävdar att man inte fungerade som upphovsman och inte heller spelade någon ledande roll när priserna fastställdes och att man ibland motsatte sig vissa handlingar som föreslogs av andra, framför allt när man ansåg att de föreslagna tarifferna var illojala eller orimliga. I slutet av 1991 motsatte sig Anek t.ex. de andra färjerederiernas försök att komma överens om att höja priserna på Patras-Trieste-linjen med 20 % jämfört med Patras-Ancona-linjen.

(52) Vad gäller priser hävdar Anek att priserna per mil mellan Grekland och Italien fortfarande var lägre än på andra jämförbara internationella linjer i Europa och avsevärt lägre än de inhemska priserna. Anek hävdar också att prisöverenskommelsen endast gällde biljettpriserna och inte andra områden, som till exempel tjänster ombord, priser ombord, reklam och agentprovision. Anek hävdar också att man inte hade någon stor marknadsandel på marknaden mellan Patras och Brindisi och Patras och Bari och att dess samarbete på dessa linjer därmed inte kan anses ha påverkat konkurrensen i någon betydande omfattning.

Minoan

(53) Minoan hävdar att de påstådda överenskommelserna inte var bindande utan endast bekräftade att det fanns en generell affärspraxis, som i alla händelser var förutbestämd av gällande rättsliga ramar och regelverk för sjöfarten och av ministeriets för handelssjöfart politik. Av ministeriets skriftväxling med kommissionen drar Minoan slutsatsen att priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien påverkades av ministeriets beslut om priserna på den inhemska delen liksom ministeriets rekommendationer i fråga om internationella priser. Framför allt hänvisar Minoan till ministeriets politik som förebyggande åtgärder i den bemärkelse som avses i den grekiska lagen 4195/29. Enligt Minoan omfattade de påstådda överenskommelserna endast de offentliggjorda priserna på de internationella linjerna, inte andra delar av företagens affärsverksamhet, t. ex. handelsnätets organisation, rabatt- och reklampolicyn, priserna för mat och tjänster ombord eller kvalitetspolicyn. Minoan ber kommissionen att ta hänsyn till den kumulativa effekten av alla dessa faktorer i den ekonomiska och rättsliga bakgrunden till detta ärende.

(54) Minoan hävdar att de berörda överenskommelserna aldrig tillämpades i praktiken. Minoan hävdar dessutom att ETA var ett fristående företag som fungerade som agent för Minoan. Minoan ifrågasätter därmed om undersökningen i ETA:s lokaler och granskningen av de dokument som samlades in av kommissionen var laglig. Företaget riktar uppmärksamheten mot det brev av den 14 september 1993 som upptäcktes vid undersökningarna den 5 och 6 juli. Enligt Minoan bevisar detta brev att många av de handlingar som tillskrevs Minoan, framför allt i fråga om prispolitiken, var initiativ från ETA:s sida och genomfördes utan Minoans godkännande.

(55) När det gäller allvaret i den påstådda överträdelsen hävdar Minoan att eftersom marknaden var öppen för insyn, skulle det i verkligheten inte ha spelat någon större roll om det hade förekommit prisöverenskommelser. När det gäller varaktigheten hävdar Minoan att de påstådda överenskommelserna inte tillämpades.

Adriatica

(56) Adriatica erkänner att dess företrädare deltog i diskussioner med de företag som trafikerade linjerna mellan Grekland och Italien. Adriatica hävdar dock att man självständigt bestämde sin affärspolicy och prispolitik med hänsyn till marknadsvillkoren. Det fanns i själva verket tillräckligt med konkurrens på marknaden, eftersom rederierna konkurrerade med rabatter, provisioner, extra avgifter för farligt gods osv., och det förekom aldrig några förhandlingar om marknadsandelar. Därför minskade Adriaticas marknadsandel från och med 1990.

(57) Adiratica hävdar att man inte deltog i fastställandet av priser och att man aldrig tillämpade några prisöverenskommelser. Enligt Adriatica var det de grekiska rederierna som förhandlade

fram dessa överenskommelser. Om kommissionen skulle konstatera att Adriatica deltog i sådana överenskommelser, bör deltagandet anses begränsat till 1991.

Marlines

(58) Marlines uppger att företaget inte är något rederi, utan ett agentföretag med säte i Liberia och enligt den grekiska lagen 89/67 klassificerat som ett utlandsbaserat företag. Marlines hävdar att man i enlighet med instruktionerna från sina huvudmän alltid erbjöd lägre priser än konkurrenterna, vilket framgår av företagets broschyrer från 1987, 1988 och 1989.

Parternas synpunkter på specifika påståenden

1987, 1988, 1989

(59) Strintzis medger att man under åren 1987, 1988 och 1989 deltog i överläggningar om priser. Företaget hävdar dock att mötena mellan företagen under 1987 endast gällde priserna för 1988. När det gäller 1989 års priser för transportfordon medger Strintzis att man följde Aneks priser, eftersom de företag som trafikerade linjen mellan Grekland och Italien emellanåt följde de priser som konkurrenterna offentliggjort.

(60) När det gäller försöken att övertala Anek att ansluta sig till den påstådda överenskommelsen, uppger Strintzis att Anek enligt det grekiska regelverket inte kunde tillämpa priser som var betydligt lägre än priserna i hamnen i Patras. Därför föreslog företagen Anek att man skulle ha en gemensam prispolitik så att man skulle kunna undvika stora prisskillnader och ingripande från de grekiska myndigheterna.

(61) Strintzis hävdar att mötena om priserna för 1988 och 1989 inte ledde till någon överenskommelse om en gemensam passagerartariff, eftersom dess offentliggjorda priser skilde sig från dem som offentliggjordes av de andra företagen.

(62) Minoan hävdar att de andra företagens beteende mot Anek bör bedömas mot bakgrund av Greklands rättsliga ramar och regelverk och ministeriets för handelssjöfart politik. Företaget framhåller också att eventuella justeringar av priserna inte föranleddes av någon önskan om ökade vinster utan av andra faktorer, t.ex. inflation, höjda bränslepriser och förhållandet mellan drakman och andra valutor.

1990

(63) Strintzis medger att man kom överens med Minoan, Anek, Karageorgis och Marlines om gemensamma priser för passagerare och transportfordon under 1990. Företaget hävdar dock att de berörda överenskommelserna aldrig följdes, eftersom Strintzis självständigt tillämpade sin egen prispolitik.

(64) När det gäller telexet av den 6 juli 1989 riktar Strintzis uppmärksamheten mot Aneks förklaring att varje företag fritt kunde tillämpa sin egen policy beträffande grupper. Anek betraktade varje grupp om minst 24 personer som reste på samma biljett som en grupp. Strintzis hade däremot inte någon sådan begränsning, utan erbjöd fritt grupprabatter till sina kunder, oberoende av antalet personer. Strintzis hävdar att dess rabattpolitik och trohetsrabatter aldrig avslöjades för konkurrenterna och att företaget därmed inte genomförde prisöverenskommelsen för 1990.

(65) När det gäller faxet av den 12 juni 1989 hävdar Strintzis att informationsutbytet var nödvändigt, eftersom ministeriet för handelssjöfart rådde de fem företagen att inte höja priserna över inflationen för varje valuta i vilken biljetter utfärdades. Företaget uppger också att det ansvarade för att priserna justerades inom gränserna för inflationen för varje valuta, eftersom det hade en bättre infrastruktur och bättre logistiska metoder.

(66) Beträffande faxet av den 8 december 1989 vidhåller Strintzis att underskrifterna inte på något sätt var bindande, utan endast innebar att undertecknarna informerades om de föreslagna priserna. Enligt Minoan är underskrifterna på faxet av den 8 december 1989 inte något tecken på att det fanns en särskild skriftlig överenskommelse. Underskriften förklaras med att de

berörda dokumenten, där de logiska skillnaderna mellan priserna från Ancona till Bari eller Brindisi angavs, också beaktades av Ventouris som trafikerade de sydliga linjerna. Enligt Minoan utgjorde de föreslagna priserna för de olika lastbilskategorierna en ”idealmodell” för beräkningen av de prisskillnader som berodde på distansen i mil och avsikten var inte att fastställa ett bestämt pris för varje linje och varje lastbilskategori. Som stöd för detta påstående hänvisar Minoan till att man inte strikt höll sig till de berörda priserna på linjen till Ancona, utan tillämpade sin egen rabattpolitik.

