ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 1998

in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag

(IV/34.466 — Griechische Fährschiffe)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3792)

(Nur der griechische und der italienienische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/271/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des EG-Vertrages auf den Seeverkehr [1], geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, insbesondere auf die Artikel 11 und 19,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 21. Februar 1997 zur Einleitung eines Verfahrens in dieser Sache,

nachdem allen Betroffenen Gelegenheit gegeben wurde, nach Artikel 23 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und nach der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kommission [2], geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, zu den von der Kommission vorgebrachten Beschwerdepunkten Stellung zu nehmen,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Seeverkehrs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

TEIL I

SACHVERHALT

A. Hintergrund dieser Entscheidung

(1) Diese Entscheidung geht auf eine Beschwerde zurück, die ein Bürger am 23. August 1992 bei der Kommission einreichte und in der er darauf verwies, daß im Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien auf den einzelnen Strecken sehr ähnliche Fährpreise gelten. Beamte der Kommission nahmen gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in den Geschäftsräumen von sechs Fährdienstbetreibern – davon fünf in Griechenland und einer in Italien – Nachprüfungen vor. Bei den Nachprüfungen fand die Kommission Belege dafür, daß eine Reihe von Fährdienstbetreibern bereits seit Jahren Preisabsprachen trafen. Nach Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 wurden Minoan Line, Strintzis Lines und Anek später aufgefordert, nähere Auskünfte zu den bei den Nachprüfungen aufgefundenen Unterlagen zu erteilen. Die Kommission leitete am 21. Februar 1997 förmliche Verfahren ein, indem sie den sieben Adressaten dieser Entscheidung sowie Med Link und Hellenic Mediterranean Lines eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übersandte. Am 13. und 14. Mai 1997 fand eine mündliche Anhörung statt.

B. Die Unternehmen

(2) Bei den von diesem Verfahren betroffenen Unternehmen handelt es sich um Betreiber von Roll-on-roll-off-Fährschiffen, die auf mehreren Routen zwischen Griechenland und Italien Leistungen im Personen- und Frachtverkehr erbringen, nämlich

— Minoan Lines, Heraklion, Kreta, Griechenland (nachstehend „Minoan“ genannt),

— Strintzis Lines, Piräus, Griechenland (nachstehend „Strintzis“ genannt),

— Anek Lines, Chania, Kreta, Griechenland (nachstehend „Anek“ genannt),

— Marlines S.A., Piräus, Griechenland (nachstehend „Marlines“ genannt),

— Karageorgis Lines, Piräus, Griechenland (nachstehend „Karageorgis“ genannt),

— Ventouris Group Enterprises S.A., Piräus, Griechenland (nachstehend „Ventouris Ferries“ genannt),

— Adriatica di Navigazione Spa, Venedig, Italien (nachstehend „Adriatica“ genannt).

[1] ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4.
[2] ABl. L 376 vom 31.12.1988, S. 1.

C. **Der Markt**

(3) Maßgeblich ist der Markt für den Roll-on-roll-off-Fährschiffverkehr zwischen Griechenland und Italien.

(4) Zwischen Italien und Griechenland bestehen drei Hauptrouten, auf denen Liniendienste für Personen, Pkw und Lkw angeboten werden. Es handelt sich dabei um die Verbindungen zwischen Ancona (Italien) und Patras (Griechenland), Brindisi (Italien) und Patras (Griechenland) sowie Bari (Italien) und Patras (Griechenland). Darüber hinaus werden Triest und seit kurzem auch Venedig von Patras aus angelaufen.

(5) Natürlich werden diese Routen nicht getrennt als Einzelmärkte betrieben, sondern es besteht zwischen ihnen – je nach Ursprungs- und Bestimmungsort der Passagiere bzw. Waren, der zeitlichen Präferenzen für die Überfahrt u. ä.– ein gewisses Maß an Austauschbarkeit. Im Sinne dieses Verfahrens erachtet es die Kommission jedoch nicht für erforderlich, den Grad der Austauschbarkeit zwischen diesen Routen im einzelnen zu untersuchen, da die in diesem Verfahren untersuchten Praktiken zumindest während eines Teils des betreffenden Zeitraums alle drei Hauptrouten betrafen.

(6) Während des Zeitraums, in dem das mutmaßliche vertragswidrige Verhalten auftrat, waren auf der Strecke Ancona—Patras zumindest zeitweise fünf größere Betreiber tätig: Minoan, Anek, Strintzis, Marlines und Karageorgis. Von diesen stellte Karageorgis 1993 den Betrieb ein. Zumindest ein weiteres Unternehmen – Superfast Ferries – gesellte sich unlängst dazu, ist aber nicht in dieses Verfahren einbezogen. Auf den Strecken zwischen Patras und Bari bzw. Brindisi verkehren zahlreiche (mindestens 11) Unternehmen im Liniendienst und einige im Saisonbetrieb. Während der Zeit des vertragswidrigen Verhaltens vereinten Minoan, Anek, Strintzis, Marlines und Karageorgis auf der Strecke Patras—Ancona nahezu 100 % des Verkehrsaufkommens auf sich. Im Jahr 1993 hatten Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean und Marlines auf den Routen Patras—Bari/Brindisi zusammengenommen einen Anteil von 75 % am Passagierverkehr und von 60 % am Frachtverkehr [1].

(7) Im Jahr 1996 wurden etwa 1 258 000 Passagiere und 229 000 Güterfahrzeuge von Griechenland nach Italien befördert, davon 38 % bzw. 46 % auf der Route Patras—Ancona. Die Strecke Patras—Brindisi war daran zu 35 % bzw. 26 % beteiligt, die Strecke Patras—Bari zu 13 % bzw. 16 %. Die Vergleichszahlen für 1993 lauteten 1 316 003 Passagiere und 213 839 Güterfahrzeuge. Davon wurden 49 % bzw. 38 % auf der Route Patras—Ancona befördert, 35 % bzw. 38 % auf der Route Patras—Brindisi sowie 10 % bzw. 19 % auf der Route Patras—Bari. Eine vergleichbare Zahl von Passagieren und Fahrzeugen wird alljährlich auch von Italien nach Griechenland transportiert.

D. **Beweismaterial**

(8) Zum Hauptbeweismaterial, auf das sich diese Entscheidung stützt, gehören

a) zumeist per Fax ausgetauschte Mitteilungen zwischen den Betreibern zur Frage der Einführung und Berechnung von Preisen;

b) Eingeständnisse von Anek und Strintzis in ihren Antworten auf das Auskunftverlangen der Kommission und in ihren Antworten auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte durch die Kommission.

Beweismaterial für 1987/1988/1989

(9) Ein vom 15. März 1989 datiertes Fernschreiben von Minoan an Anek, das Anek auf Verlangen herausgab, deutet darauf hin, daß 1987 Preiskonsultationen zu den 1988 geltenden Tarifen auf der Route Patras—Ancona stattfanden. Eine Preisvereinbarung wurde am 18. Juli 1987 erzielt. Minoan hielt dazu in einem Fernschreiben fest: „Die gemeinsam mit den anderen Beteiligten festgelegte Preispolitik für 1988 wurde am 18. Juli 1987 beschlossen. Dies ist im übrigen gängige Praxis."

(10) Anek nahm 1989 den Fährbetrieb zwischen Patras und Ancona auf. Es kam damals zu Konsultationen über die anzuwendenden Tarife. In dem erwähnten Fernschreiben äußerte sich Minoan wie folgt: „Wir bedauern, daß Ihre Weigerung, die in unserer früheren Mitteilung unterbreiteten Vorschläge vollständig anzunehmen, zumindest bis auf weiteres den Abschluß einer umfassenderen Vereinbarung verhindert, die für unsere Unternehmen äußerst vorteilhaft wäre. … Gemeint ist damit natürlich Ihre Ablehnung unserer Vorschläge zur Festlegung einer gemeinsamen Preispolitik für die Strecke Patras—Ancona. Wir bitten Sie daher um Verständnis für die nachstehend dargelegten Positionen, die als Reaktion darauf zu verstehen sind, daß Sie die 1989 geltenden Tarife für Güterfahrzeuge nicht

[1] *Quelle:* Cruise & Ferry Info.

akzeptieren können und daß die Preispolitik für das Folgejahr 1990 nicht umgehend festgelegt werden kann."

(11) Minoan versuchte daraufhin, Anek durch Schilderung der erfolgreichen Handhabung zur Beteiligung an der Preisabsprache zu bewegen: „In den letzten drei Monaten vereinbarten alle auf der Strecke Patras—Ancona tätigen Reeder zwei Korrekturen der Beförderungspreise, die insgesamt 40 % ausmachten und bei unseren Fahrerkollegen bestimmt keine ärgerlichen Reaktionen oder Schwierigkeiten auslösten."

(12) Nachdem es zunächst nicht gelungen war, Anek zur Beteiligung an der Absprache zu überreden, beschlossen Minoan, Karageorgis, Marlines und Strintzis, vom 26. Juni 1989 an genau dieselben Tarife für Güterfahrzeuge anzuwenden wie Anek. Zwischen den Parteien wurden sehr detaillierte Tabellen ausgetauscht, und Anek wurde mündlich wie schriftlich über das Ergebnis unterrichtet. Minoan übersandte Anek am 22. Juni 1989 ein Telex mit der Ankündigung, daß die vier anderen Unternehmen beabsichtigten, ab 26. Juni 1989 die Tarife Aneks zu übernehmen.

Beweismaterial für 1990

(13) Die Parteien begannen im Juni 1989 damit, die Preise zur Beförderung von Passagieren für 1990 zu erörtern. Am 20. Juni 1989 übersandte Minoan den Unternehmen Anek, Karageorgis, Strintzis und Marlines detaillierte Vorschläge zu einer gemeinsamen Preispolitik für Passagiere, Pkws und Lkws im Jahr 1990. In einem Fernschreiben, das Anek am 6. Juli 1989 an Minoan, Karageorgis, Marlines und Strintzis sandte, heißt es: „Wir stimmen der Festlegung eines einheitlichen Tarifs für Passagiere durch alle fünf Unternehmen auf der Route Patras—Ancona zu. … Die Frage der Güterfahrzeuge kann im Oktober behandelt werden".

(14) Strintzis teilte Minoan, Karageorgis, Marlines und Anek am 12. Juni 1989 mit, daß „die Preise auf der Grundlage der unlängst ausgetauschten Fernschreiben berechnet wurden, nachdem sich unsere Unternehmen durchweg darauf verständigt hatten, an der gemeinsamen Preispolitik festzuhalten". In diesem Fax werden die Preise und Preisnachlässe für Passagiere und Fahrzeuge sowie die Hafensteuern in Drachmen und zehn ausländischen Währungen angegeben.

(15) In einem an die vier anderen Unternehmen gerichteten Fernschreiben vom 14. Juli 1989 bestätigte Anek seine Zustimmung „zu den vorgeschlagenen Tarifen für die Route Patras—Igoumenitsa—Korfu—Ancona entsprechend unserer Entscheidung über eine gemeinsame Preispolitik". Zu einigen Detailfragen fanden weitere Konsultationen statt. So wurden die Preise für Geländefahrzeuge in einem vom 17. Juli 1989 datierten Fernschreiben von Strintzis an die anderen Unternehmen und in einem vom 22. September 1989 datierten Fernschreiben von Anek an die anderen Unternehmen behandelt.

(16) Ein Fax, das am 8. Dezember 1989 von Strintzis an Minoan, Anek, Karageorgis und Hellenic Mediterranean Lines [1] gesandt wurde, enthält die nach Lkw-Kategorien aufgeschlüsselten Preise, die ab 10. Dezember 1989 für die Route Patras—Ancona und die Routen Patras—Bari/Brindisi gelten sollten. Aus diesem Fax geht zudem hervor, daß die Fotokopie „auch von Ventouris Ferries" abgezeichnet wurde, und die Tariftabelle trägt sechs Unterschriften.

(17) Ein weiteres Fernschreiben belegt die 1990 geltende gemeinsame Preispolitik. Dieses vom 11. April 1990 datierte Schriftstück, das von Anek an Karageorgis, Minoan und Strintzis übermittelt wurde, nimmt Bezug auf die „zwischen den vier Unternehmen ausgetauschten Fernschreiben zur Frage der Preispolitik für die Strecke Patras—Ancona", wobei Anek bestätigt, daß „unsere Vereinbarung die Beförderungspreise für Passagiere, Pkws und Lkws betrifft, aber nicht die Provisionen der Agenten und die Preisnachlässe für Reisegruppen".

(18) Es fanden erneute Konsultationen statt, um 1990 gemeinsam die Beförderungspreise für Lkws zu erhöhen. Im September und Oktober tauschten die Unternehmen eine Reihe von Fernschreiben aus, und Strintzis organisierte in seinen Geschäftsräumen eine Zusammenkunft. In einem Fernschreiben vom 5. September 1990, das an Anek, Karageorgis und Minoan gerichtet ist, erklärt Strintzis, daß „eine Bedingung für die Anwendung der vorgeschlagenen Erhöhung ein proportionaler Anstieg der Preise für die Routen nach Bari und Brindisi ist. Jedenfalls ist es erforderlich, zu einer prinzipiellen Vereinbarung zwischen unseren vier Unternehmen zu gelangen". In einem an Anek, Minoan und Strintzis gerichteten Fernschreiben teilt Karageorgis mit, daß „wir entsprechend unserem gemeinsamen Beschluß … verpflichtet sind, ab 20. Oktober 1990 eine Preisanpassung für Lkws vorzunehmen". Es folgt eine detaillierte Preisaufstellung. Karageorgis fügt hinzu: „Bitte übersenden Sie das Fernschreiben so bald wie möglich in unveränderter Form an Ihre Hafenagenten und Ihre Kunden."

[1] Obwohl es Anhaltspunkte dafür gibt, daß Hellenic Mediterranean Lines am Verstoß beteiligt war, richtet sich diese Entscheidung nicht an dieses Unternehmen, weil ihm die Kommission nicht die Mitteilung der Beschwerdepunkte zustellen konnte.

(19) Es kam zu einer Einigung, woraufhin Strintzis am 30. Oktober 1990 an acht Betreiber von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Line, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis und Ventouris Ferries) ein Fax folgenden Inhalts sandte: „Wir übermitteln hiermit die endgültige Vereinbarung über Beförderungspreise für Lkws. Bitte bestätigen Sie Ihre Zustimmung zum Inhalt. Wir schlagen vor, die Preise am 1. November bekanntzugeben und sie – wie vereinbart – am 5. November 1990 in Kraft zu setzen." Es folgt eine Aufstellung der in Drachmen und Lire angegebenen Preise für verschiedene Kategorien von Lkws auf den Routen von Patras nach Ancona, Bari und Brindisi.

(20) Minoan übersandte seinen Agenten am 2. November 1990 ein Schriftstück mit den ab 5. November 1990 geltenden neuen Preisen, aus dem eindeutig hervorgeht, daß die Preise von den Betreibern aller Fährverbindungen zwischen Griechenland und Italien gemeinsam festgelegt wurden.

Beweismittel für 1991

(21) Mehrere Schriftstücke belegen, daß auch die Tarife für 1991 abgesprochen wurden. Karageorgis sandte am 10. August 1990 ein Schreiben an Anek, Minoan und Strintzis zu den Preislisten des Jahres 1991 für die Route Patras—Ancona. Darin heißt es: „Da sich die vier Unternehmen darauf verständigt haben, zusätzlich zu den ersten 5 % noch einmal 5 % aufzuschlagen, übermitteln wir hiermit die neuen Preislisten mit insgesamt 10 % Aufschlag."

