BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 december 1998

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag

(FIV/34.466 — Griekse veerdienstmaatschappijen)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3792)

(Slechts de tekst in de Griekse en de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/271/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [1], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, inzonderheid op de artikelen 11 en 19,

Gezien het besluit van de Commissie van 21 februari 1997 om de procedure in deze zaak in te leiden,

Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 4260/88 van de Commissie [2], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, betreffende de mededelingsverplichtingen, de klachten, de verzoeken en het horen van belanghebbenden en derden, zoals bedoeld in Verordening (EEG) nr. 4056/86, in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunten terzake van de punten van bezwaar van de Commissie kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van zeevervoer,

Overwegende hetgeen volgt:

DEEL I

DE FEITEN

A. De achtergrond van de onderhavige beschikking

(1) De onderhavige beschikking vloeit voort uit een op 23 augustus 1992 door een particulier bij de Commissie ingediende klacht dat de prijzen voor veerdiensten op routes tussen Griekenland en Italië sterk met elkaar overeenkwamen. De Commissie stelde overeenkomstig artikel 18, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 een onderzoek in ten kantore van zes veerdienstmaatschappijen, vijf in Griekenland en één in Italië. Tijdens dit onderzoek ontdekte de Commissie bewijsmateriaal waaruit blijkt dat een aantal veerdienstmaatschappijen gedurende verscheidene jaren prijsafspraken heeft gemaakt. Naderhand werden overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 verzoeken om inlichtingen gezonden naar Minoan Lines, Strintzis Lines en Anek Lines, waarin om nadere gegevens werd gevraagd betreffende het bewijsmateriaal dat tijdens het onderzoek was aangetroffen. De Commissie leidde op 21 februari 1997 de procedure formeel in, door een mededeling van punten van bezwaar te doen toekomen aan de zeven ondernemingen waartoe de onderhavige beschikking is gericht, alsmede aan Med Link en Hellenic Mediterranean Lines. Op 13 en 14 mei 1997 vond een hoorzitting plaats.

B. De ondernemingen

(2) De bij deze procedure betrokken ondernemingen, zijn roll-on-roll-off-veerdienstmaatschappijen die passagiers- en vrachtvervoersdiensten verzorgen op een aantal routes tussen Griekenland en Italië, namelijk Minoan Lines (hierna „Minoan" genoemd) te Heraklion, Kreta, Griekenland, Strintzis Lines (hierna „Strintzis" genoemd) te Piraeus, Griekenland, Anek Lines (hierna „Anek" genoemd) te Hania, Kreta, Griekenland, Marlines SA te Piraeus, Griekenland, (hierna „Marlines" genoemd) Karageorgis Lines (hierna „Karageorgis" genoemd) Ventouris Group Enterprises SA (hierna „Ventouris Ferries" genoemd) te Piraeus, Griekenland, en Adriatica di Navigazione SpA (hierna „Adriatica" genoemd) te Venetië, Italië.

[1] PB L 378 van 31.12.1986, blz. 4.
[2] PB L 376 van 31.12.1988, blz. 1.

C. **De markt**

(3) De relevante markt is de markt voor roll-on-roll-off-veerdiensten tussen Griekenland en Italië.

(4) Er zijn drie belangrijke routes tussen Italië en Griekenland waarop lijndiensten voor passagiers, auto's en vrachtwagens worden aangeboden. Het gaat om de routes tussen Ancona (Italië) en Patras (Griekenland), tussen Brindisi (Italië) en Patras (Griekenland) en tussen Bari (Italië) en Patras (Griekenland). Daarnaast bestaan er ook verbindingen vanuit Patras naar Triëst en – sinds kort – Venetië.

(5) Het is duidelijk dat deze routes niet als geïsoleerde, afzonderlijke markten worden geëxploiteerd en dat er een zekere mate van substitueerbaarheid is, naar gelang van de plaats van vertrek en de bestemming van de reiziger of de goederen, de voorkeuren inzake reistijden enz. In het kader van deze beschikking acht de Commissie het evenwel niet nodig diepgaand te onderzoeken in hoeverre deze routes onderling substitueerbaar zijn, omdat de gedragingen waarop deze procedure betrekking heeft, zich minstens voor een deel van de betrokken periode op alle drie belangrijkste routes voordeden.

(6) Op de route Ancona-Patras waren gedurende minstens een deel van de periode van de vermoedelijke inbreuk vijf grote maatschappijen actief, namelijk Minoan, Anek, Strintzis, Marlines en Karageorgis. Van deze maatschappijen staakte Karageorgis in 1993 haar activiteiten. Minstens één andere maatschappij – Superfast Ferries – is recentelijk tot deze markt toegetreden en is niet bij deze procedure betrokken. Op de routes tussen Patras en Bari/Brindisi zijn veel lijnvaartmaatschappijen actief (minstens elf), alsmede een aantal seizoengebonden maatschappijen. Minoan, Anek, Strintzis, Marlines en Karageorgis namen – gedurende de periode van de inbreuk – samen bijna 100 % van het verkeer op de route Patras-Ancona voor hun rekening. In 1993 hadden Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines en Marlines samen een marktaandeel van ongeveer 75 % voor het passagiersverkeer en 60 % voor het vrachtverkeer op de routes Patras-Bari/Brindisi ([1]).

(7) In 1996 werden ongeveer 1 258 000 passagiers en 229 000 vrachtwagens van Griekenland naar Italië vervoerd, waarvan ongeveer 38 % respectievelijk 46 % op de route Patras-Ancona. Op de route Patras-Brindisi bedroegen de respectieve percentages 35 % en 26 % en op de route Patras-Bari 13 % en 16 %. In 1993 bedroegen deze cijfers 1 316 003 passagiers en 213 839 vrachtwagens. Daarvan werd ongeveer 49 % respectievelijk 38 % vervoerd via de route Patras-Ancona, 35 % respectievelijk 38 % via de route Patras-Brindisi en 10 % respectievelijk 19 % via de route Patras-Bari. Een vergelijkbaar aantal passagiers en voertuigen wordt jaarlijks ook van Italië naar Griekenland vervoerd.

D. **Bewijsmateriaal**

(8) Het belangrijkste bewijsmateriaal waarop de onderhavige beschikking is gebaseerd, omvat:

a) correspondentie – meestal via telex – tussen de diverse maatschappijen in verband met de invoering en berekening van prijzen;

b) bekentenissen van Anek en Strintzis in hun antwoorden op het verzoek van de Commissie om inlichtingen en in hun antwoord op de door de Commissie toegezonden mededeling van punten van bezwaar.

Bewijsmateriaal voor de periode 1987/1988/1989

(9) Uit een telexbericht dat Minoan op 15 maart 1989 aan Anek zond en dat Anek na het verzoek om inlichtingen heeft verstrekt, blijkt dat in 1987 prijsoverleg plaatsvond over de tarieven voor 1988 op de route Patras-Ancona. Op 18 juli 1987 werd een prijsovereenkomst bereikt. In het bericht verklaart Minoan: „Over het prijsbeleid voor 1998, zoals in onderling overleg met de andere belanghebbende partijen vastgesteld, werd op 18 juli 1987 een besluit genomen. Dit was in feite de gebruikelijke praktijk.".

(10) Anek begon in 1989 met een veerdienstverbinding tussen Patras en Ancona. In 1989 vond overleg plaats over de tarieven die zij zouden toepassen. In de in overweging 9 vermelde telex verklaart Minoan: „Wij betreuren het dat uw weigering om onze voorstellen uit ons eerdere [bericht] ten minste voorlopig volledig te aanvaarden, een bredere overeenkomst, die bijzonder voordelig voor onze maatschappijen zou zijn, in de weg staat … Wij hebben het natuurlijk over uw afwijzing van onze voorstellen inzake de vaststelling van een gemeenschappelijk prijsbeleid op de route Patras-Ancona en wij vragen u begrip op te brengen voor de hiernavolgende argumenten, die bedoeld zijn als een antwoord op uw standpunt dat u de vrachtwagentarieven voor 1989 niet kunt aanvaarden

([1]) *Bron:* Cruise & Ferry Info.

en dat het prijsbeleid voor het komende jaar 1990 niet onmiddellijk kan worden vastgesteld.".

(11) Minoan poogde daarna Anek ervan te overtuigen zich bij de tariefovereenkomst aan te sluiten, door op de succesvolle toepassing ervan te wijzen: „In de voorbije drie maanden waren alle reders het eens over twee aanpassingen van de tarieven voor vrachtwagens op de route Patras-Ancona van in totaal 40 %; een en ander heeft zeker niet tot ongerustheid of moeilijkheid geleid bij onze collega's-vervoerders.".

(12) Nadat zij er – voorlopig – niet in geslaagd waren Anek ertoe te bewegen zich bij de overeenkomst aan te sluiten, besloten Minoan, Karageorgis, Marlines en Strintzis met ingang van 26 juni 1989 voor vrachtwagens precies dezelfde tarieven toe te passen als Anek. De partijen wisselden zeer gedetailleerde lijsten uit en Anek werd zowel mondeling als schriftelijk op de hoogte gebracht van het resultaat. Op 22 juni zond Minoan Anek aldus een telex waarin werd meegedeeld dat de vier andere maatschappijen voornemens waren met ingang van 26 juni 1989 de tarieven van Anek toe te passen.

Bewijsmateriaal voor 1990

(13) In juni 1989 begonnen de partijen besprekingen over de passagierstarieven voor 1990. Op 20 juni 1989 zond Minoan aan Anek, Karageorgis, Strintzis en Marlines gedetailleerde voorstellen voor een gemeenschappelijk beleid voor passagiers-, auto- en vrachtwagentarieven voor 1990. Op 6 juli 1989 zond Anek Minoan, Karageorgis, Marlines en Strintzis een telex waarin zij meedeelde: „in te stemmen met de vaststelling van een enkel passagierstarief door alle vijf maatschappijen op de route Patras-Ancona … De tarieven voor vrachtwagens kunnen wij in oktober bespreken.".

(14) Op 12 juni 1989 zond Strintzis aan Minoan, Karageorgis, Marlines en Anek het volgende bericht: „De prijzen werden berekend op basis van de onlangs uitgewisselde telexen, nadat alle maatschappijen ermee hebben ingestemd één gemeenschappelijk prijsbeleid te voeren.". In dit faxbericht staan de prijzen en kortingen voor passagiers en voertuigen, en de havengelden, uitgedrukt in drachme en in tien vreemde valuta.

(15) Anek bevestigde in een telex van 14 juli 1989 aan de vier overige maatschappijen haar instemming „met de voorgestelde tarieven voor de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Ancona, welke gebaseerd zijn op ons besluit over een gemeenschappelijk tariefbeleid.". Het overleg ging nadien nog voort over een aantal minder belangrijke punten, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de discussie over de prijzen voor jeeps in een telex van Strintzis aan de overige maatschappijen van 17 juli 1989 en een telex van Anek aan de overige maatschappijen van 22 september 1989.

(16) Op 8 december 1989 zond Strintzis een fax aan Minoan, Anek, Karageorgis en Hellenic Mediterranean Lines [1] met daarin nadere gegevens over de nieuwe prijzen die – per type vrachtwagen – vanaf 10 december 1989 moesten worden toegepast op de routes Patras-Ancona en Patras-Bari/Brindisi. In deze fax wordt ook gemeld dat de kopie „ook door Ventouris Ferries" was ondertekend, en dat de tarieflijst zes handtekeningen droeg.

(17) Er is nog een telexbericht waaruit blijkt dat in 1990 een gezamenlijk prijsbeleid van kracht was. In dit document van 11 april 1990, dat Anek aan Karageorgis, Minoan Lines en Strintzis deed toekomen, is sprake van de „telexen die de vier maatschappijen verstuurden met betrekking tot het prijsbeleid op de route Patras-Ancona"; voorts bevestigt Anek dat „onze overeenkomst betrekking heeft op de tarieven voor passagiers, passagiersvoertuigen en vrachtwagens, maar niet op de provisie van agenten en groepskortingen;".

(18) Opnieuw vond overleg plaats om gezamenlijk de tarieven voor vrachtwagens voor 1990 te verhogen. De maatschappijen zonden elkaar in de periode september-oktober een aantal telexen en Strintzis belegde een bijeenkomst te haren kantore. Strintzis zond op 5 september 1990 een telex aan Anek, Karageorgis en Minoan waarin zij verklaart: „Een voorwaarde voor de toepassing van de voorgestelde verhoging is een evenredige verhoging van de tarieven op de routes van Bari en Brindisi; evenwel moet tussen onze vier maatschappijen een beginselovereenkomst worden bereikt.". Karageorgis stelt in een telex die zij aan Anek, Minoan en Strintzis zond, dat „overeenkomstig ons gemeenschappelijk besluit … wij verplicht zijn de prijzen voor vrachtwagens per 20 oktober 1990 aan te passen.". Daarna volgt een gedetailleerde lijst van prijzen. Voorts verklaart Karageorgis: „Gelieve bovenstaande telex momenteel zo snel mogelijk naar uw agenten in de havens en naar uw klanten te sturen.".

[1] Hoewel er bewijs is dat Hellenic Mediterranean Lines betrokken was bij de inbreuk, is de onderhavige beschikking niet tot deze onderneming gericht omdat de Commissie niet in staat was deze onderneming een mededeling van punten van bezwaar te doen toekomen.

(19) Er werd een overeenkomst bereikt en op 30 oktober 1990 zond Strintzis een faxbericht naar acht maatschappijen die veerdiensten verzorgen tussen Griekenland en Italië (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Line, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis en Ventouris Ferries). In deze fax staat te lezen: „Wij delen u hierbij de definitieve overeenkomst mee voor de vrachtwagentarieven. Wij verzoeken u uw instemming met de inhoud van deze overeenkomst mee te delen; wij stellen voor dat u de prijzen op 1 november bekendmaakt en dat u ze, zoals afgesproken, op 5 november 1990 laat ingaan.". Daarna volgt voor de routes vanuit Patras naar Ancona, Bari en Brindisi een lijst met prijzen voor de diverse types vrachtwagens uitgedrukt in drachme en lire.

(20) Op 2 november 1990 zond Minoan een document naar haar agenten met daarin de nieuwe, vanaf 5 november 1990 geldende prijzen. Zij verklaarde duidelijk dat deze prijzen door de maatschappijen waren overeengekomen op alle routes tussen Griekenland en Italië.

Bewijsmateriaal voor 1991

(21) Dat er ook voor 1991 tariefafspraken werden gemaakt, wordt aangetoond door diverse documenten. Karageorgis zond op 10 augustus 1990 een brief aan Anek, Minoan en Strintzis betreffende de lijst met prijzen op de route Patras-Ancona voor 1991. Daarin stelde zij: „Naar aanleiding van de overeenkomst tussen de vier maatschappijen dat er bovenop de eerste prijsverhoging van 5 % nog een prijsverhoging met 5 % moet komen, sturen wij u hierbij de nieuwe prijslijsten met de uiteindelijke verhoging van 10 %.".