(67) Ventouris hävdar beträffande faxet av den 8 december 1989 att man redan hade fastställt sin prispolitik för 1990 och att underskrifterna under priserna inte innebar att det fanns en överenskommelse, eftersom prislistan inte var rättsligt bindande. Listan innehöll förvisso Ventouris förslag till allmänna riktpriser. Likväl informerade företaget redan den 4 december 1989 sina agenter om listan.

(68) När det gäller telexet av den 11 april 1990 hävdar Strintzis att detta å ena sidan bevisar att det fanns en prisöverenskommelse, men å andra sidan att de deltagande parterna hade rätt att självständigt besluta om sin rabattpolitik och sina agentkommissioner.

(69) Enligt Minoan hänvisas i telexet av den 11 april 1990 till en överenskommelse om vissa delar av prispolitiken som konkurrenterna ändå lätt skulle ha fått kännedom om.

(70) Beträffande telexet av den 6 september 1990 uppger Strintzis att justeringen av priserna kan hänföras till icke påverkbara faktorer, t. ex. varierande bränslepriser, och till andra objektiva faktorer med anknytning till den grekiska regeringens politik, t. ex. ökningen av lastbilstransporterna på grund av problemen i Jugoslavien, transportministeriets beslut om varuexport och behovet av att höja priserna så att företagen skulle kunna vara verksamma på Grekland-Italien-marknaden under vintern.

(71) Enligt Strintzis bekräftade Minoan med faxet av den 13 september 1990 att prishöjningen gjordes på grundval av en analys av de ekonomiska data som utgör fartygens driftskostnader. Företagen hade ingående kännedom om de berörda ekonomiska faktorerna på grund av att deras driftstillstånd offentliggjordes och på grund av de obligatoriska mötena om de inhemska linjerna i vilka företagen deltog under beskydd av ministeriet för handelssjöfart. Strintzis hävdar att parterna tvingades diskutera dessa ekonomiska faktorer för att kunna vara kvar på Grekland-Italien-marknaden under vintern.

(72) Vad gäller telexet av den 5 september 1990 och telexet av den 10 oktober 1990 hävdar Minoan att det höjda bränslepriset, problemen i Jugoslavien och behovet att fortsätta driva verksamheten under vintern tvingade de fyra företagen att överväga en justering av transportkostnaderna.

(73) Beträffande faxet av den 30 oktober 1990 medger Strintzis att man tillämpade de överenskomna priserna för lastbilar. Företaget hävdar dock att de berörda priserna baserades på de faktiska utgifterna på linjerna mellan Grekland och Italien, dvs. det höjda bränslepriset och behovet att avlägsna skillnaden mellan de inhemska och internationella priserna per mil och per meter för transport av lastbilar.

(74) Ventouris Ferries hävdar att man aldrig mottog faxet av den 30 oktober 1990 och att dess lastbilspriser infördes på listan av de andra företagen, som antagligen fick dem från en av Ventouris Ferries agenter.

(75) Adriatica medger att företaget den 25 oktober 1990 deltog i ett möte om lastbilspriser, men att man hade fastställt sina priser för 1991 redan före detta möte. Adriaticas syfte var i själva verket att övervaka konkurrenternas politik mot bakgrund av att de grekiska rederierna hade nått en överenskommelse redan ett år tidigare, dvs. den 10 december 1989. Adriatica hävdar också att man inte följde de priser som man kom överens om på mötet, vilket framgår av de priser företaget faktiskt tillämpade i slutet av 1990.

1991

(76) Strintzis hävdar att det ”samarbetsklimat” som man hänvisar till i telexet av den 18 november 1991 och den ”prisstabilitet” som nämns av Karageorgis, Minoan och Strintzis i telexet av den 22 oktober 1991 gäller den allmänna ramen med obligatoriska möten mellan företagen och utbytet av konfidentiell information för att utarbeta en ”ramöverenskommelse” om priserna för nästa period. Strintzis hävdar också att Aneks önskemål om att för första gången trafikera linjen Patras-Trieste och erbjuda exakt samma priser som på linjen Patras-Ancona, även om avståndet från Trieste är ungefär 20 % längre, av Karageorgis, Minoan och Strintzis ansågs medföra en risk för ingripande från den grekiska regeringen.

(77) Strintzis riktar uppmärksamheten mot telexet av den 18 november 1991, som enligt dess uppfattning visar att priserna för varje resa måste stå i relation till distansen, en princip som i ministeriet för handelssjöfart tillämpade vid beräkningen av de inhemska priserna. Enligt Strintzis syftar förebyggandet av smärtsam konkurrens ”med kända följder” som man hänvisar till i slutet av det berörda faxet på förebyggandet av ett kommersiellt krig på Grekland-Italien-marknaden med ett ingripande från den grekiska regeringen som följd. Strintzis påstår att Anek inte höjde sina priser med 20 % på Patras-Brindisi-linjen. Företaget hävdar att enligt det grekiska regelverket för sjöfarten särskilt lag 4195/29, kan en politik med extremt låga priser som inte står i proportion till de tjänster som tillhandahålls på en viss internationell linje leda till böter för de företag som begår överträdelsen.

(78) Strintzis påstår att ovannämnda ”ramöverenskommelse” om 1991 års priser inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.

(79) Minoan påstår att höjningen med 10 % under den berörda perioden föranleddes av att inflationen ökade. Företaget hävdar också att priserna på Trieste var 20 % högre än priserna på Ancona på grund av det inflytande som ministeriet för handelssjöfart utövade och på grund av distansskillnaden i mil. Enligt Minoan hängde skriftväxlingen mellan parterna samman med Aneks beslut att priserna på Patras-Trieste-linjen skulle vara i nivå med priserna på Patras-Ancona-linjen och syftet med den var därför att garantera en lämplig prisskillnad och att hindra illojal konkurrens. Även Minoan hävdar att man tillämpade sin egen rabattpolitik.

(80) Adriatica uppger att man under 1991 inte hade kontakt med de andra företagen och att man fortsatte att anpassa sina priser i enlighet med marknadsvillkoren. Adriatica medger dessutom att dess marknadsandel under 1991 minskade på grund av den hårda konkurrensen från de grekiska rederierna i form av rabatter osv.

1992

(81) När det gäller faxet av den 22 juli 1991 och den skriftväxling som nämns i skälen 26—32 i meddelandet om invändningar hävdar Strintzis att det berörda informationsutbytet skedde inom ramen för de obligatoriska mötena om 1992 års priser.

(82) Beträffande telexet av den 7 januari 1992 hävdar Strintzis att denna överenskommelse inte följdes i praktiken, trots den inledande överenskommelsen med Minoan om att inte ge företaget Calberson den begärda rabatten, eftersom Strintzis slutligen erbjöd en högre rabatt. Strintzis framhåller att överenskommelsen i fråga var muntlig och att större delen av de berörda fordonen transporterades av Marlines. Enligt Strintzis bevisar ovanstående att det mellan de deltagande företagen fanns priskonkurrens i form av rabatter. Strintzis hävdar återigen att ovannämnda överenskommelse om 1992 års priser inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.

(83) Minoan menar att likheten mellan priserna för passagerare och passagerarfordon kan hänföras till att de offentliggjordes i företagens broschyrer. Minoan hävdar också att marknadens karaktär av oligopol och ministeriets för handelssjöfart politik ledde till homogena priser. Enligt Minoan konkurrerade man inte genom de offentliggjorda priserna, utan genom företagets rabattpolitik erbjudanden och andra incitament.

(84) Vad gäller Calberson hävdar Minoan att det var följdriktigt av företagen att reagera och försöka fastställa om deras konkurrenter hade erbjudit sådana orimliga rabatter. När det gäller dokumentet av den 25 februari 1992 påstår Minoan att det inte är något bevis för ett avtal och att de berörda priserna inte tillämpades i praktiken. Enligt Minoan var syftet med ETA:s förslag till prislista på Ortona att försäkra sig om Minoans godkännande, om Minoan skulle besluta sig för att sätta in ett fartyg i trafik på linjen till Ancona.

(85) Minoan uppger att telexet av den 7 januari 1992 gällde beräkningen av priserna i drakmer och italienska lire och inte en prishöjning i båda valutorna.

(86) Minoan hävdar att det inte finns några bevis för en överenskommelse för 1992 mellan Minoan självt och Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines och Med Link.

(87) Adriatica hävdar att man under 1992 inte hade några kontakter med de andra företagen och fortsatte att anpassa sina priser i enlighet med marknadsvillkoren, vilket framgår av de priser företaget faktiskt tillämpade. Enligt Adriatica visar ETA-dokumentet av den 25 februari 1992 att överläggningar hölls mellan de grekiska rederierna, men inte med Adriatica. Adriatica uppger dessutom att dess marknadsandel minskade under 1992 på grund av de grekiska företagens lägre priser.

(88) Ventouris hävdar att det inte finns några konkreta bevis för dess deltagande i prisöverenskommelserna för 1992.

1993

(89) När det gäller mötena med de företag som trafikerade de andra linjerna mellan Grekland och Italien medger Strintzis att det gjordes ett försök att komma överens om priserna på grundval av de principer som användes för att fastställa de inhemska priserna. Strintzis känner dock inte till om företagen på de andra linjerna tillämpade sådana priser eller ej.

(90) Liksom i fråga om telexet av den 6 november 1992 vidhåller Strintzis att Minoans förslag inte följdes i praktiken, eftersom företagens skilda priser inte byggde på Minoans förslag utan på deras självständiga rabattpolitik.

(91) Minoan medger att det förekom diskussioner mellan företagen. Minoan hävdar att ETA skickade telexet av den 6 november 1992 utan att Minoan kände till eller godkände detta. Beträffande mötet den 24 november 1993 hävdar Minoan att den påstådda ”förra överenskommelsen” var ett icke bindande uttalande från olika företag om att det skulle finns en koppling mellan distansen i mil och de priser som tillämpades och att uttalandet inte följdes i praktiken.

(92) När det gäller 1993 uppger Adriatica att man fortsatte sin självständiga politik när man på grund av valutakursförändringar höjde lastbilspriserna med 4,03 % jämfört med 1992 års priser. Till skillnad från de grekiska rederierna måste Adriatica också sedan den 1 januari 1993 lägga på mervärdesskatt enligt den berörda EG-förordningen. Adriatica medger trots detta att man deltog i mötet mellan färjerederierna den 24 november 1993, men hävdar att man beslutade att inte ansluta sig till den föreslagna tarifföverenskommelsen med hänsyn till att detta kunde utgöra en överträdelse av EG:s konkurrensregler.

(93) Vad beträffar 1992 hävdar Ventouris Ferries att det inte finns några konkreta bevis för dess deltagande i prisöverenskommelser under 1993. Vad gäller faxet av den 24 november 1993 medger Ventouris trots allt att man deltog i det berörda mötet, men hävdar att man redan hade fastställt sin prispolitik för det året.

1994

(94) Strintzis känner inte till huruvida företagen tillämpade de berörda priserna. När det gäller Patras-Ancona-linjen medger Strintzis att ”ramöverenskommelsen” om priser tillämpades. Företaget

hävdar dock att den berörda överenskommelsen inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.

(95) Minoan förnekar åter förekomsten av en prisöverenskommelse. När det gäller telexet av den 13 maj 1994, där den nya kategorin för släpvagnar på 12–14 meter nämns, hävdar Minoan att man hade ändrat den berörda släpvagnskategorin från 12–14 meter till 12,5–14 meter, vilket framgår av telexet av den 23 juni 1994. Minoan anser att detta visar att släpvagnar på 12,5 meter hörde till en annan kategori med lägre priser. Vad beträffar telexet av den 26 maj 1994 hävdar Minoan att man inte godkände ETA:s påstådda ”initiativ” och att man tillämpade en annan politik, vilket framgår av andra dokument som kommissionen har tillgång till.

(96) Adriatica hävdar att man inte höjde sina priser under 1994, även om man justerade kursen mellan US-dollar och italiensk lire med 1,22 %.

F. **Kommissionen bedömning av bevisen och parternas synpunkter**

Slutsats

(97) Kommissionen konstaterar att färjerederier med trafik på linjerna mellan Ancona, Bari, Brindisi och Grekland under flera år deltog i en priskartell. Detta var en fortlöpande överenskommelse som av företagen definierades som ”normal praxis” (telex från Minoan av den 15 mars 1989). Det finns starka bevis för att det fanns en omfattande överenskommelse mellan ett stort antal företag (t. ex. Minoans dokument av den 2 november 1990, där det uppges att företagen på alla Grekland-Italien-linjerna kom överens om priserna, telexet som skickades till Anek den 22 oktober 1991, där ”överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen”, nämns, ETA:s telex av den 24 november 1993, där 14 företag nämns, ETA:s telex av den 26 maj 1994, där man hänvisar till ”godkännande från 16 företag”). Kommissionen har kunnat fastslå att vissa företag som trafikerade Ancona-Greklandlinjen deltog i en kartell som fastställde biljettpriserna för passagerare och fordon åtminstone från och med den 18 juli 1987. Även om överläggningar hölls redan före den dagen, finns det inga belägg för exakt när förhandlingarna om prisöverenskommelser inleddes. Kommissionen anser dessutom att vissa färjerederier på linjerna mellan Bari eller Brindisi och Grekland deltog i kartellen åtminstone från och med den 8 december 1989, åtminstone när det gäller biljettpriserna för lastbilar. Samverkan fortsatte åtminstone till juli 1994. Kartellens verksamhet bestod av regelbundna möten och skriftväxling för att gemensamt justera priserna för passagerare och fordon. Kommissionen har kunnat identifiera sju företag som deltog i kartellen: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries och Adriatica. I skälen 111–139 beskrivs vilken roll de enskilda företagen hade i kartellen och hur länge de deltog i den.

Bedömning av parternas allmänna synpunkter

De grekiska myndigheternas delaktighet

(98) I sina svar på kommissionens begäran om upplysningar uppgav Minoan, Strintzis och Anek den 9 februari 1995 och den 10 februari 1995 bl. a. att tarifföverenskommelsen i fråga hade ingåtts i enlighet med den tillämpliga rättsliga ramen under beskydd av ministeriet för handelssjöfart.

(99) Till stöd för detta påstående överlämnade de tre företagen en kopia av lag N 4195/29 om illojal konkurrens liksom en rad beslut och rekommendationer från ministeriet för handelssjöfart om färjelinjerna mellan Grekland och Italien och de allmännyttiga tjänsterna inom denna sektor, framför allt om turtäthet, den prioritet som beroende på säsong skall ges åt transport av färska jordbruksprodukter, lägsta antal fartyg i trafik samt datum för när fartygstrafiken skall inledas.

(100) I en skrivelse av den 28 oktober 1994 uppmanade kommissionen ministeriet för handelssjöfart att tillhandahålla statistik om trafiken på linjerna mellan Grekland och Italien samt att klargöra om ministeriet någonsin hade hotat att dra in driftstillstånd för inhemska linjer om företagen misslyckades med att komma överens om priserna på internationella linjer.

(101) Den 23 december 1994 svarade ministeriet för handelssjöfart till kommissionen att farleden mellan Grekland och Italien skulle anses vara av yttersta vikt såväl för Grekland som för gemenskapen och att tarifferna skulle vara konkurrenskraftiga men samtidigt ligga på en sådan nivå att transportkostnaderna kunde hållas nere. Likväl förnekade ministeriet varje samband mellan återkallelse av driftstillstånd och företagens prisöverenskommelser på internationella linjer.

(102) Den 13 januari 1995 skickade kommissionen en kopia av de uppgifter som företagen lämnat till kommissionen till Grekland Ständiga Representation vid Europeiska Unionen och bad om den grekiska regeringens synpunkter på dess eventuella delaktighet i överenskommelser på färjelinjerna mellan Grekland och Italien och framför allt i tarifföverenskommelser på dessa linjer.

(103) Den 17 mars 1995 svarade Greklands ständiga Representation till kommissionen att den grekiska regeringen betraktade de tjänster som tillhandahölls på linjen i fråga som tjänster av allmänt intresse och att regeringens främsta mål därför var att linje skulle vara livskraftig och att hindra eventuella ”priskirg”, som skulle kunna hindra främjandet av exporten och importen liksom transporten av fordon och passagerare. Ministeriet för handelssjöfart deltog dock endast i fastställandet av tariffer på inhemska linjer (cabotage). När det gäller de färjelinjer mellan Grekland och Italien som har en inhemsk del (t. ex. Patras-Korfu-Ancona) är det endast den nationella delen (Patras-Korfu) som omfattas av ministeriets tariffpolitik. Ministeriet ingriper inte på något sätt i den internationella delen av färjelinjerna och priserna fastställs fritt av de berörda företagen, men med beaktande av att det pris som staten fastställt för den inhemska delen av linjen indirekt och delvis påverkar det sammanlagda priset till och från Italien. Greklands Ständiga Representation betonade dessutom att ministeriet för handelssjöfart på ett informellt sätt uppmuntrar företagen att hålla tarifferna nere och begränsa de årliga höjningarna så att de inte överstiger inflationen. Företagens rätt att fritt sätta sina priser begränsas av lag 4195/29 om den leder till illojal konkurrens. Enligt artikel 2 i denna lag är det förbjudet att med illojal konkurrens som mål sänka priserna för passagerare och varor på de externa (internationella) linjerna till orimligt låga nivåer som inte står i proportion till nivån på den tillhandahållna tjänsten. Om rätten att fritt sätta priser på dessa linjer urartar till illojal konkurrens, kan ministeriet för handelssjöfart enligt artikel 4 ålägga företagen ett högsta och lägsta pris.

(104) Följaktligen tillbakavisar kommissionen vissa av de grekiska företagens påstående att de på grund av det tillämpliga grekiska regelverket inte agerade självständigt i fråga om tariffpolitiken.

(105) Det står klart att de grekiska företag som trafikerar linjerna mellan Grekland och Italien omfattas av stränga rättsliga ramar och ett strängt regelverk på den inhemska delen av linjerna, framför allt i samband med att ministeriet för handelssjöfart beviljar driftstillstånd och fastställer priser. Detta har emellertid inte någon direkt inverkan på företagens tariffpolitik på den internationella delen av linjerna, vilket också bekräftades av de grekiska myndigheterna. De grekiska myndigheterna har dessutom bestämt förnekat att de genom sin administrativa praxis vid tillämpningen av dessa regler ålade de grekiska företagen att ingå prisöverenskommelser om internationella priser. I sitt svar av den 23 december 1994 på en skrivelse från kommissionen uppgav direktör Manos på ministeriet för handelssjöfart följande: ”... ministeriet är inte delaktigt i den prispolitik som företagen tillämpar på de internationella linjerna. Vår delaktighet är strikt begränsad till fastställandet av priser på de inhemska linjerna... Det är tänkbart och uteslutet att ministeriet skulle hota att dra in driftstillstånd för inhemska linjer om företagen inte lyckas komma överens om priser på internationella linjer”.

(106) Det står också klart att priskonkurrensen inte avskaffas genom lag 4195/29. Tvärtom förutsätter lagen att det förekommer priskonkurrens och att företagen fritt kan sätta sina priser. Det är endast när denna frihet används med illojal konkurrens som mål som ministeriet för handelssjöfart kan ingripa enligt artikel 4 i den lagen. Inte heller då kan ministeriet ålägga företagen några särskilda prisnivåer, utan endast fastställa högsta och lägsta pris. Det bör dessutom noteras att denna lag aldrig har tillämpats.

(107) Kommissionen anser det anmärkningsvärt att vare sig ministeriet för handelssjöfart eller lag 4195/29 nämns i ett enda av de samtida dokument som kommissionen anför som bevis, trots att parterna hävdar att många av deras diskussioner motiverades av en önskan att tillfredsställa ministeriets krav och att hindra illojal konkurrens (t. ex. diskussionerna med Anek när företaget började trafikera Trieste-linjen). Därför tillbakavisas påståendet att de grekiska företagen genom ministeriets förebyggande åtgärder var skyldiga att samverka på grund av rädslan att artikel 4 i lagen skulle tillämpas.

(108) Det är också svårt att godta att ministeriets rekommendationer till företagen att begränsa prishöjningarna så att de inte överstiger inflationen hade något som helst samband med ovannämnda lag. Av artikel 2 i den lagen framgår tydligt att den är tillämplig endast om priserna är orimligt låga och inte om de är för höga. Ministeriet förklarade att rekommendationerna byggde på andra överväganden i samband med mönstret för Greklands internationella handel. Därför måste de grekiska färjerederier som trafikerar Adriatiska havet anses ha agerat självständigt i fråga om tariffpolitiken.

Bedömning av andra allmänna synpunkter från parterna

(109) Det är också naivt av vissa av parterna att påstå att företagens prisinitiativ inte berodde på samverkan utan på naturliga marknadskrafter (t. ex. bränsleprisets effekter) eller andra enskilda händelser som kriget i f. d. Jugoslavien eller plötsliga kursförändringar för utländska valutor. Detta påstående står helt i strid med de skriftliga bevisen för att det förekom samverkan i form av prisöverenskommelser. Vissa parters påstående att de endast följde efter prishöjningar som de kände till genom sina agenter kan tillbakavisas på samma sätt. Det är klarlagt att nästan all skriftväxling om prishöjningar utväxlades direkt mellan konkurrenterna och inte via agenterna.

Bedömning av synpunkter på överträdelsens varaktighet

(110) När det gäller överträdelsens varaktighet hävdade de flesta av företagen på Patras-Anconalinjen att även om man uppnådde en prisöverenskommelse under 1987, gällde denna endast 1988 års priser. På samma sätt hävdar Anek att man ingick överenskommelserna 1989, men att de avsåg 1990 års priser. Kommissionen tillbakavisar detta påstående, eftersom det är en överträdelse av artikel 85 i EG-fördraget att överhuvudtaget ingå prisöverenskommelser

Bedömning av parternas synpunkter på bestämda anklagelser

De enskilda företagens delaktighet

(111) Det är nödvändigt att för vart och ett av de företag som detta beslut riktar sig till slå fast att det deltog i överträdelsen. För detta krävs emellertid inte, som vissa företag har hävdat, att det finns direkta bevis för att varje påstådd deltagare uttryckligen gav sitt medgivande till eller öppet agerade till stöd för varje enskild aspekt av prisöverenskommelserna under den tid de var i kraft. Huvudpunkten i anklagelsen om överträdelsen utgörs av att företagen under flera år förenade sig i en olaglig verksamhet som utformats gemensamt.

(112) Ett lämpligt tillvägagångssätt i ett fall som detta är att visa att det förekom samverkan, beskriva hur den gick till och dess mest iögonenfallande drag och att sedan fastställa a) huruvida det finns trovärdiga och övertygande bevis som bin-

der varje enskilt företag till den gemensamma ordningen och b) under vilken period de enskilda företagen deltog [1].

(113) Det finns tillräckligt med direkta bevis för att binda varje enskilt företag som detta beslut riktar sig till till överträdelsen. I de viktigaste dokumenten som bevisar att det fanns ett övergripande samarbete eller enskilda inslag i detta samarbete nämns deltagarna vanligen vid namn.

(114) Varje enskilt företags deltagande i överträdelsen bevisas genom a) uttryckliga hänvisningar till det företaget i skriftväxlingen mellan parterna, b) dess deltagande i möten och efterföljande samordnade prisinitiativ, och c) det företagets eller andra företags interna dokument som binder det till samverkan. Dessa bevis motsades inte i något anmärkningsvärt avseende under det administrativa förfarandet och visade sig inte heller vara annat än tillförlitliga.

(115) Flera dokument (framför allt Minoans fax av den 15 mars 1989, Strintzis fax av den 12 juli 1989, faxet till Anek den oktober 1991, Aneks svar av den 18 november 1991, Minoans brev till sina agenter av den 2 november 1990, Aneks brev till sina agenter av den 21 oktober 1991, Minoans telex av den 7 januari 1993, ETA:s telex av den 24 november 1993) visar att det under flera år regelbundet förekom överläggningar och överenskommelser om priser mellan alla de företag som detta beslut riktar sig till.

(116) Minoan, Strintzis och Anek medger att de deltog i samverkan, medan Karageorgis inte har inkommit med några synpunkter till sitt försvar.

(117) Adriatica och Ventouris Ferries, som trafikerade Bari- och Brindisi-linjerna, medger att de deltog i möten med konkurrerande färjerederier, där man diskuterade och kom överens om priserna. Dessutom tyder vissa dokument (Strintzis fax av den 8 december 1989, 5 september 1990 och 30 oktober 1990, Minoans brev av den 2 november 1990, faxet till Anek den 22 oktober 1991, Minoans dokument av den 25 februari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993, ETA:s telex av den 24 november 1993) på fortlöpande förhandlingar och överenskommelser mellan rederierna på Ancona- respektive Bari- och Brindisi-linjen. Endast i Minoans telex av den 7 januari 1993 finns en hänvisning till en överenskommelse mellan rederierna på Ancona-linjen och det sägs uttryckligen att de andra företagen vid denna tidpunkt inte kände till överenskommelsen. Emellertid hänvisas det även i detta dokument till diskussioner med Bari- och Brindisi-företagen som enligt dokumentet senare skulle kontaktas av Ancona-rederierna. Kommissionen har inte kunnat identifiera andra företag som trafikerade Bari- och Brindisi-linjerna och så småningom deltog i samverkan. Detta beslut riktar sig framför allt inte till AK Ventouris och Hellenic Mediterranean Lines, eftersom det inte finns tillräckliga bevis för att de verkligen bröt mot konkurrensreglerna (dessa företag nämns endast en gång i andra företags dokument).

Marlines

(118) Marlines deltagande i samverkan från 1987 till 1989 bevisas av åtta dokument (som nämns i avsnitten om överenskommelserna för 1988 och 1989) som mottogs av Marlines eller där Marlines anges som part i de berörda överenskommelserna. Kommissionen konstaterar på grundval av ovanstående att Marlines varje år förhandlade och kom överens med Strintzis, Minoan och Karageorgis om gemensamma priser för passagerare och transportfordon på linjen mellan Patras och Ancona redan från och med den 18 juli 1987 och för 1988 och 1989. Marlines nämns i ett telex som Anek skickade till Marlines den september 1989 och detta är sista gången företaget nämns i de skriftliga bevisen. Det finns inga bevis för att Marlines deltog i ytterligare överläggningar med andra företag och inte heller finns det avgörande bevis för att Marlines senare deltog i kartellen. Kommissionen konstaterar att Marlines deltog i överträdelserna senast från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989 när de andra företagen kom överens om att justera sina priser.

[1] Se förstainstansrättens dom av den 24 oktober 1991 i mål T-1/89, Rhône-Poulenc, Rec. 1991, s. II-867, punkt 126.

(119) Marlines påstående att det enligt grekisk lag är ett utlandsbaserat företag måste tillbakavisas. Kommissionen har aldrig påstått att det endast var grekiska företag som deltog i överträdelsen.

Med Link

(120) Med Link hävdar att det inte hade några som helst relationer med de andra företag som nämns i kommissionens meddelande om invändningar till Med Link, som Mediterranean Lines Inc. eller Med Line. Med Link hävdar dessutom att man inte deltog i någon av de påstådda överträdelserna. Framför allt uppger Med Links företrädare herr Giannatos, vars namn nämns i telexet av den 24 november 1993 från ETA till Minoans huvudkontor, att han inte deltog i det möte som nämns i detta telex. Han uppger att Med Link bildades i Liberia den 15 juli 1993 och inrättade sitt huvudkontor i Grekland efter den 31 december 1993.

(121) Kommissionen medger att det inte finns några klara bevis för ett nära band mellan Med Link och Mediterranean Line. framför allt kan Med Link inte betraktas som Mediterranean Lines efterträdare i dess verksamhet på den relevanta marknaden. Detta beslut riktar sig därför inte till Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica erkänner att man deltog i överläggningar om prisöverenskommelser med sina konkurrenter på Grekland-Italien-linjerna. Framför allt medger Adriatica att man deltog i två möten, den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993, där färjerederierna kom överens om priser. Adriatica förnekar dock att man hade andra kontakter med sina konkurrenter på Italien-Grekland-linjerna.

(123) När det gäller mötet av den 25 oktober 1990 och Strintzis fax av den 30 oktober 1990 hävdar Adriatica att man inte tillämpade de priser som diskuterades på mötet och som räknas upp i Strintzis fax, trots att Adriaticas lastbilspriser för linjen mellan Brindisi och Grekland anges i Strintzis fax. Adriatica uppger dessutom att dess priser var omkring 10 % lägre än de grekiska företagens priser på samma linje.

(124) På kommissionens begäran överlämnade Adriatica den 27 oktober 1992 två listor över dess lastbilspriser under 1991. På den första listan skiljer sig verkligen fordonskategorierna från dem som anges i Strintzis fax. Den andra listan är dock identisk med den som ingår i det faxet. Även i faxet från Strintzis finns dessutom skillnader i Adriaticas och de grekiska rederiernas priser på samma linje. Därför tillbakavisar kommissionen Adriaticas påstående att endast grekiska rederier deltog i utarbetandet av lastbilspriser för 1991 och att Adriatica inte tillämpade de överenskomna priserna.

(125) Adriatica erkänner att man deltog i mötet den 24 november 1993, men hävdar att dess företrädare därefter instruerades att undvika all samverkan, eftersom kommissionen skulle kunna betrakta sådan samverkan som en kartell. Ett internt meddelande är dock inte ett tillräckligt bevis för att Adriatica skall slippa ansvar för återstoden av den tid då överträdelsen pågick (se förstainstansrättens dom av den 6 april 1995 i mål T-141/89, Trefil Europe [1]). Likväl beaktar kommissionen Adriaticas bevis för att företaget inte tillämpade den överenskomna höjningen på 15 % för 1994 i praktiken.

(126) Kommissionen anser att det finns starka bevis för att det fanns en fortlöpande överenskommelse mellan Ancona- och Bari- respektive Brindisi-rederierna. Det finns direkta bevis för att Adriatica anslöt sig till kartellen senast från och med den 30 oktober 1990 genom att gå med på att höja sina lastbilspriser för 1991. Det finns också tillräckliga direkta bevis för dess deltagande under 1993. Den 24 november 1993 förhandlade Adriatica och kom överens med konkurrenterna om att höja lastbilspriserna från och med december 1993. När det gäller perioden från den 30 oktober 1990 till den 24 november 1993 finns det bevis för att Bari- och Brindisi-re-

[1] REG 1995, s. II-791, punkt 85).

derierna deltog i den fortlöpande samverkan och det finns inte några bevis för att Adriatica, sedan företaget anslutit sig till kartellen, lämnade den under denna period. I telexet till Anek den 22 oktober 1991 hänvisas till samverkan mellan ”de 11 företagen och 36 fartygen på linjen mellan Grekland och Italien”. Följaktligen konstaterar kommissionen att Adriatica deltog i överträdelsen till juli 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines nämns en gång i Strintzis telex av den 30 oktober 1990. Eftersom det inte finns några andra bevis för att förtaget deltog i samverkan, riktar sig detta beslut inte till Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Det finns bevis för att Ventouris Ferries deltog i samverkan från och med den 8 december 1989 till juli 1994. Kommissionen tillbakavisar Ventouris Ferries påstående att det inte erhöll de berörda dokumenten eller att företaget redan hade fastställt sin prispolitik innan det deltog i överläggningarna i fråga (se skälen 47 och 48)

(129) Beträffande det andra påståendet överlämnade Ventouris Ferries ett telex som företaget skickade till en av sina agenter den 4 december 1989, där man angav de priser för Bari-Grekland-linjen som Strintzis angav i sitt fax av den 8 december 1989. Ventouris Ferries hävdar att Strintzis i sitt fax endast återgav Ventouris Ferries priser som fastställts före den 8 december 1989. Det är emellertid inte någon tvekan om att Strintzis fax gäller en överenskommelse mellan flera företag, bl. a. Ventouris Ferries. Det står därmed klart att Ventouris Ferries deltog i prisöverenskommelser. Det bör påpekas att de två dokumenten inte bara innehåller samma prislista, utan att det i båda dokumenten också uttryckligen anges att priserna gäller från och med den 10 december 1989.

(130) Dessutom överlämnade Ventouris Ferries brev av den 8 oktober 1990 och den 11 oktober 1990, som skickats till dess kunder eller agenter och som innehöll de lastbilspriser som angavs i Strintzis fax av den 30 oktober 1990. Dessa brev bekräftar emellertid de bevis som finns i Strintzis fax. Strintzis hänvisar till ”en slutlig överenskommelse om lastbilspriserna” och föreslog att ”priserna offentliggörs den 1 november och att de som överenskommet börjar gälla den 5 november 1990”. I sina brev uppgav Ventouris Ferries att priserna var ”riktpriser” och att Ventouris Ferries hade för avsikt att börja tillämpa dem ”från slutet av oktober /början av november 1990”. Dessa brev bekräftar att det verkligen fanns en fortlöpande överenskommelse och att Ventouris Ferries deltog i den.

(131) det finns starka bevis för att det fanns en fortlöpande överenskommelse mellan Ancona och Bari- respektive Brindisi-rederierna. Även i fråga om år 1992, för vilket det enligt Ventouris Ferries inte finns några bevis mot företaget, framgår det av ETA:s dokument av den 25 februari 1992 att Ventouris Ferries deltog i samverkan och även diskuterade priser på Otrando-linjen. När det gäller 1991 hänvisas i telexet till Anek den 22 oktober 1991 till samverkan mellan de ”11 företagen och 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien”. Kommissionen konstaterar att Ventouris Ferries fortsatte att delta i samverkan under 1991, eftersom det finns tillräckliga direkta bevis för att Ventouris Ferries deltog under de återstående år då överträdelsen pågick, dvs. Strintzis telex av den 8 december 1989, Strintzis fax av den 30 oktober 1990, ETA:s dokument av den 25 februari 1992, ETA:s telex av den 24 november 1993 till Minoans huvudkontor, och det inte finns några bevis för att Ventouris Ferries drog sig ur överenskommelsen under 1991.

Strintzis

(132) Strintzis bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Strintzis deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser senast från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.

Anek

(133) Anek bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Anek deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

Karageorgis

(134) Karageorgis inkom inte med några synpunkter till sitt försvar. Kommissionen konstaterar att Karageorgis deltog i samverkan i form av prisöverenskommelser senast från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992, när Karageorgis slutgiltig tog sina fartyg ur trafik på Grekland-Italien-linjerna.

Minoan

(135) Minoan bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet, marknadsvillkoren och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Minoan deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.

(136) Minoan hänvisar till sitt avtalsförhållande med ETA, som är ensam verkställande agent för alla Minoans fartyg på internationella linjer. Minoan hävdar att flera av de handlingar som beskrivs i detta beslut var ETA:s egna initiativ, som inte godkänts av Minoan och ibland låg utanför räckvidden för avtalen mellan ETA och Minoan, och Minoan bör därför inte anses ha något ansvar för dem. Kommissionen godtar inte detta påstående. När det gäller förhållandet mellan ETA och Minoan, står det klart från alla de avtal mellan de båda parterna som kommissionen har tillgång till att ETA är ensam, central verkställande agent för Minoan och agerar enligt instruktioner och under övervakning från Minoan. Enligt alla dessa avtal företräder ETA Minoan inför alla nationella och internationella myndigheter och organiserar Minoans nätverk av lokala agenter och hamnagenter. Om Minoan begär det, måste ETA anstränga sig på alla sätt för att säkerställa Minoans samarbete med andra företag. De kommissioner som Minoan betalar ETA och som ETA betalar till Minoans andra agenter eller resebyråer fastställs (i procent eller fasta belopp) genom flera bestämmelser.

(137) Följaktligen bör ETA anses vara Minoans ”förlängda arm”, som fungerar som företrädare för Minoan och som en mellanhand som agerar endast på Minoans vägnar och inte har någon egen affärsverksamhet. I alla de skriftliga bevis som används i detta beslut företräddes Minoan (Aten) av herr Sfinias, ETA:s rättsliga ombud och direktör, som undertecknade alla de berörda dokumenten, även ett svar av den 20 oktober 1992 på en begäran om upplysningar som kommissionen skickat till Minoan. Herr Sfinias fungerade förvisso som företrädare för en operativ enhet inom företaget Minoan. Alla andra företag som svarade på fax eller telex som undertecknats av herr Sfinias adresserade sina svar till ”Minoan” eller ”Minoan Aten” och aldrig till ETA. Inte i något av dessa dokument hänvisade herr Sfinias till ETA annat än när han riktade sig till Minoans huvudkontor i Heraklion på Kreta. Trots detta hänvisar Minoan till de skriftliga bevis som används i detta beslut och hävdar att endast 6 av 17 Minoan-dokument berör information från ETA till Minoan om överenskommelserna i fråga och att ETA i endast två av dokumenten begär att Minoan skall godkänna ETA:s förslag. Kommissionen tillbakavisar emellertid påståendet att dessa dokument inte medger att ETA:s konkurrensbegränsande handlingar tillskrivs Minoan. Det står klart från såväl de Minoan-dokument som härrör från huvudkontoret i Heraklion som herr Sfinias meddelanden till Minoan Heraklion att Minoan kände till samverkan och deltog i den (t. ex. ETA:s dokument av den 25 februari 1992, 21 maj 1992 och 30 juli 1992, där ETA agerar som Minoans företrädare gentemot de andra företagen).

(138) Kommissionen anser inte att herr Sfinias brev till Minoan Heraklion om deras avtalsförhållande bevisar att ETA agerade självständigt i sitt eget intresse, utanför räckvidden för avtalen mellan ETA och Minoan, vilket Minoan hävdar.

Tvärtom visar såväl denna skriftväxling som herr Sfinias begäran om Minoans godkännande att Minoan alltid hölls informerat om samverkan och att företaget i alla händelser kunde påverka sin verkställande agents beteende på ett avgörande sätt. Kommissionen tillbakavisar därmed påståendet att ETA, som kallas Minoan Aten eller endast Minoan i alla de berörda skriftliga bevisen, hade en sådan grad av kommersiell självständighet att dess agerande inte kan tillskrivas dess huvudman ([1]). I detta beslut betraktas ETA och Minoan som en enda juridisk och ekonomisk enhet.

(139) Vad gäller själva förfarandet hävdar Minoan att ETA är ett fristående företag som agerade som dess agent. Därför ifrågasätter Minoan lagenligheten i undersökningen av ETA:s lokaler och i de dokument som kommissionen samlade in. Detta påstående kan inte godtas. Kommissionen anser att det finns tillräckliga skriftliga bevis för att ETA, när det företrädde Minoan, kallade sig Minoan Aten eller bara Minoan. Det är anmärkningsvärt att ETA i sina lokaler i Aten använde Minoans logotyp och varumärken. Mer betydelsefullt är att herr Sfinias före undersökningen i fråga svarade på kommissionens begäran om upplysningar genom att underteckna ett dokument i Minoans namn. Längst upp på dokumentet står adressen till ETA:s lokaler under Minoans logotyp och varumärke utan att ETA nämns överhuvudtaget. Kommissionen konstaterar att även om ETA var inhyst i och använde lokalerna i fråga, tillät Minoan att ETA använde lokalerna även som Minoan Atens lokaler.

DEL II

RÄTTSLIG BEDÖMNING

Artikel 85

(140) I artikel 85.1 i EG-fördraget fastställs att följande är oförenligt med den gemensamma marknaden och förbjudet: alla avtal mellan företag och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen inom den gemensamma marknaden, särskilt sådana som innebär att in köps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs.

(141) Ett avtal måste inte vara avsett att vara rättsligt bindande för parterna för att en begränsning skall vara ett avtal i den bemärkelse som avses i artikel 85.1. Ett avtal föreligger om parterna enas om en plan som begränsar deras kommersiella frihet genom att den fastställer riktlinjerna för deras gemensamma agerande på marknaden. Det behövs inte några avtalsenliga sanktioner eller verkställighetsåtgärder. Avtalet behöver inte heller vara skriftligt. Av bevisen i detta ärende framgår att parterna deltog i regelbundna, direkta överläggningar för att fastställa passagerarpriser och fraktavgifter mellan Grekland och Italien. Varje år fördes regelbundna och ingående diskussioner för att besluta tariffnivåerna för nästa år och särskilda överläggningar hölls för att besluta hur parterna skulle reagera på frågor som uppkom under året, t. ex. devalvering eller nya fordonskategorier. Det står också klart att diskussionerna hölls mellan chefer på hög nivå inom företagen. Det råder inget tvivel om att detta arrangemang utgjorde ett avtal, som hade till syfte att fastställa parternas försäljningspriser och andra handelsvillkor.

(142) För att artikel 85 skall vara tillämplig, måste avtalet eller det samordnade förfarandet mellan parterna ha till syfte eller resultat att begränsa konkurrensen. Det tydliga målet för avtalet mellan parterna i detta ärende var att införa gemensamma priser, vilket begränsade deras möjligheter att agera självständigt på marknaden. Enligt EG-domstolens rättspraxis är det inte nödvändigt att beakta de faktiska effekterna av ett avtal om det är uppenbart att avtalet har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen

([1]) Se EG-domstolens dom av den 25 oktober 1983 i mål 107/82, AEG mot kommissionen, Rec. 1983, s. 3151, punkt 49 och även domen av den 14 juli 1972 i mål 48/69, ICI mot kommissionen, Rec. 1972, s. 619, punkterna 132 och 133, om hur dotterbolagens agerande kan tillskrivas moderbolagen.

(se t. ex. domen av den 11 januari 1990 i mål C-277/87, Sandoz mot kommissionen [1]). Dessutom omfattas avtalet i detta fall inte av något tillämpligt gruppundantag och uppfyller inte heller villkoren för individuellt undantag.

Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

(143) De samordnade förfaranden som omfattas av detta beslut berör färjetrafiken med rorofartyg mellan Grekland och Italien. Färjelinjerna mellan Grekland och Italien fick ännu större betydelse år 1992, då kriget i f. d. Jugoslavien bröt ut och stängde av alla transportvägar till lands för import och export mellan Grekland och övriga delar av europeiska unionen. År 1993 transporterades 1 316 003 passagerare och 213 839 transportfordon på linjerna mellan Grekland och Italien. Av dem transporterades 49 % respektive 38 % på linjen Patras-Ancona, 35 % respektive 38 % på linjen Patras-Brindisi och 10 % respektive 19 % på linjen Patras-Bari. Fem av de företag som omfattas av detta förfarande stod från tid till annan för nästan 100 % av trafiken på linjen Patras-Ancona. Alla avtal som påverkar efterfrågan på tjänster mellan två medlemsstater (t. ex. en prisöverenskommelse mellan de största företagen som tillhandahåller tjänsten) kommer sannolikt att påverka efterfrågan både vad gäller den grupp av företag som anslutit sig till avtalet och vad gäller företagen utanför denna grupp och därmed ändra handelsmönstret mellan medlemsstaterna i fråga om denna tjänst.

Slutsats

(144) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines och Strintzis Lines deltog i ett avtal i strid med artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona. Kommissionen konstaterar också att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lins, Ventouris Ferries och Adriatica Navigazione kom överens om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi. Dessa avtal utgjorde en del av en mer omfattande samverkan vid fastställandet av priser för färjetrafiken mellan Italien och Grekland. De bör därför inte betraktas som separata överträdelser utan som inslag i en enda fortlöpande överträdelse.

BÖTER

Artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86

(145) Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 kan kommissionen ålägga företag böter om lägst ettusen och högst en miljon ecu, eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent av föregående räkenskapsårs omsättning för varje företag som har deltagit i överträdelsen, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 85.1 i fördraget. När bötesbeloppets storlek fastställs skall hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått. I detta ärende är det fråga om en uppsåtlig överträdelse som hade till syfte att begränsa priskonkurrensen. Av de direkta skriftliga bevisen framgår att parterna var medvetna om att samverkan syftade till eller åtminstone kunde leda till att priskonkurrensen sattes ur spel (t. ex. Minoans telex av den 15 mars 1989, Strintzis fax av den 12 juni 1989, Minoans telex av den 7 januari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993). Att parterna agerade uppsåtligen framgår även av de åtgärder som vidtogs för att övervaka anpassningen av tarifferna (t. ex. Minoans telex av den 22 juni 1989, Karageorgis telex av den 10 oktober 1990, ett telex som skickades till Anek den oktober 1991, Minoans telex från 22 november 1992).

Allvar

(146) Vid bedömningen av överträdelsens allvar skall man beakta överträdelsens art, dess konkreta påverkan på marknaden, om den är mätbar, och omfattningen av den relevanta geografiska marknaden.

(147) Ett avtal genom vilket vissa av de största färjerederierna på den relevanta marknaden kom överens om priserna för att transportera passagerare och gods på rorofartyg är på grund av sin art en mycket allvarlig överträdelse av gemenskapslagstiftningen.

[1] Rec. 1990, s. I-45, punkt 39.

(148) Överträdelsens faktiska påverkan på marknaden var emellertid begränsad. Kommissionen godtar att parterna inte tillämpade alla de särskilda prisöverenskommelserna fullt ut och att de, under den period då överträdelsen pågick, ägnade sig åt priskonkurrens genom att lämna rabatter. Under den period överträdelsen pågick uppmuntrade dessutom den grekiska regeringen företagen att hålla prishöjningarna inom ramen för inflationen. Priserna var bland de lägsta på den gemensamma marknaden för sjötransporter från en medlemsstat till en annan.

(149) Dessutom påverkades endast en begränsad del av den gemensamma marknaden av överträdelsen, dvs. tre av färjelinjerna över Adriatiska havet. Även om alla linjer mellan Grekland och Italien beaktas, är marknaden fortfarande liten jämfört med andra marknader inom EU. Av följande lista framgår antalet passagerare, bilar och släpvagnar som under 1996 transporterades på denna marknad samt på andra färjelinjer inom EU ([1]).

1996	Passagerare	Bilar	Släpvagnar
Italien-Grekland	1 258 000	245 983	229 000
Frankrike/ Belgien- Förenade kungariket	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danmark- Tyskland	9 698 357	1 363 940	279 274
Danmark- Sverige	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Följaktligen anser kommissionen att det är fråga om en allvarlig överträdelse av EG:s konkurrensregler.

(151) Vid fastställandet av bötesbelopp kan kommissionen beakta de överträdande företagens kapacitet att vålla betydande skada och fastställa bötesbeloppet till en nivå som säkerställer att böterna är tillräckligt avskräckande. Kommissionen anser det lämpligt att ålägga de större företagen högre böter än de mindre, eftersom det är stor skillnad i storleken på företagen ([2]). Av tabell 1 framgår de berörda företagens relativa storlek jämfört med Minoan, som är det största rederiet på marknaden. Siffrorna gäller år 1993, som var det sista år då alla företagen (utom Marlines och Karageorgis ([3]) deltog i överträdelsen hela året. Jämförelsen grundas på omsättningen för rorotjänster på linjerna i Adriatiska havet under 1993. Detta är en lämplig grund för jämförelsen av företagens relativa storlek, eftersom den gör det möjligt för kommissionen att bedöma företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen.

Tabell 1

Stora bortfraktare	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Medelstora bortfraktare	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Små bortfraktare	Marlines	0,12

([1]) *Källa:* Cruise & Ferry Info.

([2]) Det bör noteras att Marlines och sannolikt även Ventouris kan betraktas som små och medelstora företag enligt kommissionens rekommendation 96/280/EG. Enligt kommissionens meddelande om avtal av mindre betydelse (EGT C 372, 9.12.1997, s. 13) omfattas avtal mellan små och medelstora företag i allmänhet inte av förbudet i artikel 85.1. I detta ärende kan emellertid endast två av företagen, dvs. Marlines och Ventouris, betraktas som små och medelstora företag. Det står dessutom klart att avtalet avsevärt hindrar konkurrensen inom en väsentlig andel av den relevanta marknaden (se avsnitt III i kommissionens meddelande om avtal av mindre betydelse).

([3]) Karageorgis storlek har beräknats på grundval av Karageorgis uppgifter om antalet passagerare och fordon som transporterades på dess fartyg under 1992, vilket enligt Karageorgis var det sista år då företaget var verksamt i Grekland hela året. För Marlines baseras beräkningen på den sammanlagda omsättningen år 1989. För denna jämförelse har det inte någon betydelse om det är Marlines omsättning år 1989 eller 1993 som beaktas.

(152) På grundval av denna indelning kommer de böter som med hänsyn till överträdelsens allvar åläggs de medelstora bortfraktarna att uppgå till 65 % av de stora bortfraktarnas böter. För Marlines del kommer motsvarande siffra att vara 20 %.

Varaktighet

(153) Kommissionen anser att avtalet varade åtminstone från och med den 18 juli 1987 till juli 1994 (då kommissionen inledde sin undersökning) i fråga om Strintzis och Minoan Lines och från och med den 6 juli 1989 till juli 1994 i fråga om Anek. Marlines anses ha deltagit i överträdelsen åtminstone från och med en 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989. Karageorgis förefaller ha lämnat marknaden under 1993. Därför anses Karageorgis ha deltagit i överträdelsen åtminstone från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.

(154) Kommissionen anser att Ventouris Ferries anslöt sig till priskartellen den 8 december 1989 genom att komma överens kom priserna för lastbilar på linjerna från Patras till Bari och Brindisi med fyra av de företag som var verksamma på Patras-Ancona-linjen. Ventouris deltog i överträdelsen till juli 1994. Kommissionen anser dessutom att Adriatica deltog i kartellen åtminstone från och med den 30 oktober 1990 till juli 1994.

(155) Kommissionen finner att det för Minoans, Strintzis och Karageorgis del var fråga om en överträdelse med lång varaktighet och att det för de övriga företagens del var fråga om en överträdelse med medellång varaktighet.

(156) Dessa omständigheter motiverar en ökning av böterna med 10 % för Minoan och Strintzis, med 20 % för Marlines, och med 35–55 % för de övriga företagen för varje år då överträdelsen pågick. I tabell 2 anges de relevanta justeringarna för varje företag.

Tabell 2

Stora bortfraktare	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Medelstora bortfraktare	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Små bortfraktare	Marlines	+ 20 %

Slutsats om grundbeloppet för böterna

(157) Kommissionen finner att parterna gjorde sig skyldiga till en allvarlig överträdelse av artikel 85. följaktligen måste kommissionen ålägga böter som utgör ett lämpligt straff för detta allvarliga brott och som är tillräckligt avskräckande för att utesluta all upprepning.

(158) Av tabell 3 framgår hur böterna beräknats med hänsyn till de faktorer som anges i skälen 146–56. I kolumn 1 anges grundbeloppet beräknat på grundval av överträdelsens allvar. I kolumn 2 anges grundbeloppet för varje enskilt företag med hänsyn till överträdelsens varaktighet.

Tabell 3

	Allvar (miljoner ecu)	Varaktighet (miljoner ecu)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Försvårande omständigheter

(159) Av den skriftliga bevisningen framgår att Minoan var anstiftare till kartellen. Minoan försökte övertala Anek att ansluta sig till kartellen (Minoans telex av den 15 mars 1989), diskuterade med Ventouris om dess tariffpolitik på Otrantolinjen (ETA:s dokument av den 25 februari 1992) och organiserade och ledde möten med de företag som deltog i överträdelsen (ETA:s telex av den 21 maj 1992, ETA:s telex av den 24 november 1993). Minoan övervakade inte bara kartellens verksamhet, utan försökte också utvidga företagens samarbete (telex av den 15 mars 1989, 7 januari 1992, 25 februari 1992, 7 januari 1993, 24 september 1993, 26 maj 1994). Dessa omständigheter gör en ökning av Minoans böter med 25 % motiverad.

(160) I november 1992, efter det att parterna mottagit kommissionens begäran om upplysningar, föreslog Minoan att varje företag skulle sänka priserna för fyra olika hyttkategorier med 1 %. Varje företag skulle skilja mellan fyra olika priskategorier.

(161) Dessa fakta visar inte bara att Minoan fungerade som anstiftare till kartellen, utan också att företaget försökte hindra kommissionen från att genomföra sin undersökning. Dessa omständigheter gör en ökning av Minoans böter med 10 % motiverad.

Förmildrande omständigheter

(162) Kommissionen godtar att parterna inte tillämpade alla de särskilda prisöverenskommelserna fullt ut och att de, under den period då överträdelsen pågick, ägnande sig åt priskonkurrens genom att lämna rabatter. Dessa omständigheter har emellertid redan beaktats vid bedömningen av överträdelsens allvar.

(163) Enigt grekisk praxis, som inte föreskrivs direkt i regelverket eller den rättsliga ramen, fastställs de inhemska biljettpriserna av ministeriet för handelssjöfart efter samråd med alla de inhemska rederierna (vilka förväntades lämna ett gemensamt förslag), vilket kan ha gjort de grekiska företag som även var verksamma på inhemska linjer osäkra på om det verkligen var en överträdelse att fastställa priserna på de internationella linjerna genom samråd. Dessa omständigheter gör en nedsättning av böterna med 15 % för alla företagen motiverad.

(164) Marlines, Adriatica, Anek och Ventouris Ferries hade endast en efterföljande roll i överträdelsen. Denna omständighet gör en nedsättning av böterna med 15 % för de företagen motiverad.

(165) I tabell 4 nedan anges bötesbeloppen efter ovannämnda reglering.

Tabell 4

	Reglering (%)	Böter efter reglering (miljoner ecu)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

(166) Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/85 får kommissionen inte ålägga böter över en miljon ecu eller tio procent av föregående räkenskapsårs omsättning för varje företag som har deltagit i överträdelsen. Böterna i kolumnen ”Böter efter reglering” överstiger, med undantag för Karageorgis, inte i något fall tio procent av omsättningen för de företag som deltog i den aktuella överträdelsen.

(167) Karageorgis upphörde med sin verksamhet i januari 1993 och stängde därefter alla sina kontor i Grekland. Kommissionen har inga uppgifter om Karageorgis omsättning under 1997. Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 får kommissionen ålägga företag böter om lägst ettusen och högst en miljon ecu (eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent

av föregående räkenskapsårs omsättning). Följaktligen åläggs Karageorgis böter om 1 miljon ecu.

(168) Enligt kommissionens meddelande om befrielse från eller nedsättning av böter i kartellärenden [1] kan böter i sådana ärenden i flera fall nedsättas väsentligt. Detta kan ske till exempel i följande fall: a) Ett företag förser kommissionen med upplysningar, dokument eller annat bevismaterial som bidrar till att fastställa att överträdelsen har begåtts, innan ett meddelande om invändningar sänds ut, och b) ett företag informerar kommissionen om att det inte bestrider de faktiska omständigheter som kommissionen grundar sina anklagelser på, efter det att det har tagit emot ett meddelande om invändningar.

(169) I detta ärende har de dokument som Anek överlämnade innan kommissionen sände ut meddelandet om invändningar i väsentlig utsträckning bekräftat att det faktiskt förelåg en överträdelse. Dessutom bestred inget av företagen de faktiska omständigheter som kommissionen grundade sitt meddelande om invändningar på. Dessa omständigheter gör en nedsättning av Aneks böter med 45 % och av de övriga företagens böter med 20 % motiverad.

Sammanfattning av de slutliga bötesbeloppen

(170) I tabell 5 anges de slutliga bötesbeloppen med hänsyn tagen till de omständigheter som anges i skälen 146–169.

Tabell 5

	Slutligt bötesbelopp (miljoner ecu)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

a) Vad beträffar Minoan Lines och Strintzis Lines från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.

b) Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.

c) Vad beträffar Marlines från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989.

d) Vad beträffar Anek Lines från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

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

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

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

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

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

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

Artikel 2

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

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

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

— Anek Lines, böter om 1,11 miljoner ecu.

— Marlines S.A., böter om 0,26 miljoner ecu.

— Karageorgis Lines, böter om 1 miljon ecu.

— Ventouris Group Enterprises S.A., böter om 1,01 miljoner ecu.

— Adricata SpA, böter om 0,98 miljoner ecu.

Artikel 3

Böterna skall erläggas inom tre månader från dagen för delgivningen av detta beslut till följande konto:

Konto nr 310–0933000–43,
Europeiska kommissionen
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5
B-1040 Bryssel.

Efter tre månader börjar ränta automatiskt att löpa enligt den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpade på sina ecu-transaktioner den första arbetsdagen i den månad då detta beslut antogs med tillägg av 3,5 procentenheter, nämligen 7,5 %.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till

— Minoan Lines
25th August, 17
GR-71202 Herakleon, Kreta

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus

— Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Hania, Kreta

— Marlines S.A.
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus,

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26–28
GR 18053 Piraeus

— Ventouris Group Enterprises S.A.
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Piraeus

— Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venedig.

Detta beslut är verkställbart enligt artikel 192 i EG-fördraget.

Utfärdad i Bryssel den 9 december 1998.

På kommissionens vägnar
Karel VAN MIERT
Ledamot av kommissionen