(22) Am 22. Oktober 1991 erhielt Anek ein Fernschreiben von Karageorgis, Minoan und Strintzis mit folgendem Inhalt: „... Wir haben zur Kenntnis genommen, daß Sie für die Strecke Patras—Triest den gleichen Beförderungspreis zugrunde legen, den wir gemeinsam für die Strecke Patras—Ancona vereinbart haben. Sie werden verstehen, daß wir aufgrund der unklaren Formulierungen sehr besorgt sind, denn es wird damit die Möglichkeit eines völligen Zusammenbruchs des Tarifgleichgewichts heraufbeschworen, das wir nur mit großer Mühe für alle italienischen Häfen herstellen konnten. Wir möchten Sie daran erinnern, daß wir durch gemeinsame Anstrengungen, an denen Sie selbst Anteil hatten, die Tarife nach unseren Möglichkeiten umgestalteten und für die Häfen Brindisi, Bari und Ancona differenzierte Preise entsprechend der Entfernung in Seemeilen festlegten. ... Wir möchten Sie daher nachdrücklich ersuchen, die zwischen den 11 Unternehmen und 36 Schiffen der Fährrouten Griechenland—Italien geschlossene Vereinbarung aufrechtzuerhalten, wie es Ihre Pflicht ist, denn angesichts der unter der Oberfläche schwelenden heftigen Differenzen könnte der bestehenden Vereinbarung leicht der Boden entzogen werden. Wir möchten Ihnen vorschlagen, für die Verbindung Patras—Triest einen 20 % höheren Tarif als für die Strecke Patras—Ancona anzusetzen (wie dies ja zuvor der Fall war), damit darin voll der Unterschied zwischen Ancona und den südlicher gelegenen Häfen zum Ausdruck kommt. ... Sollten Sie für Triest und Ancona auf einem einheitlichen Preis bestehen, müssen wir Sie darauf hinweisen, daß unsere Vereinbarung über eine gemeinsame Preispolitik auf der Ancona-Route dann hinfällig ist und jedes Unternehmen seine Preispolitik künftig selbst gestaltet."

(23) Das vom 18. November 1991 datierte Antwortschreiben von Anek belegt das Vorhandensein einer Vereinbarung: „Der angedrohte Ausstieg aus der einheitlichen Preisregelung für die Ancona-Route läßt sich unseres Erachtens nicht damit begründen, daß Anek den unlogischen und unzulässigen Aufschlag von 20 % ablehnt. Wir möchten Sie daher ersuchen, nicht auf Ihrer Position zu beharren, um eine Störung des Klimas der Zusammenarbeit zwischen den vier Unternehmen zu vermeiden, da dies verheerende Folgen für uns alle hätte. Abschließend möchten wir Ihnen versichern, daß Anek künftig bei Einrichtung eines Liniendienstes auf der Route Patras—Triest ohne Einbeziehung von Ancona natürlich einen höheren Tarif als für die Strecke Patras—Ancona zugrunde legen, aber nicht 20 % mehr berechnen wird, was nach objektiver Beurteilung zumindest unrealistisch wäre."

Beweismaterial für 1992

(24) Die Absprachen hielten auch 1992 an. Am 22. Juli 1991 sandte Strintzis eine sehr detaillierte Aufstellung der Beförderungspreise für Passagiere an Anek, Karageorgis und Minoan. Das Anschreiben lautete: „Beiliegend erhalten Sie das auf unserer Zusammenkunft am [unleserlich] Juli vereinbarte Preisverzeichnis für 1992. Bitte bestätigen Sie Ihr Einverständnis." Anschließend wurden mehrere Fernschreiben ausgetauscht, die mit der Abwertung der Drachme zusammenhängende Fragen zum Gegenstand hatten.

(25) Nach einem am 7. Oktober 1991 unter Beteiligung von Strintzis, Anek, Karageorgis und Minoan durchgeführten Treffen übersandte Strintzis die „vereinbarten" Listenpreise für 1992 (Strecke Patras—Igoumenitsa—Korfu—

Ancona) an die drei anderen Unternehmen und bat sie um ihre Zustimmung. Die Liste enthielt die nach Haupt- und Nebensaison sowie Kabinenkategorien aufgeschlüsselten Preise für Passagiere und die Preise für alle Fahrzeugkategorien. Die Parteien hatten sich auch auf die Zeiträume der Haupt- und Nebensaison und die Preise für gastronomische Leistungen verständigt. Anek übermittelte sein Einverständnis fernschriftlich am 16. Oktober 1991. Die Antwort wurde an Karageorgis und Minoan weitergeleitet.

Darüber hinaus wurde in den Geschäftsräumen der Strintzis ein Schreiben vom 18. Oktober 1991 gefunden, in dem Anek den Hafenagenten mitteilte: „Beigefügt sind die 1992 geltenden Drachmentarife für die Route Patras—Ancona, wie sie von den Unternehmen Strintzis, Minoan und Karageorgis vereinbart wurden." Strintzis sandte ein ähnlich lautendes Schreiben.

(26) Die vier Unternehmen einigten sich auch über die Geltungsdauer der gemeinsam vereinbarten Tarife für die Übergangsperiode am Jahresende. In einem von Anek an Karageorgis, Minoan und Strintzis übermittelten Fernschreiben heißt es: „…Wir stimmen der Verlängerung der 1991 für die Route Patras—Ancona geltenden Preise bis zum 10. Januar 1992 zu". Anek informierte seine Hafenagenten am 21. Oktober 1991 fernschriftlich, daß „… nach einer mit unseren Mitbewerbern getroffenen Vereinbarung die 1991 für die Strecke Patras—Ancona—Patras festgelegten Preise noch bis zum 10. Januar 1992 gelten".

(27) Ein Fernschreiben vom 7. Januar 1992, das in den Geschäftsräumen von Minoan Lines gefunden wurde und von Minoan an Anek, Strintzis und Karageorgis adressiert war, enthält die Warnung, daß mehrere Fahrzeugimporteure „unsere Unternehmen zu einem Tarifwettbewerb verleiten wollen. … Wir schlagen Ihnen vor, an einer gemeinsamen Politik festzuhalten, die uns vor diesem gefährlichen Weg bewahren wird". Darin wird ein von allen Unternehmen anzugebender Preis vorgeschlagen und Zustimmung erbeten, „um auf die Firma Calberson reagieren zu können, die bekanntlich mit jedem unserer Unternehmen in Kontakt getreten ist." Strintzis war mit der Beibehaltung einer gemeinsamen Politik einverstanden und schlug einen einheitlichen Preis für alle Kraftfahrzeuge ohne Begleitung vor. Anek stimmte Strintzis ebenfalls zu.

(28) Ein in den Geschäftsräumen von Minoan aufgefundenes Schriftstück vom 25. Februar 1992 läßt erkennen, daß die Vereinbarung zur Beibehaltung der unterschiedlichen Tarife für die einzelnen Fährverbindungen zwischen Griechenland und Italien auch 1992 andauerte. Darin berichtet European Trust Agencies (nachstehend „ETA" genannt) der Zentrale von Minoan über „die neuesten Entwicklungen auf den Strecken nach Italien". Nach einem Hinweis auf die Indienststellung neuer Schiffe und die aufgrund der zusätzlichen Tonnage zu erwartenden Probleme heißt es dort: „Wir konzentrieren unsere Anstrengungen auf die Preispolitik, die von der Firma Ventouris auf der Route nach Otranto zu verfolgen ist. Gespräche in dieser Angelegenheit haben bereits begonnen. Zur besseren Orientierung geben wir die derzeitigen Beförderungspreise für Bari, Otranto und Ancona sowie die von uns vorgeschlagenen Preise für Otranto an." Es folgt eine Preistabelle für Güterfahrzeuge verschiedener Größenklassen.

(29) Darüber hinaus wird in einem Fernschreiben von Minoan an Strintzis, Anek und Karageorgis mit Datum vom 7. Januar 1993 eine Anpassung der Beförderungstarife für Fahrzeuge auf den Routen Griechenland — Italien — Griechenland vorgeschlagen. Konkret heißt es dazu: „Wir möchten darauf hinweisen, daß seit der letzten Anpassung des Fahrzeugtarifs zwei Jahre ins Land gegangen sind."

Beweismaterial für 1993

(30) Konsultationen gab es 1992 auch, um den Tarif für 1993 festzulegen. ETA teilte Minoan am 21. Mai 1992 mit, daß eine „Konferenz von Vertretern der auf der Route Patras—Ancona tätigen Reedereien einberufen werden soll, um die Erarbeitung des neuen Tarifs für 1993 zu erörtern". Das Schreiben enthielt auch die Tagesordnung für die Zusammenkunft. In einem von ETA an die Zentrale von Minoan gerichteten Fernschreiben vom 27. Mai 1992 heißt es: „Wir möchten Sie über die Vorschläge unterrichten, die wir auf dem Treffen der vier Reedereien unterbreiteten und die mit geringfügigen Abänderungen bei den Unternehmen Karageorgis und Strintzis angenommen wurden. Anek behält sich eine Stellungnahme noch vor und wird in 10 Tagen antworten." Es schloß sich eine Reihe konkreter Preiserhöhungen für verschiedene Arten von Verkehr an.

(31) Die Gespräche wurden später fortgesetzt. Ein vom 30. Juli 1992 datiertes Schreiben von ETA an die Zentrale von Minoan besagte, daß am 4. August 1992 eine Zusammenkunft von Vertretern der „vier kooperierenden Unternehmen auf der Route Griechenland—Italien" stattfinden würde, „um alle anstehenden Fragen zu erörtern".

(32) Am 6. August 1992 sandte Strintzis an Anek, Karageorgis und Minoan ein Fax mit der Mitteilung, daß die Preise in anderen europäischen Währungen auf der Basis des Drachmentarifs festgelegt würden, sowie mit Angaben zum DEM-Umrechnungskurs. Zudem wurde darin vorgeschlagen, den Drachmentarif nicht vor dem 30. September 1992 bekanntzugeben. Anek stimmte dem am 7. August 1992 fernschriftlich zu. Die Antwort wurde auch Strintzis, Karageorgis und Minoan übermittelt.

(33) Am 29. September 1992 äußerte sich Minoan in einem Schreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis besorgt über die Kursschwankungen ausländischer Währungen gegenüber der Drachme und erbat eine Stellungnahme zur Frage, ob eine Preisanpassung erfolgen sollte, weil die Listenpreise in DEM, ITL und GRD andernfalls stark voneinander abweichen würden. Minoan übersandte Anek, Karageorgis und Strintzis am 12. Oktober 1992 mehrere Vorschläge, die bereits mündlich oder fernschriftlich erörtert worden waren. In einem Fernschreiben von Minoan an Anek, Strintzis und Karageorgis mit Datum vom 15. Oktober 1992 heißt es: „Unter Bezugnahme auf unser Gespräch über die endgültige Tarifgestaltung in DEM, ITL und GRD fügen wir unsere Festlegungen bei." Es wurde eine Erhöhung des Lira-Tarifs um 5 % vorgeschlagen. Anek erwiderte in einem Fernschreiben vom 16. Oktober 1992, daß es mit den Preisangaben in DEM und ITL einverstanden sei. Strintzis erklärte ebenfalls am 16. Oktober 1992 sein Einverständnis. Karageorgis gab seine Antwort in einem Fernschreiben vom 26. Oktober 1992, in dem es seine Zustimmung zum Ausdruck brachte und hinzufügte: „Wir bestehen weiterhin auf einer Anhebung der Fahrzeugtarife und erwarten Ihre Entscheidung." Anek bekundete am 6. November 1992 fernschriftlich sein Einverständnis.

(34) Nachdem Minoan von der Kommission ein Auskunftverlangen zu den Preisen auf den Routen zwischen Griechenland und Italien erhalten hatte, sandte es im November 1992 ein Fernschreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis mit folgendem Inhalt: „Aufgrund der heiklen Situation, die sich durch die Anfrage der Kommission bezüglich unserer Preislisten für den Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien ergeben hat, schlagen wir nach dem mündlichen Meinungsaustausch folgendes vor: Von den 17 Kategorien unserer Preisliste sollte die Kategorie 'Deck' ausgeklammert bleiben, denn hier möchte keiner von uns Abstriche vornehmen. Was die übrigen 16 anbelangt, so sollte jedes Unternehmen bei jeweils 4 (die Auswahl erfolgt durch Herrn Sakellis) [von Strintzis] den Tarif um 1 % senken." An Anek sandte Minoan eine Kopie seiner Antwort auf das erwähnte Auskunftverlangen.

(35) In einem am 9. Dezember 1992 von Strintzis an Anek, Minoan und Karageorgis übermittelten Fernschreiben heißt es: „Bezüglich der Beförderungspreise für 1993 möchten wir Sie daran erinnern, daß diese vereinbarungsgemäß ab 11. Januar 1993 gelten sollen."

(36) Am 7. Januar 1993 schlug Minoan in einem (in Randnummer 29 erwähnten) Fernschreiben an Strintzis, Anek und Karageorgis eine Anpassung der Beförderungstarife für Fahrzeuge auf den Routen zwischen Griechenland und Italien vor. Dort ist zu lesen: „Unsere Entscheidung, mit Ihnen zu einer Vereinbarung über die Anpassung zu gelangen, ohne erst die Unternehmen auf den anderen Routen nach Italien zu konsultieren, rührt aus dem Wunsch her, die endlosen Diskussionen zu vermeiden, die sich im Fall einer solchen Konsultation ergeben würden. Wir glauben, daß diese gemeinsame Vereinbarung von diesen Unternehmen positiv aufgenommen wird. … Wir rechnen mit Ihrer Zustimmung." Beigefügt wurde eine Aufstellung der vorgeschlagenen Tarife. Karageorgis erklärte sich in einem Fernschreiben mit Datum vom 8. Januar 1993 „völlig einverstanden". Am 14. Januar 1993 schlug Minoan in einem Fernschreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis vor, daß Anek auf der Route nach Triest den Tarif für Güterfahrzeuge um 15 % anheben solle. Strintzis teilte am 15. Januar 1993 mit, daß es in beiden Fragen mit Minoan konform gehe. Anek stimmte am 15. Januar 1993 den Vorschlägen zur Strecke Patras—Ancona zu, erklärte aber, daß für die Strecke nach Triest bereits eine Preisanhebung um 8 % zum 1. Februar 1993 bekanntgegeben worden sei und man davon nicht ohne weiteres abrücken könne.

(37) Am 24. November 1993 fand eine Zusammenkunft statt, auf der 14 Unternehmen vertreten waren. Zweck des Treffens war die Anpassung der Preise auf den Strecken von Patras nach Ancona, Brindisi und Bari im Jahr 1994. In einem vom 24. November 1993 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir uns auf dem heutigen Treffen auf eine Anpassung des Tarifs für die Fahrzeugbeförderung um ca. 15 % geeinigt haben, … die schon am 16. Dezember 1993 in Kraft treten soll. Darüber sind wir sehr zufrieden, denn zunächst standen wir ja vor dem Problem, daß die bisherige Vereinbarung in die Brüche gegangen war." Aus dem letzten Satz geht hervor, daß bereits zuvor eine Vereinbarung zur Preisdifferenzierung zwischen Ancona, Bari und Brindisi gegolten hatte.