(22) Op 22 oktober 1991 kreeg Anek van Karageorgis, Minoan en Strintzis een telex waarin staat: „... Wij nemen er kennis van, dat u op de route Patras-Triëst hetzelfde tarief wil toepassen dat wij allen voor de route Patras-Ancona hebben afgesproken. U zult zich realiseren dat de onduidelijke formulering ons grote zorgen baart, omdat het gevaar dreigt dat het tariefevenwicht dat wij – met aanzienlijke moeite – voor alle Italiaanse havens hebben bereikt, wordt verstoord. Wij herinneren u eraan, dat wij door een gezamenlijke inspanning – waaraan ook u hebt bijgedragen – de tarieven zo goed mogelijk hebben aangepast, waarbij de tariefverschillen werden gebaseerd op de afstand in zeemijl naar de havens van Brindisi, Bari en Ancona ... Wij zouden u dan ook dringend willen verzoeken – zoals van u mag worden verwacht – de overeenkomst tussen de elf maatschappijen en de 36 vaartuigen op de overtocht Griekenland-Italië te verdedigen, want er bestaat een gerede kans dat de bestaande overeenkomst mislukt door de aanzienlijke verschillen die onder de oppervlakte smeulen. Wij zouden u willen voorstellen het tarief voor de route Patras-Triëst vast te stellen op 20 % boven het tarief voor de route Patras-Ancona (zoals in het verleden ook het geval was), teneinde dit tarief volledig in overeenstemming te brengen met de verschillende tarieven voor de routes tussen Ancona en de meer zuidelijke havens ... Onze maatschappijen zijn verplicht u mee te delen dat zo u voor de route Triëst-Griekenland dezelfde prijs blijft hanteren als voor de route Ancona-Griekenland, onze overeenkomst inzake een gemeenschappelijk prijsbeleid voor de route naar Ancona komt te vervallen en dat iedere maatschappij haar eigen prijsbeleid zal bepalen.".

(23) Anneks antwoord van 18 november 1991 op deze telex bevestigde het bestaan van een overeenkomst: „De dreiging om de gemeenschappelijke prijzen op de route naar Ancona op te geven, kan onzes inziens niet gebaseerd zijn op het feit dat Anek deze onlogische en ontoelaatbare stijging met 20 % niet toepast. Wij verzoeken u dan ook uw standpunt te wijzigen om te vermijden dat het samenwerkingsklimaat tussen de vier maatschappijen wordt verstoord, hetgeen verderfelijke consequenties kan hebben voor ons allen. Ten slotte kunnen wij u verzekeren dat, mocht Anek in de toekomst beslissen een schip in te zetten op de route Patras-Triëst zonder daarbij Ancona aan te doen, het tarief natuurlijk hoger zal zijn dan op de route Patras-Ancona, zij het niet 20 %, hetgeen volgens onze objectieve mening op zijn minst onrealistisch is.".

Bewijsmateriaal voor 1992

(24) De heimelijke samenwerking ging in 1992 voort. Op 22 juli 1991 zond Strintzis een bijzonder gedetailleerde lijst met passagierstarieven naar Anek, Karageorgis en Minoan, met de mededeling: „Wij voegen hierbij die lijst voor 1992, zoals die werd overeengekomen op onze bijeenkomst van [onleesbaar] juli. Wij verzoeken u te bevestigen dat u akkoord gaat.". Daarna werd een aantal telexberichten uitgewisseld waarin methoden werden besproken om een oplossing voor de ontwaarding van de drachme te vinden.

(25) Op 7 oktober 1991 vond een bijeenkomst plaats tussen Strintzis, Anek, Karageorgis Lines en Minoan. Na deze bijeenkomst stuurde Strintzis de „overeengekomen" prijslijst voor 1992 (op de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Ancona) naar

de drie andere maatschappijen met een verzoek om akkoord. Deze lijst bevatte de prijzen voor passagiers, opgesplitst naar hoog- of laagseizoen, het soort hut en het type voertuig. De partijen hadden ook afspraken gemaakt over de duur van het hoog- en laagseizoen en de prijzen van de maaltijden. Anek deelde bij telex van 16 oktober 1991 haar instemming mee. Dit antwoord werd doorgezonden aan Karageorgis en Minoan.

Bovendien werd in de kantoren van Strintzis Line een brief gevonden die Anek op 18 oktober 1991 aan haar agenten in de havens had gezonden met het bericht: „Wij voegen hierbij de tarieven in drachme welke voor 1992 met Strintzis, Minoan Lines en Karageorgis voor de route Patras-Ancona werden afgesproken.". Strintzis stuurde een soortgelijke brief.

(26) De vier maatschappijen spraken ook af, hoe lang hun gemeenschappelijk overeengekomen tarieven tijdens de overgangsperiode van het jaareinde geldig zouden blijven. In een door Anek aan Karageorgis, Minoan en Strintzis gezonden telexbericht, wordt verklaard: „… Wij gaan ermee akkoord dat de prijzen voor 1991 op de route Patras-Ancona nog tot en met 10 januari 1992 blijven gelden.". Anek deelde haar agenten in de havens bij telex van 21 oktober 1991 mee: „… Volgens de overeenkomst met onze concurrenten blijven de prijzen van 1991 op de route Patras-Ancona-Patras tot en met 10 januari 1992 geldig.".

(27) In een ten kantore van Minoan Lines gevonden telex van 7 januari 1992 werden Anek, Strintzis en Karageorgis door Minoan ervoor gewaarschuwd dat diverse importeurs van motorvoertuigen „proberen onze maatschappijen tot tariefconcurrentie te verleiden … Wij stellen u voor, dat wij ons aan ons gemeenschappelijk beleid blijven houden, om een dergelijke gevaarlijke ontwikkeling te voorkomen.". Minoan stelt een prijs voor, die voor alle maatschappijen moet worden gehanteerd, en verzoekt om instemming „zodat kan worden geantwoord aan het bedrijf Calberson, dat – zoals u weet – contact heeft opgenomen met alle maatschappijen.". Strintzis stemde ermee in, zich te blijven houden aan het gemeenschappelijke beleid en deed een voorstel voor een gemeenschappelijke prijs voor alle niet-begeleide voertuigen. Anek was het eveneens met Strintzis eens.

(28) Uit een ten kantore van Minoan gevonden document van 25 februari 1992 blijkt dat de overeenkomst om voor de verschillende routes tussen Griekenland en Italië tariefverschillen te handhaven, ook in 1992 van kracht bleef. In dit document brengt European Trust Agencies, hierna „ETA" genoemd, aan het hoofdkantoor van Minoan verslag uit over „de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de routes naar Italië". Daarin is eerst sprake van de nieuwe schepen die werden ingezet en van de problemen die door deze extra tonnage waarschijnlijk zouden worden veroorzaakt; waarna zij vervolgt: „Wij spitsen onze inspanningen toe op het tariefbeleid dat Ventouris op de route naar Otranto zal voeren. Wij hebben reeds besprekingen gevoerd over deze zaak. Ter verduidelijking doen wij u de huidige tarieven voor Bari, Otranto en Ancona toekomen, alsmede onze eigen voorstellen voor tarieven op de route naar Otranto.". Daarna volgt een lijst van tarieven voor vrachtwagens van diverse grootte.

(29) Voorts wordt in een telex die Minoan op 7 januari 1993 aan Strintzis, Anek en Karageorgis zond, voorgesteld de tarieven voor voertuigen op de routes Griekenland-Italië-Griekenland aan te passen. In het bericht wordt gezegd: „Wij wijzen erop, dat de laatste aanpassing van de tarieven voor voertuigen dateert van twee jaar geleden.".

Bewijsmateriaal voor 1993

(30) In 1992 vond ook overleg plaats over de nieuwe tarieven voor 1993. ETA deelde Minoan op 21 mei 1992 mee: „Er zal een bijeenkomst plaatsvinden van de vertegenwoordigers van de scheepvaartondernemingen die actief zijn op de route Patras-Ancona om de vaststelling van de nieuwe tarieven voor 1993 te bespreken.". Dit document bevat ook de agenda van deze bijeenkomst. In een telexbericht van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan van 27 mei 1992 staat: „Wij informeren u over de voorstellen die wij gedaan hebben op de bijeenkomst van de vier scheepvaartmaatschappijen en die – met geringe aanpassingen voor Karageorgis en Strintzis – werden aanvaard. Anek beraadt zich op haar standpunt en zal binnen tien dagen antwoorden." Daarna volgt een lijst van specifieke prijsverhogingen voor diverse types vervoer.

(31) De besprekingen werden later voortgezet. Op 30 juli 1992 deelde ETA het hoofdkantoor van Minoan per brief mee dat op 4 augustus 1992 een bijeenkomst zou plaatsvinden van vertegenwoordigers van de vier „maatschappijen die samenwerken op de route Griekenland-Italië", tijdens welke „alle relevante aangelegenheden zullen worden besproken.".

(32) Op 6 augustus 1992 zond Strintzis aan Anek, Karageorgis en Minoan een faxbericht inhoudende dat de prijzen in Europese valuta zouden worden opgesteld op basis van het tarief in drachme, waarbij ook de wisselkoers in Duitse mark zou worden vermeld. Tevens werd voorgesteld het tarief in drachme niet te verspreiden vóór 30 september 1992. In een telex van 7 augustus 1992 betuigde Anek haar instemming. Dit antwoord werd ook aan Strintzis, Karageorgis en Minoan gezonden.

(33) Op 29 september 1992 zond Minoan een brief aan Anek, Karageorgis en Strintzis, waarin zij haar bezorgdheid uitte over de schommelingen van de vreemde valuta ten opzichte van de drachme en de overige maatschappijen verzocht te antwoorden op de vraag of zij hun prijzen moesten aanpassen; anders zouden de tarieven in mark, lire en drachme sterk van elkaar afwijken. Minoan zond Anek, Karageorgis en Strintzis op 12 oktober 1992 diverse voorstellen die reeds mondeling of via telex waren besproken. In een telex die Minoan op 15 oktober 1992 aan Anek, Strintzis en Karageorgis zond staat: „Aansluitend bij ons gesprek over de definitieve regeling in verband met de tarieven in mark, lire en drachme, bijgaand onze besluiten.". Voor het tarief in lire werd een verhoging met 5 % voorgesteld. Anek antwoordde bij telex van 16 oktober 1992 dat zij akkoord ging met de prijzen in mark en lire. Strintzis betuigde eveneens haar akkoord op 16 oktober 1992. Karageorgis antwoordde bij telex van 26 oktober 1992 dat zij akkoord ging en voegde eraan toe: „Wij dringen voorts aan op een verhoging van de tarieven voor voertuigen en zien uit naar uw besluit." Anek antwoordde bij telex van 6 november 1992 dat zij akkoord ging.

(34) Nadat Minoan van de Commissie een verzoek had ontvangen om inlichtingen te verstrekken over de prijzen op de routes tussen Griekenland en Italië, zond zij in november 1992 Anek, Karageorgis en Strintzis het volgende telexbericht: „Gezien de delicate situatie die ontstaan is door het verzoek van de Commissie in verband met onze tariefregelingen op de route Griekenland-Italië en na de mondelinge uitwisseling van onze standpunten, stellen wij het volgende voor: van de 17 categorieën in ons tarief, moet geen rekening worden gehouden met het „dek"-tarief, omdat wij niet willen dat iemand van ons daar goedkoper is; wat de overige 16 categorieën betreft moet iedere maatschappij vier categorieën kiezen (te selecteren door de heer Sakellis) [Strintzis] en haar tarief verminderen met 1 %.". Minoan zond Anek ook een afschrift van haar antwoord op het voormelde verzoek om inlichtingen.

(35) In een telex gedateerd 9 december 1992 van Strintzis aan Anek, Minoan en Karageorgis, staat: „Wat de tarieven voor 1993 betreft, herinneren wij u eraan dat werd overeengekomen dat deze per 11 januari 1993 van kracht zouden worden.".

(36) In een telex gedateerd 7 januari 1993 (genoemd in overweging 29) van Minoan aan Strintzis, Anek en Karageorgis, werd voorgesteld de tarieven voor voertuigen op de routes Griekenland-Italië aan te passen. Volgens deze telex is „ons besluit om met u tot overeenstemming te komen – zonder voorafgaand overleg met de maatschappijen op de andere Italiaanse routes – over de aanpassing van de prijzen, ingegeven door het verlangen de oeverloze discussies te vermijden die zich zouden voordoen wanneer daarover overleg zou plaatsvinden. Wij geloven dat die maatschappijen deze gemeenschappelijke overeenkomst welwillend zullen ontvangen … Wij wachten op uw akkoord.". Daaraan was een tabel gehecht met de voorgestelde tarieven. Karageorgis antwoordde bij telexbericht van 8 januari 1993 dat zij „volledig akkoord ging". Op 14 januari 1993 zond Minoan nog een telexbericht aan Anek, Karageorgis en Strintzis waarin werd voorgesteld dat Anek het tarief voor vrachtwagens op de route naar Triëst met 15 % zou verhogen. Strintzis ging op 15 januari 1993 op beide punten met Minoan akkoord. Anek antwoordde op 15 januari 1993 dat zij akkoord ging met de voorstellen voor de route Patras-Ancona, maar dat zij reeds had bekendgemaakt dat per 1 februari 1993 de tarieven op de route naar Triëst met 8 % zouden stijgen en dat het moeilijk zou zijn van dit besluit terug te komen.

(37) Op 24 november 1993 vond een bijeenkomst plaats die werd bijgewoond door 14 maatschappijen. Met deze bijeenkomst werd een aanpassing beoogd van de prijzen voor 1994 op de routes van Patras naar Ancona, Brindisi en Bari. In een telexbericht gedateerd op 24 november 1993 van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan, staat te lezen: „Wij hebben het genoegen u mee te delen dat wij op de bijeenkomst van vandaag een akkoord hebben bereikt over de aanpassing van het tarief voor voertuigen met ongeveer 15 % … met onmiddellijke ingang per 16 december 1993. Wij zijn zeer verheugd, omdat wij eerste het probleem van de mislukking van het vorige akkoord moesten verhelpen.". Uit deze laatste zin blijkt dat eerder dat jaar reeds een overeenkomst van kracht was over prijsverschillen tussen Ancona, Bari en Brindisi.

Bewijsmateriaal voor 1994

(38) Op 24 november 1993 vond een bijeenkomst plaats die door 14 maatschappijen werd bijgewoond. Het doel van deze bijeenkomst was het bereiken van een overeenkomst over de prijzen op de routes van Patras naar Ancona, Brindisi en Bari. In een telex die ETA op 24 november 1993 naar het hoofdkantoor van Minoan stuurde, staat: „Het verheugt ons u mee te delen dat wij op de bijeenkomst van vandaag een akkoord bereikt hebben over de aanpassing van het tarief voor voertuigen met circa 15 % … hetwelk onmiddellijk zal ingaan per 16 december 1993. Wij zijn zeer verheugd, omdat wij eerst het probleem moesten verhelpen van de mislukking van het vorige akkoord als gevolg van het verzet van Kosma-Giannatou en Ventouris A. Stukje bij beetje konden wij de situatie rechttrekken en kwamen wij van de 5 à 10 % (het standpunt van Strintzis, Ventouris G. en Adriatica) uiteindelijk uit bij het voornoemde percentage. Bovendien hebben wij een evenwichtige oplossing kunnen vinden voor de diverse conflicten die – zoals u weet – bestaan ten aanzien van de verschillen van haven tot haven. Wij zijn werkelijk zeer verheugd, omdat dit op basis van de productiecijfers over 1993 voor onze maatschappij onmiddellijk extra netto-inkomsten van 600 miljoen [GDR] per jaar betekent.". Bovendien vermeldt deze notitie dat 14 maatschappijen op de bijeenkomst aanwezig waren.

(39) „Kosma-Giannatou" waarvan sprake is in overweging 38, wordt door de Commissie geïnterpreteerd als een verwijzing naar de maatschappij Med Lines, omdat de heren Kosmas en Giannatos beiden lid zijn van de directie van deze maatschappij. Aangenomen wordt dat „Ventouris G." een verwijzing is naar Ventouris Ferries, terwijl met „Ventouris A." AK Ventouris, een andere maatschappij, wordt bedoeld. De Commissie heeft AK Ventouris niet in de onderhavige beschikking opgenomen omdat zij – behalve de bovenstaande notitie – over geen enkel ander bewijs beschikt dat deze maatschappij daadwerkelijk inbreuk op de mededingingsregels heeft gemaakt. Voorts kon de Commissie andere kleine maatschappijen die eventueel aan deze bijeenkomst hebben deelgenomen evenmin identificeren.

(40) In een telex van 13 mei 1994, van Minoan aan Anek en Strintzis, is sprake van een nieuw type aanhangwagen dat meer en meer wordt gebruikt op de route naar Ancona, en werden voorstellen gedaan voor een nieuwe tariefcategorie en een gemeenschappelijke datum voor de invoering van dit tarief. Hierna volgden over hetzelfde onderwerp andere telexberichten van 25 mei 1994 en 3 juni 1994, waarin om instemming werd verzocht.

(41) In een telex gedateerd op 26 mei 1994 van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan, staat te lezen: „Wij hebben een initiatief genomen om op de routes naar Italië een nieuw tarief in te voeren, waarbij de bedragen variëren naargelang contant wordt betaald of met een tweemaandscheque. Het probleem is dat wij de instemming moeten krijgen van 16 maatschappijen. Desondanks zijn wij optimistisch.".

(42) Het onderzoek van de Commissie vond in juli 1994 plaats. Er zijn geen aanwijzingen dat de maatschappijen hun onderlinge afspraken na dat tijdstip voortzetten.

E. **De argumenten van de partijen**

Algemene argumenten van de partijen

Strintzis

(43) Volgens Strintzis kwamen de prijsovereenkomsten tot stand onder invloed van de Griekse wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake kustvaart, inzonderheid wet nr. 4195 van 11/13 juli 1929. Strintzis voert aan dat zij zich, gezien:

— de Griekse bestuursrechtelijke bepalingen;

— de praktijk en de door het ministerie van Koopvaardij (YEN) opgelegde verplichtingen;

— de behoefte aan een regelmatig vaarschema;

— de onzekere duur van het toeristisch seizoen;

— het gevaar van drastische veranderingen van het kostenpeil als gevolg van onverwachtse jaarlijkse ontwaardingen van de drachme;

— het feit dat het bedrijfsplan van Strintzis door de verplichte bijeenkomsten over het binnenlandse gedeelte van de lijn Griekenland-Italië wel moest bekend geraken, en

— de verplichting zich te houden aan de richtsnoeren van het YEN dat stijgingen voor de vrachttarieven op het internationale gedeelte van de route Griekenland-Italië binnen de grenzen van de inflatie moesten blijven,

moest beschermen tegen onbeperkte concurrentie, waartegen zij niet had kunnen reageren door haar activiteiten op te schorten of te verminderen.

(44) In ieder geval hebben alle voormelde factoren de autonomie van de partijen om over hun tariefbeleid te beslissen, ingeperkt. Volgens Strintzis moeten de richtsnoeren van het YEN betreffende het prijsbeleid van de maatschappijen worden beschouwd als beperkende maatregelen in de zin van Griekse wet nr. 4195/29. Bovendien gaf de maatschappij zich er geen rekenschap van dat zij met haar activiteit inbreuk maakte op het communautaire mededingingsrecht.

(45) Strintzis stelt dat de overeenkomsten geen verplichtingen of negatieve bepalingen bevatten; dat zij daadwerkelijk concurreerde met de overige maatschappijen door kortingen aan te bieden en dat een aanzienlijk deel van haar nettowinst afkomstig was van de niet aan de overeenkomsten onderworpen dienstverlening aan boord.

(46) Volgens Strintzis bepaalde het YEN door zijn optreden alle concurrentiefactoren met uitzondering van de prijzen op het internationale gedeelte van de routes tussen Griekenland en Italië. Bijgevolg was de resterende concurrentie uiterst beperkt of zelfs onmogelijk. In feite was de prijsovereenkomst een door de overheid aangemoedigd en door haar gecontroleerd kartel en geen kartel van individuen dat functioneerde met het oog op de winstmaximalisatie van de deelnemers. Integendeel, de prijzen op de routes tussen Griekenland en Italië waren lager dan die op andere internationale routes binnen de gemeenschappelijke markt. Wat de ernst van de inbreuk betreft, voert Strintzis aan dat de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten bij de partijen verwarring heeft gesticht omtrent de toepasselijke wettelijke regels, en dat het prijsniveau zonder de aangevoerde prijsovereenkomsten gelijk zou zijn geweest.

Ventouris Ferries

(47) Ventouris Ferries stelt dat zij haar verkoop- en prijsbeleid zelfstandig bepaalde, rekening houdend met de marktvoorwaarden, de inflatie en exploitatiekosten en het beleid van het YEN, dat aanzienlijke openbare dienstverplichtingen oplegde aan de maatschappijen die in Griekenland actief waren. De maatschappij beweert in feite dat zij haar commerciële gedragingen en praktijken afstemde op de bepalingen van het nationale en het Gemeenschapsrecht, met inachtneming van de regels van het mededingingsrecht en de Griekse zeevaartwetgeving. Voorts zou Ventouris Ferries alleen actief zijn geweest op de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Bari, waar zij niet te maken kreeg met substantiële concurrentie en zij bijgevolg ook geen enkele reden had om een overeenkomst te sluiten met maatschappijen die op andere routes, in andere omstandigheden en met andere afnemers actief waren. Volgens Ventouris Ferries was iedere vorm van samenwerking tussen de maatschappijen beperkt tot de veerdienstmaatschappijen die actief waren op de route Patras-Ancona.

(48) Ten slotte vestigt Ventouris Ferries de aandacht op het beleid van het YEN en op de Griekse wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen, alsmede op de bijzondere situatie van deze markt (doorzichtigheid, concurrentie op het gebied van kortingen enz.) waardoor – zelfs in geval van een overeenkomst – de marktsituatie vanuit het oogpunt van de prijsconcurrentie dezelfde zou zijn geweest.

Anek

(49) Anek erkent dat zij sinds 1990 betrokken was bij een overeenkomst om gemeenschappelijke prijzen vast te stellen op bepaalde routes, ook al gaf zij er zich op het tijdstip dat de overeenkomst werd gesloten, geen rekenschap van dat de toepasselijke wetgeving werd geschonden. Anek wijst er verder op, dat de Commissie – ten aanzien van alle veerdienstmaatschappijen – ook rekening moet houden met de nationale wetgeving die voor de maatschappijen van toepassing was, de betrokkenheid van de nationale autoriteiten die de weg naar de overeenkomsten voorbereidden, en de beperkte invloed ervan op de mededinging. Voorts wijst Anek de Commissie erop dat zij ermee rekening moet houden dat Anek tegen haar zin toetrad tot de overeenkomst en er een passieve rol in speelde, dat haar betrokkenheid beperkt was in de tijd, dat zij in beperkte mate op de relevante markt actief is en dat zij vaste toezeggingen doet om in de toekomst de wet na te leven.

(50) Anek stelt dat voor alle scheepvaartroutes waar cabotage van toepassing was, de maatschappijen voor het binnenlandse gedeelte van internationale scheepvaartroutes moesten overleggen over tarieven en andere vraagstukken. Ook al eiste het ministerie van Koopvaardij niet dat de veerdienstmaatschappijen overeenkomsten sloten over prijzen voor het internationale gedeelte van de route naar Italië, toch beweert Anek dat de

veerdienstmaatschappijen in de mening verkeerden dat het YEN hen aanspoorde over dit onderwerp besprekingen te voeren. Bovendien beklemtoont Anek dat haar deelneming beperkt was tot de periode 1990-1994.

(51) Anek stelt dat zij niet aanzette tot of een leidende rol speelde bij de vaststelling van prijzen en dat zij soms bezwaar maakte tegen bepaalde maatregelen die door andere werden voorgesteld, met name wanneer zij van oordeel was dat de voorgestelde tarieven oneerlijk of buitensporig waren. Zo heeft Anek zich eind 1991 verzet tegen pogingen van andere veerdienstmaatschappijen om een overeenkomst te sluiten waardoor de tarieven op de route Patras-Triëst met 20 % meer zouden worden verhoogd dan op de route Patras-Ancona.

(52) Wat de prijzen betreft, verklaart Anek dat de tarieven per mijl op de routes tussen Griekenland en Italië lager bleven dan die op vergelijkbare internationale routes in Europa, en dat zij aanzienlijk lager waren dan de binnenlandse tarieven. Ook stelt Anek dat de prijsovereenkomst alleen betrekking had op tarieven en zich niet uitstrekte tot andere gebieden, zoals diensten aan boord, prijzen aan boord, reclame en provisies van agenten. Voorts beweert Anek dat zij geen significant marktaandeel had op de routes Patras-Brindisi en Patras-Bari. Bijgevolg mocht worden aangenomen dat haar samenwerking op deze routes geen belangrijke invloed op de mededinging zou hebben

Minoan

(53) Minoan stelt dat de aangevoerde overeenkomsten geen bindend karakter hadden, maar alleen het bestaan bevestigden van een algemeen kader voor bedrijfsvoering dat in ieder geval vooraf vast lag als gevolg van de bestaande wettelijke regeling inzake scheepvaart en het beleid van het YEN. Uit de correspondentie van het YEN met de Commissie concludeert Minoan dat de tarieven voor het internationale gedeelte van de routes tussen Griekenland en Italië werden beïnvloed door de besluiten van het YEN betreffende prijzen voor het binnenlandse gedeelte, alsmede door aanbevelingen van het YEN betreffende de internationale tarieven. Meer bepaald beschouwt Minoan het beleid van het YEN als beperkende maatregelen in de zin van Griekse wet nr. 4195/29. Volgens Minoan hadden de vermeende overeenkomsten betrekking op de tarieven voor de internationale verbindingen die publiek werden bekendgemaakt, en omvatten zij geen van de andere parameters van de bedrijfsvoering van de maatschappijen, zoals de organisatie van het commerciële net, het beleid inzake kortingen en reclame, de prijzen van voedingsmiddelen en diensten aan boord, en het beleid inzake verhoging van categorie. Minoan vraagt de Commissie om rekening te houden met het cumulatieve effect van al deze factoren in de economische en juridische context van deze zaak.

(54) Wat de toepassing van de onderhavige overeenkomsten betreft, houdt Minoan staande dat deze in de praktijk nooit werden toegepast. Voorts beweert Minoan dat ETA een zelfstandige onderneming is, die optrad als haar agent. Bijgevolg betwist Minoan de wettigheid van het onderzoek ten kantore van ETA en van de toen door de Commissie meegenomen bescheiden. De maatschappij vestigt de aandacht op de brief van 14 september 1993 die werd aangetroffen tijdens het onderzoek van 5 en 6 juli. Volgens Minoan bewijst deze brief dat vele van de activiteiten die aan Minoan worden toegeschreven, met name die met betrekking tot het prijsbeleid, initiatieven waren van ETA en plaatsvonden zonder goedkeuring van Minoan.

(55) Ten aanzien van de ernst van de vermeende inbreuk stelt Minoan dat het bestaan van prijsovereenkomsten in werkelijkheid geen belangrijke rol speelt, gezien de doorzichtigheid van de markt. Ten aanzien van de duur van de inbreuk voert Minoan aan, dat de beweerde overeenkomsten niet werden toegepast.

Adriatica

(56) Adriatica erkent dat haar vertegenwoordiger deelnam aan de besprekingen met de maatschappijen die op de routes tussen Griekenland en Italië actief zijn. Zij voert evenwel aan dat zij zelfstandig haar verkoop- en prijsbeleid bepaalde, rekening houdend met de marktvoorwaarden. Er was namelijk voldoende concurrentie op de markt, omdat de maatschappijen elkaar beconcurreerden met kortingen, provisies, toeslagen voor gevaarlijke ladingen enz., terwijl nooit over marktaandelen werd onderhandeld. Het marktaandeel van Adriatica daalde dan ook vanaf 1990.

(57) Ten slotte betoogt Adriatica dat zij geen enkele rol speelde bij de vaststelling van de prijzen en dat zij nooit een prijsovereenkomst heeft toegepast. Deze overeenkomsten waren – aldus Adriatica – het resultaat van onderhandelingen tussen de Griekse maatschappijen. Mocht de Commis-

sie bijgevolg tot de conclusie komen dat Adriatica bij dergelijke overeenkomsten betrokken was, dan dient de deelname van Adriatica te worden beschouwd als zijnde beperkt tot 1991.

Marlines

(58) Marlines verklaart dat zij geen reder is, maar een in Liberia gevestigde agentschap en dat zij overeenkomstig Griekse wet nr. 89/67 als offshorebedrijf wordt beschreven. Marlines beweert dat zij altijd lagere prijzen heeft aangerekend dan haar concurrenten, overeenkomstig de instructies van haar opdrachtgevers, zoals blijkt uit haar brochures voor 1987, 1988 en 1989.

Argumenten van de partijen aangaande specifieke beschuldigingen

1987, 1988, 1989

(59) Strintzis aanvaardt dat zij in 1987, 1988 en 1989 aan prijsoverleg deelnam. Zij betoogt evenwel dat de bijeenkomsten van de maatschappijen in 1987 uitsluitend verband hielden met de tarieven voor 1988. Wat de tarieven voor vrachtwagens voor 1989 betreft, geeft Strintzis toe dat zij de tarieven van Anek volgde, omdat de maatschappijen die op de verbindingen tussen Griekenland en Italië actief waren, af en toe de door hun concurrent bekendgemaakte prijzen volgden.

(60) Wat betreft de poging om Anek ertoe te bewegen zich bij de vermeende overeenkomst aan te sluiten, wijst Strintzis erop dat Anek volgens de Griekse wettelijke bepalingen geen prijzen kon toepassen die aanzienlijk lager lagen dan de gangbare prijzen voor vertrek vanuit de haven van Patras. Bijgevolg stelden de maatschappijen Anek een gezamenlijk prijsbeleid voor om te vermijden dat de prijzen aanmerkelijk neerwaarts zouden verschillen en dat de Griekse autoriteiten zouden ingrijpen.

(61) Strintzis houdt staande dat de bijeenkomsten over de tarieven van 1988 en 1989 niet resulteerden in een overeenkomst over een gemeenschappelijk passagierstarief, omdat de door haar bekendgemaakte passagierstarieven verschilden van die welke de overige maatschappijen bekendmaakten.

(62) Minoan stelt dat de gedragingen van de overige maatschappijen ten aanzien van Anek moeten worden getoetst aan de Griekse wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen en het beleid van het YEN. Voorts stelt zij dat iedere eventuele aanpassing van de tarieven niet werd ingegeven door het verlangen om de winst op te drijven, maar door andere factoren, zoals inflatie, de stijging van de brandstofprijzen en de verhouding tussen de drachme en de andere valuta's.

1990

(63) Strintzis geeft toe dat zij samen met Minoan, Anek, Karageorgis en Marlines voor 1990 een overeenkomst bereikte over gemeenschappelijke passagiers- en vrachtwagenprijzen. Zij voert evenwel aan, dat deze overeenkomsten nooit werden nageleefd, omdat Strintzis haar prijsbeleid zelfstandig bepaalde.

(64) Wat meer bepaald de telex van 6 juli 1989 betreft, vestigt Strintzis de aandacht op de verklaring van Anek dat iedere maatschappij haar beleid inzake groepsreizen vrij kon bepalen. Volgens Anek gold als „groep" iedere groep van minstens 24 personen met hetzelfde vervoersbewijs. Een dergelijke beperking bestond daarentegen niet bij Strintzis, die haar klanten groepskortingen verleende, ongeacht het aantal personen. Strintzis beweert dat haar kortingenbeleid en de andere kortingen voor trouwe klanten nooit aan haar concurrenten werden meegedeeld en dat zij bijgevolg de prijsovereenkomst voor 1990 niet toepaste.

(65) Wat de fax van 12 juni 1989 betreft, voert Strintzis aan dat de uitwisseling van informatie nodig was, omdat het YEN de vijf maatschappijen aanried de prijsverhogingen binnen de grenzen te houden van de inflatie van iedere valuta waarin de tickets werden uitgegeven. Voorts stelt zij dat zij verantwoordelijk was voor de aanpassing van de prijzen binnen de grenzen van de inflatie voor iedere valuta, omdat zij beschikte over een betere infrastructuur en logistieke methoden.

(66) Strintzis houdt, wat de fax van 8 december 1989 betreft, staande dat deze handtekeningen geen andere bindende waarde hadden dan dat de ondertekenaars op de hoogte werden gebracht van de voorgestelde prijzen. Volgens Minoan impliceerden de handtekeningen op de fax van 8 december 1989 niet dat er sprake was van een schriftelijke overeenkomst als zodanig. De

ondertekening moet worden toegeschreven aan het feit dat de desbetreffende documenten, die de logische verschillen bevatten tussen de prijzen voor Ancona en die voor Bari of Brindisi, ook in aanmerking werden genomen door Ventouris, die actief was op de zuidelijke verbindingen. Volgens Minoan boden de voorgestelde prijzen voor de diverse soorten vrachtwagens een „ideaal" model voor de berekening van de prijsverschillen op grond van de afstand in mijl en was er geen enkel voornemen om een specifieke prijs vast te stellen voor iedere verbinding en iedere categorie vrachtwagens. Ter ondersteuning van deze stelling voert Minoan aan, dat zij de betrokken prijzen op de verbinding naar Ancona niet strikt volgde, maar dat zij inzake kortingen een eigen beleid voerde.

(67) Ventouris verklaart ten aanzien van de fax van 8 december 1989 dat zij haar prijsbeleid voor 1990 reeds had vastgesteld en dat de handtekeningen onder de prijzen niet betekenen dat er een overeenkomst was, omdat de prijslijst wettelijk niet bindend was. Deze lijst bevatte inderdaad het voorstel van Ventouris voor algemene richtprijzen. Toch had de maatschappij deze lijst reeds op 4 december 1989 aan haar agenten meegedeeld.

(68) Bovendien voert Strintzis aan, dat de telex van 11 april 1990 weliswaar bewijst dat er een prijsovereenkomst was, maar ook dat het de betrokken partijen vrijstond hun beleid inzake kortingen en provisies aan hun agenten onafhankelijk vast te stellen.

(69) Volgens Minoan heeft de telex van 11 april 1990 betrekking op een overeenkomst over bepaalde parameters van het prijsbeleid waarvan de concurrenten toch gemakkelijk op de hoogte zouden geraken.

(70) Ten aanzien van de telex van 6 september 1990 stelt Strintzis dat de aanpassing van de tarieven kan worden toegeschreven aan inelastische factoren – zoals de schommelende brandstofprijzen – en aan andere objectieve factoren die verband houden met het beleid van de Griekse regering, zoals de toename van het vrachtwagenvervoer als gevolg van de moeilijkheden in Joegoslavië, het besluit van het ministerie van Vervoer betreffende de uitvoer van goederen en de noodzaak de tarieven te verhogen, zodat de maatschappijen ook in de winter de routes tussen Griekenland en Italië kunnen exploiteren.

(71) Volgens Strintzis heeft Minoan met het faxbericht van 13 september 1990 bevestigd dat de tariefverhoging plaatsvond op basis van een analyse van de economische componenten van de exploitatiekosten van de schepen. De maatschappijen kenden deze gegevens tot in de details door de bekendmaking van hun exploitatievergunningen en de nodige bijeenkomsten voor de binnenlandse verbindingen waaraan zij onder de hoede van het YEN deelnamen. Strintzis betoogt dat de partijen verplicht waren deze economische gegevens te bespreken om ook tijdens de winterperiode op de routes tussen Griekenland en Italië actief te blijven.

(72) Wat de telexberichten van 5 september 1990 en van 10 oktober 1990 betreft, voert Minoan aan, dat de vier maatschappijen door de stijgingen van de brandstofprijs, de moeilijkheden in Joegoslavië en de noodzaak ook tijdens de winter actief te zijn, verplicht waren hun tarieven op het gedeelte Korfoe-Ancona aan te passen om de negatieve gevolgen van de vervoerskosten te beperken.

(73) In verband met de fax van 30 oktober 1990 erkent Strintzis dat zij de voor vrachtwagens overeengekomen prijzen toepaste. Wel voert zij aan, dat de prijzen gebaseerd waren op de werkelijke uitgaven voor de routes tussen Griekenland en Italië, namelijk de stijging van de brandstofprijs en de noodzaak om de verschillen tussen de nationale en internationale tarieven per mijl en per meter vervoerde vrachtwagen beter in de prijzen tot uitdrukking te laten komen.

(74) Ventouris Ferries beweert de fax van 30 oktober 1990 nooit te hebben ontvangen en dat haar tarieven voor vrachtwagens in de lijst werden opgenomen door de andere maatschappijen die deze prijzen wellicht ontvangen hadden van een agent van Ventouris.

(75) Adriatica erkent dat zij deelnam aan de bijeenkomst van 25 oktober over tarieven voor vrachtwagens, ook al had zij reeds vóór die bijeenkomst een besluit genomen over haar tarieven voor 1991. De bedoeling van Adriatica was namelijk het beleid van haar concurrenten van nabij te volgen, mede omdat de Griekse maatschappijen reeds en jaar voordien – op 10 december 1989 – een overeenkomst hadden bereikt. Adriatica voert ook aan, dat zij de op die bijeenkomst overeengekomen tarieven niet volgde, zoals blijkt uit de tarieven die eind 1990 daadwerkelijk werden toegepast.

1991

(76) Strintzis voert aan dat het „samenwerkingsklimaat" waarvan sprake is in de telex van 18 november 1991, en de „prijsstabiliteit" waarover Karageorgis, Minoan en Strintzis het hebben in de telex van 22 oktober 1991, betrekking hebben op het algemene kader van de verplichte bijeenkomsten van de maatschappijen en de uitwisseling van vertrouwelijke informatie om een „kaderovereenkomst" te sluiten over de prijzen voor de volgende periode. Voorts stelt Strintzis dat de wens van Anek om voor de eerste maal actief te worden op de route Patras-Triëst – tegen exact dezelfde tarieven als voor de route Patras-Ancona, ook al is de afstand naar Triëst ongeveer 20 % langer –, door Karageorgis, Minoan en Strintzis werd beschouwd als een streven dat het gevaar inhield dat de Griekse regering zou ingrijpen.

(77) Strintzis vestigt de aandacht op de telex van 18 november 1991 waaruit – volgens haar – blijkt dat de tarieven in verhouding moeten staan tot de afstand van ieder traject, een beginsel dat door het YEN wordt gehanteerd voor de berekening van de binnenlandse tarieven. Volgens Strintzis heeft de beperking van de pijnlijke concurrentie „met de bekende gevolgen", waarvan sprake is op het einde van de bewuste fax, betrekking op het voorkomen van een prijzenslag op de routes tussen Griekenland en Italië en het ingrijpen van de Griekse regering dat daarvan het gevolg zou zijn. Ten slotte beweert Strintzis dat Anek haar prijzen op de route Patras-Brindisi niet met 20 % verhoogde. Volgens de Griekse wetgeving inzake scheepvaart, inzonderheid wet nr. 4195/29, zou het beleid van uitzonderlijk lage prijzen die niet in verhouding staan tot de op een bepaalde internationale lijn aangeboden diensten, kunnen resulteren in het opleggen van boeten aan de overtreders.

(78) Ten slotte beweert Strintzis dat de voormelde „kaderovereenkomst" over de prijzen voor 1991 in de praktijk niet werd nageleefd, omdat Strintzis inzake kortingen een eigen, onafhankelijk beleid voerde.

(79) Minoan stelt dat de tariefstijging van 10 % in de bewuste periode het gevolg was van de stijging van de inflatie. Voorts zouden de prijzen op de route naar Triëst onder invloed van het YEN en op basis van de afstand in mijl, 20 % hoger hebben gelegen dan die op de route naar Ancona. Volgens Minoan had de correspondentie tussen de partijen betrekking op het besluit van Anek om de tarieven op de route Patras-Triëst op hetzelfde niveau vast te stellen als die voor de route Patras-Ancona; bijgevolg was het de bedoeling te zorgen voor een passend verschil en oneerlijke concurrentie te vermijden. Minoan voert ook aan, dat zij inzake kortingen haar eigen beleid voerde.

(80) Adriatica verklaart dat zij in 1991 geen contact met de andere maatschappijen heeft gehad en dat zij haar tarieven bleef vaststellen overeenkomstig de marktsituatie. Voorts stelt Adriatica dat haar marktaandeel in 1991 afnam als gevolg van de hevige concurrentie van de Griekse maatschappijen in de vorm van kortingen, rabatten enz.

1992

(81) Ten aanzien van de fax van 22 juli 1991 en de in de punten 26 tot en met 32 van de mededeling van punten van bezwaar vermelde correspondentie stelt Strintzis dat deze informatie-uitwisseling plaatsvond in het kader van de verplichte bijeenkomsten over de prijzen voor 1992.

(82) Wat de telex van 7 januari 1992 aangaat, voert Strintzis aan dat deze overeenkomst – ondanks de aanvankelijke afsprak met Minoan om de maatschappij Calberson niet de gevraagde korting toe te kennen – in de praktijk niet werd nageleefd, omdat Strintzis uiteindelijk een hogere korting heeft toegekend. Strintzis houdt staande dat de overeenkomst mondeling werd gemaakt en dat het grootste aantal van de betrokken voertuigen door Marlines werd vervoerd. Volgens Strintzis bewijst een en ander dat er – op het gebied van kortingen – prijsconcurrentie was tussen de betrokken maatschappijen. Wederom beweert Strintzis dat de voormelde overeenkomst over prijzen voor 1992 in de praktijk niet werd nageleefd, omdat Strintzis inzake kortingen haar eigen, onafhankelijke beleid voerde.

(83) Minoan beweert dat de gelijke prijzen voor passagiers en passagiersvoertuigen zijn toe te schrijven aan de bekendmaking ervan in de brochures van de maatschappijen. Voorts stelt zij, dat de oligopolistische markt en het beleid van het YEN in homogene prijzen resulteerden. Volgens Minoan vond de concurrentie niet plaats via de bekendgemaakte prijzen, maar via het beleid inzake kortingen, aanbiedingen en andere door de maatschappij aangeboden voordelen.

(84) Wat Calberson betreft, verklaart Minoan dat het logisch was dat de maatschappijen reageerden en probeerden te achterhalen of hun concurrenten dergelijke buitensporige kortingen hadden toegekend. Minoan is van oordeel dat het document van 25 februari 1992 niet bewijst dat er een overeenkomst bestond, en dat de desbetreffende prijzen in de praktijk niet werden toegepast. Voorts was, aldus Minoan, de lijst met de door ETA voor de verbinding naar Ortona gesuggereerde prijzen bedoeld om de goedkeuring te verkrijgen van Minoan, mocht deze laatste besluiten een schip in te zetten op de route naar Ancona.

(85) Volgens Minoan houdt de telex van 7 januari 1993 verband met de gelijkschakeling van de prijzen uitgedrukt in drachme en in lire, en niet met een prijsverhoging in beide valuta.

(86) Ten slotte stelt Minoan dat er voor 1992 geen bewijs is van een overeenkomst tussen haarzelf en Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines en Med Link.

(87) Adriatica beweert dat zij in 1992 geen contact heeft gehad met de andere maatschappijen en dat zij haar tarieven bleef vaststellen overeenkomstig de marktsituatie, zoals blijkt uit de tarieven die daadwerkelijk van toepassing waren. Volgens Adriatica blijkt uit het ETA-document van 25 februari 1992 dat overleg plaatsvond tussen de Griekse maatschappijen, maar niet met Adriatica. Bovendien voert Adriatica aan, dat haar marktaandeel in 1992 afnam als gevolg van de lagere tarieven van de Griekse maatschappijen.

(88) Ventouris Ferries stelt dat er voor 1992 geen specifiek bewijs is dat zij deelnam aan de prijsovereenkomsten.

1993

(89) Strintzis erkent dat, wat betreft de bijeenkomsten met de maatschappijen die actief waren op de andere routes tussen Griekenland en Italië, er een poging is gedaan prijzen af te spreken op basis van de beginselen die werden gehanteerd voor de bepaling van de tarieven op de binnenlandse verbindingen. Het is Strintzis evenwel niet bekend of de maatschappijen op de andere routes dergelijke tarieven toepasten.

(90) Ten aanzien van de telex van 6 november 1992, houdt Strintzis staande dat het voorstel van Minoan in de praktijk niet werd nageleefd, omdat de verschillen tussen de tarieven van de maatschappijen niet gebaseerd waren op het voorstel van Minoan, maar op hun eigen, zelfstandige beleid inzake kortingen.

(91) Minoan erkent dat er tussen de maatschappijen besprekingen hebben plaatsgehad. De telex van 6 november 1992 werd – aldus Minoan – door ETA verzonden zonder medeweten of goedkeuring van Minoan. Voorts beweert Minoan dat, wat de bijeenkomst van 24 november 1993 betreft, de vermeende „vorige overeenkomst" een niet-bindende verklaring van de diverse maatschappijen was waarin werd gesteld dat de tarieven moesten verschillen al naar gelang van de afstand in mijl en dat oneerlijke concurrentie als gevolg van devaluatie moest worden vermeden. De voormelde verklaring zou evenwel in de praktijk niet zijn nageleefd.

(92) Adriatica stelt dat zij in 1993 haar onafhankelijke beleid voortzette, waarbij de tarieven voor vrachtwagens ten opzichte van 1992 met 4,03 % werden aangepast als gevolg van schommelingen in de wisselkoersen. In tegenstelling tot de Griekse maatschappijen moest Adriatica per 1 januari 1993 ook de door de desbetreffende communautaire verordening ingestelde BTW invoeren. Adriatica erkent evenwel dat zij vertegenwoordigd was op de bijeenkomst van veerdienstmaatschappijen van 24 november 1993, maar beweert dat zij besloot niet toe te treden tot de voorgestelde tariefovereenkomst gezien de mogelijke inbreuk op de communautaire mededingingsregels.

(93) Evenals met betrekking tot 1992 voert Ventouris Ferries aan, dat er geen specifiek bewijs is dat zij in 1993 betrokken was bij de prijsovereenkomsten. Wat de fax van 24 november 1993 betreft, erkent Ventouris Ferries dat zij aan de desbetreffende bijeenkomst heeft deelgenomen, maar beweert zij dat zij toen reeds haar prijsbeleid voor dat jaar had vastgesteld.

1994

(94) Het is Strintzis niet bekend, of de tarieven ook door de maatschappijen werden nageleefd. Wat de route Patras-Ancona betreft, erkent Strintzis dat de „kaderovereenkomst" inzake prijzen

werd toegepast. Zij stelt evenwel dat de desbetreffende overeenkomst in de praktijk niet werd nageleefd, omdat Strintzis inzake kortingen haar eigen, zelfstandige beleid voerde.

(95) Minoan ontkent andermaal het bestaan van een prijsovereenkomst. Ten aanzien van de telex van 13 mei 1994 waarin sprake is van een nieuwe categorie van aanhangwagens van 12 tot 14 m, voert Minoan aan dat zij – zoals blijkt uit de telex van 24 juni 1994 – de categorie aanhangwagens veranderd had van „12 tot 14 m" in „12,5 tot 14 m". Haars inziens wijst dit erop dat de aanhangwagens van 12,5 m een aparte categorie met lagere tarieven vormden. Wat tenslotte de telex van 26 mei 1994 betreft, beweert Minoan, dat zij dit vermeende „initiatief" van ETA niet goedkeurde en dat zij een ander beleid voerde, zoals blijkt uit andere documenten waarover de Commissie beschikt.

(96) Adriatica voert aan, dat zij haar prijzen in 1994 niet verhoogde, behoudens een aanpassing van de wisselkoers tussen de dollar en de lire met 1,22 %.

F. Beoordeling van de Commissie van het bewijsmateriaal en de argumenten van de partijen

Conclusie

(97) De Commissie komt tot de conclusie dat de veerdienstmaatschappijen die actief zijn op de verbindingen tussen Ancona, Bari, Brindisi en Griekenland gedurende verscheidene jaren betrokken waren bij een prijskartel. Het ging om een doorlopende overeenkomst die door de partijen als „de gebruikelijke praktijk" (telex van Minoan gedateerd op 15 maart 1989) werd aangemerkt. Uit duidelijke bewijzen kan worden afgeleid dat het om een brede overeenkomst ging tussen een groot aantal maatschappijen (bijv. het document van Minoan van 2 november 1990 waarin wordt verklaard dat de maatschappijen op alle routes tussen Griekenland en Italië prijzen overeenkwamen, de telex aan Anek van 22 oktober 1991 waarin sprake is van „de overeenkomst tussen elf maatschappijen en 36 vaartuigen", de ETA-telex van 24 november 1993 waarin sprake is van 14 maatschappijen, de ETA-telex van 26 mei 1994 waarin sprake is van „de overeenkomst van 16 maatschappijen"). De Commissie heeft kunnen aantonen dat een aantal van de maatschappijen die actief waren op de verbinding Ancona-Griekenland, ten minste sinds 18 juli 1987 betrokken was bij het prijskartel voor de tarieven voor passagiers en voertuigen. Ofschoon reeds eerder overleg heeft plaatsgehad, is er geen aanwijzing voor het precieze tijdstip waarop met de onderhandelingen over de vaststelling van de prijzen werd begonnen. Voorts is de Commissie van oordeel dat bepaalde veerdienstmaatschappijen op de route Bari/Brandisi -Griekenland sinds uiterlijk 8 december 1989 bij het kartel betrokken waren, althans voor wat betreft de hoogte van de tarieven voor vrachtwagens. De heimelijke samenwerking duurde ten minste tot juli 1994. Het kartel functioneerde in de vorm van geregelde bijeenkomsten en correspondentie om de prijzen voor passagiers en voertuigen collectief aan te passen. De Commissie heeft zeven maatschappijen kunnen aanwijzen die bij het kartel betrokken waren: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries en Adriatica. In hoeverre en hoe lang elk van deze maatschappijen bij het kartel betrokken was, wordt in de overwegingen 111 tot en met 139 besproken.

Beoordeling van de algemene argumenten van de partijen

Betrokkenheid van de Griekse autoriteiten

(98) Op 9 en 10 februari 1995 antwoordden Minoan, Strintzis en Anek op de verzoeken om inlichtingen die de Commissie hun had doen toekomen, onder meer dat de betrokken tariefovereenkomst was gesloten op grond van de toepasselijke wettelijke regeling, onder de hoede van het ministerie van Koopvaardij (YEN).

(99) Tot staving van deze stelling verstrekten de drie maatschappijen een afschrift van de tekst van wet nr. 4195/29 betreffende oneerlijke mededinging, alsmede een reeks beschikkingen en aanbevelingen van het YEN betreffende de scheepvaartverbindingen tussen Griekenland en Italië, de openbare dienstverplichtingen in deze sector, en met name de frequentie van de verbindingen, de voorrang – naar gelang van het seizoen – voor het vervoer van verse landbouwproducten, het minimumaantal schepen dat in de vaart moet worden gehouden, alsmede schema's voor de afvaarten.

(100) Bij schrijven van 28 oktober 1994 verzocht de Commissie het Griekse ministerie van Koopvaardij om bepaalde statistische gegevens aangaande het verkeer op de routes Griekenland-Italië, alsmede om verduidelijking of het ministerie er ooit mee had gedreigd de exploitatievergunning voor binnenlandse routes in te trekken, indien de maatschappijen geen akkoord over de prijzen op de internationale routes zouden bereiken.

(101) Op 23 december 1994 antwoordde het ministerie de Commissie dat de zeecorridor tussen Griekenland en Italië moest worden beschouwd als van primordiaal belang, zowel in nationaal als in communautair opzicht en dat de tarieven weliswaar concurrerend moesten blijven, maar tevens op een zodanig niveau moesten liggen dat de vervoerskosten laag zouden blijven. Desondanks heeft het ministerie ieder verband ontkend tussen de intrekking van de exploitatievergunningen en de prijsovereenkomsten van de maatschappijen voor de internationale routes.

(102) Op 13 januari 1995 deed de Commissie de permanente vertegenwoordiging van Griekenland bij de Europese Unie een afschrift toekomen van de gegevens die zij van de ondernemingen had ontvangen, met het verzoek aan de Griekse regering haar opmerkingen kenbaar te maken over haar eventuele betrokkenheid bij overeenkomsten over zeevaartverbindingen tussen Griekenland en Italië en met name de vaststelling van tarieven voor deze verbindingen.

(103) Op 17 maart 1995 antwoordde de Griekse permanente vertegenwoordiging aan de Commissie dat de Griekse regering de diensten op de betrokken route beschouwde als diensten van algemeen belang en dat zij bijgevolg in de eerste plaats begaan was met de levensvatbaarheid van de route en het voorkomen van een eventuele „prijzenoorlog" waardoor het goede verloop van de in- en uitvoer en het vervoer van vrachtwagens en passagiers in gevaar zou kunnen komen. De rol van het YEN bij de vaststelling van de tarieven was evenwel beperkt tot de binnenlandse routes (cabotage). In het geval van de zeevaartverbindingen tussen Griekenland en Italië die een binnenlands gedeelte omvatten (bijvoorbeeld Patras-Korfoe-Ancona), valt enkel het binnenlandse gedeelte (Patras-Korfoe) onder het tariefbeleid van het YEN. Wat het internationale gedeelte van de zeevaartverbindingen betreft, grijpt het YEN op geen enkele wijze in en worden de prijzen vrij door de betrokken maatschappijen vastgesteld, zij het dat het door de overheid voor het binnenlandse gedeelte van de route vastgestelde tarief een indirecte en gedeeltelijke invloed heeft op het volledige tarief op de routes van en naar Italië. Bovendien beklemtoonde de permanente vertegenwoordiging dat het YEN de maatschappijen – informeel – aanmoedigt de tarieven laag te houden en voor de jaarlijkse prijsstijgingen binnen de grenzen van de inflatie te blijven. Ten slotte wordt de vrijheid van de maatschappijen om hun prijzen vast te stellen bij wet nr. 4195/92 ingeperkt wanneer dit resulteert in oneerlijke mededinging. Krachtens artikel 2 van deze wet is het verboden, passagiers- en goederentarieven voor de externe (internationale) routes – met oneerlijke mededinging als oogmerk – zodanig te verlagen dat deze onredelijk zijn in geen verhouding staan tot het niveau van de dienstverlening. Volgens artikel 4 mag het ministerie van Koopvaardij, indien de vrijheid voor het vaststellen van tarieven op deze verbindingen in oneerlijke mededinging ontaardt, voor de tarieven boven- en ondergrenzen vaststellen.

(104) Bijgevolg wijst de Commissie het argument van een aantal van de Griekse maatschappijen af, dat zij inzake tariefbeleid als gevolg van de toepasselijke Griekse wetgeving niet zelfstandig konden handelen.

(105) In deze zaak is het duidelijk dat Griekse maatschappijen die actief zijn op de routes tussen Griekenland en Italië, voor het binnenlandse gedeelte van de routes onderworpen zijn aan strenge wettelijke en bestuursrechtelijke regels, met name wat betreft de toekenning van exploitatievergunningen en de vaststelling van tarieven voor het ministerie van Koopvaardij. Zoals de Griekse autoriteiten hebben bevestigd, heeft dit voor het internationale gedeelte van die routes echter geen rechtstreekse invloed op het tariefbeleid van de maatschappijen. Bovendien hebben de Griekse autoriteiten ten stelligste ontkend dat zij door hun administratieve praktijk inzake toepassing van deze regels de Griekse maatschappijen verplichtten voor de internationale tarieven prijsovereenkomsten aan te gaan. In zijn antwoord van 23 december 1994 op een schrijven van de Commissie, verklaarde de heer Manos, directeur van het ministerie van Koopvaardij: „… het ministerie is niet betrokken bij het beleid dat de maatschappijen voeren ten aanzien van de vaststelling van de tarieven op de internationale routes. Onze rol is strikt beperkt tot de vaststelling van de tarieven op de binnenlandse routes … Het is ondenkbaar, en er kan geen sprake van zijn, dat het ministerie ermee dreigt exploitatievergunningen voor binnenlandse routes in te trekken wanneer maatschappijen geen overeenkomsten sluiten over prijzen op internationale routes.".

(106) Het is eveneens duidelijk dat wet nr. 4195/29 prijsconcurrentie niet uitsluit. Integendeel, vooronderstelt wordt dat prijsconcurrentie bestaat en dat het maatschappijen vrij staat de prijzen voor hun diensten vast te stellen. Alleen wanneer deze vrijheid wordt misbruikt voor oneerlijke mededinging, kan het ministerie van Koopvaardij krachtens artikel 4 van deze wet ingrijpen. Zelfs in dit geval kan het ministerie voor de prijzen enkel boven- en ondergrenzen vaststellen en kan het geen specifieke tarieven vaststellen. Voorts moet worden opgemerkt dat deze wet nog nooit werd toegepast.

(107) De Commissie vindt het veelbetekenend dat, ook al betogen de partijen dat vele van hun discussies werden ingegeven door het verlangen te voldoen aan de eisen van het YEN en oneerlijke mededinging te vermijden (bijvoorbeeld de discussies met Anek toen het de lijn naar Triëst opende), in geen van de documenten uit die periode die door de Commissie als bewijsmateriaal worden genoemd, ook maar enige melding wordt gemaakt van het YEN of van wet nr. 4195/29. Bijgevolg wordt het argument afgewezen dat de Griekse maatschappijen door de preventieve maatregelen van het ministerie verplicht waren onderling overleg te voeren uit vrees dat artikel 4 van deze wet zou worden toegepast.

(108) Het valt ook moeilijk te aanvaarden dat de door het ministerie aan de maatschappijen gerichte aanbevelingen, in verband met de tariefverhogingen binnen de grenzen van de inflatie, enig verband houden met de voormelde wet. Uit artikel 2 van die wet blijkt duidelijk dat zij enkel van toepassing is op onredelijk lage tarieven, maar niet wanneer tarieven hoog zijn. Zoals het ministerie heeft uiteengezet, zijn zijn aanbevelingen gebaseerd op andere overwegingen in verband met Griekenlands internationale handel. Derhalve moeten de Griekse scheepvaartmaatschappijen die actief zijn op de Adriatische Zee worden geacht op het gebied van het tariefbeleid zelfstandig te hebben gehandeld.

Beoordeling van andere algemene argumenten van de partijen

(109) Het getuigt ook van naïviteit dat een aantal partijen beweert dat de initiatieven van de maatschappijen op het gebied van prijzen niet het resultaat zijn van een heimelijke overeenkomst, maar van natuurlijke marktwerking (bijvoorbeeld de invloed van de brandstofprijzen) of van andere specifieke gebeurtenissen zoals de oorlog in Joegoslavië of plotselinge fluctuaties van vreemde valuta. Deze bewering is volstrekt in tegenspraak met de sterke bewijzen van een heimelijke overeenkomst inzake de vaststelling van prijzen. Het argument van bepaalde partijen dat zij alleen prijsstijgingen volgden waarvan zij via hun net van agenten kennis kregen, moet eveneens worden afgewezen. Het is duidelijk dat bijna alle correspondentie over „prijsverhogingen" werd verkregen via rechtstreekse contacten tussen concurrenten, en niet via agenten.

Beoordeling van de argumenten betreffende de duur van de inbreuk

(110) Aangaande de duur van de inbreuk betogen de meeste maatschappijen op de route Patras-Ancona dat, ook al werd er in 1987 een overeenkomst over de vaststelling van prijzen bereikt, deze uitsluitend betrekking had op de tarieven voor 1988. Anek stelt eveneens dat zij in 1989 overeenkomsten sloot, maar voor de tarieven voor 1990. De Commissie wijst dit argument af, omdat het sluiten van overeenkomsten voor de vaststelling van prijzen op zichzelf een inbreuk is op artikel 85 van het EG-Verdrag.

Beoordeling van de argumenten van de partijen met betrekking tot specifieke beschuldigingen

De betrokkenheid van de afzonderlijke maatschappijen

(111) Voor elk van de partijen die adressaat zijn van deze beschikking, moet worden vastgesteld dat zij bij de inbreuk betrokken was. Daarvoor is, in tegenstelling tot wat een aantal ondernemingen heeft aangevoerd, evenwel niet vereist dat rechtstreeks het bewijs wordt geleverd dat elk van de vermeende betrokkenen uitdrukkelijk heeft ingestemd met of zelfs openlijk steun heeft verleend aan ieder afzonderlijk aspect van de prijsovereenkomsten gedurende de looptijd ervan. De ernst van de inbreuk ligt volledig in het samenspel van de maatschappijen gedurende verscheidene jaren bij gezamenlijk, onwettig handelen met een gemeenschappelijk oogmerk.

(112) De juiste methode in een zaak als deze is het aantonen van het bestaan, de werking en de meest opvallende kenmerken van de heimelijke overeenkomst, en te bepalen: a) of er geloofwaardig en overtuigend bewijs is om iedere afzonderlijke onderneming in verband te bren-

gen met het gemeenschappelijke systeem, en b) gedurende welke periode iedere onderneming erbij betrokken was ([1]).

(113) Er zijn talrijke rechtstreekse bewijzen dat iedere maatschappij tot welke de onderhavige beschikking is gericht, bij de inbreuk betrokken was. In de „kern"-documenten die het bestaan van de algemene samenwerking of de afzonderlijke uitingen ervan aantonen, worden de betrokkenen doorgaans met naam genoemd.

(114) Bewijzen van de betrokkenheid van elke onderneming bij de inbreuk worden geleverd door: a) expliciete verwijzingen naar die onderneming in de correspondentie tussen de partijen; b) deelname aan bijeenkomsten en de daaropvolgende onderling afgestemde initiatieven inzake prijzen, en c) de interne bescheiden van die onderneming of van een andere onderneming waardoor eerstgenoemde in verband wordt gebracht met de heimelijke overeenkomst. Tijdens de administratieve procedure is geen enkel aspect van het bewijs op steekhoudende wijze weerlegd of is op enigerlei wijze de onbetrouwbaarheid ervan aangetoond.

(115) Verscheidene documenten (inzonderheid de fax van Minoan van 15 maart 1989, de fax van Strintzis van 12 juli 1989, de fax aan Anek van 22 oktober 1991, het antwoord van Anek van 18 november 1991, de brief van Minoan aan haar agenten van 2 november 1990, de brief van Anek aan haar agenten van 21 oktober 1991, de telex van Minoan van 7 januari 1993 en de telex van ETA van 24 november 1993) tonen aan dat de ondernemingen tot welke de onderhavige beschikking is gericht, voortdurend, gedurende verscheidene jaren, overleg over prijzen hebben gepleegd en afspraken hebben gemaakt.

(116) Minoan, Strintzis en Anek hebben erkend dat zij bij de beweerde heimelijke overeenkomst betrokken waren, terwijl Karageorgis geen argumenten tot haar verdediging heeft aangevoerd.

(117) Wat de maatschappijen op de routes naar Bari/Brindisi betreft, geven Adriatica en Ventouris Ferries toe dat zij hebben deelgenomen aan bijeenkomsten waar concurrerende veerdienstmaatschappijen tarieven bespraken en daarover afspraken hebben gemaakt. Bovendien blijkt uit een aantal documenten (de faxen van Strintzis van 8 december 1989, 5 september 1990 en 30 oktober 1990, de brief van Minoan van 2 november 1990, de fax aan Anek van 22 oktober 1991, het document van Minoan van 25 februari 1992, de telex van Minoan van 7 januari 1993 en de telex van ETA van 24 november 1993) dat de maatschappijen onderhandelingen hebben gevoerd en afspraken hebben gemaakt over de verbindingen naar Ancona en Bari/Brindisi. Enkel in de telex van Minoan van 7 januari 1993 is er sprake van een overeenkomst tussen de maatschappijen op de route naar Ancona, waarbij uitdrukkelijk wordt verklaard dat andere maatschappijen daarvan – op dat tijdstip – niet op de hoogte waren. Maar zelfs dit document gaat over besprekingen met de maatschappijen op de route naar Bari/Brindisi, die, zoals het document aangeeft, nadien zouden worden geraadpleegd door de maatschappijen op de route naar Ancona. De Commissie heeft niet kunnen vaststellen welke andere maatschappijen op de routes naar Bari/Brindisi uiteindelijk aan de heimelijke overeenkomst deelnamen. Meer bepaald is de onderhavige beschikking niet gericht tot AK Ventouris en Hellenic Mediterranean Lines omdat er onvoldoende bewijsmateriaal is dat zij ook daadwerkelijk inbreuk hebben gemaakt op de mededingingsregels (beide maatschappijen worden in de documenten van andere maatschappijen slechts eenmaal vermeld).

Marlines

(118) Dat Marlines voor de periode 1987-1989 bij de heimelijke overeenkomst betrokken was, wordt aangetoond door acht documenten (waarnaar in het bovenstaande, in de gedeelten met betrekking tot de overeenkomsten voor 1988 en 1989, wordt verwezen) die Marlines ontving of waaruit blijkt dat Marlines betrokken was bij de betrokken overeenkomsten. De Commissie concludeert uit het voorgaande dat Marlines reeds vanaf 18 juli 1987 en voor de jaren 1988 en 1989 met Strintzis, Minoan en Karageorgis jaarlijks onderhandelde en afspraken maakte over gemeenschappelijke prijzen voor passagiers en goederenvoertuigen op de route Patras-Ancona. De laatste vermelding van Marlines in het bewijsmateriaal is een telex die Anek op 22 september 1989 aan Marlines zond. Er is geen bewijs dat Marlines verder nog deelnam aan overleg met andere maatschappijen, noch is er afdoend bewijs dat zij nadien bij het kartel betrokken was. De Commissie komt tot de conclusie dat Marlines ten minste vanaf 18 juli 1987 tot en met 8 december 1989, toen de overige maatschappijen overeenkwamen hun prijzen aan te passen, bij de inbreuk betrokken was.

([1]) Zie het arrest van het Gerecht van eerste aanleg in zaak T-1/89 (Rhône-Poulenc tegen Commissie), Jurisprudentie 1991, blz. II-867, rechtsoverweging 126.

(119) Het argument van Marlines dat zij ingevolge het Griekse recht een offshoremaatschappij is, moet worden verworpen. De Commissie heeft nooit beweerd dat de inbreuk alleen beperkt was tot Griekse maatschappijen.

Med Link

(120) Med Link betoogt dat zij geen enkele band heeft met de maatschappijen waarvan sprake is in de door de Commissie aan Med Link Lines gerichte mededeling van punten van bezwaar, zoals Mediterranean Lines Inc. of med Line. Voorts stelt Med Link dat zij bij geen van de beweerde inbreuken betrokken was. Meer bepaald verklaart de vertegenwoordiger van Med Link, de heer Giannatos – wiens naam voorkomt in de telex die ETA op 24 november 1993 aan het hoofdkantoor van Minoan zond – dat hij niet deelnam aan de bijeenkomst waarvan deze telex spreekt. Hij verklaart dat Med Link op 15 juli 1993 in Liberia werd opgericht en dat zij pas na 31 december 1993 haar hoofdkantoor in Griekenland vestigde.

(121) De Commissie erkent dat er geen duidelijk bewijs is van een organische band tussen Med Link en Mediterranean Line. Meer bepaald kan Med Link voor de activiteiten op de relevante markt niet worden beschouwd als de opvolgster van Mediterranean Lines. Bijgevolg is de onderhavige beschikking niet tot Med Link gericht.

Adriatica

(122) Adriatica geeft toe, dat zij betrokken was bij het overleg met haar concurrenten over de vaststelling van de prijzen voor de routes tussen Griekenland en Italië. Meer bepaald erkent Adriatica dat zij aan twee bijeenkomsten – op 25 oktober 1990 en op 24 november 1993 – heeft deelgenomen waar prijzen werden overeengekomen tussen veerdienstmaatschappijen. Evenwel ontkent Adriatica dat zij andere contacten had met concurrenten op de routes tussen Griekenland en Italië.

(123) Wat de bijeenkomst van 25 oktober 1990 en de fax van Strintzis van 30 oktober betreft, betoogt Adriatica dat zij de tarieven die op de bijeenkomst werden besproken en die zijn opgenomen in de fax van Strintzis, niet naleefde, ook al bevat de fax van Strintzis de door Adriatica voor vrachtwagens op de route Brindisi-Griekenland gehanteerde tarieven. Bovendien voert Adriatica aan dat haar tarieven ongeveer 10 % lager lagen dan die van de Griekse maatschappijen op dezelfde route.

(124) Op verzoek van de Commissie legde Adriatica op 27 oktober 1992 twee lijsten van de tarieven voor vrachtwagens voor 1991 over. In de eerste lijst verschillen de categorieën voertuigen inderdaad van die welke in de fax van Strintzis worden gebruikt. De tweede lijst is evenwel identiek aan die welke in die fax voorkomt. Bovendien blijkt uit de fax van Strintzis dat er ook verschillen bestaan tussen de tarieven van Adriatica en die van de Griekse maatschappijen die op dezelfde route actief zijn. Bijgevolg wijst de Commissie de argumenten van Adriatica af dat enkel Griekse maatschappijen betrokken waren bij de vaststelling van de tarieven voor 1991 en dat Adriatica de overeengekomen tarieven niet volgde.

(125) Adriatica erkent, dat zij heeft deelgenomen aan de bijeenkomst van 24 november 1993, maar zij voert aan dat zij haar vertegenwoordiger nadien opdracht heeft gegeven elke vorm van heimelijke samenwerking te vermijden, omdat dit door de Commissie als een kartelovereenkomst kon worden beschouwd. Een interne notitie volstaat echter niet als bewijsmateriaal om Adriatica vrij te pleiten van verantwoordelijkheid voor de rest van de duur van de inbreuk (zie het arrest van het Gerecht van eerste aanleg in zaak T-141/89, Trefileurope tegen Commissie ([1])). De Commissie houdt evenwel rekening met het door Adriatica verstrekte bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de overeengekomen aanpassing met 15 % voor 1994 in de praktijk niet werd gevolgd.

(126) Volgens de Commissie zijn er duidelijke bewijzen dat er een overeenkomst bestond tussen de maatschappijen die op de route tussen Ancona en Bari/Brindisi actief waren. Er is rechtstreeks bewijs dat Adriatica uiterlijk op 30 oktober 1990 tot het kartel toetrad, door ermee in te stemmen de tarieven voor vrachtwagens in 1991 aan te passen. Er is ook voldoende rechtstreeks bewijsmateriaal van haar betrokkenheid voor 1993. Op 24 november 1993 werd door Adriatica onderhandeld en overeenstemming bereikt met haar concurrenten over de aanpassing van de tarieven voor vrachtwagens met ingang van december 1993. Wat de periode tussen 30 oktober 1990 en 24 november 1993 betreft, is er bewijs voor de deelname van de maatschappijen

([1]) Jurisprudentie 1995, blz. II-791, rechtsoverweging 85.

op de routes naar Bari/Brindisi aan de lopende heimelijke overeenkomst en is er geen bewijs dat Adriatica, eenmaal toegetreden tot het kartel, dit in die periode heeft verlaten. In de telex die Anek op 22 oktober 1991 verzond, wordt verwezen naar de heimelijke overeenkomst tussen de „elf maatschappijen en de 36 vaartuigen op de overtocht tussen Griekenland en Italië". Bijgevolg komt de Commissie tot de bevinding dat Adriatica tot en met juli 1994 bij de inbreuk betrokken was.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines wordt eenmaal vermeld in de telex van Strintzis van 30 oktober 1990. Aangezien er geen ander bewijs is van haar deelname aan de heimelijke overeenkomst, is de onderhavige beschikking niet gericht tot Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Er zijn bewijzen dat Ventouris Ferries van 8 december 1989 tot en met juli 1994 bij de heimelijke overeenkomst betrokken was. De Commissie wijst de argumenten van Ventouris af, dat de maatschappij de desbetreffende documenten niet ontving of dat zij reeds een besluit had genomen over haar prijsbeleid voordat zij deelnam aan het betrokken overleg (zie de overwegingen 47 en 48).

(129) In verband met dat tweede argument heeft Ventouris Ferries een telex verstrekt die op 4 december 1989 aan een van haar agenten was gezonden, met daarin de prijzen voor de route Bari-Griekenland uit de fax van Strintzis van 8 december 1989. Ventouris Ferries beweert dat in de fax van Strintzis de tarieven die Ventouris voor 8 december 1989 had vastgesteld, gewoon worden overgenomen. Het valt echter niet te ontkennen dat de fax van Strintzis gewoon betrekking heeft op een overeenkomst tussen diverse maatschappijen, waaronder Ventouris Ferries. Het is dus duidelijk dat Ventouris bij het vaststellen van prijzen betrokken was. Er dient te worden opgemerkt dat beide documenten niet alleen dezelfde tarievenlijst bevatten, maar dat zij beide ook uitdrukkelijk vermelden dat deze tarieven per 10 december 1989 ingingen.

(130) Voorts verstrekte Ventouris Ferries brieven die zij op 8 oktober 1990 en 11 oktober 1990 aan haar cliënten of agenten had gezonden met betrekking tot de tarieven voor vrachtwagens zoals vermeld in de fax van Strintzis van 30 oktober 1990. Deze brieven bevestigen evenwel het bewijsmateriaal uit de fax van Strintzis. Strintzis spreekt over een „definitieve overeenkomst voor vrachtwagentarieven" en stelde voor „de prijzen per 1 november bekend te maken en deze – zoals overeengekomen – van kracht te laten worden met ingang van 5 november 1990". In haar brieven verklaarde Ventouris Ferries dat deze tarieven „richtprijzen" waren en dat Ventouris voornemens was ze „eind oktober/begin november 1990" te laten ingaan. Deze brieven bevestigen inderdaad dat de inbreuk in een doorlopende overeenkomst bestond en dat Ventouris Ferries daarbij was betrokken.

(131) Er is overtuigend bewijsmateriaal dat er een doorlopende overeenkomst bestond tussen de maatschappijen op de verbindingen naar Ancona en naar Bari/Brindisi. Zelfs voor 1992, het jaar waarvan Ventouris Ferries beweert dat er geen bewijsmateriaal tegen haarzelf is, blijkt uit het document van ETA van 25 februari 1992 dat ook Ventouris Ferries aan de heimelijke overeenkomst deelnam, waarbij de tarieven op de route naar Otranto werden besproken. Wat 1991 betreft, is in de telex aan Anek van 22 oktober 1991 sprake van een heimelijke overeenkomst tussen „de elf maatschappijen en de 36 vaartuigen op de overtocht tussen Griekenland en Italie". De Commissie komt tot de conclusie dat Ventouris Ferries in 1991 betrokken bleef bij de heimelijke overeenkomst omdat er voldoende rechtstreeks bewijsmateriaal is voor Ventouris' betrokkenheid tijdens de andere jaren waarin de inbreuk werd gepleegd – de telex van Strintzis van 8 december 1989, de fax van Strintzis van 30 oktober 1990, het document van ETA van 25 februari 1992, de telex van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan van 24 november 1993 – en omdat er geen bewijsmateriaal is dat Ventouris zich in 1991 van de overeenkomst distantieerde.

Strintzis

(132) Strintzis betwistte niet dat zij aan de beweerde heimelijke overeenkomst deelnam. Haar argumenten hebben betrekking op de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten en op het niet-bindende karakter van de overeenkomsten. De Commissie komt tot de conclusie dat Strintzis heeft deelgenomen aan de beweerde heimelijke overeenkomst over de vaststelling van prijzen van ten minste 18 juli 1987 tot en met juli 1994.

Anek

(133) Anek betwistte niet dat zij aan de beweerde heimelijke overeenkomst deelnam. Haar argumenten hebben betrekking op de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten en op het niet-bindende karakter van de overeenkomsten. De Commissie komt tot de conclusie dat Anek van 6 juli 1989 tot en met juli 1994 aan de beweerde heimelijke overeenkomst over de vaststelling van prijzen heeft deelgenomen.

Karageorgis

(134) Karageorgis voerde geen argumenten aan om zich te verdedigen. De Commissie komt tot de conclusie dat Karageorgis heeft deelgenomen aan de beweerde heimelijke overeenkomst over de vaststelling van prijzen van ten minste 18 juli 1987 tot en met 27 december 1992, toen karageorgis haar schepen op de routes tussen Griekenland en Italië definitief uit de vaart nam.

Minoan

(135) Minoan betwistte niet dat zij deelnam aan de beweerde heimelijke overeenkomst. Haar argumenten hebben betrekking op de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten en op het niet-bindende karakter van de overeenkomsten. De Commissie komt tot de conclusie dat Minoan van ten minste 18 juli 1987 tot en met juli 1994 aan de beweerde prijsvaststellingsovereenkomst heeft deelgenomen.

(136) Minoan wijst op haar contractuele relatie met ETA, haar exclusieve lasthebber met beheersbevoegdheid voor alle schepen van Minoan die op internationale routes varen. Minoan voert aan, dat diverse activiteiten waarvan in de onderhavige beschikking sprake is, eigen initiatieven van ETA waren, die niet door Minoan waren goedgekeurd en soms buiten het bereik van contracten tussen ETA en Minoan vielen dat zij daarvoor dus niet verantwoordelijk kan worden gesteld. De Commissie aanvaardt dit argument niet. Wat de relatie tussen ETA en Minoan betreft, blijkt uit alle contracten tussen de beide partijen waarover de Commissie beschikt dat ETA de exclusieve, centrale lasthebber met beheersbevoegdheid voor Minoan is, die optreedt volgens instructies en onder toezicht van Minoan. Volgens al deze contracten is ETA de vertegenwoordiger van Minoan ten aanzien van alle nationale en internationale autoriteiten, die belast is met de organisatie van het Minoans net van plaatselijke en havenagenten. ETA moet, indien Minoan daarom verzoekt, alle mogelijke inspanningen leveren om de samenwerking tussen Minoan en andere maatschappijen te verzekeren. De commissies die Minoan aan ETA moet betalen en die welke ETA aan de andere agenten van Minoan of de andere reisorganisatoren moet betalen, zijn in diverse bepalingen duidelijk (in percentages of als vaste bedragen) vastgesteld.

(137) Bijgevolg moet ETA worden beschouwd als de „longa manus" van Minoan, die optreedt als vertegenwoordiger van Minoan in de hoedanigheid van een tussenpersoon die uitsluitend namens Minoan handelt en die geen activiteiten voor eigen rekening uitvoert. In alle bewijsstukken die aan de onderhavige beschikking ten grondslag liggen, trad de heer Sfinias, de wettelijke vertegenwoordiger en manager van ETA, op voor Minoan-Athene door alle relevante documenten te ondertekenen, zelfs een antwoord van 20 november 1992 op het door de Commissie aan Minoan gerichte verzoek om inlichtingen. De heer Sfinias handelde immers als de vertegenwoordiger van een functionele eenheid binnen Minoan. Alle andere maatschappijen die antwoordden op de fax- of telexberichten die door de heer Sfinias waren ondertekend, richtten hun antwoord aan Minoan of Minoan-Athene, en nooit aan ETA. In al deze stukken heeft de heer Sfinias het enkel over ETA wanneer hij zich tot het hoofdkantoor van Minoan in Heraklion, Kreta, richt. Toch voert Minoan aan, dat van de bewijsstukken die in de onderhavige beschikking worden gebruikt slechts zes van de 17 Minoan-documenten de kennisgeving van de omstreden overeenkomsten door ETA aan Minoan betreffen en dat ETA Minoan in slechts twee van deze documenten om goedkeuring van de gedane voorstellen verzoekt. De Commissie wijst evenwel het argument af, dat op basis van deze documenten de mededingingbeperkende gedragingen van ETA niet aan Minoan kunnen worden toegerekend. Uit de Minoan-documenten die uitgaan van het hoofdkantoor in Heraklion en uit de berichten van de heer Sfinias aan Minoan-Heraklion blijkt duidelijk, dat Minoan op de hoogte was van de heimelijke overeenkomst en eraan deelnam (bijvoorbeeld de ETA-documenten van 25 februari 1992, 21 mei 1992 en 30 juli 1992 waarin ETA optreedt als de vertegenwoordigster van Minoan tegenover de overige maatschappijen).

(138) Volgens de Commissie blijkt uit de brieven van de heer Sfinias aan Minoan-Heraklion over hun contractuele verhouding niet, dat – zoals Minoan aanvoert – ETA zelfstandig optrad, in haar eigen belang, buiten de werkingssfeer van

de contracten tussen ETA en Minoan. Integendeel, deze correspondentie en de verzoeken van de heer Sfinias om goedkeuring van Minoan tonen aan dat Minoan steeds van de heimelijke overeenkomst op de hoogte werd gehouden en dat zij in ieder geval beslissende invloed kon uitoefenen op het gedrag van haar lasthebber. Concluderend verwerpt de Commissie het argument dat ETA, in alle relevante bewijsstukken „Minoan-Athene" of kortweg „Minoan" genoemd, over zoveel commerciële zelfstandigheid beschikte, dat haar gedragingen niet kunnen worden toegerekend aan haar lastgever ([1]) . In het kader van deze beschikking worden ETA en Minoan beschouwd als één enkele juridische en economische entiteit.

(139) Wat de procedure aangaat, voert Minoan aan dat ETA een zelfstandige maatschappij is, die optrad als haar lasthebber. Daarom betwist Minoan de wettigheid van het onderzoek ten kantore van ETA en van het bewijsmateriaal dat door de Commissie werd verzameld. Dit argument kan niet worden aanvaard. De Commissie is van oordeel, dat er voldoende bewijzen zijn dat ETA zich – als vertegenwoordiger van Minoan – „Minoan-Athene" of kortweg „Minoan" noemde. Het is van belang vast te stellen dat ETA in haar kantoor in Athene het logo en de handelsmerken van Minoan gebruikte. Belangrijker is echter, dat voordat het onderzoek plaatsvond, de heer Sfinias, in antwoord op een verzoek van de Commissie om inlichtingen, een document ondertekende namens Minoan. Bovenaan dit document staat het adres van het kantoor van ETA onder het logo en het handelsmerk van Minoan, zonder dat ETA ook maar wordt genoemd. De Commissie concludeert dat – ongeacht het feit dat ETA in dit kantoor was gevestigd en het gebruikte – Minoan toestond dat ETA dit kantoor ook als kantoor van „Minoan-Athene" gebruikte.

DEEL II

JURIDISCHE BEOORDELING

Artikel 85

(140) Volgens artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en verboden alle overeenkomsten tussen ondernemingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst en met name die welke bestaan in het rechtstreeks of zijdelings bepalen van de aan- of verkoopprijzen of van andere contractuele voorwaarden.

(141) Om te worden aangemerkt als een beperking die een overeenkomst vormt in de zin van artikel 85, lid 1, is het niet nodig dat de overeenkomst bedoeld is als een rechtens bindende overeenkomst tussen partijen. Er is sprake van een overeenkomst wanneer de partijen tot een wilsovereenstemming komen over een plan dat hun commerciële vrijheid beperkt, doordat de lijnen van hun gedragingen op de markt ten opzichte van elkaar worden uitgestippeld. Contractuele dwang of procedures voor het afdwingen van de naleving zijn niet vereist. Het is evenmin noodzakelijk dat de wilsovereenstemming op schrift is gesteld. Uit het bewijsmateriaal in de onderhavige zaak blijkt duidelijk, dat de partijen betrokken waren bij regelmatig, rechtstreeks overleg dat erop gericht was de passagiers- en vrachttarieven op de routes tussen Griekenland en Italië vast te stellen. Jaarlijks vonden er regelmatige, gedetailleerde besprekingen plaats om de hoogte van de tarieven voor het volgende jaar te bepalen; ook vond overleg ad hoc plaats om te besluiten hoe de partijen moesten reageren op problemen die zich in de loop van het jaar voordeden, zoals een waardevermindering van de munt of nieuwe soorten voertuigen. Het is ook duidelijk, dat deze besprekingen tussen de partijen op hoog niveau plaatsvonden. Er kan geen twijfel over bestaan dat deze afspraken neerkwamen op een overeenkomst, die ertoe strekte dat de erbij betrokken partijen de verkoopprijzen en andere contractuele voorwaarden vaststelden.

(142) Als voorwaarde voor de toepasselijkheid van artikel 85 geldt dat de overeenkomst of de onderling afgestemde feitelijke gedraging tussen de partijen ertoe moet strekken of ten gevolge, moet hebben dat de mededinging wordt beperkt. De overeenkomst tussen de partijen was er in dit geval duidelijk op gericht gemeenschappelijke prijzen vast te stellen, waardoor de partijen hun vermogen om onafhankelijk van elkaar op de markt op te treden, beperkten. Het is vaste rechtspraak van het Hof van Justitie, dat geen rekening behoeft te worden gehouden met de werkelijke gevolgen van een overeenkomst wanneer blijkt dat deze ten doel heeft de mededinging te verhinderen, te beperken of te vervalsen (zie bijvoorbeeld het arrest van het Hof van Jus-

([1]) Zie, betreffende de toerekening van de gedragingen van dochtermaatschappijen aan hun moedermaatschappijen, de arresten van het Hof van Justitie van 25 oktober 1983 in haak 107/82 (AEG-Telefunken tegen Commissie), Jurisprudentie 1983, blz. 3151, rechtsoverweging 49, en van 14 juli 1972 in zaak 48/69 (ICI tegen Commissie), Jurisprudentie 1972, blz. 619, rechtsoverwegingen 132 en 133.

titie van 11 januari 1990 in zaak C-277/87 (Sandoz/Commissie) ([1]). Voorts geldt hier dat deze overeenkomst onder geen enkele groepsvrijstelling valt, noch dat aan de voorwaarden voor een individuele ontheffing is voldaan.

Gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten

(143) De gedragingen waarop de onderhavige procedure van toepassing is, houden verband met de roll-on-roll-off-veerdiensten tussen Griekenland en Italië. De zeevaartverbindingen tussen Griekenland en Italië werden in 1992 nog belangrijker toen door het uitbreken van de oorlog in Joegoslavië de routes over land voor de in- en uitvoer tussen Griekenland en de rest van de Europese Unie werden afgesloten. In 1993 werden op de routes tussen Griekenland en Italië 1 316 003 passagiers en 213 839 vrachtwagens vervoerd. Daarvan werd 49 % respectievelijk 38 % vervoerd via de route Patras-Ancona, 35 % respectievelijk 38 % op de route Patras-Brindisi en 10 % respectievelijk 19 % op de route Patras-Bari. Vijf van de bij deze procedure betrokken maatschappijen namen bijna 100 % van het verkeer op de route Patras-Ancona voor hun rekening. Van iedere overeenkomst die de vraag naar diensten tussen twee lidstaten beïnvloedt (zoals een overeenkomst inzake de vaststelling van prijzen tussen de belangrijkste aanbieders van die dienst), kan worden verwacht dat deze leidt tot een verschuiving van de vraag zowel binnen de groep van de bij de overeenkomst betrokken ondernemingen als van de ondernemingen buiten deze groep, en dat aldus de handelsstromen tussen de lidstaten voor die dienst wordt gewijzigd.

Conclusie

(144) Op basis van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines en Strintzis hebben deelgenomen aan een met artikel 85 strijdige overeenkomst, doordat prijzen werden overeengekomen die zouden worden toegepast op de roll-on-roll-off-veerdiensten tussen Patras en Ancona. De Commissie is eveneens van oordeel dat Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries en Adriatica de hoogte van de vrachtwagentarieven op de routes van Patras naar Bari en Brindisi zijn overeengekomen. Deze overeenkomsten maakten deel uit van een bredere heimelijke overeenkomst over de vaststelling van de tarieven voor veerdiensten tussen Italië en Griekenland. Deze moeten derhalve niet als aparte inbreuken worden beschouwd, maar als onderdelen van één enkele doorlopende inbreuk.

([1]) Jurisprudentie 1990, blz. I-45, rechtsoverweging 39.

GELDBOETEN

Artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86

(145) Volgens artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 kan de Commissie bij beschikking aan ondernemingen geldboeten opleggen van 1 000 tot 1 miljoen ECU, of tot een hoger bedrag, dat evenwel niet 10 % van de omzet van elk der betrokken ondernemingen in het voorafgaande boekjaar mag overschrijden, wanneer deze ondernemingen opzettelijk of uit onachtzaamheid inbreuk maken op artikel 85, lid 1, van het Verdrag. Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboete dient niet alleen rekening te worden gehouden met de ernst, maar ook met de duur van de inbreuk. In deze zaak is de inbreuk opzettelijk gepleegd; het was immers de bedoeling de mededinging op het gebied van prijzen te beperken. Uit directe bewijsstukken blijkt, dat de partijen zich ervan bewust waren dat de heimelijke overeenkomst bedoeld was om de prijsconcurrentie uit te schakelen, of althans daartoe kon leiden (zie bijv. Minoans telex van 15 maart 1998, het faxbericht van Strintzis van 12 juni 1989 en Minoans telexen van 15 maart 1998, het faxbericht van Strintzis van 12 juni 1989 en Minoans telexen van 7 januari 1992 en 7 januari 1993). Dat de partijen met hun gedraging inderdaad deze bedoeling hadden, valt voorts af te leiden uit de maatregelen waarmee toezicht werd gehouden op de aanpassing van de tarieven (bijv. Minoans telex van 22 juni 1989, de telex van Karageorgis van 10 oktober 1990, de telex aan Anek van 22 oktober 1991 en Minoans telex van november 1992).

Ernst van de inbreuk

(146) Bij de beoordeling van de ernst van de inbreuk moet rekening worden gehouden met de aard ervan, de daadwerkelijke gevolgen voor de markt, voorzover die kunnen worden vastgesteld, en de omvang van de relevante geografische markt.

(147) Een overeenkomst waarbij de prijs voor het vervoer van passagiers en vracht met roll-on-roll-off-veerboten is afgesproken door enkele van de belangrijkste veerdienstmaatschappijen uit de relevante markt, vormt op zich een zeer ernstige inbreuk op het Gemeenschapsrecht.

(148) Het daadwerkelijke gevolg van de inbreuk op de markt was evenwel beperkt. De Commissie erkent dat de partijen niet volledig alle specifieke prijsafspraken hebben toegepast en dat zij tijdens de inbreukperiode prijsconcurrentie hebben gevoerd door de toekenning van kortingen. Bovendien moedigde de Griekse regering de ondernemingen tijdens de inbreukperiode aan, de tariefverhogingen beneden het inflatiepercentage te houden. De tarieven binnen de gemeenschappelijke markt behoorden tot de laagste voor het zeevervoer tussen lidstaten.

(149) Voorts had de inbreuk slechts invloed op een beperkt deel van de gemeenschappelijke markt, namelijk drie routes op de Adriatische Zee. Zelfs indien alle routes tussen Griekenland en Italië in aanmerking worden genomen, is de markt nog steeds klein vergeleken met de andere markten in de Gemeenschap. De volgende tabel geeft een overzicht van het aantal passagiers, voertuigen en aanhangwagens dat in 1996 op deze markt en op andere routes in de Gemeenschap is vervoerd. ([1]).

1996	Passagiers	Voertuigen	Aanhangwagens
Italië-Griekenland	1 258 000	245 983	229 000
Frankrijk/België-Verenigd Koninkrijk	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Denemarken-Duitsland	9 698 357	1 363 940	279 274
Denemarken-Zweden	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Bijgevolg komt de Commissie tot de slotsom, dat het hier een ernstige inbreuk op de communautaire mededingingsregels betreft.

(151) Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboeten kan de Commissie rekening houden met het daadwerkelijke vermogen van de overtreders om aanzienlijke schade te veroorzaken en kan zij het boetebedrag zo vaststellen dat dit een voldoende afschrikkende werking heeft. De Commissie acht het passend, dat de geldboeten die aan de grotere ondernemingen worden opgelegd, hoger zijn dan die voor de kleinere ondernemingen, gezien het aanzienlijke verschil in hun omvang ([2]). In tabel 1 wordt elk dezer ondernemingen gerangschikt naar relatieve grootte ten opzichte van Minoan, de grootste onderneming op deze markt. Als basis voor deze vergelijking dient de in 1993 behaalde omzet voor roll-on-roll-off-diensten op de Adriatische routes; 1993 was het laatste volledige jaar waarin alle ondernemingen (met uitzondering van Marlines en Karageorgis ([3])) bij de inbreuk betrokken waren. Voor de bepaling van de relatieve grootte van de ondernemingen is dit een geschikte vergelijkingsbasis, omdat de Commissie daardoor de grootte en het belang van elk van de ondernemingen op de relevante markt kan vaststellen en zodoende kan nagaan wat de daadwerkelijke gevolgen voor de mededinging zijn van het gedrag van elk van de inbreuk makende ondernemingen.

Tabel 1

Grote vervoersondernemingen	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Middelgrote vervoersondernemingen	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Kleine vervoersondernemingen	Marlines	0,12

([1]) *Bron:*: Cruise & Ferry Info.

([2]) Opgemerkt moet worden dat Marlines, en vermoedelijk ook Ventours Ferries, kunnen worden aangemerkt als kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's) in de zin van Aanbeveling 96/280/EG van de Commissie. Volgens de bekendmaking van de Commissie inzake overeenkomsten van geringe betekenis (PB C 372 van 9.12.1997, blz. 13) vallen overeenkomsten tussen KOM's over het algemeen buiten het verbod van artikel 85, lid 1. In dit geval kunnen slechts twee van de partijen, namelijk Marlines en Ventouris Ferries, als KMO worden beschouwd. Bovendien staat vast dat de overeenkomst de mededinging op een wezenlijk deel van de relevante markt aanzienlijk belemmert (zie deel III van de bekendmaking inzake overeenkomsten van geringe betekenis).

([3]) De grootte van Karageorgis is berekend op basis van de gegevens die de onderneming heeft verstrekt over het aantal passagiers en voertuigen die zij met haar schepen heeft vervoerd in 1992, volgens Karageorgis het laatste volledige jaar waarin zij in Griekenland actief was. Wat Marlines betreft, geldt als berekeningsgrondslag de totale omzet over 1989. Voor deze vergelijking heeft het geen belang of de omzet van Marlines over 1989 dan wel over 1993 in aanmerking wordt genomen.

(152) Op basis van deze vergelijking dienen de geldboeten voor de middelgrote vervoersondernemingen in verhouding tot de ernst van de inbreuk 65 % te bedragen van de geldboeten voor de grote vervoersondernemingen. Voor Marlines dient het desbetreffende percentage 20 % te bedragen.

Duur van de inbreuk

(153) Volgens de Commissie loopt de overeenkomst, wat Strintzis en Minoan betreft, van ten laatste 18 juli 1987 tot en met juli 1994 (het tijdstip van het onderzoek door de Commissie) en, wat Anek betreft, van 6 juli 1989 tot en met juli 1994. Marlines is bij de overeenkomst betrokken geweest van ten laatste 18 juli 1987 tot minstens 8 december 1989. Karageorgis lijkt de markt in 1993 te hebben verlaten. Voor deze onderneming geldt als duur van de inbreuk de periode van ten laatste 18 juli 1987 tot en met 27 december 1992.

(154) Met betrekking tot Ventouris Ferries is de Commissie van oordeel dat de onderneming per 8 december 1989 tot het kartel voor de vaststelling van prijzen toetrad door met vier van de ondernemingen die op de route Patras-Ancona actief waren, de hoogte van de vrachtwagentarieven op de routes van Patras naar Bari en Brindisi overeen te komen. Ventouris Ferries was tot en met juli 1994 bij de inbreuk betrokken. Voorts is de Commissie van oordeel, dat Adriatica van 30 oktober 1990 tot zeker juli 1994 aan het voormelde kartel deelnam.

(155) De Commissie komt tot de slotsom, dat het voor Minoan, Strintzis en Karageorgis om een langlopende inbreuk gaat, terwijl het voor de overige ondernemingen om een inbreuk over een middellange periode gaat.

(156) Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor ieder jaar van de inbreuk, met 10 % voor Minoan en Strintzis, met 25 % voor Marlines en met 35 %-55 % voor de overige ondernemingen. In tabel 2 worden de aanpassingen voor elk van de ondernemingen gegeven.

Tabel 2

Grote vervoersondernemingen	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Middelgrote vervoersondernemingen	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Kleine vervoersondernemingen	Marlines	+ 20 %

Conclusie betreffende het basisbedrag voor de geldboeten

(157) De Commissie komt tot de slotsom, dat de partijen een ernstige inbreuk op artikel 85 hebben gepleegd. Bijgevolg dient een geldboete te worden opgelegd die deze ernstige inbreuk op passende wijze bestraft en door haar afschrikkende werking iedere herhaling voorkomt.

(158) In tabel 3 wordt aangegeven hoe het boetebedrag wordt berekend met inachtneming van de in de overwegingen 146 tot en met 156 vermelde gegevens. De tweede kolom bevat het basisbedrag van de geldboete, rekening gehouden met de ernst van de inbreuk. De derde kolom, bevat het basisbedrag van de geldboete voor elk van de ondernemingen, rekening gehouden met de duur van de inbreuk.

Tabel 3

	Ernst inbreuk (miljoen ECU)	Duur inbreuk (miljoen ECU)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Verzwarende omstandigheden

(159) Uit de bewijsstukken blijkt duidelijk dat Minoan tot de vorming van het kartel heeft aangezet. Minoan probeerde Anek immers ervan te overtuigen zich bij het kartel aan te sluiten (Minoans telex van 15 maart 1989), besprak met Ventouris het prijsbeleid van laatstgenoemde onderneming op de route naar Otranto (document van ETA van 25 februari 1992), organiseerde met de bij de inbreuk betrokken ondernemingen bijeenkomsten en leidde deze ook (ETA's telexen van 21 mei 1992 en 24 november 1993). Deze onderneming hield niet alleen toezicht op de activiteiten van het kartel, maar probeerde de omvang van de samenwerking tussen de ondernemingen uit te breiden (telexen van 15 maart 1989, 7 januari 1992, 25 februari 1992, 7 januari 1993, 24 september 1993 en 26 mei 1994). Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor Minoan met 25 %.

(160) Nadat de partijen van de Commissie verzoeken om inlichtingen hadden ontvangen, heeft Minoan in november 1992 voorgesteld, dat elk van de ondernemingen haar tarieven voor vier „hut"-categorieën met 1 % zou laten afwijken. Iedere onderneming zou vier verschillende tariefcategorieën differentiëren.

(161) Een en ander toont niet alleen aan dat Minoan heeft aangezet tot de vorming van het kartel, maar ook dat zij heeft getracht het onderzoek door de Commissie te belemmeren. Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor Minoan met 10 %.

Verzachtende omstandigheden

(162) De Commissie erkent dat de partijen alle specifieke prijsafspraken niet volledig hebben toegepast en dat zij tijdens de geldigheidsduur van de inbreuk prijsconcurrentie hebben gevoerd door het toekennen van kortingen. Hiermee is evenwel reeds rekening gehouden bij de vaststelling van de ernst van de inbreuk.

(163) Door het (niet direct wettelijk voorgeschreven) gebruik om de binnenlandse tarieven in Griekenland vast te stellen in overleg met alle binnenlandse ondernemingen (waarvan een gemeenschappelijk voorstel werd ingewacht) en deze tarieven vervolgens te doen bekrachtigen door een besluit van het ministerie van Koopvaardij, kan bij Griekse ondernemingen die ook binnenlandse lijndiensten verzorgden, enige twijfel zijn gerezen aangaande de vraag of overleg ter vaststelling van de tarieven op internationale routes wel een inbreuk vormde. Deze overwegingen rechtvaardigen een vermindering van de geldboeten met 15 % voor alle ondernemingen.

(164) De rol van Marlines, Adriatica, Anek en Ventouris Ferries bij deze inbreuk heeft zich beperkt tot het volgen van de „leiders". Dit rechtvaardigt een vermindering van de geldboeten met 15 % voor deze ondernemingen.

(165) Tabel 4 bevat de boetebedragen na de voormelde aanpassingen.

Tabel 4

	Aanpassing (%)	Geldboeten na aanpassing (miljoen ECU)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

(166) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 mogen de geldboeten die de Commissie oplegt, niet meer bedragen dan 1 miljoen ECU of 10 % van de omzet van elk der betrokken ondernemingen in het voorafgaande boekjaar. Voor alle ondernemingen, met uitzondering van Karageorgis, bedragen de in de kolom „Geldboeten na aanpassing" gegeven geldboeten niet meer dan 10 % van de omzet van de bij deze inbreuk betrokken ondernemingen.

(167) In januari 1993 heeft Karageorgis al haar activiteiten beëindigd en heeft zij vervolgens al haar Griekse filialen gesloten. De Commissie heeft geen informatie over de omzet van Karageorgis over 1997. Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 kan de Commissie bij beschikking geldboeten opleggen van 1 000 tot 1 miljoen ECU (of tot een hoger bedrag dat evenwel niet 10 % van de omzet van elk de betrokken ondernemingen in het voor-

afgaande boekjaar mag overschrijden). Bijgevolg wordt de geldboete voor Karageorgis vastgesteld op 1 miljoen ECU.

(168) Overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende het niet opleggen of verminderen van geldboeten in zaken betreffende mededingingsregelingen [1] kunnen de in dergelijke zaken opgelegde boeten aanzienlijk worden verminderd. Dit kan met name het geval zijn indien een onderneming: a) voordat een mededeling van punten van bezwaar is verzonden, aan de Commissie inlichtingen dan wel schriftelijke of andere bewijsstukken verstrekt die bijdragen tot het bewijs van het bestaan van de inbreuk, en b) na ontvangst van de mededeling van punten van bezwaar aan de Commissie meedeelt dat zij de feiten waarop de Commissie haar aanklachten baseert, niet fundamenteel betwist.

(169) In deze zaak hebben de documenten die Anek heeft verstrekt voordat de Commissie de mededeling van punten van bezwaar had verzonden, in belangrijke mate het bestaan van de desbetreffende inbreuk bevestigd. Bovendien heeft geen van de ondernemingen de feiten betwist die aan de door de Commissie gezonden mededeling van punten van bezwaar ten grondslag liggen. Deze overwegingen rechtvaardigen een vermindering van de geldboeten met 45 % voor Anek en met 20 % voor de overige ondernemingen.

Conclusie betreffende het definitieve bedrag van de geldboeten

(170) Tabel 5 bevat de definitieve geldboeten, waarbij met de in de punten 146 tot en met 169 vermelde gegevens is rekening gehouden.

Tabel 5

	Geldboeten — Definitieve bedrag (miljoen ECU)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] PB C 207 van 18.7.1996, blz. 4.

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines SA en Strintzis Lines hebben inbreuk op artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag gemaakt door de prijzen overeen te komen voor de roll-on-roll-off-veerdiensten tussen Patras en Ancona. Deze inbreuken hebben geduurd:

a) van 18 juli 1987 tot en met juli 1994 voor Minoan Lines en Strintzis Lines;

b) van 18 juli 1987 tot en met 27 december 1992 voor Karageorgis Lines;

c) van 18 juli 1987 tot en met 8 december 1989 voor Marlines, en

d) van 6 juli 1989 tot en met juli 1994 voor Anek Lines.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA en Strintzis Lines hebben inbreuk op artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag gemaakt door de hoogte van de vrachtwagentarieven overeen te komen voor de routes van Patras naar Bari en Brindisi. Deze inbreuken hebben geduurd,

a) van 8 december 1989 tot en met juli 1994 voor Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA en Strintzis Lines;

b) van 8 december 1989 tot en met 27 december 1992 voor Karageorgis Lines;

c) van 8 december 1989 tot en met juli 1994 voor Anek Lines, en

d) van 30 oktober 1990 tot en met juli 1994 voor Adriatica di Navigazione SpA.

Artikel 2

Wegens deelneming aan de in artikel 1 omschreven inbreuk worden de betrokken ondernemingen de volgende geldboeten opgelegd:

— Minoan Lines: een geldboete van 3,26 miljoen ECU;

— Strintzis Lines: een geldboete van 1,5 miljoen ECU;

— Anek Lines: een geldboete van 1,11 miljoen ECU;

— Marlines SA: een geldboete van 0,26 miljoen ECU;

— Karageorgis Lines: een geldboete van 1 miljoen ECU;

— Ventouris Group Enterprises SA: een geldboete van 1,01 miljoen ECU

— Adricata di Navigazione SpA: een geldboete van 0,098 miljoen ECU.

Artikel 3

Deze geldboeten dienen binnen drie maanden vanaf de datum van kennisgeving van deze beschikking te worden betaald op de volgende rekening:

Bankrekening nr. 310–0933000–43
van de Commissie van de Europese Gemeenschappen
Bank Brussel-Lambert
Europees Agentschap
Schumanplein 5
B 1040 Brussel.

Na drie maanden is van rechtswege rente verschuldigd tegen de rentevoet die de Europese Centrale Bank op haar verrichtingen in ECU toepaste op de eerste werkdag van de maand waarin deze beschikking is gegeven, vermeerderd met 3,5 procentpunt, zijnde 7,5 %.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

— Minoan Lines
25is Afghoustou 17
GR-71202 Heraklion, Kreta

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus

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

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus,

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18503-Piraeus

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

— Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venetië.

Deze beschikking vormt overeenkomstig artikel 192 van het EG-Verdragt een executoriale titel.

Gedaan te Brussel, 9 december 1998.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie