DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 dicembre 1999

relativa ad una procedura ai sensi dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/34466 — Traghetti greci)

[notificata con il numero C(1998) 3792]

(I testi in lingua greca e italiana sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/271/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi [1], modificato dal trattato di adesione di Austria, Finlandia e Svezia, in particolare gli articoli 11 e 19,

vista la decisione della Commissione, del 21 febbraio 1997, di avviare un procedimento nel presente caso,

dopo aver dato modo alle parti di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti formulati dalla Commissione in conformità del regolamento (CEE) n. 4056/86, articolo 23, e del regolamento (CEE) n. 4260/88 della Commissione [2], modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia,

sentito il Comitato consultivo sugli accordi e posizioni dominanti nel settore del trasporto marittimo,

considerando quanto segue:

I

I FATTI

A. Contesto della presente decisione

(1) La presente decisione ha origine da un reclamo presentato alla Commissione il 23 agosto 1992 da un cittadino, secondo il quale i prezzi dei traghetti tra la Grecia e l'Italia erano molto simili su tutte le linee. Funzionari della Commissione, in conformità dell'articolo 18, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, hanno eseguito accertamenti presso gli uffici di sei operatori di traghetto, cinque in Grecia e uno in Italia. Nel corso degli accertamenti la Commissione ha rinvenuto vari documenti da cui si rileva che per vari anni alcuni operatori di traghetto si sono accordati sui prezzi da applicare. In seguito sono state inviate richieste di informazioni, ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CEE) n. 4056/86, a Minoan Lines, Strintzis Lines e Anek per conoscere ulteriori dettagli riguardo ai documenti rinvenuti nel corso degli accertamenti. La Commissione ha avviato formale procedimento il 21 febbraio 1997, inviando una comunicazione di addebiti ai sette destinatari della presente decisione nonché a Med Link e a Hellenic Mediterranean Lines. Un'audizione si è tenuta il 13 e 14 maggio 1997.

B. Le imprese

(2) Le imprese oggetto del presente procedimento sono operatori di traghetti roll-on/roll-off, che forniscono servizi di trasporto di passeggeri e merci su varie linee marittime fra la Grecia e l'Italia. Si tratta delle imprese Minoan Lines di Creta, Grecia (in prosieguo Minoan); Strintzis Lines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Strintzis); Anek Lines, di Hania, Creta, Grecia (in prosieguo Anek); Marlines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Marlines); Karageorgis Lines, del Pireo, Grecia (in prosieguo Karageorgis); Ventouris Group Enterprises SA, del Pireo, Greca (in prosieguo Ventouris Ferries); Adriatica di Navigazione SpA, di Venezia, Italia (in prosieguo Adriatica).

[1] GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4.
[2] GU L 376 del 31.12.1988, pag. 1.

C. **Il mercato**

(3) Il mercato di riferimento è quello della prestazione di servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia.

(4) Esistono tra l'Italia e la Grecia tre linee principali sulle quali sono offerti servizi regolari per passeggeri, autovetture e autocarri. Si tratta delle linee tra Ancona (Italia) e Patrasso (Grecia), tra Brindisi (Italia) e Patrasso (Grecia) e tra Bari (Italia) e Patrasso (Grecia). Esiste, inoltre, un servizio che collega Patrasso con Trieste e ultimamente anche con Venezia.

(5) È chiaro che questi servizi non sono gestiti indipendentemente l'uno dall'altro come se si trattasse di mercati separati e sono fino a un certo punto sostituibili tra loro a seconda dei punti di partenza e delle destinazioni dei viaggiatori o delle merci, nonché delle preferenze di orario, ecc. Tuttavia, ai fini del presente procedimento, la Commissione non ritiene necessario esaminare in modo approfondito il grado di sostituibilità tra una linea e l'altra, dato che le pratiche in questione si riferiscono a tutte e tre le linee principali, almeno per una parte del periodo in causa.

(6) Sulla linea Ancona-Patrasso, almeno per una parte del periodo in cui si sono verificate le presunte infrazioni, operavano cinque principali compagnie: Minoan, Anek, Strintzis, Marlines e Karageorgis. Karageorgis ha cessato le attività nel 1993. Almeno un altro operatore, Superfast Ferries, è recentemente entrato su questo mercato e non è interessato dalla presente procedura. Sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi esistono numerosi operatori regolari (almeno 11) e alcuni operatori stagionali. Minoan Lines, Anek Lines, Strintzis Lines, Marlines e Karageorgis detenevano insieme, nel periodo della presunta infrazione, quasi il 100 % del mercato dei traghetti tra Patrasso e Ancona. Nel 1993 le compagnie Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines e Marlines avevano insieme una quota del 75 % circa del mercato passeggeri e del 60 % del mercato merci sulle linee tra Patrasso e Bari/Brindisi [1].

(7) Circa 1 258 000 passeggeri e 229 000 veicoli sono stati trasportati nel 1996 tra la Grecia e l'Italia; di essi rispettivamente il 38 % e il 46 % sono stati trasportati sulla linea Patrasso-Ancona. Sulla linea Patrasso-Brindisi le rispettive percentuali sono state 35 % e 26 % sulla linea Patrasso-Bari 13 % e 16 %. Le stesse cifre relative al 1993 sono state di 1 316 003 passeggeri e 213 839 veicoli. Di questi circa il 49 % e il 38 % sono stati trasportati sulla linea Patrasso-Ancona, il 35 % e il 38 % sulla Patrasso-Brindisi e il 10 % e 19 % sulla Patrasso-Bari. Ogni anno un numero analogo di passeggeri e di veicoli è trasportato anche dall'Italia alla Grecia.

D. **Le prove**

(8) Le prove principali su cui è basata la presente decisione sono:

a) messaggi scambiati, per lo più via telex, tra i vari operatori relativi all'introduzione ed al calcolo dei prezzi;

b) ammissioni fatte da Anek e Strintzis nelle loro risposte alla richiesta di informazioni della Commissione e alla comunicazione degli addebiti.

Prove relative agli anni 1987/1988/1989

(9) Da un telex inviato da Minoan ad Anek in data 15 marzo 1989 e fornito da Anek nel quadro della richiesta d'informazioni, si deduce che nel 1987 vi sono state consultazioni sui prezzi da applicare nel 1988 sulla linea Patrasso-Ancona. Un accordo in proposito è stato raggiunto il 18 luglio 1987. Minoan riferisce nel telex che: «La politica dei prezzi per il 1988, come stabilito di comune accordo con gli altri interessati, è stata decisa il 18 luglio 1987. Si tratta infatti della prassi normale».

(10) Anek ha iniziato a gestire traghetti tra Patrasso ed Ancona nel 1989. Nello stesso anno si sono avute consultazioni sulle tariffe che la compagnia avrebbe applicato. Nel telex menzionato al considerando 9/Minoan si legge: «Ci dispiace che il vostro rifiuto di accettare nella loro totalità le proposte da noi avanzate nel nostro precedente [messaggio] renda impossibile, almeno per il momento, la conclusione di un più ampio accordo che sarebbe estremamente vantaggioso per le nostre società... Ci riferiamo naturalmente al vostro rifiuto della nostra proposta di definire una politica tariffaria comune nella rotta Patrasso-Ancona; vi preghiamo di prendere conoscenza della nostra posizione illustrata oltre, in risposta alla vostra dichiarazione di non poter accettare

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

la tariffa del 1989 per gli autocarri e che le tariffe per il 1990 non possono essere definite immediatamente».

(11) Minoan ha cercato quindi di convincere Anek ad aderire all'accordo informandola dei successi conseguiti nella sua applicazione: «Negli ultimi tre mesi sono stati concordati tra tutti gli armatori due adeguamenti tariffari per gli autocarri sulla linea Patrasso-Ancona, pari in totale al 40 %, e ciò non ha causato alcuna agitazione o difficoltà con i conducenti».

(12) Non essendo riuscite per il momento a convincere Anek ad aderire all'accordo, Minoan, Karageorgis, Marlines e Strintzis hanno deciso di applicare esattamente le stesse tariffe di Anek per gli autocarri a partire dal 26 giugno 1989. Le parti si sono scambiate tabelle molto dettagliate e Anek è stata informata della decisione sia oralmente che per iscritto. Il 26 giugno 1989 Minoan ha inviato ad Anek un fax per comunicarle l'intenzione delle altre quattro compagnie di applicare le tariffe di Anek a partire da quella stessa data.

Prove relative all'anno 1990

(13) Le parti iniziarono a discutere le tariffe passeggeri per il 1990, nel giugno 1989. Il 20 giugno 1989 Minoan inviò ad Anek, Karageorgis, Strintzis e Marlines proposte dettagliate per una politica comune dei prezzi per il 1990 per passeggeri, automobili e autocarri. In un telex inviato da Anek a Minoan, Karageorgis, Marlines e Strintzis il 6 luglio 1989 si legge: «Siamo d'accordo di fissare una tariffa passeggeri uniforme a tutte le cinque compagnie sulla linea Patrasso-Ancona. Quanto agli autocarri, possiamo discuterne in ottobre».

(14) Il 12 luglio 1989 Strintzis inviò un messaggio alle altre quattro compagnie nel quale dichiarava che «i prezzi sono stati calcolati in base ai telex recentemente scambiati e previo accordo di tutte le nostre società per mantenere una politica di prezzi comune». Il fax contiene i prezzi e gli sconti per i passeggeri e per gli autoveicoli e le tasse portuali in dracme e in dieci valute straniere.

(15) Anek confermò di essere d'accordo «sulle tariffe proposte per la linea Patrasso-Igomenizza-Corfù-Ancona, in base alla nostra decisione di una politica tariffaria comune» in un telex del 14 luglio 1989 alle altre quattro compagnie. Le consultazioni continuarono in seguito su alcuni punti di minore importanza, ad esempio i prezzi per le jeep furono esaminati in un telex di Strintzis alle altre compagnie il 17 luglio 1989 e in un telex di Anek alle altre compagnie il 22 settembre 1989.

(16) In un fax inviato l'8 dicembre 1989 da Strintzis a Minoan, Anek, Karageorgis e Hellenic Mediterranean Lines [1], sono specificati i nuovi prezzi per categoria di autocarro da applicare a partire dal 10 dicembre 1989 sulla linea Patrasso-Ancona e sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Il fax precisava inoltre che la fotocopia era firmata «anche da Ventouris Ferries» e la tabella con le tariffe porta sei firme.

(17) Un altro telex dimostra ulteriormente la politica comune dei prezzi in atto nel 1990. Questo documento, recante la data dell'11 aprile 1990, inviato da Anek a Karageorgis, Minoan e Strintzis, si riferisce ai telex scambiati tra le quattro compagnie sulla «politica dei prezzi per la linea Patrasso-Ancona»; in esso Anek conferma che «il nostro accordo riguarda le tariffe per i passeggeri, le autovetture e gli autocarri, ma non riguarda la commissione degli agenti né le riduzioni per i gruppi».

(18) Vi furono ulteriori consultazioni nel corso del 1990 per concordare aumenti delle tariffe per autocarri. Le compagnie si scambiarono vari telex nel settembre e ottobre e Strintzis organizzò una riunione nei suoi locali. In uno di questi telex, inviato il 5 settembre 1990 ad Anek, Karageorgis e Minoan, Strintzis afferma che «condizione per l'applicazione dell'aumento proposto è un aumento proporzionale delle tariffe nei collegamenti con Bari e Brindisi; è necessario, tuttavia, raggiungere un accordo di principio tra le nostre quattro compagnie». In un telex ad Anek, Minoan e Strintzis, Karageorgis afferma che «dopo la nostra decisione comune... siamo obbligati a ritoccare i prezzi per gli autocarri dal 20 ottobre 1990». Segue un elenco dettagliato di prezzi. Karageorgis afferma inoltre: «Inviate per favore quanto prima il telex suddetto ai nostri agenti portuali e ai vostri clienti».

[1] Pur essendo provata la partecipazione di Hellenic Mediterranean Lines all'infrazione, la presente decisione non è indirizzata a detta compagnia in quanto la Commissione non ha potuto inviarle la comunicazione degli addebiti.

(19) Fu infine raggiunto un accordo e il 30 ottobre 1990 Strintzis inviò un fax a otto compagnie che offriva servizi di traghetto tra la Grecia e l'Italia (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis e Ventouris Ferries) nel quale si legge: «Vi comunichiamo l'accordo definitivo sulle tariffe per autocarri... Vi preghiamo di confermare il vostro accordo sul contenuto e suggeriamo di annunciare i prezzi il 1º novembre e di applicarli, come convenuto, dal 5 novembre 1990». Segue una tabella con i prezzi in dracme e in lire italiane da applicare a varie categorie di autocarri sulle linee Patrasso-Ancona, Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi.

(20) Il 2 novembre 1990 Minoan inviò ai suoi agenti un documento con i nuovi prezzi applicabili dal 5 novembre 1990 nel quale si afferma chiaramente che i prezzi relativi ai collegamenti tra la Grecia e l'Italia erano stati approvati da tutte le compagnie.

Prove relative all'anno 1991

(21) Che vi siano stati accordi sulle tariffe per il 1991 è dimostrato da vari documenti. Karageorgis inviò una lettera, in data 10 agosto 1990, ad Anek, Minoan e Strintzis riguardo ai listini dei prezzi per il 1991 sulla linea Patrasso-Ancona. In essa si legge: «In seguito all'accordo raggiunto tra le quattro società per aumentare le tariffe di un ulteriore 5 % oltre il primo aumento del 5 %, vi trasmettiamo in allegato il nuovo listino dei prezzi dopo l'aumento complessivo del 10 %.»

(22) Il 22 ottobre 1991 Karageorgis, Minoan e Strintzis inviarono un telex ad Anek nel quale si legge: «Notiamo che intendete applicare sulla linea Patrasso-Trieste la stessa tariffa che abbiamo tutti concordato di applicare sulla linea Patrasso-Ancona. Comprenderete che l'oscura formulazione del testo ci preoccupa molto, poiché prospetta il crollo dell'equilibrio tariffario che siamo riusciti, con notevole difficoltà, ad instaurare per quanto riguarda i collegamenti con tutti i porti italiani. Vi ricordiamo che con uno sforzo congiunto, al quale ha contribuito anche la vostra compagnia, abbiamo riorganizzato al meglio le tariffe e fissato tariffe differenziali in base alle distanze in miglia marittime con i porti di Brindisi, Bari e Ancona... Vi preghiamo pertanto di difendere, com'è vostro dovere, l'accordo concluso tra le 11 compagnie che assicurano i collegamenti tra la Grecia e l'Italia con 36 navi, poiché, date le forti differenze che minacciano di riemergere, l'attuale accordo corre il rischio di dissolversi. Vi proponiamo di aumentare del 20 % la tariffa del collegamento Patrasso-Trieste rispetto a quella della linea Patrasso-Ancona (conformemente alle tariffe applicate in passato), in modo da riprodurre esattamente le tariffe differenziali esistenti tra Ancona e i porti più meridionali... Le nostre società sono costrette ad avvertirvi che, se insistete nell'applicare la stessa tariffa per le partenza da Trieste e da Ancona per la Grecia, l'accordo per una politica comune dei prezzi sulla linea di Ancona cesserà e ciascuna compagnia deciderà la propria politica».

(23) La risposta di Anek del 18 novembre 1991 conferma l'esistenza di un accordo: «La minaccia di abbandonare i prezzi comuni sulla linea di Ancona non si può basare, secondo noi, sulla mancata applicazione da parte di Anek di questo aumento illogico e inammissibile del 20 %. Vi preghiamo pertanto di non persistere nella vostra posizione, per non pregiudicare il clima di cooperazione esistente tra le quattro compagnie, con conseguenze deleterie per tutti noi. Per concludere, vi assicuriamo che, se Anek dovesse decidere in futuro d'introdurre un servizio di traghetto sulla rotta Patrasso-Trieste senza scalo ad Ancona, la tariffa applicata sarebbe naturalmente superiore a quella della rotta Patrasso-Ancona, ma non del 20 %, che ad un giudizio imparziale è quanto meno irrealistico».

Prove relative all'anno 1992

(24) Le pratiche collusive continuarono nel 1992. Il 22 luglio 1991 Strintzis inviò ad Anek, Karageorgis e Minoan un listino molto dettagliato di tariffe passeggeri, dicendo: «Alleghiamo le tariffe per il 1992 concordate nella riunione del [illeggibile] luglio. Si prega di confermare l'accordo». In una serie di telex scambiati in seguito si esaminò come affrontare la svalutazione della dracma.

(25) Dopo una riunione tenutasi il 7 ottobre 1991 tra Strintzis, Anek, Karageorgis e Minoan, Strintzis inviò il listino dei prezzi «concordato» per il 1992 (linea Patrasso-Igomenizza-Corfù-Ancona) alle altre tre compagnie, chiedendo il loro accor-

do. Il listino conteneva i prezzi per i passeggeri, distinti in alta e bassa stagione e per categorie di cabine, e per tutte le categorie di veicoli. Le parti avevano concordato anche i periodi di alta e bassa stagione e i prezzi dei pasti. Anek espresse il proprio accordo con telex del 16 ottobre 1991. La sua risposta fu trasmessa a Karageorgis e Minoan.

Inoltre, negli uffici di Strintzis fu rinvenuta una lettera del 18 ottobre 1991 inviata da Anek agli agenti portuali in cui si legge: «Vi trasmettiamo in allegato le tariffe in dracme per il 1992 per la linea Patrasso-Ancona, concordate con le compagnie Strintzis, Minoan e Karageorgis». Una lettera simile fu inviata anche da Strintzis.

(26) Le quattro compagnie si accordarono anche sul periodo di validità delle tariffe stabilite in comune per il periodo transitorio di fine anno. In un telex inviato da Anek a Karageorgis, Minoan e Strintzis si legge: «... siamo d'accordo di prorogare i prezzi del 1991 sulla linea Patrasso-Ancona fino al 10 gennaio 1992». Anek informò i suoi agenti portuali con telex del 21 ottobre 1991 che «... in seguito ad accordo con i nostri concorrenti, i prezzi del 1991 sulla linea Patrasso-Ancona-Patrasso sono validi fino al 10 gennaio 1992».

(27) Un telex del 7 gennaio 1992 rinvenuto tra i documenti di Minoan, da questa inviato ad Anek, Strintzis e Karageorgis, mette in guardia queste ultime da vari importatori di autoveicoli che «cercano d'indurre le nostre compagnie ad entrare in concorrenza sulle tariffe... vi proponiamo di continuare una politica comune evitando di avventurarci su una strada rischiosa». La compagnia propone un prezzo comune e chiede l'accordo delle altre «per poter rispondere alla società Calberson che, come sapete, è entrata in contatto con tutte le compagnie». Strintzis accettò di mantenere una politica comune e propose una tariffa comune per tutti i veicoli non accompagnati. Anche Anek fu d'accordo con Strintzis.

(28) Un documento del 25 febbraio 1992, rinvenuto negli uffici di Minoan, indica che l'accordo per mantenere tariffe differenziali sulle varie rotte tra la Grecia e l'Italia è continuato nel 1992. In questo documento ETA (European Trust Agencies, cfr. infra) riferisce alla sede centrale della compagnia «sugli ultimi sviluppi relativi alle rotte italiane». Dopo aver parlato dell'introduzione di nuove navi e dei problemi che il tonnellaggio supplementare può provocare, si afferma: «Stiamo concentrando i nostri sforzi sulla politica tariffaria che la compagnia Ventouris Ferries dovrebbe seguire sulla linea di Otranto. Abbiamo già avviato discussioni sull'argomento. Perché le cose siano chiare vi comunichiamo le tariffe attualmente applicate per i collegamenti con Bari, Otranto e Ancona e le tariffe da noi proposte per la linea di Otranto». Segue una tabella di prezzi per autocarri di varie categorie.

(29) Inoltre, un telex inviato il 7 gennaio 1993 da Minoan a Strintzis, Anek e Karageorgis propone un adeguamento delle tariffe per i veicoli sulle rotte Grecia-Italia-Grecia: «Vi facciamo presente che sono passati due anni dall'ultimo adeguamento delle tariffe per i veicoli».

Prove relative all'anno 1993

(30) Anche nel 1992 vi sono state consultazioni sulle nuove tariffe per il 1993. Il 21 maggio 1992 ETA informa Minoan che «dev'essere indetta una conferenza di rappresentanti delle compagnie di navigazione operanti sulla linea Patrasso-Ancona, per discutere i progetti di nuove tariffe per il 1993». Questo documento contiene anche l'ordine del giorno della riunione. Un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 27 maggio 1992 afferma: «Vi riferiamo in merito alle proposte da noi avanzate nella riunione delle quattro compagnie di navigazione, che, con piccole differenze per quanto riguarda Karageorgis e Strintzis, sono state accettate. Anek si riserva di prendere posizione e risponderà entro dieci giorni». Segue una serie di aumenti di prezzi specifici a seconda dei vari tipi di traffico.

(31) Le trattative sono continuate in seguito. In una lettera di ETA alla sede centrale di Minoan del 30 luglio 1992 si afferma che il 4 agosto 1992 avrebbe avuto luogo una riunione dei rappresentanti delle quattro «compagnie che collaborano nei collegamenti tra la Grecia e l'Italia», nella quale «saranno discusse tutte le questioni di rilievo».

(32) Il 6 agosto 1992 Strintzis inviò un fax ad Anek, Karageorgis e Minoan in cui annunciava che sarebbero stati proposti prezzi nelle valute europee in base alle tariffe in dracme e specificava il tasso di cambio in marchi tedeschi. La società proponeva inoltre di non divulgare le tariffe in dracme prima del 30 settembre 1992. Anek accettò con telex del 7 agosto 1992, inviato anche a Strintzis, Karageorgis e Minoan.

(33) Il 29 settembre 1992 Minoan Lines ha inviato una lettera ad Anek, Karageorgis e Strintzis, nella quale esprime preoccupazione per le fluttuazioni delle valute straniere rispetto alla dracma e chiede alle altre società se non sia opportuno adattare i prezzi per evitare che le tariffe in marchi tedeschi, lire italiane e dracme divergano eccessivamente tra loro. Il 12 ottobre 1992 Minoan ha inviato ad Anek, Karageorgis e Strintzis il testo di varie proposte già discusse oralmente o con scambi di telex. In un telex del 15 ottobre 1992, inviato da Minoan ad Anek, Strintzis e Karageorgis si legge: «In seguito alla nostra conversazione sull'accordo definitivo sulle tariffe in DEM, ITL e GRD, vi trasmettiamo le nostre decisioni». La società propone un aumento del 5 % della tariffa in lire. Con telex del 16 ottobre 1992 Anek risponde che accetta i prezzi in marchi e in lire. Anche Strintzis ha comunicato il proprio accordo il 16 ottobre 1992. Karageorgis ha risposto con telex del 26 ottobre 1992 esprimendo il proprio accordo e aggiungendo: «Insistiamo inoltre su un aumento delle tariffe per gli autoveicoli e attendiamo la vostra decisione». Anek ha risposto con telex del 6 novembre 1992 dichiarandosi d'accordo.

(34) Nel novembre 1992, dopo aver ricevuto una richiesta d'informazioni della Commissione riguardo ai prezzi praticati sulle linee tra la Grecia e l'Italia, Minoan ha inviato un telex ad Anek, Karageorgis e Strintzis in cui si afferma: «Data la situazione delicata provocata dalla richiesta della Commissione di conoscere le nostre tariffe sulle linee che collegano la Grecia e l'Italia e in seguito a scambi di opinione verbali, proponiamo quanto segue: delle 17 categorie del nostro listino la categoria "ponte" non dovrebbe essere presa in considerazione, poiché rispetto a questa desideriamo che nessuno di noi offra un prezzo più basso; per quanto riguarda le altre 16, ogni compagnia dovrebbe prendere quattro categorie (scelte dal signor Sakellis) [Strintzis] e ridurne la tariffa dell'1 %». Minoan ha inviato anche ad Anek una copia della sua risposta alla suddetta richiesta di informazioni.

(35) In un telex di Strintzis ad Anek, Minoan e Karageorgis del 9 dicembre 1992 si legge: «Per quanto riguarda le tariffe per il 1993, vi ricordiamo che era stato concordato che fossero applicate a partire dall'11 gennaio 1993».

(36) In un telex del 7 gennaio 1993 (citato sopra) di Minoan a Strintzis, Anek e Karageorgis si propone un adeguamento delle tariffe per i veicoli sulle linee tra la Grecia e l'Italia. Si legge tra l'altro: «La nostra decisione di giungere ad un accordo con voi sull'adeguamento delle tariffe senza consultare prima le società che operano sulle altre linee italiane è dovuta al desiderio di evitare gli interminabili litigi che si produrrebbero se ci imbarcassimo in una tale consultazione. Riteniamo che l'accordo raggiunto tra di noi sarà considerato positivamente dalle altre compagnie... Attendiamo il vostro accordo». Segue in allegato una tabella con le proposte di tariffe. Karageorgis ha risposto con telex dell'8 gennaio 1993 affermando «siamo completamente d'accordo». Minoan ha inviato un altro telex ad Anek, Karageorgis e Strintzis il 14 gennaio 1993 nel quale propone che Anek aumenti del 15 % la sua tariffa per gli autocarri sulla linea di Trieste. Strintzis ha manifestato il proprio accordo il 15 gennaio 1993. Anek ha risposto il 15 gennaio 1993 accettando le proposte relative alla linea Patrasso-Ancona, ma affermando che aveva già reso pubblico un aumento dell'8 % sulla linea di Trieste a partire dal 1º febbraio 1993 e che era difficile modificarlo.

(37) Il 24 novembre 1993 è stata organizzata una riunione alla quale hanno partecipato 14 compagnie. Scopo della riunione era di adeguare i prezzi da applicare nel 1994 sulle linee tra Patrasso e Ancona-Brindisi-Bari. In un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 24 novembre 1993 si legge: «Siamo lieti d'informarvi che nella riunione odierna abbiamo raggiunto un accordo su un adeguamento delle tariffe per gli autoveicoli del 15 % circa... da applicare immediatamente a partire dal 16 dicembre 1993. Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo». Quest'ultima affermazione presuppone che esistesse già per lo stesso anno un accordo su una differenziazione delle tariffe tra Ancona, Bari e Brindisi.

Prove relative all'anno 1994

(38) Il 24 novembre 1993 è stata organizzata una riunione alla quale hanno partecipato, come già detto, 14 compagnie. Scopo della riunione era di giungere ad un accordo sui prezzi da applicare sulle linee tra Patrasso e Ancona-Brindisi-Bari. Nel già citato telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 24 novembre 1993 si legge: «Siamo lieti d'informarvi che nella riunione odierna abbiamo raggiunto un accordo su un adeguamento delle tariffe per gli autoveicoli del 15 % circa... da applicare immediatamente a partire dal 16 dicembre 1993. Siamo molto soddisfatti del risultato, poiché abbiamo iniziato la riunione con il problema della rottura del precedente accordo a causa dell'opposizione delle compagnie Kosma-Giannatou e Ventouris A. e, dopo aver recuperato a poco a poco la situazione e essere passati per le proposte del 5-10 % (posizioni di Strintzis, Ventouris Ferries e Adriatica), siamo infine giunti alla percentuale summenzionata. Abbiamo inoltre composto i vari conflitti che, come sapete, esistono sulle differenze tra un porto e l'altro. Siamo effettivamente molto soddisfatti, dato che, in base ai dati del 1993, ciò determinerà per la nostra società un rendimento immediato netto dell'ordine di 600 000 000 [GRD] all'anno». La nota menziona in seguito che alla riunione erano rappresentate 14 compagnie.

(39) La società «Kosma-Giannatou» menzionata al considerando 38 corrisponde, secondo l'interpretazione della Commissione, alla società Med Lines, dato che i sigg. Giannatos e Kosma erano membri del consiglio di amministrazione della società. Con Ventouris G. si dovrebbe intendere Ventouris Ferries, mentre Ventouris A. dovrebbe corrispondere ad AK Ventouris, un'altra società. La Commissione non ha incluso AK Ventouris nella presente decisione perché non esistono altre indicazioni di un'effettiva infrazione alle norme di concorrenza da parte di tale società oltre alla suddetta nota. La Commissione non è riuscita ad identificare altre piccole società presenti alla riunione.

(40) Un telex di Minoan ad Anek e Strintzis del 13 maggio 1994 indica che un nuovo tipo di rimorchio sta diventando comune sulla linea di Ancona e propone d'introdurre una nuova categoria di prezzo e una data di applicazione comune. In altri telex del 25 maggio e 3 giugno 1994 sullo stesso argomento si chiede l'accordo delle società.

(41) Un telex di ETA alla sede centrale di Minoan del 26 maggio 1994 afferma: «Abbiamo preso un'iniziativa per ottenere che siano applicate nuove tariffe sulle linee per l'Italia, differenziate a seconda che il pagamento sia effettuato in contanti o con un assegno a due mesi. Il problema è che dobbiamo ottenere il consenso di 16 compagnie. Tuttavia, siamo ottimisti».

(42) Gli accertamenti della Commissione hanno avuto luogo nel luglio 1994. Non vi sono prove che le compagnie abbiano continuato le loro pratiche collusive dopo tale data.

E. **Argomenti delle parti**

Argomenti generali delle parti

Strintzis

(43) Secondo Strintzis, gli accordi sui prezzi sono stati influenzati dalla regolamentazione greca della navigazione costiera, in particolare dalla legge 4195 dell'11-13 luglio 1929. Strintzis sostiene che, a causa dei seguenti fattori:

— della normativa greca;

— della prassi e degli obblighi imposti dal ministero della Marina mercantile (in prosieguo MMM);

— della necessità di un piano regolare;

— dell'incerta durata della stagione turistica;

— del rischio di radicali variazioni dei costi in seguito ad impreviste svalutazioni annuali della dracma;

— della necessaria comunicazione dei piani commerciali di Strintzis tramite le riunioni obbligatorie riguardanti il tratto nazionale della linea Grecia-Italia;

— della necessità di osservare le direttive del MMM secondo le quali gli aumenti dei noli per il tratto internazionale del mercato Grecia-Italia devono mantenersi nei limiti dell'inflazione,

ha dovuto tutelarsi da una concorrenza sfrenata alla quale non avrebbe potuto reagire sospendendo o riducendo le sue attività.

(44) In ogni caso, tutti i fattori summenzionati hanno limitato l'autonomia delle parti nel definire la loro politica tariffaria. Secondo Strintzis, le direttive dello MMM sulla politica tariffaria delle compagnie dovevano considerarsi misure restrittive ai sensi della legge greca 4195/29. Inoltre la compagnia non sapeva che le sue attività costituivano una violazione delle disposizioni comunitarie in materia di concorrenza.

(45) Strintzis asserisce che gli accordi non contenevano obblighi né clausole negative, che di fatto offriva sconti in concorrenza con altre compagnie e che una parte significativa del suo utile netto derivava dai servizi a bordo che non erano oggetto degli accordi.

(46) Strintzis è del parere che le misure del MMM definivano tutti i fattori di concorrenza salvo i prezzi sul tratto internazionale delle rotte Grecia-Italia. Di conseguenza la concorrenza residua era molto limitata o persino impraticabile. Di fatto l'accordo sui prezzi ha costituito un cartello indotto e controllato dal governo e non un cartello di singole imprese operanti nell'intento di massimizzare gli utili dei partecipanti. Al contrario, i prezzi praticati sulle linee Grecia-Italia erano inferiori a quelli di altre linee internazionali del mercato comune. Per quanto riguarda la gravità dell'infrazione, Strintzis asserisce che l'implicazione delle autorità greche ha creato confusione tra le parti in merito alla normativa applicabile e che i prezzi sarebbero stati uguali anche senza i presunti accordi.

Ventouris Group Entreprises

(47) Ventouris Ferries sostiene di aver stabilito autonomamente la propria politica commerciale e tariffaria tenendo conto delle condizioni del mercato, dell'inflazione e dei costi operativi nonché della politica del MMM che imponeva gravosi obblighi di servizio pubblico alle compagnie che operavano in Grecia. Essa sostiene, infatti, di aver definitio la propria condotta e pratica commerciale in conformità delle disposizioni nazionali e comunitarie, nel rispetto delle regole di concorrenza e del diritto marittimo greco. Inoltre Ventouris sostiene che essa operava soltanto sulla linea Patrasso-Igumenizza-Corfù-Bari, sulla quale non incontrava una notevole concorrenza e quindi non aveva motivo di accordarsi con compagnie che operavano su rotte diverse, in condizioni diverse e con acquirenti diversi. Ventouris sostiene che qualsiasi tipo di cooperazione tra le compagnie era limitato agli operatori sulla linea Patrasso-Ancona.

(48) Infine Ventouris Ferries richiama l'attenzione sulla politica del MMM e sulla regolamentazione greca, nonché sulla particolare situazione in questo mercato (trasparenza, concorrenza sugli sconti ecc.) durante la quale, anche se ci fosse stato un accordo, la concorrenza sui prezzi sarebbe stata la stessa.

Anek

(49) Anek ammette di aver partecipato, dal 1990, ad un accordo per stabilire prezzi comuni su determinate linee marittime, anche se all'epoca in cui vi aderì non era cosciente di violare delle norme. Anek suggerisce alla Commissione di tener conto, nei riguardi di tutti gli operatori, del contesto normativo nazionale nel quale le compagnie operavano, del coinvolgimento delle autorità nazionali nello stabilire la piattaforma degli accordi, e degli effetti limitati sulla concorrenza. Prospetta inoltre alla Commissione di tener conto della sua riluttanza ad aderire e del ruolo passivo svolto, della breve durata della sua partecipazione, della sua limitata presenza sul mercato di riferimento e del suo serio impegno di rispettare in futuro le norme.

(50) Anek sostiene che, per tutte le rotte sulle quali si pratica il cabotaggio, le consultazioni tra operatori sui prezzi ed altre questioni erano obbligatorie per il tratto nazionale delle linee di navigazione internazionali. Anche se il MMM non ha obbligato gli operatori di traghetti a concordare i prezzi per il tratto internazionale della linea Grecia-Italia, Anek sostiene che detti operatori

hanno avuto l'impressione che il ministero li incoraggiasse ad avviare trattative al riguardo. Sottolinea inoltre che la sua partecipazione si limitò al periodo 1990-1994.

(51) Anek sostiene, inoltre, di non aver agito da istigatore né di aver svolto un ruolo essenziale nella determinazione dei prezzi e di essersi a volte opposta a determinate iniziative proposte da altri, specialmente quando riteneva che le tariffe proposte fossero sleali o eccessive. Ad esempio alla fine del 1991 Anek si oppose ai tentativi di altri operatori di concordare per la linea Patrasso-Trieste tariffe superiori del 20 % a quelle della linea Patrasso-Ancona.

(52) Per quanto riguarda i prezzi, Anek afferma che le tariffe per miglio tra la Grecia e l'Italia sono rimaste inferiori a quelle di altre linee intenazionali comparabili in Europa, e notevolmente inferiori rispetto alle tariffe nazionali. Asserisce inoltre che l'accordo tariffario riguardava soltanto i prezzi senza estendersi ad altri aspetti quali i servizi a bordo, i prezzi a bordo, la pubblicità e le commissioni di agenzia. Anek afferma altresì che la sua quota di mercato sulla linea Patrasso-Brindisi e Patrasso-Bari non era significativa, e quindi la sua cooperazione su quelle linee non può ritenersi abbia avuto importanti effetti sulla concorrenza.

Minoan

(53) Minoan afferma che i supposti accordi non avevano carattere vincolante, ma semplicemente confermavano l'esistenza di un quadro generale di prassi commerciale, in ogni caso predeterminato dalla regolamentazione vigente della navigazione e dalla politica del MMM. Dalla corrispondenza di tale ministero con la Commissione, Minoan conclude che le tariffe per il tratto internazionale delle linee Grecia-Italia sono state influenzate dalle decisioni del MMM relative ai prezzi per il tratto nazionale e dalle raccomandazioni dello stesso ministero relative alle tariffe internazionali. In particolare, Minoan definisce la politica del MMM come misure preventive ai sensi della legge greca 4195/29. A suo avviso, i presunti accordi riguardavano unicamente le tariffe per le linee internazionali annunciate pubblicamente senza includere altri parametri della strategia commerciale delle compagnie quali l'organizzazione della rete commerciale, la politica di sconti e concessione pubblicità, i prezzi dei pasti serviti a bordo e di altri servizi e la politica di promozioni. Minoan chiede alla Commissione di tener conto dell'effetto cumulativo di tutti questi fattori nel contesto economico e giuridico del caso.

(54) Quanto all'applicazione degli accordi, Minoan sostiene che non furono mai applicati. Inoltre asserisce che ETA rappresentava una compagnia indipendente che fungeva da suo agente. Per questo contesta la legittimità degli accertamenti effettuati negli uffici di ETA e della raccolta di documenti della Commissione. La compagnia di navigazione richiama all'attenzione della Commissione la lettera del 14 settembre 1993 rinvenuta nel corso degli accertamenti del 5-6 luglio. A suo avviso detta lettera dimostra che molte delle attività attribuitele, in particolare quelle in materia di politica tariffaria, erano iniziative di ETA e venivano attuate senza la sua approvazione.

(55) Quanto alla gravità della presunta infrazione, Minoan afferma che l'esistenza degli accordi sui prezzi non avrebbe avuto in realtà un ruolo importante a causa della trasparenza del mercato. Quanto alla durata, Minoan fa presente che i presunti accordi non furono applicati.

Adriatica

(56) Adriatica riconosce di aver partecipato alle discussioni con le compagnie operanti sulle rotte tra la Grecia e l'Italia. Sostiene, tuttavia, di aver stabilito autonomamente la propria politica commerciale e tariffaria tenendo conto delle condizioni di mercato. Di fatto, la concorrenza sul mercato era sufficiente dato che gli operatori si facevano concorrenza mediante sconti, commissioni, maggiorazioni per merci pericolose, ecc. mentre le quote di mercato non sono mai state oggetto di trattative. Il risultato è che la quota di mercato di Adriatica diminuì dal 1990.

(57) Infine Adriatica asserisce di non aver mai svolto alcun ruolo nella fissazione dei prezzi e di non aver mai applicato alcun accordo sui prezzi. Tali accordi, secondo Adriatica, furono negoziati tra gli operatori greci. Di conseguenza, se la Com-

missione dovesse concludere che Adriatica ha partecipato a tali accordi, dovrebbe considerare che la sua partecipazione si è limitata al 1991.

Marlines

(58) Marlines dichiara di non essere un armatore, ma un'agenzia stabilita in Liberia e definita ai sensi della legge greca 89/67 come compagnia «offshore». Sostiene di aver sempre offerto prezzi inferiori a quelli dei suoi concorrenti, conformemente alle istruzioni dei suoi preponenti come dimostrano i suoi opuscoli del 1987, 1988 e 1989.

Argomenti delle parti relativi ad accuse specifiche

1987, 1988, 1989

(59) Strintzis ammette di aver partecipato a consultazioni sui prezzi negli anni 1987, 1988 e 1989. Sostiene, tuttavia, che le riunioni del 1987 tra le compagnie di navigazione riguardavano esclusivamente le tariffe per il 1988. Per quanto riguarda le tariffe del 1989 per gli autocarri, Strintzis ammette di essersi allineato su quelle di Anek in quanto le compagnie che operavano sulla linea Grecia-Italia applicavano saltuariamente i prezzi pubblicati dai loro concorrenti.

(60) In merito al tentativo di convincere Anek ad aderire al presunto accordo, Strintzis precisa che, in base alla regolamentazione greca, Anek non poteva più applicare prezzi molto inferiori a quelli praticati al porto di Patrasso. Così le compagnie proposero ad Anek una politica tariffaria comune in modo da evitare forti differenze di prezzo e l'intervento delle autorità greche.

(61) Secondo Strintzis le riunioni tariffarie del 1988 e del 1989 non si conclusero con un accordo su una tariffa passeggeri comune in quanto le sue tariffe pubblicate differivano da quelle pubblicate dalle altre compagnie.

(62) Minoan sostiene che il comportamento delle altre compagnie nei confronti di Anek va considerato sulla base della regolamentazione greca e della politica del MMM. Sostiene altresì che qualsiasi possibile adeguamento delle tariffe non era ispirato dal desiderio di aumentare gli utili ma da altri fattori quali l'inflazione, l'aumento dei prezzi del carburante e il rapporto tra la dracma e le altre valute.

1990

(63) Strintzis ammette di aver concordato per il 1990 prezzi comuni per autovetture e autocarri con Minoan, Anek, Karageorgis e Marlines. Asserisce tuttavia che gli accordi non furono mai applicati dato che Strintzis seguì autonomamente la propria politica tariffaria.

(64) In particolare per quanto riguarda il telex del 6 luglio 1989, Strintzis richiama all'attenzione la spiegazione di Anek secondo cui ciascuna compagnia poteva liberamente applicare la propria politica tariffaria per i gruppi. Anek considerava «gruppo» l'insieme di almeno 24 persone viaggianti con lo stesso biglietto. Strintzis invece non imponeva tale limitazione ma offriva liberamente ai suoi clienti sconti di gruppo, indipendentemente dal numero di persone. Strintzis asserisce che la sua politica in materia di sconti e altre riduzioni fedeltà non è mai stata rivelata ai suoi concorrenti e quindi non ha applicato l'accordo sui prezzi per il 1990.

(65) Quanto al fax del 12 giugno 1989, Strintzis sostiene che lo scambio di informazioni era necessario in quanto il MMM aveva raccomandato alle cinque compagnie di contenere gli aumenti di prezzo nei limiti dell'inflazione della moneta nella quale venivano emessi i biglietti. Segnala inoltre di essere stata responsabile dell'adeguamento delle tariffe nei limiti dell'inflazione per ogni moneta, poiché disponeva di migliori infrastrutture e metodi logistici migliori.

(66) Quanto al fax dell'8 dicembre 1989, Strintzis afferma che le firme non comportavano un'impegnativa vincolante, ma attestavano semplicemente che i firmatari erano stati informati dei prezzi proposti. Secondo Minoan le firme sul fax dell'8 dicembre 1989 non supponevano l'esistenza di un accordo tipico scritto. La firma è

dovuta al fatto che i documenti, nei quali figuravano le logiche differenze tra i prezzi per Ancona e Bari o Brindisi, sono state prese in considerazione anche da Ventouris che operava sulle linee meridionali. Sempre secondo Minoan i prezzi proposti per le varie categorie di autocarri rappresentavano un modello «teorico» per il calcolo delle differenze di prezzo in funzione della distanza in miglia, senza nessuna intenzione di fissare un particolare prezzo per ogni linea e per ogni categoria di autocarri. A sostengo di questa tesi Minoan afferma di non essersi attenuta strettamente a detti prezzi sulla linea per Ancona ma di aver seguito la propria politica di sconti.

(67) Ventouris Ferries asserisce, in relazione al fax dell'8 dicembre 1989, che aveva già stabilito la propria politica tariffaria per il 1990 e che le firme sotto ai prezzi non stavano ad indicare l'esistenza di un accordo dato che il listino prezzi non era giuridicamente vincolante. In realtà tale listino conteneva la sua proposta di prezzi indicativi, nondimeno la compagnia lo aveva già notifcato ai suoi agenti in data 4 dicembre 1989.

(68) In merito al telex dell'11 aprile 1990, Strintzis sostiene che esso dimostra, da un lato, l'esistenza di un accordo sui prezzi e, dall'altro, la libertà delle parti partecipanti di stabilire autonomamente la propria politica di sconti e commissioni ai rispettivi agenti.

(69) Secondo Minoan, detto telex si riferisce ad un accordo su alcuni parametri della politica tariffaria di cui i concorrenti potevano facilmente venire a conoscenza.

(70) In relazione al telex del 6 settembre 1990 Strintzis asserisce che l'adeguamento delle tariffe può essere ascritto a fattori inelastici, come la fluttuazione dei prezzi del carburante, e ad altri fattori oggettivi attinenti alla politica del governo greco quali l'incremento nel trasporto autostradale dovuto ai problemi in Iugoslavia, la decisione del ministero dei Trasporti relativa alle esportazioni di merci e la necessità di aumentare le tariffe in modo da consentire alle compagnie di operare sul mercato Grecia-Italia nella stagione invernale.

(71) Secondo Strintzis, con il fax del 13 settembre 1990 Minoan confermò che l'aumento delle tariffe era stato deciso sulla base di un'analisi dei dati economici che compongono i costi operativi delle navi, dati che le compagnie di navigazione conoscevano in dettaglio a motivo della pubblicazione delle loro licenze di esercizio e delle riunioni obbligatorie per le linee nazionali alle quali partecipavano sotto l'egida del MMM. Strintzis asserisce che le parti erano obbligate a discutere i suddetti elementi economici per mantenersi sul mercato Grecia-Italia durante la stagione invernale.

(72) Per quanto riguarda il telex del 5 settembre e quello del 10 ottobre 1990, Minoan afferma che l'aumento dei prezzi del carburante, i problemi in Iugoslavia e la necessità di continuare ad operare durante la stagione invernale avevano obbligato le quattro compagnie a prendere in esame un ritocco delle tariffe per il tratto Kerkira-Ancona onde ridurre le ripercussioni negative dei costi di trasporto.

(73) Quanto al fax del 30 ottobre 1990, Strintzis ammette di aver applicato i prezzi concordati per gli autocarri sostenendo, tuttavia, che tali prezzi erano calcolati in base alla spesa reale per gli itinerari tra la Grecia e l'Italia, vale a dire l'aumento dei prezzi del carburante e la necessità di razionalizzare la differenza tra le tariffe nazionali e quelle internazionali per miglio e per metro di autocarro trasportato.

(74) A proposito dello stesso fax, Ventouris Ferries sostiene di non averlo mai ricevuto e che le sue tariffe per gli autocarri furono inserite nel listino dalle altre compagnie di navigazione che probabilmente le avevano ricevute da un agente di Ventouris Ferries.

(75) Adriatica ammette di aver partecipato il 25 ottobre 1990 ad una riunione sulle tariffe per autocarri pur avendo già deciso prima della riunione le tariffe da applicare nel 1991. Di fatto essa intendeva controllare la politica dei suoi concorrenti sapendo che gli operatori greci avevano già raggiunto un accordo l'anno precedente, cioè il 10 dicembre 1989. Adriatica sostiene inoltre di non aver mai applicato le tariffe concordate in quella riunione, come possono dimostrare quelle effettivamente applicate alla fine del 1990.

1991

(76) Strintzis precisa che il «clima di collaborazione» cui si riferisce nel telex del 18 novembre 1991 e la «stabilità dei prezzi», citata da Karageorgis, Minoan e dalla compagnia stessa nel telex del 22 ottobre 1991, riguardano il contesto generale di riunioni obbligatorie tra le compagnie di navigazione e lo scambio di informazioni riservate per la formazione di un accordo quadro sui prezzi per il periodo successivo. Allo stesso modo — afferma Strintzis — Karageorgis, Minoan e Strintzis consideravano che l'intenzione di Anek di istituire per la prima volta un itinerario sulla linea Patrasso-Trieste, a tariffe esattamente uguali a quelle praticate sulla linea Patrasso-Ancona, malgrado che la distanza da Trieste sia superiore del 20 % circa, comportasse il rischio di un intervento del governo greco.

(77) Al riguardo Strintzis richiama l'attenzione sul fax del 18 novembre 1991, che, a suo avviso, indica che il prezzo deve essere commisurato alla distanza di ogni tragitto, principio che è stato adottato dal MMM per il calcolo delle tariffe nazionali. Secondo Strintzis, con prevenzione di una concorrenza esiziale «dai ben noti effetti», citata alla fine del fax, s'intende la prevenzione di una guerra commerciale sul mercato Grecia-Italia e del conseguente intervento del governo greco. Infine Strintzis sostiene che Anek non applicò un aumento del 20 % dei prezzi per la linea Patrasso-Brindisi. Si afferma che, ai sensi della regolamentazione greca del trasporto marittimo, in particolare la legge 4195/29, la politica di prezzi estremamente economici e sproporzionati rispetto ai servizi offerti su una data linea internazionale può portare all'imposizione di ammende ai contravventori.

(78) Per finire, Strintzis nega che il suddetto «accordo quadro» sui prezzi per il 1991 sia stato applicato in pratica, avendo la compagnia seguito una propria politica autonoma di sconti.

(79) Minoan asserisce che nel periodo di riferimento l'aumento del 10 % fu dettato dalla crescita dell'inflazione. Afferma anche che sotto l'influsso del MMM ed in funzione della distanza in miglia, i prezzi per Trieste furono del 20 % superiori ai prezzi per Ancona. Secondo Minoan la corrispondenza scambiata dalle parti fa riferimento alla decisione di Anek di stabilire prezzi per Patrasso-Trieste uguali a quelli Patrasso-Ancona e perciò s'intendeva mantenere una adeguata differenza per evitare la concorrenza sleale. Anche Minoan afferma di aver praticato una propria politica di sconti.

(80) Adriatica dichiara di non aver avuto, nel 1991, contatti con le altre compagnie di navigazione e di aver continuato ad applicare le proprie tariffe in funzione delle condizioni di mercato, precisando inoltre che nello stesso anno la sua quota di mercato diminuì a causa dell'intensa concorrenza esercitata dagli operatori greci sotto forma di sconti, ribassi, ecc.

1992

(81) Per quanto riguarda il fax del 22 luglio 1991 e la corrispondenza menzionata ai considerando da 26 a 32 della comunicazione degli addebiti, Strintzis afferma che lo scambio di informazioni ebbe luogo nell'ambito delle riunioni obbligatorie relative ai prezzi del 1992.

(82) In relazione al telex del 7 gennaio 1992, Strintzis dichiara che l'accordo inizialmente convenuto con Minoan di non offrire alla società Calberson lo sconto richiesto in realtà non fu applicato perché Strintzis stessa offrì infine uno sconto più elevato. Secondo detta compagnia, l'accordo fu verbale e il maggior numero di veicoli fu trasportato da Marlines. A suo avviso ciò dimostra che fra le compagnie partecipanti all'accordo c'era concorrenza sui prezzi tramite gli sconti. Strintzis sostiene anche che il suddetto accordo sui prezzi del 1992 non fu applicato in pratica avendo essa stessa seguito una propria politica autonoma di sconti.

(83) Minoan sostiene che i prezzi delle compagnie per passeggeri e autovetture erano simili probabilmente perché venivano pubblicati nei loro opuscoli. Inoltre la natura oligopolistica del mercato e la politica del MMM hanno favorito, a suo avviso, dei prezzi omogenei. Minoan ritiene che la concorrenza esistesse non a livello di prezzi pubblicati ma sugli sconti, sulle offerte speciali e sugli altri incentivi offerti dalla compagnia.

(84) A proposito della società Calberson, Minoan asserisce che era logico che le compagnie reagissero e cercassero di tutelarsi se i loro concorrenti avevano offerto sconti eccessivi. Rispetto al documento del 5 febbraio 1992 Minoan sostiene che esso non prova l'esistenza di un accordo e che i prezzi in questione non furono applicati. Inoltre, a suo avviso, il listino prezzi suggerito da ETA per Ortona doveva essere approvato dalla compagnia qualora quest'ultima decidesse di operare sulla rotta per Ancona.

(85) Quanto al telex del 7 gennaio 1993, Minoan precisa che si riferiva alla parità dei prezzi in dracme e in lire e non ad un aumento di prezzo in entrambe le divise.

(86) Infine Minoan sostiene che non esiste nessuna prova di un accordo concluso con Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines e Med Link per il 1992.

(87) Adriatica dichiara di non aver avuto contatti, durante il 1992, con le altre compagnie e di aver continuato ad applicare le proprie tariffe in funzione delle condizioni di mercato, come dimostrano i prezzi effettivamente applicati. Secondo Adriatica il documento ETA del 25 febbraio 1992 dimostra che le consultazioni ci sono state tra gli operatori greci ma non con Adriatica. Inoltre questa stessa compagnia asserisce che nel 1992 la sua quota di mercato è calata a causa dei prezzi inferiori praticati dalle compagnie greche.

(88) Ventouris afferma che non esiste nessuna prova specifica della sua partecipazione all'accordo sui prezzi per il 1992.

1993

(89) In merito alle riunioni con le compagnie che operano sulle altre linee del mercato Grecia-Italia, Strintzis ammette che ci fu un tentativo di concordare i prezzi sulla base dei criteri utilizzati per fissare le tariffe nazionali, ma non sa se le compagnie operanti sulle altre linee li abbiano applicati o meno.

(90) Per il telex del 6 novembre 1992, Strintzis sostiene che in pratica la proposta di Minoan non ebbe seguito perché le differenze fra le tariffe delle compagnie non si basavano sulla proposta di Minoan ma sulla loro propria politica di sconti.

(91) Minoan ammette che ci sono state discussioni tra le compagnie. Per quanto riguarda il telex del 6 novembre 1992 dice che fu inviato da ETA senza che Minoan ne fosse al corrente o lo approvasse. Inoltre in relazione alla riunione del 24 novembre 1993 Minoan precisa che il presunto «accordo precedente» fu una dichiarazione fatta alle compagnie senza impegno, secondo la quale occorreva applicare tariffe differenziate in funzione della distanza in miglia ed evitare la concorrenza sleale risultante da una svalutazione. Minoan suppone però che tale dichiarazione sia rimasta lettera morta.

(92) Riguardo al 1993, Adriatica dichiara di aver continuato ad applicare la propria politica autonoma ritoccando le tariffe degli autocarri del 4,03 % rispetto al 1992 in seguito alle fluttuazioni dei tassi di cambio. Dal 1º gennaio 1993 Adraitica fu anche obbligata, a differenza degli operatori greci, ad introdurre l'IVA prevista dal regolamento comunitario. Ammette di essere stata rappresentata alla riunione del 24 novembre 1993 tra gli operatori di traghetti, ma sostiene di aver deciso di non aderire all'accordo sulle tariffe proposto perché poteva comportare un'infrazione delle regole di concorrenza comunitarie.

(93) Ventouris Ferries sostiene che, come per il 1992, non esiste nessuna prova specifica della sua partecipazione all'accordo sui prezzi per il 1993. Tuttavia, in relazione al fax del 24 novembre 1993, ammette di aver partecipato alla riunione ma sostiene che per quell'anno aveva già stabilito la propria politica tariffaria.

1994

(94) Strintzis non sa se le tariffe sono state applicate dalle compagnie. Per quanto riguarda l'itinerario Patrasso-Ancona, ammette che l'«accordo quadro» sui prezzi è stato applicato, ma sostiene di

non averlo materialmente seguito e di aver praticato la sua politica autonoma di sconti.

(95) Minoan nega l'esistenza dell'accordo sui prezzi. Quanto al telex del 13 maggio 1994 che fa riferimento alla nuova categoria di 12-14 metri per i rimorchi, Minoan sostiene di aver modificato la categoria dei 12-14 metri a 12,5-14 metri come risulta dal telex del 23 giugno 1994. A suo avviso ciò indica che i rimorchi di 12,5 metri rappresentavano una categoria diversa di tariffe inferiori. Infine per quanto riguarda il telex del 26 maggio 1994 Minoan dichiara di non aver approvato la presunta «iniziativa» di ETA e di aver applicato una politica diversa come dimostrano altri documenti a disposizione della Commissione.

(96) Adriatica afferma di non aver aumentato i prezzi durante il 1994 pur avendo adeguato il tasso di cambio USD—ITL dell'1,22 %.

F. **Valutazione della Commissione quanto agli elementi di prova e agli argomenti delle parti**

Conclusione

(97) La Commissione conclude che le compagnie di traghetti che operano sulle rotte che collegano Ancona, Bari, e Brindisi alla Grecia hanno partecipato per vari anni ad un cartello per la fissazione dei prezzi. Si è trattato di un accordo in vigore definito dalle compagnie come «prassi abituale» (telex di Minoan del 15 marzo 1989). Forti prove indicano che si è trattato di un ampio accordo tra un gran numero di compagnie (documento di Minoan del 2 novembre 1990 in cui si asserisce che i prezzi erano concordati dalle compagnie su tutte le rotte tra la Grecia e l'Italia, telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991 ove si legge «l'accordo tra 11 compagnie e 36 navi», telex di ETA del 24 novembre 1993 che cita 14 compagnie, telex di ETA del 26 maggio 1994 che fa riferimento all'«accordo di 16 compagnie»). La Commissione ha potuto accertare che alcune compagnie operanti sulla rotta Ancona-Grecia hanno partecipato al cartello di fissazione dei prezzi relativo alle tariffe passeggeri e autoveicoli almeno dal 18 luglio 1987. Anche se ci furono consultazioni prima di quella data, non si sa quale sia la data esatta di inizio dei negoziati per la fissazione dei prezzi. Inoltre la Commissione ritiene che alcuni operatori di traghetto sulle linee Bari-Brindisi-Grecia abbiano partecipato al cartello almeno dall'8 dicembre 1989, quanto meno per quanto riguarda il livello delle tariffe per autocarri. La collusione è durata almeno fino al luglio 1994. Il cartello ha funzionato attraverso riunioni regolari e scambi di corrispondenza per ritoccare collettivamente i prezzi passeggeri e autoveicoli. La Commisione ha potuto identificare 7 compagnie che hanno partecipato al cartello: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries e Adriatica. Il ruolo e la durata della partecipazione di ciascuna di dette compagnie sono esposti ai considerando 111-139.

Valutazione degli argomenti generali delle parti

Ruolo delle autorità greche

(98) Nelle risposte del 9 e 10 febbraio 1995 alla richiesta d'informazioni loro indirizzata dalla Commissione, Minoan, Strintzis e Anek hanno affermato, tra l'altro, che l'accordo tariffario in questione era stato concluso nel rispetto della vigente legislazione sotto l'egida del MMM.

(99) A sostegno di tale argomento le tre compagnie hanno trasmesso una copia del testo della legge 4195/29 relativa alla concorrenza sleale e copia di una serie di decisioni e raccomandazioni del MMM in materia di collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia, riguardanti gli obblighi di pubblico servizio in questo settore e, in particolare, la frequenza dei collegamenti, la precedenza da accordare, a seconda delle stagioni, al trasporto di prodotti agricoli freschi, il numero minimo di navi da mantenere in servizio nonché i programmi di messa in servizio delle navi.

(100) In una lettera del 28 ottobre 1994, la Commissione chiedeva al ministero greco della Marina mercantile di fornire alcune statistiche relative al traffico sulle linee marittime tra la Grecia e l'Italia e di chiarire se il ministero avesse mai minacciato di revocare le licenze di esercizio per le linee nazionali se le compagnie non avessero concordato i prezzi sulle linee internazionali.

(101) Il 23 dicembre 1994 il ministero risponde alla Commissione che il corridoio marittimo tra la Grecia e l'Italia doveva essere considerato di capitale importanza per la Grecia e la Comunità, mentre le tariffe dovevano essere competitive ma nello stesso tempo situarsi ad un livello tale da mantenere bassi i costi di trasporto. Il ministero negò tuttavia ogni nesso tra la revoca delle licenze e gli accordi tariffari delle compagnie sulle linee internazionali.

(102) Il 13 gennaio 1995 la Commissione ha inviato alla Rappresentanza permanente della Grecia presso l'Unione europea copia delle informazioni trasmesse dalle compagnie chiedendo al governo greco di pronunciarsi in merito ad un suo eventuale ruolo negli accordi relativi ai collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia, in particolare la fissazione delle tariffe applicate su tali linee.

(103) Il 17 marzo 1995, la Rappresentanza permanente della Grecia ha risposto alla Commissione che il governo greco considerava i servizi prestati sulla rotta in questione come servizi di pubblico interesse e di conseguenza la sua preoccupazione primaria era di fare in modo che la linea fosse redditizia e di evitare ogni eventuale «guerra dei prezzi» che rischiava di ostacolare una regolare promozione delle esportazioni e delle importazioni nonché il trasporto di veicoli e passeggeri. Il MMM intervenne invece soltanto nella fissazione di prezzi sulle linee marittime nazionali (cabotaggio). Nel caso dei collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia che comprendono un tratto nazionale (ad esempio Patrasso-Corfù-Ancona), la politica tariffaria del MMM si applica soltanto al tratto nazionale (Patrasso-Corfù). Per il tratto internazionale il MMM non interviene assolutamente e i prezzi sono liberamente fissati dalle compagnie interessate tenendo conto del fatto che la tariffa fissata dallo Stato per il tratto nazionale della linea ha un'incidenza indiretta e parziale sulla tariffa dell'intero viaggio da e verso l'Italia. La Rappresentanza permanente ha inoltre sottolineato che il MMM incoraggia le compagnie, in via ufficiosa, a mantenere tariffe basse ed aumenti annui nei limiti dell'inflazione. Infine la libertà delle compagnie di fissare i loro prezzi è limitata dalla legge 4195/29 nel caso in cui produca una concorrenza sleale. L'articolo 2 di detta legge vieta ogni ribasso delle tariffe passeggeri e merci sulle linee estere (internazionali) ad un livello irrisorio e sproporzionato rispetto ai servizi prestati nell'intento di una concorrenza sleale. Secondo l'articolo 4, se la libertà di fissazione delle tariffe su dette linee degenera in concorrenza sleale, il ministero della Marina mercantile può imporre tariffe massime e minime.

(104) Di conseguenza la Commissione respinge la tesi di alcune compagnie greche secondo cui esse non hanno agito autonomamente in materia di politica tariffaria a motivo della regolamentazione applicabile in Grecia.

(105) Nel presente caso è chiaro che le compagnie greche operanti sulle linee Grecia—Italia sono soggette ad una regolamentazione rigida per il tratto nazionale, in particolare per quanto riguarda la concessione delle licenze e la fissazione delle tariffe da parte del ministero della Marina mercantile. Ciò non ha tuttavia effetti diretti, come hanno confermato le autorità greche, sulla politica tariffaria delle compagnie per quanto riguarda il tratto internazionale delle linee. Inoltre le autorità greche hanno vigorosamente negato di aver obbligato le compagnie greche, attraverso la prassi amministrativa per l'applicazione di dette norme, ad aderire ad accordi di prezzo per le tariffe internazionali. Nella sua risposta del 23 dicembre 1994 alla lettera della Commissione, il sig. Manos, direttore presso il ministero della Marina mercantile ha affermato: «... il ministero non interviene nella politica di fissazione dei prezzi seguita dalle compagnie sulle linee internazionali. Esso si limita strettamente alla fissazione dei prezzi sulle sole linee nazionali: è inconcepibile e fuori discussione che il ministero minacci la revoca delle licenze di esercizio per le linee nazionali se le compagnie non concordano i prezzi sulle linee internazionali».

(106) È altresì evidente che la legge 4195/29 non elimina la concorrenza sui prezzi, anzi presuppone che esista e che le compagnie siano libere di fissare i rispettivi prezzi. È soltanto quando tale libertà viene utilizzata a fini di concorrenza sleale che l'articolo 4 delle legge autorizza il ministero della Marina mercantile ad intervenire. Anche in tal caso il ministero può soltanto stabilire prezzi massimi e minimi senza imporre tariffe specifiche. Inoltre va rilevato che questa legge non è mai stata applicata.

(107) La Commissione considera significativo che, quantunque le parti sostengano che le discussioni furono motivate dal desiderio di soddisfare le esigenze del MMM ed evitare una concorrenza sleale (ad esempio i colloqui con Anek quando si è aperta la linea di Trieste), nessuno dei documenti dell'epoca presentati come elementi di prova dalla Commissione faccia allusione al MMM o alla legge 4195/29. Pertanto, l'argomento secondo cui le compagnie greche erano obbligate dalle misure preventive del ministero a concertare pratiche collusive per timore che l'articolo 4 della legge potesse essere applicato è respinto.

(108) È altresì difficile ammettere che le raccomandazioni del ministero alle compagnie circa gli aumenti delle tariffe nei limiti dell'inflazione avessero il minimo rapporto con la suddetta legge. Dall'articolo 2 della stessa si desume chiaramente che esso si applica soltanto quando le tariffe sono irrisorie ma non quando sono elevate. Come ha chiarito il ministero, le sue raccomandazioni si basavano su altre considerazioni riguardanti la struttura del commercio internazionale della Grecia. In conclusione si deve ritenere che le compagnie di navigazione greche operanti nell'Adriatico abbiano agito, in materia di politica tariffaria, in piena autonomia.

Valutazione degli altri argomenti generali delle parti

(109) È altresì ingenuo sostenere, come fanno alcune parti, che le iniziative delle compagnie in materia di prezzi fossero il risultato non di una collusione ma delle forze spontanee di mercato (ad esempio l'impatto del costo dei carburanti) o di altri eventi particolari come la guerra in ex Iugoslavia o le fluttuazioni improvvise delle valute estere. Tale asserzione è in totale contraddizione con le prove documentarie della collusione sui prezzi. Analogamente si può respingere la tesi di alcune parti secondo cui esse seguivano unicamente gli aumenti di prezzo di cui venivano a conoscenza attraverso la rete di agenti. È evidente che quasi tutta la corrispondenza sull'aumento dei prezzi è stata ottenuta attraverso scambi diretti tra concorrenti e non tramite gli agenti.

Valutazione degli argomenti relativi alla durata dell'infrazione

(110) Per quanto riguarda la durata dell'infrazione, la maggior parte delle compagnie operanti sulla linea Patrasso-Ancona ha ammesso che l'accordo di fissazione dei prezzi fu raggiunto nel corso del 1987 ma che riguardava esclusivamente le tariffe per il 1988. Analogamente Anek afferma di aver aderito agli accordi nel 1989 ma per le tariffe relative al 1990. La Commissione respinge questo argomento perché l'adesione ad un accordo di fissazione dei prezzi costituisce di per sé un'infrazione all'articolo 85 del trattato CE.

Valutazione degli argomenti delle parti relativi ad accuse specifiche

Ruolo delle singole compagnie

(111) Per ogni destinatario della presente decisione è necessario accertare la sua partecipazione all'infrazione. Ciò non richiede tuttavia, come qualche impresa ha invece sostenuto, la prova diretta che ogni presunto partecipante abbia espressamente acconsentito o manifestamente sostenuto ogni singolo aspetto degli accordi sui prezzi per tutta la loro durata. La sostanza dell'infrazione consiste nell'associazione delle compagnie, per vari anni, ad un'iniziativa comune illecita per uno scopo comune.

(112) Il modo corretto di procedere in un caso come il presente consiste nel dimostrare l'esistenza, il funzionamento e le principali caratteristiche della collusione e poi stabilire: primo, se esiste una prova credibile e convincente che lega ogni

singola compagnia al meccanismo comune e, secondo, per quanto tempo ciascuna compagnia ha partecipato [1].

(113) Esistono numerose prove dirette della partecipazione di ogni destinatario della presente decisione all'infrazione. I documenti principali che dimostrano l'esistenza della cooperazione globale o di sue singole manifestazioni normalmente designano i partecipanti per nome.

(114) Costituiscono prova della partecipazione di ciascuna impresa all'infrazione: a) i riferimenti espliciti ad ogni impresa nella corrispondenza scambiata tra le parti, b) la partecipazione di ogni impresa a riunioni e alle successive concertazioni sui prezzi e c) la documentazione interna di un'impresa o di un'altra, che la collega alla collusione. Durante il procedimento amministrativo nessun elemento di rilievo di ogni singola prova è stato contraddetto o dimostrato inattendibile.

(115) Vari documenti (in particolare il fax di Minoan del 15 marzo 1989, il fax di Strintzis del 12 luglio 1989, il fax inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, la risposta di Anek del 18 novembre 1991, la lettera di Minoan ai suoi agenti del 2 novembre 1990, la lettera di Anek ai suoi agenti del 21 ottobre 1991, il telex di Minoan del 7 gennaio 1993, il telex di ETA del 24 novembre 1993) dimostrano che hanno avuto luogo con continuità per vari anni consultazioni ed accordi sui prezzi tra tutti i destinatari della presente decisione.

(116) Minoan, Strintzis e Anek ammettono di aver partecipato alla collusione mentre Karageorgis non ha presentato argomenti in sua difesa.

(117) Quanto alle compagnie operanti su Bari/Brindisi, Adriatica e Ventouris Ferries ammettono di aver partecipato alle riunioni in cui si discutevano e si concordavano le tariffe tra operatori concorrenti. Inoltre, alcuni documenti (i fax di Strintzis dell'8 dicembre 1989, del 5 settembre 1990 e del 30 ottobre 1990, la lettera di Minoan del 2 novembre 1990, il fax inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, il documento di Minoan del 25 febbraio 1992, il telex di Minoan del 7 gennaio 1993, il telex di ETA del 24 novrembre 1993) indicano trattative ed accordi tra le compagnie operanti su Ancona e su Bari/Brindisi. Soltanto il telex di Minoan del 7 gennaio 1993 menziona un accordo tra gli operatori su Ancona, precisando esplicitamente che le altre compagnie all'epoca non ne erano a conoscenza. Tuttavia, persino questo documento cita le discussioni tra le compagnie operanti su Bari/Brindisi che dovevano essere successivamente consultate dagli operatori su Ancona. La Commissione non è riuscita a identificare altre compagnie, operanti sulle linee Bari/Brindisi, che abbiano partecipato alla collusione. In particolare, la presente decisione non è indirizzata a AK Ventouris Ferries né ad Hellenic Mediterranean Lines, non essendo sufficientemente dimostrato che esse violarono effettivamente le regole di concorrenza (entrambe sono citate soltanto una volta in documenti di altre compagnie).

Marlines

(118) La partecipazione di Marlines alla collusione dal 1987 al 1989 è provata da otto documenti (citati nelle parti relative agli accordi riguardanti il 1988 ed il 1989) ricevuti da Marlines o indicanti che la compagnia era parte agli accordi. Da quanto precede la Commissione conclude che Marlines negoziò e concordò ogni anno con Strintzis, Minoan e Karageorgis prezzi comuni per autovetture e autocarri sulla linea Patrasso-Ancona già dal 18 luglio 1987 e per il 1988 e il 1989. Marlines è citata per l'ultima volta in un telex inviatole da Anek il 22 settembre 1989. Non esistono prove che Marlines abbia partecipato ad altre consultazioni con altre compagnie né esiste una prova inoppugnabile della sua partecipazione successiva al cartello. La Commissione conclude che Marlines ha partecipato all'infrazione almeno dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989 quando le altre compagnie concordarono di adeguare i loro prezzi.

[1] Cfr. sentenza del tribunale di primo grado nella causa T-1/89 Rhône-Poulenc, Racc. 1991, pag. II-867, punto 126.

(119) La tesi di Marlines di essere una società offshore ai sensi della legge greca deve essere respinta. La Commissione non ha mai sostenuto che l'infrazione fosse limitata alle compagnie di navigazione greche.

Med Link

(120) Med Link sostiene di non avere relazioni di alcun tipo con le compagnie citate nella comunicazione degli addebiti, indirizzatale dalla Commissione con la denominazione Mediterranean Line Inc. o Med Line. Sostiene altresì di non aver partecipato a nessuna delle presunte infrazioni. In particolare il suo rappresentante, sig. Giannatos, il cui nome figura nel telex del 24 novembre 1993 di ETA alla sede centrale di Minoan, asserisce di non aver partecipato alla riunione indicata nel telex. Egli afferma che Med Link era impiantata in Liberia il 15 luglio 1993 e che dopo il 31 dicembre 1993 ha installato la sua sede centrale in Grecia.

(121) La Commissione ammette che non esiste una prova certa del legame organico tra Med Link e Mediterranean Line. In particolare Med Link non può essere considerata come il successore di Mediterranean Line nelle sue attività sul mercato di riferimento. Di conseguenza la presente decisione non è indirizzata a Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica ammette di aver partecipato alle consultazioni con i concorrenti per la fissazione dei prezzi sulle linee tra la Grecia e l'Italia. In particolare riconosce di aver partecipato a due riunioni, il 25 ottobre 1990 e il 14 novembre 1993, nelle quali gli operatori di traghetti hanno concordato i prezzi, ma nega di aver avuto altri contatti con i suoi concorrenti sulle linee Italia-Grecia.

(123) Per quanto riguarda le riunioni del 25 ottobre 1990 e il fax di Strintzis del 30 ottobre 1990, Adriatica asserisce di non aver applicato le tariffe discusse nella riunione ed elencate nel fax di Strintzis (cfr. sopra), anche se in detto fax figuravano le tariffe di Adriatica per gli autocarri sulla rotta Brindisi-Grecia. Inoltre afferma che le sue tariffe erano inferiori del 10 % circa a quelle delle compagnie greche sulla stessa linea.

(124) A richiesta della Commissione il 27 ottobre 1992 Adriatica ha presentato due listini prezzi per gli autocarri, relativi al 1991. Nel primo le categorie di veicoli sono effettivamente in realtà diverse da quelle indicate nel fax di Strintzis. Il secondo invece è identico a quello che figura nel suddetto fax. Peraltro differenze tra le tariffe di Adriatica e quelle degli operatori greci sulla stessa linea sono indicate anche nel fax di Strintzis. Pertanto la Commissione respinge gli argomenti di Adriatica secondo cui soltanto gli operatori greci hanno partecipato all'elaborazione delle tariffe per autocarri relative al 1991 e che Adriatica non ha applicato le tariffe concordate.

(125) Per quanto riguarda la riunione del 24 novembre 1993, Adriatica riconosce di avervi partecipato ma sostiene di aver poi dato al suo rappresentante istruzioni di evitare ogni pratica collusiva perché avrebbe potuto essere considerata dalla Commissione un accordo di cartello. Una nota di servizio non è tuttavia una prova sufficiente per consentire ad Adriatica di sfuggire alle sue responsabilità per il restante periodo dell'infrazione [1]. Nondimeno la Commissione tiene conto della prova fornita da Adriatica da cui risulta che non ha in pratica applicato l'adeguamento del 15 % concordato per il 1994.

(126) Secondo la Commissione l'accordo tra gli operatori su Ancona e quelli su Bari/Brindisi è abbondantemente provato. Esiste la prova diretta che Adriatica ha aderito al cartello almeno dal 30 ottobre 1990 accettando di adeguare le sue tariffe per autocarri per il 1991. È altresì sufficientemente provata la sua partecipazione per il 1993. Il 24 novembre 1993 Adriatica negoziò e concertò con i concorrenti l'adeguamento delle sue tariffe per autocarri dal dicembre 1993. Quanto al periodo 30 ottobre 1990-24 novembre 1993, la partecipazione degli operatori su Bari/

[1] Sentenza del Tribunale di primo grado nella causa T-141/89 Trefileurope, Racc. 1995, pag. II-791, punto 85.

Brindisi alla collusione è sufficientemente provata mentre non lo è il fatto che Adriatica, dopo aver aderito al cartello, ne sia uscita durante lo stesso periodo. Il telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991 menziona la collusione tra «le 11 compagnie e le 36 navi che effettuano la traversata fra la Grecia e l'Italia». Di conseguenza la Commissione conclude che Adriatica ha partecipato all'infrazione fino a luglio 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines è menzionata una volta in un telex di Strintzis del 30 ottobre 1990. Non esistendo altra prova della sua partecipazione alla collusione, la presente decisione non è ad essa indirizzata.

Ventouris Ferries

(128) Esistono prove della partecipazione di Ventouris Ferries alla collusione dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994. La Commissione respinge gli argomenti avanzati secondo cui Ventouris Ferries non ricevette i documenti o aveva già deciso la sua politica tariffaria prima di partecipare alle consultazioni in questione (cfr. supra considerando 47 e 48).

(129) Quanto al secondo argomento, Ventouris Ferries ha presentato un telex, inviato ad uno dei suoi agenti il 4 dicembre 1989, in cui figurano i prezzi elencati nel fax di Strintzis dell'8 dicembre 1989 sulla linea Bari-Grecia. Ventouris asserisce che il fax di Strintzis riproduceva semplicemente le sue tariffe stabilite prima di quella data. È però innegabile che il fax di Strintzis riguarda semplicemente un accordo tra varie compagnie, compresa Ventouris Ferries, e pertanto è evidente che Ventouris Ferries ha partecipato alla fissazione dei prezzi. Da rilevare che i due documenti non solo contengono la stessa lista di prezzi ma ambedue menzionano esplicitamente che quei prezzi erano validi dal 10 dicembre 1989.

(130) Ventouris Ferries ha prodotto anche lettere indirizzate ai suoi clienti o agenti in data 8 ottobre 1990 e 11 ottobre 1990 contenenti le tariffe per autocarri indicate nel fax di Strintzis del 30 ottobre 1990. Tali lettere confermano la prova contenuta nel fax di Strintzis che menziona «un accordo definitivo sulle tariffe per autocarri» e suggerisce di «annunciare i prezzi il 1º novembre e di applicarli, come d'accordo, a partire dal 5 novembre 1990». Nelle sue lettere Ventouris Ferries precisava che si trattava di tariffe «indicative» e che aveva intenzione di applicarle «a partire da fine ottobre o inizi novembre 1990». Invero, queste lettere confermano che l'infrazione consisteva in un accordo e che Ventouris Ferries vi ha partecipato.

(131) L'accordo tra gli operatori su Ancona e su Bari/Brindisi è solidamente provato. Persino per il 1992, per il quale Ventouris asserisce che non esisterebbe la prova, il documento di ETA del 25 febbraio 1992 dimostra che Ventouris ha partecipato alla collusione, discutendo le tariffe anche per la linea di Otranto. Quanto al 1991, il telex inviato ad Anek il 22 novembre 1991 fa riferimento ad una collusione tra «le 11 compagnie e le 36 navi che effettuano la traversata Grecia-Italia». La Commissione conclude che Ventouris ha continuato a partecipare alla collusione durante il 1991 giacché esistono sufficienti prove dirette della sua partecipazione per gli anni restanti dell'infrazione, come il telex di Strintzis in data 8 dicembre 1989, il fax di Strintzis del 30 ottobre 1990, il documento di ETA in data 25 febbraio 1992, il telex di ETA alla sede centrale di Minoan in data 24 novembre 1993, e non è assolutamente provato che Ventouris Ferries si sia ritirata dall'accordo nel 1991.

Strintzis

(132) Strintzis non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. Ha citato a sua difesa il ruolo delle autorità greche e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Strintzis ha partecipato alla presunta collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 fino al luglio 1994.

Anek

(133) Anek non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. Ha citato a sua difesa il ruolo delle autorità greche e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Anek ha partecipato alla presunta collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 6 luglio 1989 fino al luglio 1994.

Karageorgis

(134) Karageorgis non ha avanzato argomenti a difesa. La Commissione conclude che tale compagnia ha partecipato alla collusione per la fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1995 quando si ritirò definitivamente dalle linee Grecia-Italia.

Minoan

(135) Minoan non ha contestato la sua partecipazione alla presunta collusione. A sua difesa menziona il ruolo delle autorità greche, le condizioni di mercato e il carattere non vincolante degli accordi. La Commissione conclude che Minoan ha partecipato alla presunta collusione sulla fissazione dei prezzi almeno dal 18 luglio 1987 al luglio 1994.

(136) Minoan fa riferimento al suo rapporto contrattuale con ETA, suo agente generale esclusivo per tutte le navi in esercizio su linee internazionali. Sostiene che parecchie delle attività menzionate nella presente decisione furono iniziative prese da ETA senza la sua approvazione, talvolta fuori dall'ambito dei contratti fra ETA e Minoan, di cui quest'ultima non dovrebbe essere ritenuta responsabile. La Commissione non accetta questo argomento. Quanto ai rapporti tra ETA e Minoan, da tutti i contratti tra le due parti di cui la Commissione è a conoscenza risulta che ETA è l'agente generale esclusivo di Minoan che agisce secondo le sue istruzioni e sotto il suo controllo. In base a tutti i contratti, ETA rappresenta Minoan presso tutte le autorità nazionali ed internazionali e organizza la rete di agenti locale e portuali di Minoan. A richiesta di Minoan, ETA deve fare tutto il possibile per garantire la cooperazione di Minoan con altre compagnie. Varie disposizioni precisano le provvigioni (in % o in importi fissi) dovute da Minoan ad ETA o da ETA ad altri agenti turistici.

(137) ETA deve essere perciò considerata la «longa manus» di Minoan, operante quale suo rappresentante, intermediario che agisce esclusivamente per conto di Minoan e non intraprende affari per proprio conto. In tutti i documenti utilizzati nella presente decisione il sig. Sfinias, rappresentante legale e amministratore di ETA, ha rappresentato Minoan (Atene), firmandoli tutti, anche la risposta del 20 novembre 1992 alla richiesta di informazioni indirizzata a Minoan dalla Commissione. Di fatto il sig. Sfinias ha agito in qualità di rappresentante di un'unità operativa dell'impresa di Minoan. Tutte le altre compagnie, rispondendo a fax o a telex firmati dal sig. Sfinias, indirizzavano le loro risposte a «Minoan» o a «Minoan Atene» e mai a ETA. In tutti questi documenti il sig. Sfinias si riferiva ad ETA soltanto quando indirizzava alla sede di Minoan ad Heraklion (Creta). Nondimeno, a proposito delle prove documentali utilizzate nella presente decisione, Minoan sostiene che solo 6 dei 17 documenti della sua impresa si riferiscono alla notifica di ETA a Minoan degli accordi in questione e soltanto in 2 ETA chiede l'autorizzazione per le sue proposte. La Commissione però respinge l'argomento secondo il quale detti documenti non consentono di imputare a Minoan le iniziative anticoncorrenziali di ETA. Dai documenti di Minoan provenienti dalla sede di Heraklion e dai messaggi del sig. Sfinias a Minoan Heraklion si deduce che Minoan era al corrente della collusione e vi ha partecipato (ad esempio documenti di ETA in data 25 febbraio 1992, 21 maggio 1992, 30 luglio 1992 in cui ETA agisce da rappresentante di Minoan nei confronti delle altre compagnie).

(138) Secondo la Commissione le lettere del sig. Sfinias a Minoan Heraklion riguardanti i loro rapporti contrattuali non provano, come ha sostenuto Minoan, che ETA abbia agito in piena autonomia nel proprio interesse, eccedendo i

limiti contrattuali tra ETA e Minoan. Al contrario, la corrispondenza ed il fatto che il sig. Sfinias chiedesse l'approvazione di Minoan, dimostrano che Minoan era sempre al corrente della collusione e poteva in ogni caso influenzare in modo decisivo il comportamento del suo agente generale. Concludendo, la Commissione respinge l'argomento secondo cui ETA, citata come «Minoan Athens» o semplicemente «Minoan» in tutta la documentazione pertinente, aveva una autonomia commerciale tale da non potere imputare il suo comportamento al suo proponente [1]. Ai fini della presente decisione ETA e Minoan sono considerate un'unica entità giuridica ed economica.

(139) Sotto il profilo procedurale, Minoan sostiene che ETA è una società indipendente che ha agito in qualità di agente. Di conseguenza Minoan contesta la legalità degli accertamenti effettuati negli uffici di ETA e dei documenti ivi rinvenuti dalla Commissione. Questo argomento non può essere accolto. La Commissione considera che sussistano sufficienti prove documentali del fatto che ETA, nel rappresentare Minoan, si sia presentato come «Minoan Athens» o semplicemente «Minoan». È significativo che nei suoi locali ad Atene ETA utilizzasse il logo e i marchi di Minoan. Ancor più importante è il fatto che, prima degli accertamenti, il sig. Sfinias abbia risposto alle richieste d'informazione della Commissione firmando un documento a nome di Minoan. Nell'intestazione del documento l'indirizzo degli uffici di ETA compare sotto il logo e il marchio di Minoan senza menzione alcuna di ETA. La Commissione conclude che, indipendentemente dall'occupazione e dall'utilizzazione dei locali in questione da parte di ETA, Minoan ha permesso ad ETA di utilizzare i locali come se fossero «locali di Minoan Atene».

II

VALUTAZIONE GIURIDICA

Articolo 85

(140) L'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE vieta, in quanto incompatibili con il mercato comune, tutti gli accordi tra imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza e, in particolare, quelli consistenti nel fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione.

(141) Perché una restrizione costituisca un accordo ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, non è necessario che sia giuridicamente vincolante per le parti. L'accordo esiste se le parti raggiungono un consenso su un programma che limita la loro libertà commerciale determinando le linee della loro rispettiva azione sul mercato. Non sono necessarie sanzioni contrattuali o procedure di messa in esecuzione. Né è necessario che l'accordo sia scritto. Risulta chiaro dalle prove raccolte nel caso in esame che le parti hanno condotto consultazioni regolari e dirette allo scopo di fissare le tariffe per il trasporto di passeggeri e merci sulle linee tra la Grecia e l'Italia. Discussioni regolari e particolareggiate si sono svolte ogni anno per decidere i livelli delle tariffe per l'anno successivo e vi sono state consultazioni specifiche per decidere in che modo le parti dovevano comportarsi in presenza di problemi insorti durante l'anno, quali, ad esempio, svalutazioni di monete o nuove categorie di veicoli. È anche chiaro che tali discussioni avevano luogo tra rappresentanti ad alto livello delle parti. Non vi è dubbio che tali dispositivi costituivano un accordo il cui scopo era la fissazione, da parte delle società che vi aderivano, dei prezzi e di altre condizioni commerciali.

(142) Perché sia di applicazione l'articolo 85 è necessario che l'accordo o la pratica concordata abbia per oggetto o per effetto di restringere la concorrenza. L'oggetto dell'accordo tra le parti in questione era chiaramente l'imposizione di prezzi comuni che limitavano la capacità delle parti di agire indipendentemente sul mercato. Conformemente alla giurisprudenza costante della Corte di giustizia, non è necessario esaminare gli effetti reali di un accordo se è manifesto che esso ha

[1] Cfr. sentenza della Corte di giustizia del 25 ottobre 1983 nella causa 107/82 AEG, Racc. 1983, pag. 3151, punto 49, e sentenza del 14 luglio 1972 nella causa 48/69 ICI, Racc. 1972, pag. 619, punti 132 e 133, riguardanti l'imputazione del comportamento delle controllate alle rispettive società madri.

per oggetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza [1]. Inoltre nel presente caso l'accordo non può beneficiare dell'applicazione di alcuna esenzione per categoria né soddisfa le condizioni per un'esenzione individuale.

Effetti sul commercio tra Stati membri

(143) I servizi interessati dalle pratiche oggetto della presente procedura sono i servizi di traghetto roll-on/roll-off tra la Grecia e l'Italia. I collegamenti marittimi tra la Grecia e l'Italia hanno assunto un'importanza ancora maggiore nel 1992, quando, con l'inizio della guerra nella ex Iugoslavia, sono stati chiusi di fatto gli itinerari terrestri d'importazione ed esportazione tra la Grecia e il resto dell'Unione europea. Nel 1993 sono stati trasportati tra la Grecia e l'Italia 1 316 003 passeggeri e 213 839 autoveicoli, di cui rispettivamente il 49 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Ancona, il 35 % e il 38 % sulla linea Patrasso-Brindisi e il 10 % e 19 % su quella Patrasso-Bari. Cinque delle compagnie di navigazione interessate assicurano, in un periodo o nell'altro, quasi il 100 % dei trasporti effettuati sulla linea Patrasso-Ancona. Qualsiasi accordo che interessi la domanda di servizi tra i due Stati membri (come ad esempio un accordo che fissi i livelli dei prezzi tra i maggiori fornitori del servizio) è in grado di deviare la domanda sia all'interno del gruppo di imprese coinvolte nell'accordo, sia all'esterno del gruppo, alterando in tal modo la struttura del commercio tra Stati membri per quanto riguarda detto servizio.

Conclusione

(144) In base alle considerazioni che precedono, la Commissione ritiene che Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines abbiano partecipato ad un accordo contrario all'articolo 85 del trattato CE, avente per oggetto la fissazione dei prezzi per i servizi di traghetto roll-on/roll-off effettuati tra Patrasso e Ancona. La Commissione ritiene inoltre che le compagnie Minoan Lines, Anik Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries e Adriatica di navigazione abbiano concordato i livelli delle tariffe per gli autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Tali accordi rientravano in un più ampio sistema collusivo di fissazione delle tariffe per i servizi di traghetto tra l'Italia e la Grecia e pertanto non devono essere considerati come infrazioni distinte, ma aspetti di un'unica e continua infrazione.

[1] Cfr. ad esempio la sentenza dell'11 gennaio 1990 nella causa C-277/87 Sandoz, Racc. 1990, pag. I-45, punto 39.

AMMENDE

Articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86

(145) Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese e alle associazioni di imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milione di EUR, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10 % del volume d'affari realizzato durante l'esercizio precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato all'infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza commettano un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato. Per fissare l'ammontare dell'ammenda si terrà conto sia della gravità dell'infrazione che della sua durata. Nel caso presente, l'infrazione è stata commessa intenzionalmente, è stata cioè concepita per limitare la concorrenza sui prezzi. La prova documentaria diretta indica che le parti sapevano che la collusione era destinata ad eliminare la concorrenza sui prezzi o quantomeno rischiava di eliminarla (telex di Minoan del 15 marzo 1989, fax di Strintzis del 12 giugno 1989, telex di Minoan del 7 gennaio 1992, telex di Minoan 7 gennaio 1993). L'intenzionalità delle pratiche poste in essere dalle parti si può ulteriormente ravvisare nelle misure destinate a controllare gli adeguamenti tariffari (telex di Minoan del 22 giugno 1989, telex di Karageorgis del 10 ottobre 1990, telex inviato ad Anek il 22 ottobre 1991, telex di Minoan di novembre 1992).

Gravità

(146) Per valutare la gravità dell'infrazione occorre tener conto della sua natura, dell'impatto reale sul mercato su cui è valutabile, e della dimensione del mercato geografico rilevante.

(147) Un accordo mediante il quale il prezzo del trasporto di passeggeri e merci per traghetto roll-on roll-off sia stato concordato da alcuni dei più importanti operatori di traghetti nel mercato di riferimento costituisce, per sua natura, una violazione molto grave delle disposizioni comunitarie.

(148) L'infrazione ha avuto un effetto reale limitato sul mercato. La Commissione ammette che le parti non abbiano interamente applicato tutti gli accordi specifici sui prezzi e che durante il periodo dell'infrazione si siano fatte concorrenza sui prezzi attraverso gli sconti. Per di più, il governo greco durante il periodo dell'infrazione ha incoraggiato le imprese a contenere gli aumenti tariffari nei limiti dell'inflazione. Le tariffe sono state mantenute ad un livello tra i più bassi del mercato comune per il trasporto marittimo da uno Stato membro ad un altro.

(149) L'infrazione ha, inoltre, prodotto i suoi effetti in una parte limitata del mercato comune, vale a dire su tre delle linee adriatiche. Anche prendendo in considerazione tutte le rotte Grecia-Italia, il mercato è ancora modesto rispetto ad altri mercati dell'UE. La tabella che segue indica il numero di passeggeri, di autovetture e rimorchi trasportati nel 1996 in questo mercato e su altre linee marittime comunitarie [1]:

1996	Passeggeri	Autovetture	Rimorchi
Italia-Grecia	1 258 000	245 983	229 000
Francia/Belgio-Regno Unito	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danimarca-Germania	9 698 357	1 363 940	279 274
Danimarca-Svezia	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Tuttavia la Commissione conclude che l'infrazione costituisce una violazione grave delle norme comunitarie di concorrenza.

(151) Nel fissare l'ammontare delle ammende, la Commissione può tener conto della capacità effettiva dei trasgressori di causare un danno rilevante e quindi fissare detto importo ad un livello tale da garantire all'ammenda un effetto sufficientemente dissuasivo. La Commissione ritiene opportuno che le ammende più pesanti siano imposte alle imprese più grandi e non alle più piccole a motivo della notevole differenza di dimensioni [2]. La tabella 1 riporta la dimensione relativa di ciascuna impresa interessata nel 1993 [ultimo anno in cui l'infrazione è stata commessa da tutte le imprese, escluse Marlines e Karageorgis [3]], rispetto a Minoan, principale operatore del mercato. Il confronto è fatto sulla base del fatturato del 1993 per i servizi roll-on e roll-off sulle linee adriatiche. Questa è la base corretta per confrontare la dimensione relativa delle imprese perché consente alla Commissione di valutare l'importanza specifica delle imprese sul mercato rilevante e quindi l'effetto reale del comportamento anticoncorrenziale di ciascuna impresa.

Tabella 1

Grandi vettori	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Vettori medi	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Piccoli vettori	Marlines	0,12

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

[2] È da rilevare che certamente Marlines e Ventouris Ferries, probabilmente, possono essere considerate piccole e medie imprese ai sensi della raccomandazione 96/280/CE della Commissione. Secondo la comunicazione della Commissione sugli accordi di importanza minore (GU C 372 del 9.12.1997, pag. 13), gli accordi tra PMI, in generale, non ricadono nel divieto dell'articolo 85, paragrafo 1. Nel caso presente, tuttavia, soltanto due parti, Marlines e Ventouris Ferries, possono essere considerate PMI. Per di più è certo che l'accordo ostacola significativamente la concorrenza in una parte sostanziale del mercato rilevante (cfr. parte III della comunicazione della Commissione sugli accordi d'importanza minore).

[3] La dimensione di Karageorgis è calcolata sulla base delle informazioni fornite dall'impresa stessa sul numero di passeggeri e veicoli trasportati dai suoi traghetti durante il 1992, che a suo dire è stato l'ultimo anno intero di attività in Grecia. Per Marlines la base è il suo fatturato totale del 1989. Ai fini del confronto è assolutamente irrilevante che si consideri il fatturato di Marlines del 1989 o del 1993.

(152) In base a tale raggruppamento, le ammende da imporre ai vettori medi in funzione alla gravità dell'infrazione saranno pari al 65 % delle ammende imposte ai grandi vettori. Per Marlines la percentuale sarà 20 %.

Tabella 2

Grandi vettori	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Vettori medi	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Piccoli vettori	Marlines	+ 20 %

Durata

(153) La Commissione ritiene che l'accordo risalga almeno al 18 luglio 1987 e sia durato fino a luglio 1994 (data degli accertamenti della Commissione), nel caso di Strintzis e Minoan Lines, e nel caso di Anek dal 6 luglio 1989 fino al luglio 1994. Quanto a Marlines, si ritiene che abbia partecipato all'accordo almeno dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989. Karageorgis si sarebbe ritirata dal cartello nel 1993. Per quest'ultima si ritiene che l'infrazione sia durata almeno dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1992.

(154) Quanto alla compagnia Ventouris Ferries, la Commissione ritiene che abbia aderito al cartello per la fissazione dei prezzi l'8 dicembre 1989, concordando con quattro delle compagnie che operano sulla linea Patrasso-Ancona le tariffe da applicare agli autocarri sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Ventouris Ferries ha partecipato all'infrazione fino a luglio 1994. Quanto ad Adriatica, la Commissione ritiene che abbia partecipato al cartello dal 30 ottobre 1990 almeno fino al luglio 1994.

(155) La Commissione conclude che la durata dell'infrazione è stata lunga per Minoan, Strintzis e Karageorgis e media per le altre compagnie.

(156) Tali considerazioni giustificano una maggiorazione delle ammende di 10 % per ogni anno di durata dell'infrazione nel caso di Minoan e Strintzis, di 20 % nel caso di Marlines e di 35-55 % per le altre compagnie. La tabella 2 riporta gli adeguamenti per compagnie.

Conclusione sull'importo di base delle ammende

(157) La Commissione conclude che le parti hanno commesso una infrazione grave dell'articolo 85. Di conseguenza l'ammenda da infliggere deve sanzionare la grave violazione in maniera adeguata e tale da escludere, in virtù del suo effetto dissuasivo, che si ripeta.

(158) La tabella 3 indica il calcolo delle ammende sulla base degli elementi di cui ai considerando 146-156. Nella colonna 1 figura l'ammenda di base calcolata in funzione della gravità dell'infrazione, nella colonna 2 l'ammenda di base per singola compagnia, in funzione della durata.

Tabella 3

	Gravità (Mio di EUR)	Durata (Mio di EUR)
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

Circostanze aggravanti

(159) Dalla prova documentaria risulta chiaramente che Minoan ha agito da istigatore del cartello. Di fatto Minoan ha cercato di convincere Anek ad aderire al cartello (telex di Minoan del 15 marzo 1989), ha discusso con Ventouris Ferries la politica tariffaria di quest'ultima sulla linea di Otranto (documento di ETA del 25 febbraio 1992) e ha organizzato e diretto le riunioni con le compagnie partecipanti all'infrazione (telex di ETA del 21 maggio 1992 e del 24 dicembre 1993). Essa ha non soltanto controllato le operazioni del cartello ma ha anche cercato di estendere l'ambito di collaborazione delle compagnie (telex del 15 marzo 1989, 7 gennaio 1992, 25 febbraio 1992, 7 gennaio 1993, 24 settembre 1993, 26 maggio 1994). Queste considerazioni giustificano una maggiorazione dell'ammenda di 25 % per Minoan.

(160) Nel novembre 1992, dopo che le parti ebbero ricevuto dalla Commissione la richiesta di informazioni, Minoan propose che ogni compagnia differenziasse i suoi prezzi dell'1 % per quattro categorie di cabine. Ciascuna compagnia avrebbe distinto quattro diverse categorie di prezzo.

(161) Ciò non soltanto dimostra il ruolo d'istigatore del cartello svolto da Minoan ma equivale ad un tentativo di intralciare gli accertamenti della Commissione. Tali considerazioni giustificano una maggiorazione dell'ammenda del 10 % per Minoan.

Circostanze attenuanti

(162) La Commissione ammette che le parti non abbiano applicato integralmente tutti gli accordi specifici sui prezzi e che durante il periodo dell'infrazione si siano fatte concorrenza attraverso gli sconti. Si è già tenuto conto, tuttavia, di queste considerazioni nel valutare la gravità dell'infrazione.

(163) La prassi corrente — non imposta direttamente dalla normativa — di fissare le tariffe nazionali greche mediante consultazioni di tutti gli operatori nazionali (nel cui ambito ci si attendeva che presentassero una proposta comune) e la successiva decisione del ministero della Marina mercantile potrebbero aver indotto le compagnie greche che operano anche sulle linee nazionali a dubitare che la consultazione per la fissazione dei prezzi sulle linee internazionali costituisse realmente un'infrazione. Queste considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 15 % per tutte le compagnie.

(164) Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris hanno avuto nell'infrazione un ruolo esclusivamente di «imitazione gregaria». Queste considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 15 % per Marlines, Adriatica, Anek e Ventouris Ferries.

(165) La tabella 4 indica l'ammontare delle ammende, risultanti dagli adattamenti sopra indicati.

Tabella 4

	Adattamento (%)	Ammende dopo l'adattamento (Mio di EUR)
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) Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione non può infliggere ammende superiori ad 1 milione di EUR o al 10 % del fatturato realizzato durante l'esercizio finanziario precedente da ciascuna delle imprese partecipanti all'infrazione. Per tutte le imprese, esclusa Karageorgis, le ammende fissate nella colonna «ammende dopo l'adattamento» non possono superare il 10 % del fatturato delle compagnie partecipanti all'infrazione.

(167) Karageorgis ha smesso di operare nel gennaio 1993 e successivamente ha chiuso tutte le sue agenzie in Grecia. La Commissione non dispone di dati relativi al fatturato 1997 di Karageorgis. Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, la Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milione di EUR (con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino

al 10 % del fatturato realizzato durante l'esercizio sociale precedente). Di conseguenza l'ammenda per Karageorgis è fissata a 1 milione di EUR.

(168) Conformemente alla comunicazione della Commissione sulla non imposizione o sulla riduzione delle amende nei casi di intesa fra imprese [1], le ammende previste dal regolamento (CEE) n. 4056/86 possono essere notevolmente ridotte in vari casi. Fra questi: a) se, prima dell'invio di una comunicazione degli addebiti, un'impresa fornisce alla Commissione informazioni, documenti o altre prove che contribuiscano materialmente a confermare la sussistenza dell'infrazione e b) se dopo aver ricevuto la comunicazione degli addebiti, un'impresa informa la Commissione che non contesta i fatti materiali sui quali la Commissione fonda le sue accuse.

(169) Nel presente caso i documenti presentati da Anek prima che la Commissione inviasse la comunicazione degli addebiti hanno confermato, in misura significativa, la sussistenza dell'infrazione. Inoltre nessuna delle compagnie ha contestato i fatti su cui si è fondata la comunicazione degli addebiti della Commissione. Tali considerazioni giustificano una riduzione delle ammende del 45 % per Anek e del 20 % per le altre compagnie.

Conclusione sull'importo finale delle ammende

(170) La tabella 5 indica l'importo finale delle ammende tenuto conto degli elementi di cui ai considerando 146-169.

Tabella 5

	Importo finale delle ammende (Mio di EUR)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] GU C 207 del 18.7.1996, pag. 4.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando i prezzi da applicare ai servizi di traghetto roll-on/roll-off tra Patrasso ed Ancona. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

a) nel caso di Minoan Lines e Strintzis Lines, dal 18 luglio 1987 al luglio 1994;

b) nel caso di Karageorgis Lines, dal 18 luglio 1987 al 27 dicembre 1992;

c) nel caso di Marlines SA, dal 18 luglio 1987 all'8 dicembre 1989;

d) nel caso di Anek Lines, dal 6 luglio 1989 al luglio 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA e Strintzis Lines hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato CE, concordando le tariffe per autocarri da applicare sulle linee Patrasso-Bari e Patrasso-Brindisi. Le infrazioni hanno avuto la seguente durata:

a) nel caso di Minoan Lines, Ventouris Group e Strintzis Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;

b) nel caso di Karageorgis Lines, dall'8 dicembre 1989 al 27 dicembre 1992;

c) nel caso di Anek Lines, dall'8 dicembre 1989 al luglio 1994;

d) nel caso di Adriatica di navigazione SpA, dal 30 ottobre 1990 al luglio 1994.

Articolo 2

Per l'infrazione di cui all'articolo 1, sono inflitte rispettivamente le seguenti ammende alle imprese sotto indicate:

— a Minoan Lines, un'ammenda di 3,26 Mio di EUR,

— a Strintzis Lines, un'ammenda di 1,5 Mio di EUR,

— ad Anek Lines, un'ammenda di 1,11 Mio di EUR,

— a Marlines, un'ammenda di 0,26 Mio di EUR,

— a Karageorgis Lines, un'ammenda di 1 Mio di EUR,

— a Ventouris Group Enterprises, un'ammenda di 1,01 Mio di EUR,

— ad Adriatica di Navigazione SpA, un'ammenda di 0,98 Mio di EUR.

Articolo 3

Entro tre mesi dalla data della notifica della presente decisione, le ammende sono versate sul seguente conto bancario:

Conto n. 310–0933000–43,
Commissione europea
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond point Schuman/Schumanplein 5,
B-1040 Bruxelles.

Tracorsi tre mesi, sono automaticamente esigibili interessi al tasso che la Banca centrale europea applica alle sue operazioni in euro, il primo giorno lavorativo del mese in cui la presente decisione è adottata, maggiorato di 3,5 punti percentuali, ossia pari al 7,5 %.

Articolo 4

La presente decisione è indirizzata a:

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

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo

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

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Pireo,

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

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

— Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venezia

La presente decisione costituisce titolo esecutivo conformemente all'articolo 192 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 9 dicembre 1999.

Per la Commissione
Karel VAN MIERT
Membro della Commissione