Beweismaterial für 1994

(38) Am 24. November 1993 fand eine Zusammenkunft statt, auf der 14 Unternehmen vertreten waren. Zweck des Treffens war die Anpassung der Preise auf den Strecken von Patras nach Ancona, Brindisi und Bari. In einem vom 24. November 1993 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir uns auf dem heutigen Treffen auf eine Anpassung des Tarifs für die Fahrzeugbeförderung um ca. 15 % geeinigt haben, … die schon am 16. Dezember 1993 in Kraft treten soll. Darüber sind wir sehr zufrieden, denn zunächst standen wir ja vor dem Problem, daß die bisherige Vereinbarung aufgrund des Widerstands von Kosma-Giannatou und Ventouris A. in die Brüche gegangen war. Wir brachten die Dinge Zug um Zug in Ordnung, setzten uns erfolgreich gegen die vorgeschlagenen 5 % bis 10 % (wie von Strintzis, Ventouris G. und Adriatica befürwortet) durch und gelangten schließlich zum obengenannten Prozentsatz. Außerdem erreichten wir im Hinblick auf die verschiedenen Konflikte, die bekanntlich wegen der vorhandenen Diskrepanzen zwischen den Häfen bestehen, einen Interessenausgleich. Wir können wirklich sehr zufrieden sein, denn legt man das Aufkommen von 1993 zugrunde, wird unser Unternehmen ab sofort einen zusätzlichen Nettoerlös in der Größenordnung von 6 000 000 [GRD] jährlich verbuchen können.“ In der Mitteilung wird auch vermerkt, daß auf der Zusammenkunft 14 Unternehmen vertreten waren.

(39) Die Kommission interpretiert den Hinweis auf „Kosma-Giannatou“ in Randnummer 38 als Bezugnahme auf das Unternehmen, da sowohl Herr Kosmas als auch Herr Giannatos dem Vorstand dieses Unternehmens angehörten. Mit Ventouris G. ist vermutlich Ventouris Ferries gemeint, mit Ventouris A. ein anderes Unternehmen, nämlich AK Ventouris. Die Kommission hat AK Ventouris bei dieser Entscheidung ausgeklammert, da es außer dem besagten Hinweis keine Anhaltspunkte dafür gibt, daß das Unternehmen wirklich gegen die Wettbewerbsregeln verstoßen hat. Andere kleinere Unternehmen, die an diesem Treffen teilnahmen, konnten von der Kommission nicht ausfindig gemacht werden.

(40) Am 13. Mai 1994 wies Minoan in einem Fernschreiben an Anek und Strintzis darauf hin, daß auf der Strecke nach Ancona immer häufiger ein neuer Typ von Anhänger anzutreffen sei, und schlug daher eine neue Beförderungskategorie und einen einheitlichen Zeitpunkt der Einführung vor. Am 25. Mai 1994 und 3. Juni 1994 folgten weitere Fernschreiben zu diesem Thema mit der Bitte um Zustimmung.

(41) In einem vom 26. Mai 1994 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir haben eine Initiative gestartet, um auf den Routen nach Italien einen neuen Tarif mit unterschiedlichen Sätzen für Barzahlung und Zweimonatsschecks durchzusetzen. Das Problem besteht darin, die Zustimmung von 16 Unternehmen einzuholen. Dennoch sind wir optimistisch.“

(42) Die Nachprüfung durch die Kommission fand im Juli 1994 statt. Es gibt keine Anzeichen dafür, daß die Unternehmen auch danach noch Absprachen trafen.

E. **Die Argumente der Parteien**

Allgemeine Argumente der Parteien

Strintzis

(43) Nach Ansicht von Strintzis erfolgten die Preisabsprachen unter dem Einfluß der griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Küstenschiffahrt, insbesondere des Gesetzes 4195 vom 11./13. Juli 1929. Strintzis macht für sein Verhalten folgende Punkte geltend:

— die griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften;

— die Praxis und die Auflagen des Ministeriums für die Handelsschiffahrt (nachstehend „Ministerium“ genannt);

— den Zwang zum fahrplanmäßigen Liniendienst;

— die nicht absehbare Dauer der Touristensaison;

— die Gefahr drastischer Veränderungen des Kostenniveaus als Folge unerwarteter jährlicher Abwertungen der Drachme;

— die notwendige Offenlegung der Geschäftspläne von Strintzis durch die obligatorischen Zusammenkünfte für den Inlandsbereich des Fährverkehrs Griechenland—Italien;

— die Notwendigkeit zur Befolgung der Weisung des Ministeriums, sich bei Erhöhungen der Frachtsätze für den internationalen Bereich des Marktes Griechenland—Italien im Rahmen der Teuerungsrate zu bewegen.

Danach mußte sich Strintzis vor dem ungehemmten Wettbewerb schützen, auf den es nicht durch Aussetzung oder Einschränkung seiner Geschäftstätigkeit reagieren konnte.

(44) Auf jeden Fall war durch die erwähnten Faktoren die Autonomie der Parteien bei der Gestaltung der Preispolitik eingeschränkt. Die Leitlinien des Ministeriums für die Preispolitik der Unternehmen seien als wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen im Sinne des griechischen Gesetzes 4195/29 zu werten. Zudem war sich das Unternehmen nicht der Tatsache bewußt, daß es mit seiner Tätigkeit gegen das gemeinschaftliche Wettbewerbsrecht verstieß.

(45) Strintzis verweist darauf, daß die Vereinbarungen keine Verpflichtungen oder negativen Klauseln enthielten, daß es durch das Angebot von Preisnachlässen faktisch mit den anderen Unternehmen konkurrierte und daß ein erheblicher Teil des Nettoertrags aus Bordleistungen herrührte, die nicht Gegenstand der Vereinbarungen waren.

(46) Nach Ansicht von Strintzis gab das Ministerium mit seinen Maßnahmen sämtliche Wettbewerbsfaktoren mit Ausnahme der Preise im internationalen Bereich des Fährverkehrs zwischen Griechenland und Italien vor. Folglich konnte in diesem noch verbleibenden Teil – falls überhaupt – nur von einem sehr begrenzten Wettbewerb die Rede sein. Bei der Preisvereinbarung handelte es sich faktisch um ein staatlich veranlaßtes und überwachtes Kartell, nicht um ein Kartell von Personen, denen es um die Maximierung des Gewinns der Beteiligten ging. Vielmehr waren die Preise auf den Routen zwischen Griechenland und Italien niedriger als auf anderen internationalen Routen innerhalb des Gemeinsamen Marktes. Im Hinblick auf die Schwere des Verstoßes macht Strintzis geltend, daß sich die Parteien wegen der Mitwirkung der griechischen Behörden nicht darüber im klaren waren, welcher rechtliche Rahmen eigentlich galt, und daß das Preisniveau auch ohne die behaupteten Preisabsprachen nicht viel anders ausgesehen hätte.

Ventouris Ferries

(47) Ventouris Ferries führt an, daß es selbst über seine Vertriebs- und Preispolitik bestimmte und dabei die Marktverhältnisse, die Inflationsrate und die Betriebskosten sowie die Politik des Ministeriums berücksichtigte, das den in Griechenland operierenden Unternehmen erhebliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegte. Das Unternehmen steht auf dem Standpunkt, daß es sein Geschäftsgebaren und seine Geschäftspraxis im Einklang mit den Vorschriften des nationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts gestaltete und dabei die Regelungen des Wettbewerbsrechts und die in Griechenland geltenden Rechtsvorschriften für den Schiffsverkehr gebührend berücksichtigte. Ventouris Ferries gibt zudem an, daß es nur auf der Strecke Patras— Igoumenitsa—Kerkyra—Bari tätig war, auf der kein nennenswerter Wettbewerb stattfand, so daß es keine Veranlassung zu Absprachen mit Unternehmen gab, die auf anderen Routen, unter anderen Bedingungen und mit anderen Kunden operierten. Ventouris argumentiert, daß sich jegliche Form der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen auf die Betreiber der Route Patras—Ancona beschränkte.

(48) Schließlich verweist Ventouris Ferries auf die Politik des Ministeriums und auf die griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie auf die besondere Marktsituation (Transparenz, Wettbewerb mit Preisnachlässen usw.), die es mit sich gebracht hätten, daß selbst bei Vorliegen einer Absprache der Preiswettbewerb nicht anders ausgesehen hätte.

Anek

(49) Anek räumt ein, ab 1990 an einer Vereinbarung zur Festlegung einheitlicher Preise auf bestimmten Routen teilgenommen zu haben, erklärt aber, daß es sich bei Abschluß dieser Vereinbarung keines Verstoßes gegen geltendes Recht bewußt war. Darüber hinaus solle die Kommission bei allen Betreibern den inländischen Rechtsrahmen für die Tätigkeit der Betreiber, die Mitwirkung der nationalen Behörden bei der Schaffung der Voraussetzungen für die Absprachen und die geringen Auswirkungen auf den relevanten Wettbewerb berücksichtigen. Anek meint zudem, die Kommission solle in Rechnung stellen, daß sich Anek nur widerstrebend und zeitweilig an der Vereinbarung beteiligte und dabei nur eine passive Rolle spielte, daß Anek auf dem relevanten Markt nur in geringem Umfang präsent war und entschlossen ist, die Rechtsvorschriften künftig einzuhalten.

(50) Anek macht geltend, daß auf allen Schiffahrtsrouten, auf denen die Kabotage zur Anwendung kommt, für den Inlandsbereich der internationalen Routen Konsultationen zwischen den Betreibern zur Preisgestaltung und zu anderen Fragen vorgeschrieben sind. Auch wenn das Ministerium von den Fährdienstbetreibern nicht ausdrücklich verlangt habe, sich über die Preise für den internationalen Bereich der Route nach Italien zu verständigen, wäre bei den Fährdienst-

betreibern der Eindruck entstanden, daß das Ministerium sie zur Aufnahme von Gesprächen zu dieser Frage ermuntert habe. Zudem hebt Anek hervor, daß seine Mitwirkung auf den Zeitraum 1990—1994 beschränkt war.

(51) Anek gibt an, daß es bei der Festlegung der Preise weder als treibende Kraft fungierte noch eine führende Rolle spielte und daß es sich gegen bestimmte Vorschläge von anderer Seite wandte, insbesondere wenn es die vorgeschlagenen Tarife für unangemessen oder überzogen hielt. Beispielsweise widersetzte es sich Ende 1991 den Versuchen anderer Fährdienstbetreiber, die Beförderungspreise für die Route Patras—Triest im Vergleich zur Route Patras—Ancona um 20 % heraufzusetzen.

(52) Zur Frage der Preisgestaltung führt Anek an, daß die nach Seemeilen berechneten Preise für den Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien unter denen vergleichbarer internationaler Routen in Europa und deutlich unter denen im Inlandsverkehr blieben. Zudem habe die Preisvereinbarung nur die Beförderungstarife betroffen und sich nicht auf andere Bereiche wie Bordleistungen, Bordpreise, Werbung und Agentenprovisionen erstreckt. Anek verweist zudem darauf, daß es im Fährverkehr zwischen Patras und Brindisi sowie zwischen Patras und Bari über keinen wesentlichen Marktanteil verfügt und man folglich nicht davon ausgehen kann, daß seine Mitwirkung an Absprachen auf diesen Routen den Wettbewerb nachhaltig beeinflußte.

Minoan

(53) Minoan führt an, daß die behaupteten Vereinbarungen nicht bindend waren, sondern lediglich das Bestehen eines allgemeinen Rahmens für die Geschäftspraxis bestätigten, der ohnehin durch die bestehenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Schiffahrt und durch die Politik des Ministeriums vorgegeben war. Aus dem Schriftverkehr des Ministeriums mit der Kommission zieht Minoan den Schluß, daß die Beförderungspreise für den internationalen Bereich des Fährverkehrs Griechenland—Italien von den Entscheidungen des Ministeriums zur Preisgestaltung im Inlandsbereich sowie von den Empfehlungen des Ministeriums zur Preisgestaltung im internationalen Bereich beeinflußt wurden. Insbesondere wertet Minoan die Politik des Ministeriums als Präventivmaßnahmen im Sinne des griechischen Gesetzes 4195/29. Nach Ansicht von Minoan betrafen die behaupteten Vereinbarungen nur die öffentlich bekanntgegebenen Beförderungspreise für internationale Linien und bezogen sich nicht auf andere Parameter der Geschäftspraxis der Unternehmen wie etwa den Aufbau des Vertriebsnetzes, die Gewährung von Preisnachlässen, Werbemaßnahmen, die Preise für gastronomische und sonstige Leistungen an Bord sowie Modernisierungsmaßnahmen. Minoan ersucht die Kommission, die kumulative Wirkung all dieser Faktoren im wirtschaftlichen und rechtlichen Kontext dieses Falls zu berücksichtigen.

(54) Minoan macht geltend, daß die betreffenden Vereinbarungen in der Praxis nie befolgt wurden. Zudem gibt es an, daß es sich bei ETA um ein eigenständiges Unternehmen handelte, das als sein Agent fungierte. Aus diesem Grund bezweifelt Minoan die Rechtmäßigkeit der Nachprüfungen in den Geschäftsräumen von ETA und der Beschlagnahme von Schriftstücken durch die Kommission. Das Unternehmen verweist auf das Schreiben vom 14. September 1993, das bei der Nachprüfung am 5. und 6. Juli aufgefunden wurde. Nach Auffassung von Minoan beweist dieses Schreiben, daß viele der Aktivitäten, die Minoan zur Last gelegt werden, insbesondere im Zusammenhang mit der Preisgestaltung, von ETA ausgingen und ohne Zustimmung von Minoan erfolgten.

(55) Im Hinblick auf die Schwere des behaupteten Verstoßes erklärt Minoan, daß das Vorhandensein von Preisvereinbarungen aufgrund der Transparenz des Marktes faktisch keine große Rolle spielen würde. Zur Dauer erklärt Minoan, daß die behaupteten Absprachen gar nicht zum Tragen kamen.

Adriatica

(56) Adriatica räumt ein, daß sein Vertreter an Gesprächen mit den Betreibern von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien teilnahm. Allerdings führt Adriatica an, daß es seine Vertriebs- und Preispolitik unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse eigenständig festlegte. Auf dem Markt habe ein hinreichendes Maß an Wettbewerb geherrscht, da die Betreiber über Preisnachlässe, Provisionen, Zusatzgebühren für gefährliche Fracht usw. miteinander konkurrierten und die Marktanteile nie Gegenstand von Verhandlungen gewesen seien. Der Marktanteil von Adriatica habe sich seit 1990 rückläufig entwickelt.

(57) Des weiteren macht Adriatica geltend, daß es bei der Preisfestlegung nie eine Rolle spielte und Preisvereinbarungen nie in der Praxis anwandte. Nach Darstellung von Adriatica wurden die Vereinbarungen zwischen den griechischen Betrei-

bern ausgehandelt. Sollte also die Kommission zu dem Schluß kommen, daß sich Adriatica an derartigen Absprachen beteiligte, könne dies nur für das Jahr 1991 gelten.

Marlines

(58) Marlines gibt an, daß es nicht als Reederei, sondern als Agenturunternehmen mit Sitz in Liberia fungiert, das nach dem griechischen Gesetz 89/67 als „Offshore"-Unternehmen einzustufen ist. Marlines erklärt, daß es im Einklang mit den Weisungen seiner Auftraggeber stets unter dem Preisniveau seiner Mitbewerber blieb, wie aus den Prospekten der Jahre 1987, 1988 und 1989 hervorgeht.

Argumente der Parteien zu einzelnen Beschwerdepunkten

1987, 1988, 1989

(59) Strintzis gibt zu, daß es 1987, 1988 und 1989 an Konsultationen zur Preisgestaltung teilnahm. Es führt aber an, daß sich die Zusammenkünfte der Unternehmen im Jahr 1987 ausschließlich auf die Beförderungspreise für 1988 bezogen. Was die Preise für Güterfahrzeuge 1989 anbelangt, räumt Strintzis ein, daß es sich nach den Preisen von Anek richtete, weil sich Betreiber von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien gelegentlich an den veröffentlichten Preisen ihrer Mitbewerber orientierten.

(60) Im Hinblick auf den Versuch, Anek zur Teilnahme an der behaupteten Vereinbarung zu bewegen, weist Strintzis darauf hin, daß Anek entsprechend dem griechischen Ordnungsrahmen keine Preise festsetzen durfte, die deutlich unter denen im Hafen Patras lagen. Daher schlugen die Unternehmen Anek eine gemeinsame Preispolitik vor, um größere Preisunterschiede nach unten und ein Eingreifen der griechischen Behörden zu vermeiden.

(61) Strintzis gibt an, daß die Zusammenkünfte zur Erörterung der Preise für 1988 und 1989 nicht zu einer Vereinbarung über einen gemeinsamen Tarif für Passagiere führten, da die eigenen veröffentlichen Preise für Passagiere von denen der anderen Unternehmen abwichen.

(62) Minoan meint, daß das Verhalten der anderen Unternehmen gegenüber Anek unter dem Blickwinkel des griechischen Rechts- und Ordnungsrahmens und der Politik des Ministeriums bewertet werden sollte. Es führt zudem an, daß eine mögliche Preisanpassung nicht vom Wunsch nach höheren Gewinnen, sondern anderen Faktoren wie Inflation, steigenden Kraftstoffpreisen und dem Umrechnungskurs der Drachme zu anderen Währungen bestimmt war.

1990

(63) Strintzis gibt zu, daß es mit Minoan, Anek, Karageorgis und Marlines für 1990 einheitliche Preise für die Beförderung von Passagieren und Güterfahrzeugen vereinbarte. Die entsprechenden Absprachen seien aber nie befolgt worden, da Strintzis eine eigenständige Preispolitik betrieb.

(64) Im einzelnen verweist Strintzis mit Blick auf das Fernschreiben vom 6. Juli 1989 auf die von Anek gegebene Erläuterung, daß es jedem Unternehmen freistehe, bei Reisegruppen eine eigene Politik zu verfolgen. Anek verstand unter „Gruppe" einen Kreis von mindestens 24 Personen mit Sammelticket. Strintzis habe dies aber nicht so eng ausgelegt, sondern Preisnachlässe unabhängig von der Zahl der Personen gewährt. Strintzis macht geltend, daß es die eigene Praxis bei der Gewährung von Preisnachlässen und Treuerabatt niemals den Mitbewerbern offenbarte und daher die Preisvereinbarung für 1990 nicht in die Praxis umsetzte.

(65) Zum Fax vom 12. Juni 1989 argumentiert Strintzis, daß der Informationsaustausch notwendig war, weil das Ministerium die fünf Unternehmen angehalten hatte, bei Preiserhöhungen nicht über die Teuerungsrate der Währung, in der das jeweilige Ticket ausgestellt wurde, hinauszugehen. Es verweist auch darauf, daß es für die inflationsgerechte Anpassung der Beförderungspreise in den einzelnen Währungen zuständig war, weil es über die bessere Infrastruktur und bessere logistische Methoden verfügte.

(66) Im Hinblick auf das Fax vom 8. Dezember 1989 bringt Strintzis vor, daß die Unterschriften keine bindende Wirkung hatten, sondern die Unterzeichner damit lediglich die vorgeschlagenen Preise zur Kenntnis nahmen. Nach Ansicht von Minoan bedeuten die Unterschriften auf dem Fax vom 8. Dezember 1989 nicht, daß es sich um eine typische schriftliche Vereinbarung handelte. Die Unterschrift wird damit begründet,

daß die relevanten Schriftstücke, in denen der logische Preisunterschied zwischen Ancona und Bari bzw. Brindisi zum Ausdruck kam, auch von Ventouris, das auf den südlichen Routen tätig war, zur Kenntnis genommen wurden. Nach Darstellung von Minoan stellten die vorgeschlagenen Preise für die verschiedenen Lkw-Kategorien ein „ideales" Modell zur Berechnung der Preisunterschiede nach Entfernung in Seemeilen dar; es war nicht beabsichtigt, für jede Linie und jede Lkw-Kategorie einen speziellen Preis festzulegen. Zur Erhärtung dieses Arguments führt Minoan an, daß es sich nicht streng an die Preise für die Route nach Ancona hielt, sondern bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(67) Ventouris Ferries erklärt im Hinblick auf das Fax vom 8. Dezember 1989, daß es seine Preispolitik für 1990 bereits festgelegt hatte und daß die Unterschriften unter den Preisen nicht als Vereinbarung zu werten sind, da die Preisliste rechtlich nicht bindend war. Vielmehr enthalte die Liste den von Ventouris Ferries unterbreiteten Vorschlag allgemeiner Richtpreise. Dennoch hatte das Unternehmen seine Agenten bereits am 4. Dezember 1989 über diese Liste unterrichtet.

(68) Zum Fernschreiben vom 11. April 1990 äußert sich Strintzis dahin gehend, daß dies einerseits das Vorhandensein einer Preisvereinbarung belegt, andererseits aber auch den Gestaltungsspielraum der beteiligten Seiten bei der Festlegung von Preisnachlässen und Provisionen für die Agenten.

(69) Nach Ansicht von Minoan bezieht sich das Fernschreiben vom 11. April 1990 auf eine Vereinbarung über bestimmte Parameter der Preispolitik, von der die Mitbewerber aber leicht Kenntnis erlangen konnten.

(70) Unter Bezugnahme auf das Fernschreiben vom 6. September 1990 erklärt Strintzis, daß die Anpassung der Beförderungspreise auf unelastische Faktoren wie Schwankungen der Kraftstoffpreise zurückzuführen ist, aber auch auf andere objektive Faktoren, die mit der Politik der griechischen Regierung zusammenhängen, z. B. die Zunahme des Lkw-Verkehrs aufgrund der Probleme in Jugoslawien, die Entscheidung des Verkehrsministeriums zur Warenausfuhr und der Zwang zur Preisanhebung, damit die Unternehmen auch im Winter auf dem Markt Griechenland—Italien tätig sein können.

(71) Nach Auffassung von Strintzis bestätigte Minoan mit dem Fax vom 13. September 1990, daß die Preisanhebung auf der Grundlage einer Analyse der für die Betriebskosten der Schiffe maßgeblichen Wirtschaftsdaten erfolgte. Die Unternehmen wußten über die relevanten wirtschaftlichen Gegebenheiten genau Bescheid, da ihre Betriebszulassungen veröffentlicht wurden und sie zur Teilnahme an Zusammenkünften der Inlandslinien unter dem Dach des Ministeriums verpflichtet waren. Strintzis argumentiert, daß die Parteien genötigt waren, diese wirtschaftlichen Gegebenheiten zu erörtern, um sich während der Winterperiode auf dem Markt Griechenland—Italien zu halten.

(72) Zum Fernschreiben vom 5. September 1990 und zum Fernschreiben vom 10. Oktober 1990 bringt Minoan vor, daß die vier Unternehmen aufgrund des Anstiegs der Kraftstoffpreise, der Probleme in Jugoslawien und des Zwangs zur Aufrechterhaltung des Betriebs in der Winterperiode gezwungen waren, eine Korrektur der Beförderungspreise für den Bereich Kerkyra—Ancona in Betracht zu ziehen, um die negativen Folgen der steigenden Transportkosten zu mildern.

(73) Im Hinblick auf das Fax vom 30. Oktober 1990 räumt Strintzis ein, daß es die vereinbarten Preise für Lkw zur Anwendung brachte. Es macht aber geltend, daß die relevanten Preise die realen Kosten auf den Strecken zwischen Griechenland und Italien widerspiegeln, d. h. den Anstieg der Kraftstoffkosten und die Notwendigkeit, den Unterschied zwischen den inländischen und internationalen Beförderungspreisen nach Seemeilen und Beförderungsstrecke zu berücksichtigen.

(74) Zum Fax vom 30. Oktober 1990 erklärt Ventouris Ferries, daß es dieses nie erhalten hat und daß seine vermutlich von einem Ventouris-Agenten stammenden Lkw-Preise von den anderen Unternehmen in die Liste aufgenommen wurden.

(75) Adriatica gibt zu, daß es am 25. Oktober 1990 an einer Zusammenkunft über die Beförderungspreise für Lkw teilnahm, doch habe es seine Preise für 1991 bereits vor diesem Treffen festgelegt. Es habe damit lediglich den Zweck verfolgt, sich über die Politik der Mitbewerber zu informieren, zumal die griechischen Betreiber bereits ein Jahr zuvor, d. h. am 10. Dezember 1989, eine Vereinbarung getroffen hatten. Zudem führt Adriatica an, daß es sich nicht an die auf dieser Zusammenkunft beschlossenen Preise hielt, wie aus den tatsächlich Ende 1990 berechneten Preisen ersichtlich ist.

1991

(76) Strintzis argumentiert, daß das im Fernschreiben vom 18. November 1991 angeführte „Klima der Zusammenarbeit“ und die von Karageorgis, Minoan und Strintzis im Fernschreiben vom 22. Oktober 1991 erwähnte „Preisstabilität“ den allgemeinen Rahmen der vorgeschriebenen Zusammenkünfte zwischen den Unternehmen und den Austausch vertraulicher Informationen zur Schaffung einer „Rahmenvereinbarung“ über die Preise für den nächsten Zeitraum betreffen. Der Plan von Anek, erstmals die Strecke Patras—Triest zu befahren und dafür genau die gleichen Preise zu verlangen wie für die Route Patras—Ancona, obwohl die Strecke etwa 20 % länger ist, habe bei Karageorgis, Minoan und Strintzis die Befürchtung geweckt, die griechische Regierung könne sich zum Eingreifen veranlaßt sehen.

(77) Zu diesem Punkt verweist Strintzis auf das Fernschreiben vom 18. November 1991, das nach seiner Ansicht belegt, daß die Höhe der Beförderungspreise der jeweiligen Entfernung entsprechen muß, wie es das Ministerium als Grundsatz für die Berechnung der Inlandspreise beschlossen hat. Nach Auffassung von Strintzis geht es bei der Verhinderung eines schmerzlichen Wettbewerbs „mit den bekannten Folgen“, von dem am Ende des betreffenden Fax die Rede ist, um die Vermeidung eines Handelskrieges auf dem Markt Griechenland—Italien und der dann unvermeidlichen Intervention der griechischen Regierung. Des weiteren verweist Strintzis darauf, daß Anek für die Route Patras—Brindisi keinen Preisaufschlag von 20 % einführte. Nach dem griechischen Ordnungsrahmen für die Schiffahrt, insbesondere Gesetz 4195/29, könne die Festlegung extrem niedriger Preise, die den Leistungen auf einer bestimmten internationalen Linie nicht entsprechen, die Verhängung von Geldbußen nach sich ziehen.

(78) Schließlich macht Strintzis geltend, daß die besagte „Rahmenvereinbarung“ über die Preise für 1991 in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(79) Minoan gibt an, daß die Erhöhung um 10 % in dem betreffenden Zeitraum inflationsbedingt war. Unter dem Einfluß des Ministeriums und aufgrund der Entfernung in Seemeilen seien die Preise für Triest um 20 % höher gewesen als die Preise für Ancona. Nach Darstellung von Minoan bezog sich der Schriftverkehr zwischen den Parteien auf die Entscheidung von Anek, für die Route Patras—Triest die gleichen Beförderungspreise anzusetzen wie für die Route Patras—Ancona. Es sei also darum gegangen, für einen angemessenen Unterschied zu sorgen und einen unlauteren Wettbewerb zu vermeiden. Minoan macht darüber hinaus geltend, daß es bei Preisnachlässen eine eigene Politik betrieb.

(80) Adriatica gibt an, daß es 1991 keinerlei Kontakt zu den anderen Unternehmen unterhielt und seine Preise weiterhin entsprechend den Marktbedingungen festlegte. Zudem sei der Marktanteil 1991 aufgrund des harten Wettbewerbs seitens der griechischen Betreiber in Form von Preisnachlässen, Rabatten usw. zurückgegangen.

1992

(81) Im Hinblick auf das Fax vom 22. Juli 1991 und den in den Punkten 26 bis 32 der Mitteilung der Beschwerdepunkte erwähnten Schriftverkehr erklärt Strintzis, daß der betreffende Informationsaustausch im Rahmen der vorgeschriebenen Zusammenkünfte über die Preise für 1992 stattfand.

(82) Zum Fernschreiben vom 7. Januar 1992 führt Strintzis an, daß zwar anfänglich mit Minoan vereinbart worden war, Calberson Company nicht den geforderten Preisnachlaß zu gewähren, diese Vereinbarung aber in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis letztendlich einen höheren Preisnachlaß gewährte. Strintzis erklärt, daß die betreffende Vereinbarung mündlich erfolgte und die größte Zahl der betroffenen Fahrzeuge von Marlines befördert wurde. Nach Ansicht von Strintzis belegt dies, daß zwischen den beteiligten Unternehmen ein Preiswettbewerb über Preisnachlässe stattfand. Zudem sei die besagte Vereinbarung über die Preise für 1992 nicht zum Tragen gekommen, weil Strintzis bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(83) Minoan macht in bezug auf die Ähnlichkeit der Preise für Passagiere und Pkws geltend, daß dies mit der öffentlichen Bekanntgabe in den Prospekten der Unternehmen zusammenhängt. Zudem habe der oligopolistische Charakter des Marktes und die Politik des Ministeriums eine Angleichung der Preise begünstigt. Nach Ansicht von Minoan vollzog sich der Wettbewerb nicht über die veröffentlichten Preise, sondern über die Gewährung von Preisnachlässen, über Sonderangebote und andere vom Unternehmen gebotene Anreize.

(84) Im Hinblick auf Calberson Company führt Minoan aus, es sei logisch, daß die Unternehmen reagiert und versucht hätten, sich darüber Klarheit zu verschaffen, ob ihre Wettbewerber zur Gewährung von unangemessenen Preisnachlässen bereit waren. Zum Schriftstück vom 25. Februar 1992 erklärt Minoan, daß es nicht als Beleg für eine Vereinbarung dienen kann und daß die entsprechenden Preise in der Praxis nicht zur Anwendung kamen. Nach Darstellung von Minoan war die von ETA angeregte Preisliste für Ortona dazu bestimmt, die Zustimmung von Minoan für den Fall einzuholen, daß es sich dazu entschloß, ein Schiff auf der Route nach Ancona einzusetzen.

(85) Zum Fernschreiben vom 7. Januar 1993 erklärt Minoan, daß es sich auf die Preisverhältnisse zwischen Drachme und italienischer Lira und nicht auf eine Preisanhebung in einer von beiden Währungen bezog.

(86) Schließlich bringt Minoan zum Ausdruck, daß sich eine Vereinbarung des eigenen Unternehmens mit Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines und Med Link für 1992 nicht nachweisen läßt.

(87) Adriatica bringt vor, daß es 1992 keinerlei Kontakt zu den anderen Unternehmen unterhielt und seine Preise weiterhin entsprechend den Marktbedingungen festlegte, wie aus den tatsächlich angewandten Preisen hervorgeht. Nach Auffassung von Adriatica belegt das ETA-Schriftstück vom 25. Februar 1992, daß Konsultationen zwar zwischen den griechischen Betreibern stattfanden, nicht aber mit Adriatica. Des weiteren erklärt Adriatica, daß sein Marktanteil 1992 aufgrund der niedrigeren Preise der griechischen Unternehmen zurückging.

(88) Ventouris Ferries führt im Hinblick auf 1992 an, daß keine konkreten Anhaltspunkte für seine Beteiligung an Preisabsprachen vorliegen.

1993

(89) In bezug auf die Zusammenkünfte mit den auf den anderen Linien des Marktes Griechenland—Italien tätigen Unternehmen räumt Strintzis ein, daß versucht wurde, auf der Grundlage der Grundsätze für die Festlegung der Inlandspreise zu einer Preisvereinbarung zu gelangen. Allerdings vermag Strintzis nicht zu sagen, ob sich die Unternehmen der anderen Linien danach richteten oder nicht.

(90) Zum Fernschreiben vom 6. November 1992 macht Strintzis geltend, daß der Vorschlag von Minoan in der Praxis nicht befolgt wurde, da die Preisunterschiede zwischen den Unternehmen nicht auf den Vorschlag von Minoan zurückzuführen sind, sondern auf eine jeweils eigenständige Politik bei den Preisnachlässen.

(91) Minoan räumt ein, daß zwischen den Unternehmen Gespräche stattfanden. Zum Fernschreiben vom 6. November 1992 erklärt Minoan, daß ETA dies ohne Kenntnis oder Billigung von Minoan absandte. Unter Bezugnahme auf das Treffen vom 24. November 1993 macht Minoan geltend, daß es sich bei der behaupteten „vorherigen Vereinbarung“ um eine unverbindliche Erklärung mehrerer Unternehmen handelte, der zufolge sich unterschiedliche Entfernungen in Seemeilen auch in den Beförderungspreisen niederschlagen sollen und ein unlauterer Wettbewerb durch Abwertung zu vermeiden ist. Die besagte Erklärung sei aber in der Praxis nicht befolgt worden.

(92) Im Hinblick auf 1993 bringt Adriatica zum Ausdruck, daß es nach wie vor eine eigenständige Politik betrieb und aufgrund von Wechselkursschwankungen die Beförderungspreise für Lkws gegenüber 1992 um 4,03 % heraufsetzte. Im Gegensatz zu den griechischen Betreibern mußte Adriatica auch am 1. Januar 1993 die in der entsprechenden Gemeinschaftsverordnung vorgesehene Mehrwertsteuer einführen. Adriatica gibt zu, an der Zusammenkunft der Fährdienstbetreiber am 24. November 1993 teilgenommen zu haben, betont aber, daß es sich der vorgeschlagenen Tarifvereinbarung nicht anschloß, weil dies einen Verstoß gegen die gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln bedeuten könnte.

(93) Im Hinblick auf 1992 argumentiert Ventouris Ferries, daß es keinen konkreten Beleg für seine Teilnahme an Preisabsprachen für 1993 gibt. Ventouris Ferries gibt in bezug auf das Fax vom 24. November 1993 zwar zu, daß es an der betreffenden Zusammenkunft teilnahm, erklärt aber zugleich, daß es seine Preispolitik für das besagte Jahr bereits festgelegt hatte.

1994

(94) Strintzis vermag nicht zu sagen, ob sich die anderen Unternehmen nach den betreffenden Preisen richteten. Im Hinblick auf die Route Patras—Ancona räumt Strintzis ein, daß die

„Rahmenvereinbarung“ über Preise zur Anwendung kam. Es macht allerdings geltend, daß die entsprechende Vereinbarung in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis bei den Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(95) Minoan leugnet erneut das Bestehen einer Preisvereinbarung. Im Hinblick auf das Fernschreiben vom 13. Mai 1994, in dem von der neuen Anhängerkategorie (12—14 m) die Rede ist, bringt Minoan vor, daß es — wie aus dem Fernschreiben vom 23. Juni 1994 ersichtlich – die entsprechende Anhängerkategorie von 12—14 m auf 12,5—14 m abgeändert hatte. Nach seiner Ansicht belegt dies, daß die Anhänger bis 12,5 m Länge in eine andere, niedrigere Preiskategorie fielen. Zum Fernschreiben vom 26. Mai 1994 führt Minoan an, daß es die behauptete „Initiative“ von ETA nicht billigte und eine andere Politik betrieb, wie aus anderen der Kommission zugänglichen Unterlagen hervorgeht.

(96) Adriatica argumentiert, daß es 1994 keine Preiserhöhungen vornahm, allerdings das Umrechnungsverhältnis zwischen US-Dollar und italienischer Lira um 1,22 % anhob.

F. Beurteilung der Argumente der Parteien durch die Kommission

Schlußfolgerung

(97) Die Die Kommission gelangt zu der Schlußfolgerung, daß sich die Fährdienstbetreiber auf den Routen von Ancona, Bari und Brindisi nach Griechenland über mehrere Jahre an einem Preiskartell beteiligten. Es handelte sich dabei um ein ständiges abgestimmtes Vorgehen, das von den Unternehmen als „gängige Praxis“ bezeichnet wurde (Fernschreiben von Minoan, 15. März 1989). Vieles spricht für eine breit angelegte Absprache unter Mitwirkung einer großen Zahl von Unternehmen (vgl. Schriftstück von Minoan, 2. November 1990, in dem es heißt, daß die Preise von den Unternehmen auf sämtlichen Routen Griechenland—Italien vereinbart wurden, das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben, in dem auf die „Vereinbarung zwischen 11 Unternehmen und 36 Schiffen verwiesen wird“, das ETA-Fernschreiben vom 24. November 1993 mit Bezug auf 14 Unternehmen und das vom 26. Mai 1994 datierte Fernschreiben von ETA, in dem von der „Zustimmung von 16 Unternehmen“ die Rede ist). Die Kommission konnte den Nachweis erbringen, daß sich bestimmte auf der Route Ancona—Griechenland tätige Unternehmen spätestens ab 18. Juli 1987 an dem die Beförderung von Passagieren und Fahrzeugen betreffenden Preiskartell beteiligten. Zwar fanden schon zuvor Konsultationen statt, doch gibt es keine Anhaltspunkte für den genauen Zeitpunkt, an dem die Verhandlungen zur Preisfestlegung eingeleitet wurden. Die Kommission wies zudem nach, daß bestimmte Fährdienstbetreiber auf den Routen Bari/Brindisi—Griechenland spätestens ab 8. Dezember 1989 am Kartell mitwirkten, zumindest im Hinblick auf die Beförderungspreise für Lkws. Das vertragswidrige Verhalten dauerte mindestens bis zum Juli 1994 an. Die Kartellbildung erfolgte in Form von regelmäßigen Zusammenkünften und Schriftverkehr mit dem Ziel, kollektive Preisanpassungen für die Beförderung von Passagieren und Fahrzeugen vorzunehmen. Die Kommission konnte sieben am Kartell beteiligte Unternehmen ausfindig machen: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries und Adriatica. Die Mitwirkung und Beteiligungsdauer der einzelnen Unternehmen werden in den Randnummern 111 bis 139 erörtert.

Beurteilung der allgemeinen Argumente der Parteien

Mitwirkung der griechischen Behörden

(98) In ihren Antworten auf das Informationsverlangen der Kommission erklärten Minoan, Strintzis und Anek am 9. und 10. Februar 1995 u. a., daß die besagte Preisvereinbarung im Rahmen des geltenden rechtlichen Rahmens unter der Federführung des Ministeriums geschlossen wurde.

(99) Zur Erhärtung dieses Arguments legten die drei Unternehmen eine Abschrift des Gesetzes 4195/29 über den unlauteren Wettbewerb sowie eine Reihe von Entscheidungen und Empfehlungen des Ministeriums zu den Schiffahrtslinien Griechenland—Italien vor, die die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieser Branche betrafen, namentlich die Fahrabstände, die saisonbedingte vorrangige Beförderung frischer Agrarprodukte, die Mindestzahl der zu betreibenden Schiffe sowie die Abfahrtszeiten.

(100) In einem Schreiben vom 28. Oktober 1994 bat die Kommission das Ministerium, bestimmte statistische Angaben zum Verkehr auf den Routen Griechenland—Italien vorzulegen sowie klarzustellen, ob das Ministerium jemals den Entzug der Betriebsgenehmigungen für die Inlandsrouten für den Fall angedroht hatte, daß sich die Unternehmen nicht über die Preise auf den internationalen Routen verständigten.

(101) Am 23. Dezember 1994 erwiderte das Ministerium auf die Anfrage der Kommission, daß dem Meereskorridor zwischen Griechenland und Italien größte Bedeutung für das eigene Land und die Gemeinschaft zukommt. Die Tarife sollten wettbewerbsorientiert, zugleich aber auf niedrige Beförderungskosten gerichtet sein. Das Ministerium bestritt aber jeglichen Zusammenhang zwischen dem Entzug von Betriebsgenehmigungen und den Preisabsprachen auf internationalen Routen.

(102) Am 13. Januar 1995 übermittelte die Kommission der Ständigen Vertretung Griechenlands bei der Europäischen Union eine Kopie der von den Unternehmen gegebenen Auskünfte und ersuchte die griechische Regierung um Angaben zu ihrer möglichen Mitwirkung an Absprachen auf den Schiffahrtslinien zwischen Griechenland und Italien, insbesondere an der Tarifgestaltung auf diesen Strecken.

(103) Am 17. März 1995 erklärte die Ständige Vertretung Griechenlands in ihrem Antwortschreiben, daß Griechenland die auf der besagten Route erbrachten Leistungen als gemeinwirtschaftliche Leistungen betrachtete und ihm daher sehr an der Lebensfähigkeit der Route und an der Vermeidung eines möglichen „Preiskrieges“ gelegen war, der möglicherweise die reibungslose Abwicklung des Außenhandels sowie die Beförderung von Fahrzeugen und Personen behindern würde. Allerdings betraf die Mitwirkung des Ministeriums an der Tarifgestaltung lediglich die inländischen Routen (Kabotage). Bei den Schiffahrtslinien zwischen Griechenland und Italien, die einen inländischen Bereich einschließen (z. B. Patras—Korfu—Ancona), unterliegt nur dieser inländische Bereich der Preispolitik des Ministeriums. Was den internationalen Bereich der Schiffahrtslinien anbelangt, so mischt sich das Ministerium in keiner Weise ein; vielmehr werden die Preise eigenständig von den betreffenden Unternehmen unter Berücksichtigung der Tatsache festgelegt, daß sich der staatlicherseits für den inländischen Teil der Route festgelegte Preis mittelbar und teilweise auf den Gesamtpreis von und nach Italien auswirkt. Darüber hinaus betonte die Ständige Vertretung, daß das Ministerium auf informelle Weise die Unternehmen dazu anhält, die Tarife auf niedrigem Niveau zu halten und bei den jährlichen Anhebungen nicht über die Teuerungsrate hinauszugehen. Letztlich ist der Gestaltungsspielraum der Unternehmen bei der Preisfestlegung durch das Gesetz 4195/29 eingeschränkt, um einen unlauteren Wettbewerb zu verhindern. Artikel 2 dieses Gesetzes untersagt auf den Außenrouten (internationalen Strekken) jegliche Absenkung der Beförderungspreise für Passagiere und Güter auf ein Niveau, das unseriös ist und in keinem Verhältnis zur erbrachten Leistung steht, also auf unlauteren Wettbewerb hinausläuft. Nach Artikel 4 ist das Ministerium in solchen Fällen, in denen die freie Gestaltung der Preise auf diesen Routen in einen unlauteren Wettbewerb ausartet, zur Festlegung von Preisober- und –untergrenzen befugt.

(104) Aus diesen Gründen weist die Kommission das Argument einiger griechischen Unternehmen zurück, sie hätten aufgrund des in Griechenland geltenden rechtlichen Rahmens nicht eigenständig handeln können.

(105) Im vorliegenden Fall ist offensichtlich, daß die auf den Routen Griechenland—Italien tätigen griechischen Unternehmen einem starren Rechts- und Ordnungsrahmen unterliegen, der den inländischen Teil der Routen betrifft, insbesondere im Hinblick auf die Gewährung von Betriebsgenehmigungen und die Festlegung der Beförderungspreise durch das Ministerium. Wie die griechischen Behörden bestätigen, hat dies jedoch keine direkten Auswirkungen auf die Preispolitik der Unternehmen im internationalen Bereich des Fährverkehrs. Zudem haben die griechischen Behörden nachhaltig dementiert, daß sie die griechischen Unternehmen durch ihre administrative Praxis bei der Anwendung dieser Regeln dazu zwangen, Preisabsprachen zum internationalen Bereich zu treffen. In seiner vom 23. Dezember 1994 datierten Antwort auf ein Schreiben der Kommission erklärte Direktor Manos vom Ministerium für die Handelsschiffahrt: „An der Gestaltung der Tarife für die internationalen Routen durch die Unternehmen ist das Ministerium nicht beteiligt. Unsere Mitwirkung beschränkt sich ausnahmslos auf die Festlegung der Preise im Inlandsbereich. … Es ist unvorstellbar und völlig ausgeschlossen, daß das Ministerium mit dem Entzug der Betriebsgenehmigungen für die inländischen Routen droht, falls sich die Unternehmen nicht über die Preise für die internationalen Strecken verständigen.“

(106) Offensichtlich ist auch, daß das Gesetz 4195/29 den Preiswettbewerb nicht ausschaltet. Es setzt vielmehr voraus, daß ein Preiswettbewerb stattfindet und die Unternehmen ihre Preise nach eigenem Ermessen festlegen. Erst wenn dieser Spielraum für unlauteren Wettbewerb mißbraucht wird, hat das Ministerium nach Artikel 4 des Gesetzes die Möglichkeit zum Eingreifen. Aber selbst dann kann das Ministerium lediglich eine Ober- und Untergrenze festlegen und kein konkretes Preisniveau vorgeben. Zudem ist zu berücksichtigen, daß dieses Gesetz nie zur Anwendung gekommen ist.

(107) Die Kommission erachtet es für bedeutsam, daß die Parteien zwar viele ihrer Gespräche auf das Bemühen um Einhaltung der Vorgaben des Ministeriums und um Vermeidung eines unlauteren Wettbewerbs zurückführten (so beispielsweise die Gespräche mit Anek bei der Eröffnung der Route nach Triest), aber nirgends in den von der Kommission dazu zitierten Schriftstücken ein Hinweis auf das Ministerium oder das Gesetz 4195/29 zu finden ist. Das Argument, daß sich die Unternehmen durch die Präventivmaßnahmen des Ministeriums zu einem abgestimmten Vorgehen veranlaßt sahen, damit nicht Artikel 4 des Gesetzes zur Anwendung kommt, wird daher zurückgewiesen.

(108) Es ist auch schwer einzusehen, daß die vom Ministerium an die Unternehmen gegebenen Empfehlungen, sich bei Preiserhöhungen im Rahmen der Teuerungsrate zu bewegen, irgendeinen Bezug zum besagten Gesetz aufweisen. Aus Artikel 2 des Gesetzes ist klar ersichtlich, daß es nur bei unseriös niedrigen Preisen, nicht aber bei hohen Preisen gilt. Wie das Ministerium erläuterte, lagen seinen Empfehlungen andere Überlegungen zugrunde, die mit der Entwicklung des griechischen Außenhandels zusammenhängen. Alles in allem ist davon auszugehen, daß die im Adriatischen Meer tätigen griechischen Seeverkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Preisgestaltung autonom sind.

Beurteilung anderer allgemeiner Argumente der Parteien

(109) Recht naiv ist die von einigen Parteien vorgebrachte Behauptung, daß die Preisinitiativen der Unternehmen nicht auf Absprachen zurückzuführen waren, sondern auf das natürliche Wirken der Marktkräfte (z. B. die Auswirkungen der Kosten für Kraftstoff) oder andere konkrete Geschehnisse wie den Krieg im ehemaligen Jugoslawien oder plötzliche Wechselkursschwankungen. Diese Behauptung läuft dem Beweismaterial zur abgestimmten Preisgestaltung völlig zuwider. Das Argument einiger Parteien, daß sie lediglich Preiserhöhungen befolgten, von denen sie über die Netze ihrer Agenten Kenntnis hatten, ist jedenfalls zu verwerfen. Es liegt auf der Hand, daß fast der gesamte Schriftverkehr zu „Preiserhöhungen“ auf direkte Kommunikation zwischen den Wettbewerbern zurückging und nicht von Agenten stammte.

Dauer des Verstoßes

(110) Was die Dauer des Verstoßes anbelangt, so machen die auf der Route Patras—Ancona tätigen Unternehmen zumeist geltend, daß zwar 1987 eine Preisvereinbarung getroffen wurde, diese aber ausschließlich die Preise für 1988 betraf. Anek führte seinerseits an, daß es sich 1989 der Vereinbarung anschloß, aber im Hinblick auf die Preise für 1990. Die Kommission weist dieses Argument zurück, da die Beteiligung an einer Preisabsprache an sich einen Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag darstellt.

Beurteilung der Argumente der Parteien zu einzelnen Beschwerdepunkten

Mitwirkung der einzelnen Unternehmen

(111) Es ist notwendig, jedem Adressaten dieser Entscheidung die Beteiligung am Verstoß nachzuweisen. Dazu ist aber nicht, wie einige Unternehmen argumentieren, der direkte Nachweis erforderlich, daß jeder mutmaßliche Beteiligte während der gesamten Dauer ausdrücklich seine Zustimmung zu jedem Aspekt der Preisabsprachen bekundete oder sich offen dazu bekannte. Das Wesen des Verstoßes liegt im mehrjährigen Zusammenwirken der Unternehmen bei der gemeinsamen Verfolgung eines rechtswidrigen Vorhabens nach einheitlichem Plan.

(112) In einem Fall wie diesem besteht die korrekte Vorgehensweise darin, das Vorhandensein, das Funktionieren und die Hauptmerkmale des abgestimmten Vorgehens nachzuweisen und dann zu ermitteln, a) ob stichhaltige und überzeugende Beweise für die Mitwirkung der einzelnen Unter-

nehmen am gemeinsamen Plan vorliegen und b) über welchen Zeitraum die einzelnen Unternehmen daran mitwirkten [1].

(113) Es liegt umfangreiches direktes Beweismaterial vor, um die Beteiligung jedes Adressaten dieser Entscheidung am Verstoß nachzuweisen. In den „Kernunterlagen", die das Zusammenwirken überhaupt bzw. einzelne Erscheinungsformen belegen, werden die Beteiligten in der Regel namentlich benannt.

(114) Als Beweise für die Beteiligung der einzelnen Unternehmen am Verstoß dienen: a) ausdrückliche Hinweise auf das Unternehmen im Schriftverkehr der Parteien, b) die Teilnahme an Zusammenkünften und sich daran anschließenden abgestimmten Preisinitiativen sowie c) die betriebsinternen Unterlagen des jeweiligen oder eines anderen Unternehmens, die eine Mitwirkung an der Absprache belegen. Diese Beweise wurden im Verlauf des administrativen Verfahrens weder in nennenswertem Umfang widerlegt, noch haben sie sich als unzuverlässig erwiesen.

(115) Mehrere Schriftstücke – insbesondere das Fax von Minoan (15. März 1989), das Fax von Strintzis (12. Juli 1989), das Fax an Anek (22. Oktober 1991), die Antwort von Anek (18. November 1991), das Schreiben von Minoan an seine Agenten (2. November 1990), das Schreiben von Anek an seine Agenten (21. Oktober 1991) und das Fernschreiben von ETA (24. November 1993) – belegen, daß Konsultationen und Absprachen zur Preisgestaltung über mehrere Jahre hinweg kontinuierlich zwischen allen Adressaten dieser Entscheidung stattfanden.

(116) Minoan, Strintzis und Anek geben ihre Beteiligung an der behaupteten Absprache zu, während Karageorgis keine Argumente zu seiner Verteidigung vorbrachte.

(117) Was die Betreiber der Routen nach Bari/Brindisi anbelangt, so geben Adriatica und Ventouris Ferries ihre Teilnahme an Zusammenkünften zu, auf denen zwischen miteinander konkurrierenden Fährdienstbetreibern Beförderungspreise erörtert und vereinbart wurden. Zudem belegen mehrere Schriftstücke – Faxe von Strintzis (8. Dezember 1989, 5. September 1990 und 30. Oktober 1990), Schreiben von Minoan (2. November 1990), Fax an Anek (22. Oktober 1991), Schriftstück von Minoan (25. Februar 1992), Fernschreiben von Minoan (7. Januar 1993), Fernschreiben von ETA (24. November 1993) – fortlaufende Verhandlungen und Absprachen zwischen den Betreibern der Routen nach Ancona und nach Bari/Brindisi. Lediglich im Fernschreiben von Minoan vom 7. Januar 1993 wird auf eine Vereinbarung zwischen den auf der Route nach Ancona tätigen Unternehmen Bezug genommen und ausdrücklich vermerkt, daß andere Unternehmen zum damaligen Zeitpunkt davon nichts wußten. Aber selbst dieses Schriftstück enthält den Verweis auf Gespräche unter Beteiligung der auf der Route Bari/Brindisi tätigen Unternehmen, die – wie das Schriftstück belegt – anschließend von den Betreibern der Route nach Ancona konsultiert werden sollten. Die Kommission konnte keine anderen auf der Route nach Bari/Brindisi tätigen Unternehmen ausfindig machen, die sich schließlich an der Absprache beteiligten. Insbesondere richtet sich diese Entscheidung nicht an AK Ventouris und Hellenic Mediterranean Lines, weil es keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür gibt, daß sie tatsächlich gegen die Wettbewerbsregeln verstießen (beide Unternehmen werden nur einmal in Schriftstücken anderer Unternehmen erwähnt).

Marlines

(118) Die Beteiligung von Marlines am abgestimmten Vorgehen im Zeitraum 1987—1989 geht aus acht Schriftstücken hervor (siehe Abschnitte zu den Absprachen für die Jahre 1988 und 1989), die an Marlines gingen bzw. belegen, daß Marlines an den entsprechenden Absprachen beteiligt war. Die Kommission zieht daraus den Schluß, daß Marlines bereits ab 18. Juli 1987 sowie für 1988 und 1989 mit Strintzis, Minoan und Karageorgis alljährlich einheitliche Preise für Passagiere und Güterfahrzeuge auf der Route Patras—Ancona aushandelte und vereinbarte. Im Beweismaterial wird Marlines letztmalig in einem Fernschreiben erwähnt, das Anek am 22. September 1989 an Marlines übermittelte. Dennoch übernahm Marlines am 13. Dezember 1989 die Beförderungspreise für Lkws, die im Fax von Strintzis mit Datum vom 8. Dezember 1989 aufgeführt sind und 1989 zwischen Marlines und anderen Betreibern ausgehandelt wurden. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Marlines spätestens ab 18. Juli 1987 und mindestens bis zum 13. Dezember 1989 am Verstoß beteiligt war.

[1] Urteil des Gerichts erster Instanz, Rs. T-1/89, Rhône-Poulenc, Slg. 1995, II-867, Rn. 126.

(119) Das von Marlines vorgebrachte Argument, es sei nach griechischem Recht ein Offshore-Unternehmen, ist nicht stichhaltig. Die Kommission hat nie behauptet, daß am Verstoß lediglich griechische Unternehmen beteiligt waren.

Med Link

(120) Med Link macht geltend, daß es keinerlei Beziehungen zu den Unternehmen unterhält, die in der ihm übermittelten Mitteilung der Beschwerdepunkte durch die Kommission als Mediterranean Lines Inc. bzw. Med Line bezeichnet werden. Darüber hinaus gibt Med Link an, daß es an keinem der behaupteten Verstöße beteiligt war. Insbesondere betont der Vertreter von Med Link, Herr Giannatos, dessen Name in dem am 24. November 1993 von ETA an die Zentrale von Minoan gesandten Fernschreiben genannt ist, daß er nicht an der in diesem Fernschreiben erwähnten Zusammenkunft teilnahm. Er erklärt, daß Med Link am 15. Juli 1993 in Liberia gegründet wurde und seinen Sitz in Griechenland erst nach dem 31. Dezember 1993 einrichtete.

(121) Die Kommission erkennt an, daß es keine eindeutigen Anhaltspunkte für einen organischen Zusammenhang zwischen Med Link und Mediterranean Line gibt. Insbesondere kann Med Link im Hinblick auf seine Geschäftstätigkeit im relevanten Markt nicht als Nachfolger von Mediterranean Line betrachtet werden. Aus diesem Grund richtet sich diese Entscheidung nicht an Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica räumt seine Beteiligung an Konsultationen zur Preisgestaltung mit seinen Mitbewerbern auf den Routen Griechenland—Italien ein. Insbesondere gibt es die Teilnahme an zwei Zusammenkünften – am 25. Oktober 1990 bzw. 24. November 1993 – zu, auf denen zwischen den Fährdienstbetreibern Preisabsprachen getroffen wurden. Es leugnet aber weitere Kontakte zu seinen Mitbewerbern auf den Routen Italien—Griechenland.

(123) Im Hinblick auf das Treffen vom 25. Oktober 1990 und das Fax von Strintzis vom 30. Oktober 1990 macht Adriatica geltend, daß es sich nicht an die auf diesem Treffen erörterten und im Fax von Strintzis aufgeführten Preise (siehe oben) hielt, obwohl im Fax von Strintzis auch die Preise von Adriatica zur Beförderung von Lkws auf der Route Brindisi—Griechenland aufgeführt sind. Adriatica gibt an, daß seine Beförderungspreise um etwa 10 % unter denen der griechischen Unternehmen auf derselben Route lagen.

(124) Auf Verlangen der Kommission legte Adriatica am 27. Oktober 1992 zwei Listen seiner Lkw-Beförderungspreise für 1991 vor. Auf der ersten Liste unterscheiden sich die Fahrzeugkategorien tatsächlich von denen im Fax von Strintzis. Die zweite Liste stimmt allerdings mit der im Fax überein. Zudem sind Preisunterschiede zwischen Adriatica und den griechischen Betreibern auf der gleichen Route auch aus dem Fax von Strintzis ersichtlich. Aus diesem Grund weist die Kommission die Argumente von Adriatica zurück, daß nur griechische Betreiber an der Erarbeitung der Lkw-Beförderungspreise für 1991 beteiligt waren und sich Adriatica nicht an die vereinbarten Preise hielt.

(125) Was die Zusammenkunft vom 24. November 1993 anbelangt, so gibt Adriatica seine Teilnahme zu, führt aber an, daß es anschließend seinen Vertreter anwies, jegliches abgestimmte Vorgehen zu vermeiden, da dies von der Kommission als Kartellbildung ausgelegt werden könnte. Ein interner Aktenvermerk reicht jedoch als Beweismaterial nicht aus, um Adriatica für den verbleibenden Zeitraum des Verstoßes von der Verantwortung freizusprechen [1]. Die Kommission berücksichtigt aber das von Adriatica vorgelegte Beweismaterial, dem zufolge es sich nicht an die für 1994 vereinbarte Preisanpassung um 15 % hielt.

(126) Nach Ansicht der Kommission spricht vieles für eine laufende Absprache zwischen den auf den Routen nach Ancona und Bari/Brindisi tätigen Unternehmen. Es gibt direkte Indizien dafür, daß Adriatica sich spätestens am 30. Oktober 1990 dem Kartell anschloß, indem es sich damit einverstanden erklärte, seine Lkw-Beförderungspreise für 1991 anzupassen. Ebenso gibt es hinlängliche direkte Beweise für seine Beteiligung 1993. Am 24. November 1993 kam es zwischen Adriatica und seinen Mitbewerbern zu Verhandlungen und Vereinbarungen über die Anpassung seiner Lkw-Beförderungspreise ab Dezember 1993. Für diesen Zeitraum vom 30. Oktober

[1] Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz, Rs. T-141/89, Trefil Europe, Slg. 1995, II-791, Rn. 85.

1990 bis zum 24. November 1993 gibt es Belege für die Mitwirkung der auf der Route Bari/Brindisi tätigen Unternehmen an den laufenden Absprachen. Dagegen gibt es keine Beweise dafür, daß Adriatica, das sich dem Kartell angeschlossen hatte, während dieses Zeitraums ausschied. Das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben bezieht sich auf das abgestimmte Vorgehen der „11 Unternehmen und 36 Schiffe auf den Fährrouten Griechenland—Italien". Aus diesem Grund vertritt die Kommission die Auffassung, daß Adriatica bis zum Juli 1994 am Verstoß beteiligt war.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines wird einmalig in einem Fernschreiben von Strintzis mit Datum vom 30. Oktober 1990 erwähnt. Da keine sonstigen Anhaltspunkte für seine Beteiligung an dem abgestimmten Vorgehen vorliegen, richtet sich diese Entscheidung nicht an Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Es gibt Anhaltspunkte dafür, daß Ventouris Ferries vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994 am abgestimmten Vorgehen beteiligt war. Die Kommission weist die Argumente von Ventouris zurück, denen zufolge es die entsprechenden Unterlagen nicht erhielt bzw. seine Preispolitik bereits vor Teilnahme an den Konsultationen festgelegt hatte (Randnummern 47, 48).

(129) Im Hinblick auf das zweite Argument legte Ventouris Ferries ein Fernschreiben vor, das es am 4. Dezember 1989 einem seiner Agenten übermittelte und das die im Fax von Strintzis (8. Dezember 1989) aufgeführten Preise für die Route Bari—Griechenland enthielt. Ventouris Ferris gibt an, daß das Fax von Strintzis lediglich die von Ventouris Ferris bereits vor dem 8. Dezember 1989 festgelegten Preise wiedergibt. Es läßt sich jedoch nicht in Abrede stellen, daß das Fax von Strintzis eine Vereinbarung zwischen mehreren Unternehmen, darunter Ventouris Ferris, betrifft. Damit steht fest, daß Ventouris Ferris an Preisfestsetzungen beteiligt war. Dabei ist anzumerken, daß beide Schriftstücke nicht nur die gleiche Preisliste, sondern auch jeweils den ausdrücklichen Hinweis enthalten, daß die Preise vom 10. Dezember 1989 an gelten.

(130) Darüber hinaus legte Ventouris Ferris vom 8. Oktober 1990 und 11. Oktober 1990 datierte Schreiben an seine Klienten bzw. Agenten vor, in denen die im Fax von Strintzis (30. Oktober 1990) aufgeführten Lkw-Beförderungspreise enthalten sind. Diese Schreiben bestätigen aber die im Fax von Strintzis enthaltenen Anhaltspunkte. Strintzis bezieht sich auf eine „endgültige Vereinbarung über Lkw-Beförderungspreise" und schlägt vor, „die Preise am 1. November bekanntzugeben und sie vereinbarungsgemäß am 5. November 1990 in Kraft zu setzen". Ventouris brachte in seinen Schreiben zum Ausdruck, daß es sich um Preise mit „Richtcharakter" handelte und daß es beabsichtigte, sie „Ende Oktober/Anfang November 1990" in Kraft zu setzen. Somit belegen diese Schreiben, daß der Verstoß in Form laufender Absprachen erfolgte und daß Ventouris daran beteiligt war.

(131) Zahlreiche Anhaltspunkte sprechen für laufende Absprachen zwischen den auf der Route nach Ancona und den auf der Route nach Bari/Brindisi tätigen Unternehmen. Das Schriftstück von ETA (25. Februar 1992) belegt selbst für 1992, daß sich Ventouris Ferris am abgestimmten Vorgehen beteiligte, indem es auch die Preise für die Route nach Otranto erörterte, während nach Darstellung von Ventouris kein Beweismaterial für das betreffende Jahr vorliegt. Im Hinblick auf 1991 nimmt das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben auf die Abstimmung zwischen „11 Unternehmen und 36 Schiffen der Fahrtrouten Griechenland—Italien" Bezug. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß sich Ventouris Ferris auch 1991 am abgestimmten Verhalten beteiligte, da hinreichende direkte Anhaltspunkte für die Mitwirkung in den übrigen Jahren des vertragswidrigen Verhaltens bestehen, z. B. das Fernschreiben von Strintzis (8. Dezember 1989), das Fax von Strintzis (30. Oktober 1990), das Schriftstück von ETA (25. Februar 1992) und das am 24. November 1993 von ETA an die Zentrale von Minoan übermittelte Fernschreiben. Dagegen gibt es keine Beweise dafür, daß sich Ventouris Ferris 1991 von der Absprache lossagte.

Strintzis

(132) Strintzis bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Strintzis spätestens ab 6. Juli 1989 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Anek

(133) Anek bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Anek vom 20. Juni 1989 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Karageorgis

(134) Karageorgis brachte keine Argumente zu seiner Verteidigung vor. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Karageorgis spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum 14. Januar 1993 – dem Zeitpunkt, zu dem Karageorgis seine Schiffe endgültig von den Routen Griechenland—Italien zurückzog – an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Minoan

(135) Minoan bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden, die Marktverhältnisse und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Minoan spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

(136) Minoan verweist auf sein Vertragsverhältnis zu ETA, dem Alleinvertreter für alle von Minoan auf internationalen Routen eingesetzten Schiffe. Minoan führt an, daß mehrere Aktivitäten, auf die in dieser Entscheidung Bezug genommen wird, auf die Eigeninitiative von ETA zurückgingen, die von Minoan nicht gebilligt wurden und zum Teil Verträge ETA—Minoan sprengten, so daß Minoan nicht dafür verantwortlich gemacht werden dürfe. Die Kommission akzeptiert dieses Argument nicht. Was das Verhältnis zwischen ETA und Minoan anbelangt, so geht aus allen der Kommission vorliegenden Verträgen zwischen den beiden Parteien hervor, daß ETA als Alleinvertreter für Minoan fungiert und den Weisungen und der Kontrolle von Minoan unterliegt. Auf der Basis all dieser Verträge vertritt ETA Minoan vor allen inländischen und internationalen Instanzen und organisiert das Netz der lokalen Agenten und Hafenagenten von Minoan. Wenn es von Minoan dazu aufgefordert wird, muß ETA sich nachhaltig dafür einsetzen, die Zusammenarbeit von Minoan mit anderen Unternehmen zu gewährleisten. Die von Minoan an ETA bzw. von ETA an andere Agenten von Minoan oder Reisebüros zu zahlenden Provisionen werden durch mehrere Klauseln genau bestimmt (in Prozentsätzen oder Festbeträgen).

(137) Aus diesem Grund ist ETA als „longa manus“ (verlängerter Arm) von Minoan anzusehen, der als Vertreter von Minoan fungiert, als Mittler, der ausschließlich im Auftrag von Minoan tätig ist und keine Geschäfte auf eigene Rechnung betreibt. Im gesamten Beweismaterial, das dieser Entscheidung zugrunde liegt, wurde Minoan (Athens) von Herrn Sfinias, dem gesetzlichen Vertreter und Geschäftsführer von ETA, vertreten, der dabei alle relevanten Schriftstücke unterzeichnete, sogar eine vom 20. November 1992 datierte Antwort auf ein von der Kommission an Minoan gerichtetes Auskunftverlangen. Herr Sfinias handelte faktisch als Vertreter einer Funktionseinheit innerhalb des Unternehmens Minoan. Alle anderen Unternehmen, die von Herrn Sfinias unterzeichnete Faxe oder Fernschreiben beantworteten, richteten ihre Anworten an „Minoan“ oder „Minoan Athens“, aber niemals an ETA. In all diesen Schriftstücken nimmt Herr Sfinias nur dann auf ETA Bezug, wenn er sich an die Zentrale von Minoan in Heraklion, Kreta, wendet. Dessen ungeachtet verweist Minoan auf das dieser Entscheidung zugrunde liegende Beweismaterial und macht geltend, daß es in nur 6 der 17 Schriftstücke von Minoan um die Unterrichtung von Minoan über die getroffenen Absprachen durch ETA geht und ETA lediglich in zwei Fällen die Zustimmung von Minoan zu seinen Vorschlägen erbittet. Die Kommission weist aber das Argument zurück, daß diese Schriftstücke die Zuordnung der von ETA getroffenen wettbewerbsbeschränkenden Maßnahmen zu Minoan nicht zulassen. Aus den Schriftstücken von Minoan, die aus der Zentrale in Heraklion stammen, sowie aus den Mitteilungen von Herrn Sfinias an Minoan Heraklion ist klar ersichtlich, daß sich Minoan der abgestimmten Vorgehensweise bewußt war und sich daran beteiligte (z. B. Schriftstücke von ETA vom 25. Februar 1992, 21. Mai 1992 und 30. Juli 1992, in denen ETA gegenüber den anderen Unternehmen als Vertreter von Minoan auftritt).

(138) Nach Auffassung der Kommission sind die Schreiben von Herrn Sfinias an Minoan Heraklion, die sich auf ihr Vertragsverhältnis beziehen, entgegen der von Minoan vorgebrachten Behauptung kein Beleg dafür, daß ETA eigen-

ständig und in eigenem Interesse handelte und dabei über den Rahmen der Verträge ETA—Minoan hinausging. Vielmehr beweisen dieser Schriftwechsel und die Bitten von Herrn Sfinias um Zustimmung, daß Minoan ständig über das abgestimmte Vorgehen auf dem laufenden gehalten wurde und daß es auf jeden Fall das Verhalten seines Alleinvertreters entscheidend beeinflussen konnte. Folglich weist die Kommission das Argument zurück, daß ETA, das in allen relevanten Beweisstücken als „Minoan Athens" oder einfach als „Minoan" bezeichnet wurde, über ein so hohes Maß an wirtschaftlicher Eigenständigkeit verfügte, daß sein Verhalten nicht seinem Auftraggeber zugeordnet werden kann [1]. Im Sinne dieser Entscheidung werden ETA und Minoan als rechtliche und wirtschaftliche Einheit angesehen.

(139) In verfahrensrechtlicher Hinsicht macht Minoan geltend, daß ETA ein eigenständiges Unternehmen darstellt, das als sein Agent tätig war. Daher bezweifelt Minoan die Rechtmäßigkeit der Nachprüfung in den Geschäftsräumen von ETA und die Beschlagnahme von Schriftstücken durch die Kommission. Dieses Argument kann nicht akzeptiert werden. Nach Auffassung der Kommission liegt hinreichendes Beweismaterial dafür vor, daß sich ETA bei der Interessenvertretung von Minoan als „Minoan Athens" oder einfach als „Minoan" bezeichnete. Aufschlußreich ist dabei, daß ETA in seinen Athener Geschäftsräumen das Firmenzeichen und die Warenzeichen von Minoan verwendete. Noch mehr fällt ins Gewicht, daß Herr Sfinias vor der besagten Nachprüfung ein Auskunftverlangen der Kommission beantwortete und ein Schriftstück im Namen von Minoan unterzeichnete. Im Kopf des Schriftstücks erscheint die Anschrift des Büros von ETA unter dem Firmen- und Warenzeichen von Minoan, ohne daß ETA überhaupt erwähnt wird. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Minoan – unabhängig davon, daß ETA die besagten Geschäftsräume belegte und nutzte – es ETA zudem gestattete, diese Geschäftsräume unter der Bezeichnung „Geschäftsräume von Minoan Athens" zu nutzen.

TEIL II

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

Artikel 85

(140) Mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten sind nach Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken, insbesondere die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen.

(141) Damit eine Einschränkung des Wettbewerbs den Tatbestand einer Vereinbarung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 erfüllt, muß nicht beabsichtigt sein, die Vereinbarung für die Parteien rechtsverbindlich zu gestalten. Eine Vereinbarung liegt vor, wenn sich die Parteien über einen Plan verständigen, der ihre wirtschaftliche Freiheit begrenzt, indem er die Grundzüge ihres gegenseitigen Handels am Markt bestimmt. Es sind dazu keine vertraglichen Sanktionen oder Verfahren zur Durchsetzung erforderlich. Auch bedarf eine solche Vereinbarung nicht der Schriftform. Aus dem Beweismaterial im vorliegenden Fall geht eindeutig hervor, daß die Parteien an regelmäßigen direkten Konsultationen zur Festlegung der Preise für die Beförderung von Passagieren und Fracht zwischen Griechenland und Italien teilnahmen. Alljährlich fanden regelmäßige ausführliche Gespräche statt, um das Preisniveau für das folgende Jahr zu beschließen, und es gab zudem Ad-hoc-Konsultationen der Parteien zur Erörterung von im Laufe des Jahres entstandenen Problemen, beispielsweise Währungsabwertungen oder neue Fahrzeugkategorien. Auch ist offensichtlich, daß die Gespräche zwischen den Parteien auf hoher Ebene stattfanden. Es steht außer Zweifel, daß diese Absprachen den Tatbestand einer Vereinbarung erfüllen, mit der die Parteien bezweckten, Verkaufspreise oder sonstige Geschäftsbedingungen festzulegen.

(142) Die Anwendbarkeit von Artikel 85 setzt voraus, daß die Vereinbarung oder die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise der Parteien die Einschränkung des Wettbewerbs bezweckt oder bewirkt. Eindeutiger Zweck der Absprache zwischen den Parteien war es, die Festlegung einheitlicher Preise herbeizuführen, wodurch die Möglichkeit zum eigenständigen Handeln am Markt eingeschränkt wurde. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es nicht erforderlich, die konkreten Auswirkungen einer Vereinbarung zu untersuchen, wenn offensichtlich ist, daß damit eine Verhinderung, Einschrän-

[1] Siehe EUGH-Urteil vom 25. Oktober 1983, Rs. 107/82, AEG, Slg. 1983, 3151, Rn. 49, sowie Urteil vom 14. Juli 1972, Rs. 48/69, ICI, Slg. 1972, 619, Rn. 132 und 133, betreffend die Zuordnung des Verhaltens von Tochtergesellschaften zu ihren Muttergesellschaften.

kung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezweckt wird [1]. Die fragliche Absprache kann weder nach einer geltenden Gruppenfreistellungsverordnung noch individuell vom Kartellverbot freigestellt werden.

Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

(143) Die Verhaltensweisen, die Gegenstand dieses Verfahrens sind, betreffen die Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Griechenland und Italien. Die Seewege zwischen Griechenland und Italien gewannen 1992 noch an Bedeutung, da durch den Ausbruch des Krieges im ehemaligen Jugoslawien die Landverbindungen für Ein- und Ausfuhren zwischen Griechenland und der übrigen Europäischen Union faktisch unterbrochen wurden. Im Jahr 1993 wurden auf den Routen Griechenland—Italien 1 316 003 Passagiere und 213 839 Güterfahrzeuge befördert. Davon entfielen 49 % bwz. 38 % auf die Route Patras—Ancona, 35 % bzw. 38 % auf die Route Patras—Brindisi sowie 10 % bzw. 19 % auf die Route Patras—Bari. Fünf der von diesem Verfahren betroffenen Unternehmen vereinigten zeitweilig fast 100 % des Verkehrsaufkommens der Strecke Patras—Ancona auf sich. Jegliche Vereinbarung, die sich auf die Nachfrage nach Dienstleistungen zwischen zwei Mitgliedstaaten auswirkt (wie z. B. eine Vereinbarung der Hauptanbieter einer Dienstleistung zur Festlegung des Preisniveaus), dürfte zu Verschiebungen der Nachfrage sowohl innerhalb der an der Vereinbarung beteiligten Gruppe von Unternehmen als auch außerhalb dieser Gruppe führen und damit die Struktur des Handels zwischen den Mitgliedstaaten auf dem entsprechenden Dienstleistungsmarkt verändern.

Schlußfolgerung

(144) Aus den genannten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines und Strintzis unter Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag an einer Vereinbarung beteiligt waren, indem sie sich über Preise für Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Patras und Ancona verständigten. Die Kommission vertritt ebenfalls die Auffassung, daß sich Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferris und Adriatica über die Höhe der Beförderungspreise für Lkws auf den Routen von Patras nach Bari bzw. Brindisi verständigten. Diese Vereinbarungen bildeten einen Bestandteil eines umfassenden Absprachearrangements der Preisfestsetzung für Fährdienstleistungen zwischen Griechenland und Italien. Diese Vereinbarungen sind daher zwar als separate Zuwiderhandlungen, aber im Rahmen einer kontinuierlichen Zuwiderhandlung zu betrachten.

[1] Siehe beispielsweise das Urteil vom 11. Januar 1990, Rs. C-277/87, Sandoz, Slg. 1990, I-45, Rn. 39.

GELDBUSSEN

Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86

(145) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 kann die Kommission gegen Unternehmen, die vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 1 Mio. ECU oder über diesen Betrag hinaus bis zu 10 % des von jedem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes festsetzen. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere auch die Dauer des Verstoßes zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall wurde die Zuwiderhandlung vorsätzlich begangen, denn sie zielte auf die Einschränkung des Preiswettbewerbs ab. Wie aus den Beweismitteln eindeutig hervorgeht, waren sich die beteiligten Unternehmen bewußt, daß ihr Verhalten die Ausschaltung des Preiswettbewerbs bezweckt oder zumindest bewirkt (siehe z. B. Telex von Minoan vom 15. März 1989, Fax von Strintzis vom 12. Juni 1989, Telex von Minoan vom 7. Januar 1992 und vom 7. Januar 1993). Der Vorsatz läßt sich auch an den Maßnahmen ablesen, die die beteiligten Unternehmen getroffen haben, um die Anpassung von Tarifen zu überwachen (siehe z. B. Telex von Minoan vom 22. Juni 1989, Telex von Karageorgis vom 10. Oktober 1990, Telex an Anek vom 22. Oktober 1991, Telex von Minoan von November 1992).

Schwere des Verstoßes

(146) Bei der Ermittlung der Schwere eines Verstoßes sind die Art und, soweit meßbar, die konkreten Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt sowie der Umfang des räumlich-relevanten Markts zu berücksichtigen.

(147) Eine Absprache über den Preis für die Beförderung von Passagieren und Fracht mit Roll-on-/Roll-off-Fährschiffen, wie sie von einigen der führenden Anbieter auf den fraglichen Strecken getroffen wurde, ist von ihrem Wesen her ein sehr schwerer Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht.

(148) Die konkreten Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt waren jedoch begrenzt. Die Kommission räumt ein, daß die beteiligten Unternehmen nicht alle einschlägigen Preisvereinbarungen vollständig umgesetzt haben, sondern durch die Gewährung von Nachlässen während der Dauer der Zuwiderhandlung auch Preiswettbewerb betrieben. Außerdem hat die griechische Regierung während der Dauer der Zuwiderhandlung darauf hingewirkt, daß die Unternehmen ihre Tarife nicht über die Inflationsrate hinaus erhöhen. Die Preise wurden so auf einem Niveau gehalten, das zu den niedrigsten im gemeinsamen Markt des Seeverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten gehört.

(149) Darüber hinaus betraf die Zuwiderhandlung nur einen kleinen Teil des Gemeinsamen Markts, nämlich drei Verkehrsstrecken im Adriatischen Meer. Doch selbst der gesamte Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien ist im Verhältnis zu anderen Fahrtgebieten in der Gemeinschaft ein kleiner Markt. Aus der nachstehenden Aufstellung wird ersichtlich, wie viele Passagiere, Pkws und Lkws 1996 in diesem und in anderen Verkehrsgebieten der Gemeinschaft befördert wurden [1]:

1996	Passagiere	Pkws	Lkws
Italien—Griechenland	1 258 000	245 983	229 000
Frankreich/Belgien—Vereinigtes Königreich	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Dänemark—Deutschland	9 698 357	1 363 940	279 274
Dänemark—Schweden	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Die Kommission stellt somit fest, daß es sich bei der fraglichen Zuwiderhandlung um einen schweren Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht handelt.

(151) Bei der Berechnung der Höhe der Geldbußen kann die Kommission auch die tatsächliche Fähigkeit der Urheber des Verstoßes, andere in erheblichem Umfang zu schädigen, berücksichtigen und einen Betrag festsetzen, der eine hinreichend abschreckende Wirkung entfaltet. Die Kommission hält es wegen der beträchtlichen Größenunterschiede zwischen den Unternehmen für angebracht, gegen große Unternehmen höhere Geldbußen zu verhängen als gegen kleine [2]. Tabelle 1 gibt Aufschluß über die Größe der einzelnen Unternehmen im Jahr 1993 (dem letzten vollen Jahr, in dem alle Unternehmen mit Ausnahme von Marlines und Karageorgis [3] an der Zuwiderhandlung beteiligt waren), und zwar gemessen am Marktführer Minoan. Vergleichsbasis ist der Umsatz aus Roll-on-/Roll-off-Diensten im Adriaverkehr 1993. Dies ist eine angemessene Grundlage, die der Kommission erlaubt, die Stellung und die Rolle der Unternehmen auf dem relevanten Markt zu ermitteln und so die tatsächlichen Auswirkungen des beanstandeten Verhaltens jedes einzelnen Unternehmens auf den Wettbewerb zu ermessen.

Tabelle 1

Große Transportunternehmen	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Mittelgroße Transportunternehmen	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Kleine Transportunternehmen	Marlines	0,12

[1] *Quelle:* Cruise & Ferry Info.

[2] Marlines und wahrscheinlich auch Ventouris Ferries sind als KMU im Sinne der Empfehlung 96/280/EG der Kommission anzusehen. Nach der Bekanntmachung der Kommission über Vereinbarungen von geringer Bedeutung (ABl. C 372 vom 9.12.1997, S. 13) fallen Vereinbarungen zwischen KMU in der Regel nicht unter das Kartellverbot des Artikels 85 Absatz 1 EG-Vetrag. Im vorliegenden Fall können allerdings nur zwei der beteiligten Unternehmen — Marlines und Ventouris — als KMU eingestuft werden. Außerdem wird durch die fragliche Vereinbarung der Wettbewerb in einem wesentlichen Teil des relevanten Marktes spürbar beeinträchtigt (siehe Abschnitt III der Bekanntmachung).

[3] Die Größe von Karageorgis ergibt sich aufgrund der Zahl der Passagiere und Fahrzeuge, die das Unternehmen eigenen Angaben zufolge im Jahr 1992, dem letzten vollen Jahr seiner Geschäftstätigkeit in Griechenland, auf seinen Schiffen befördert hat. Für Marlines wurde der Gesamtumsatz des Jahres 1989 herangezogen. Für diesen Vergleich ist es unerheblich, ob der Marlines-Umsatz von 1989 oder von 1993 zugrunde gelegt wird.

(152) Nach dieser Einteilung macht der für die Schwere des Verstoßes festgesetzte Betrag der Geldbuße für die mittelgroßen Fährgesellschaften 65 % des Betrags für die großen Gesellschaften aus; der entsprechende Prozentsatz für Marlines beträgt 20 %.

Dauer des Verstoßes

(153) Die fragliche Vereinbarung bestand nach Ansicht der Kommission im Fall von Strintzis und Minoan spätestens ab 18. Juli 1987 bzw. im Fall von Anek ab 6. Juli 1989 bis einschließlich Juli 1994, als die Kommission ihre Nachforschungen aufnahm. Die Teilnahme von Marlines hat sich spätestens ab 18. Juli 1987 bis mindestens zum 8. Dezember 1989 erstreckt. Karageorgis war spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum 27. Dezember 1992 beteiligt; das Unternehmen ist 1993 offensichtlich aus dem Markt ausgestiegen.

(154) Die Fährgesellschaft Ventouris ist dem Preiskartell nach Auffassung der Kommission am 8. Dezember 1989 beigetreten, als sie sich mit vier der Unternehmen, die die Strecke Patras—Ancona befahren, über die Tarife für die Beförderung von Lkws auf den Strecken Patras—Bari und Patras—Brindisi einigte. Sie war bis Juli 1994 an der Zuwiderhandlung beteiligt. Das Unternehmen Adriatica gehörte dem Preiskartell spätestens ab 30. Oktober 1990 bis Juli 1994 an.

(155) Die Kommission stellt fest, daß der Verstoß im Fall der Fährgesellschaften Minoan und Strintzis von langer, bei den übrigen beteiligten Unternehmen von mittlerer Dauer war.

(156) Für jedes Jahr der Zuwiderhandlung ist deshalb ein Aufschlag in Höhe von 10 % im Fall von Minoan, Strintzis und Karageorgis, 20 % im Fall von Marlines bzw. 35 % bis 55 % im Fall der übrigen Unternehmen gerechtfertigt. In Tabelle 2 sind die für die Dauer des Verstoßes berechneten Aufschläge je Unternehmen angegeben:

Tabelle 2

Große Transportunternehmen	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Mittelgroße Transportunternehmen	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Kleine Transportunternehmen	Marlines	+ 20 %

Grundbetrag der Gelbußen

(157) Die Kommission konstatiert, daß die beteiligten Unternehmen einen schweren Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag begangen haben. Zur Ahndung dieses Verstoßes müssen angemessene Geldbußen verhängt werden, die vor einer Wiederholung der Zuwiderhandlung abschrecken.

(158) Tabelle 3 zeigt die unter Berücksichtigung der in den Randnummern 146 bis 156 angeführten Elemente ermittelte Höhe der Geldbußen an. Spalte 1 enthält den für die Schwere des Verstoßes festgesetzten Betrag. Spalte 2 gibt den Grundbetrag der Geldbuße je Unternehmen unter Berücksichtigung der Dauer des Verstoßes wieder:

Tabelle 3

	Schwere (Mio. ECU)	Dauer (Mio. 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

Erschwerende Umstände

(159) Die Beweismittel belegen eindeutig die Rolle von Minoan als Anstifter des Kartells. Das Unternehmen hat versucht, Anek zur Teilnahme am Kartell zu bewegen (Telex von Minoan vom 15. März 1989), hat mit Ventouris Ferries dessen Tarifpolitik auf der Otranto-Strecke erörtert (Schriftstück von ETA vom 25. Februar 1992) und hat Zusammenkünfte mit den an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen organisiert und geleitet (Telex von ETA vom 21. Mai 1992 und vom 24. November 1993). Es hat nicht nur die Umsetzung der Absprachen überwacht, sondern auch den Versuch unternommen, die Zusammenarbeit der Unternehmen auszudehnen (Telex vom 15. März 1989, 7. Januar 1992, 25. Februar 1992, 7. Januar 1993, 24. September 1993, 26. Mai 1994). Diese Umstände rechtfertigen eine Erhöhung des Grundbetrags der gegen Minoan verhängten Geldbuße um 25 %.

(160) Nach Eingang des Auskunftverlangens der Kommission legte Minoan den Unternehmen im November 1992 nahe, ihre Tarife für jeweils vier unterschiedliche Kabinenkategorien um 1 % zu senken.

(161) Dieses Vorgehen ist nicht nur ein Beleg für die Anstifterrolle von Minoan, sondern läuft auch auf den Versuch hinaus, die Nachforschungen der Kommission zu behindern. Dieser Umstand rechtfertigt eine Erhöhung des Grundbetrags der gegen Minoan verhängten Geldbuße um weitere 10 %.

Mildernde Umstände

(162) Die Kommission räumt ein, daß die beteiligten Unternehmen nicht alle einschlägigen Preisabsprachen vollständig umgesetzt haben, sondern durch die Gewährung von Nachlässen während der Dauer der Zuwiderhandlung auch Preiswettbewerb betrieben. Dieser Umstand wurde allerdings bereits bei der Ermittlung der Schwere des Verstoßes berücksichtigt.

(163) Die in Griechenland übliche, in keinem Gesetz oder keiner Verordnung direkt vorgeschriebene Praxis, wonach das Ministerium für die Handelsmarine die Inlandstarife nach Anhörung aller inländischen Anbieter – von denen erwartet wurde, daß sie einen gemeinsamen Vorschlag unterbreiten – durch Entscheidung festlegt, kann dazu beigetragen haben, daß die griechischen Fährgesellschaften, die auch Strecken im Inland bedienen, sich nicht ganz im klaren darüber waren, daß Konsultationen über die Festsetzung der Tarife für die Beförderung auf internationalen Strecken gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen. Dieser Umstand rechtfertigt eine Verringerung der Geldbußen für alle Unternehmen um 15 %.

(164) Marlines, Adriatica, Anek und Ventouris Ferries waren reine Mitläufer. Dieser Umstand rechtfertigt eine Verringerung der Geldbußen für die vier genannten Unternehmen um 15 %.

(165) In Tabelle 4 sind die Geldbußen nach Vornahme der Anpassung des Grundbetrags angegeben:

Tabelle 4

	Höhe der Anpassung (%)	Geldbuße nach Vornahme der Anpassung (Mio. 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) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 darf die Kommission keine Geldbußen festsetzen, die 1 Mio. ECU oder 10 % des von jedem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes übersteigen. Nach der Vornahme der vorstehenden Anpassungen wird die 10 %-Schwelle lediglich bei Karageorgis überschritten.

(167) Diese Fährgesellschaft hat im Januar 1993 den Betrieb eingestellt und anschließend alle Geschäftsstellen in Griechenland geschlossen. Der Kommission liegen keine Angaben über den Umsatz des Unternehmens im Jahr 1997 vor. Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 kann die Kommission durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 1 Mio. ECU (oder über diesen Betrag hinaus bis

zu 10 % des im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes) festsetzen. Sie setzt daher die Geldbuße für Karageorgis auf 1 Mio. ECU fest.

(168) Nach der Mitteilung der Kommission über die Nichtfestsetzung oder die niedrigere Festsetzung von Geldbußen in Kartellsachen [1] kann die Höhe der in der Kartellsache vorgesehenen Geldbußen spürbar verringert werden, wenn ein Unternehmen der Kommission vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte Informationen, Unterlagen oder andere Beweismittel liefert, die zur Feststellung des Vorliegens eines Verstoßes beitragen, oder wenn ein Unternehmen der Kommission nach Erhalt der Mitteilung der Beschwerdepunkte mitteilt, daß es den Sachverhalt, auf den die Kommission ihre Einwände stützt, nicht bestreitet.

(169) In dieser Sache wurde das Vorliegen der Zuwiderhandlung durch die Unterlagen, die Anek der Kommission vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte zukommen ließ, in erheblichem Umfang bestätigt. Außerdem hat keines der beteiligten Unternehmen – mit Ausnahme von Karageorgis – den der Mitteilung der Beschwerdepunkte zugrunde liegenden Sachverhalt bestritten. Diese Umstände rechtfertigen eine Verringerung der Geldbuße für Anek um 45 % bzw. für die übrigen Unternehmen um 20 %.

Endbetrag der Geldbußen

(170) Tabelle 5 gibt die nach Berücksichtigung der in den Randnummern 146 bis 169 angeführten Elemente ermittelten Endbeträge der Geldbußen wieder:

Tabelle 5

	Endbetrag der Geldbuße (Mio. ECU)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1
Marlines	0,26

[1] ABl. C 207 vom 18.7.1996, S. 4.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines S.A. und Strintzis Lines haben gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Preisabsprachen für Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Patras und Ancona trafen. Die Verstöße fanden in folgendem Zeitraum statt:

a) für Minoan Lines und Strintzis Lines vom 18. Juli 1987 bis zum Juli 1994;

b) für Karageorgis Lines vom 18. Juli 1987 bis zum 27. Dezember 1992;

c) für Marlines S.A. vom 18. Juli 1987 bis zum 8. Dezember 1989;

d) für Anek Lines vom 6. Juli 1989 bis zum Juli 1994.

(2) Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione Spa, Ventouris Group Enterprises S.A. und Strintzis Lines haben gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Preisabsprachen für die Beförderung von Lkws auf den Routen von Patras nach Bari bzw. Brindisi trafen. Die Verstöße fanden in folgendem Zeitraum statt:

a) für Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises S.A und Strintzis Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994;

b) für Karageorgis Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum 27. Dezember 1992;

c) für Anek Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994;

d) für Adriatica di Navigazione Spa vom 30. Oktober 1990 bis zum Juli 1994.

Artikel 2

Gegen folgende Unternehmen werden wegen des in Artikel 1 festgestellten Verstoßes folgende Geldbußen festgesetzt:

— Minoan Lines: eine Geldbuße in Höhe von 3,26 Mio. ECU;

— Strintzis Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1,5 Mio. ECU;

— Anek Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1,11 Mio. ECU;

— Marlines S.A.: eine Geldbuße in Höhe von 0,26 Mio. ECU;

— Karageorgis Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1 Mio ECU;

— Ventouris Group Enterprises S.A.: eine Geldbuße in Höhe von 1,01 Mio. ECU;

— Adriatica die Navigazione Spa: eine Geldbuße in Höhe von 0,98 Mio. ECU.

Artikel 3

Die Geldbußen sind innerhalb von drei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung auf folgendes Bankkonto einzuzahlen:

Konto-Nr. 310–0933000–43,
Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5,
B-1040 Brüssel.

Nach Ablauf von drei Monaten werden automatisch Zinsen zu dem Satz fällig, der am ersten Arbeitstag des Monats, in dem diese Entscheidung erlassen wurde, von der Europäischen Zentralbank für Ecu-Transaktionen berechnet wird, zuzüglich 3,5 Prozentpunkte, das heißt 7,5 %.

Artikel 4

Die Entscheidung ist gerichtet an:

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

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piräus

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

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

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26—28
GR-18053 Piräus

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

— Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venedig

Diese Entscheidung ist ein vollstreckbarer Titel gemäß Artikel 192 EG-Vertrag.

Brüssel, den 9. Dezember 1998

Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission