KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 9. december 1998

vedrørende en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85

(IV/34.466 — Græske færger)

(meddelt under nummer K(1998) 3792)

(Kun den græske og den italienske udgave er autentiske)

(EØS-relevant tekst)

(1999/271/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport [1], ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, særlig artikel 11 og 19,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 21. februar 1997 om at indlede procedure i sagen,

efter at have givet parterne lejlighed til at udtale sig om de af Kommissionen fremførte klagepunkter i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EØF) nr. 4056/86 og med Kommissionens forordning (EØF) nr. 4260/88 [2], senest ændret ved akten vedrørende Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse, om meddelelser, klager, ansøgninger og høringer i henhold til forordning (EØF) nr. 4056/86,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål i Søtransportsektoren, og

ud fra følgende betragtninger:

I

FØRSTE DEL SAGSFREMSTILLING

A. Beslutningens baggrund

(1) Baggrunden for denne beslutning er en klage indgivet af en borger til Kommissionen den 23. august 1992, hvor der blev peget på, at priserne på færgeoverfarter mellem Grækenland og Italien lå meget tæt op ad hinanden. Kommissionen har med hjemmel i artikel 18, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 4056/86 foretaget kontrolundersøgelser hos seks færgeoperatører, fem i Grækenland og en i Italien. Under deres undersøgelser fandt Kommissionen belæg for, at en række færgeoperatører igennem adskillige år havde aftalt priser. Der blev senere rettet begæringer om oplysninger i henhold til artikel 16 i forordning (EØF) nr. 4056/86 til Minoan Line, Strintzis Lines og Anek Lines, hvori Kommissionen udbad sig nærmere oplysninger om de papirer, man havde fundet under kontrolundersøgelserne. Kommissionen indledte formel procedure i sagen den 21. februar 1997 med fremsendelse af en klagepunktsmeddelelse til de syv færgeoperatører, som denne beslutning er rettet til, samt til Med Link og Hellenic Mediterranean Lines. En mundtlig høring fandt sted den 13.-14. maj 1997.

B. Virksomhederne

(2) De virksomheder, som denne procedure omhandler, er roll-on-roll-off-færgeoperatører, der driver passager- og fragttrafik på en række ruter mellem Grækenland og Italien:

— Minoan Lines, Iraklio, Kreta, Grækenland (herefter benævnt »Minoan«)

— Strintzis Lines, Piræus, Grækenland (herefter benævnt »Strintzis«)

— Anek Lines, Hania, Kreta, Grækenland (herefter benævnt »Anek«)

— Marlines SA, Piræus, Grækenland (herefter benævnt »Marlines«)

— Karageorgis Lines, Piræus, Grækenland (herefter benævnt »Karageorgis«)

— Ventouris Group Enterprises SA, Piræus, Grækenland (herefter benævnt »Ventouris Ferries«)

— Adriatica di Navigazione SpA, Venedig, Italien (herefter benævnt »Adriatica«).

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

C. **Markedet**

(3) Det relevante marked er markedet for roll-on-roll-off-færgetrafik mellem Grækenland og Italien.

(4) Mellem Italien og Grækenland findes der tre hovedruter, hvor der sejles i rutefart med passagerer, personbiler og lastbiler. Disse ruter går mellem Ancona (Italien) og Patras (Grækenland), mellem Brindisi (Italien) og Patras (Grækenland) og mellem Bari (Italien) og Patras (Grækenland). Desuden er der en færgerute fra Patras til Trieste, og for nylig blev der desuden startet en overfart fra Patras til Venedig.

(5) Det er klart, at disse ruter ikke udgør særskilte markeder hver for sig, og at der er en vis substitution mellem dem, alt efter passagerernes eller godsets afgangs- og bestemmelsessted, præferencer med hensyn til overfartstid osv. I sin behandling af denne sag finder Kommissionen det imidlertid ikke nødvendigt at foretage en indgående vurdering af graden af substitution mellem disse ruter, da de handlinger, som denne beslutning er rettet mod, i det mindste i en del af den her omhandlede periode omfattede alle de tre hovedruter.

(6) På Ancona-Patras ruten var der, i det mindste i den del af det tidsrum, hvor den formodede overtrædelse fandt sted, fem store færgeoperatører — Minoan, Anek, Strintzis, Marlines og Karageorgis. Karageorgis indstillede sin sejlads i 1993. Mindst en anden operatør — Superfast Ferries — er for nylig gået ind på ruten, men er ikke omfattet af denne procedure. På ruterne mellem Patras og Bari/Brindisi findes der et stort antal linjeoperatører (mindst 11) samt flere sæsonoperatører. Minoan, Anek, Strintzis, Marlines og Karageorgis tegnede sig tilsammen for tæt ved 100 % af trafikken på Patras-Ancona ruten i den periode, hvor overtrædelsen fandt stedt. I 1993 havde Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines og Marlines tilsammen tæt ved 75 % af passagertrafikken og 60 % af fragttrafikken på ruterne mellem Patras og Bari/Brindisi ([1]).

(7) I 1996 blev der overført ca. 1 258 000 passagerer og 229 000 lastbiler fra Grækenland til Italien, heraf henholdsvis ca. 38 % og 46 % på Patras-Ancona ruten. Patras-Brindisi ruten tegnede sig for henholdsvis 35 % og 26 %, medens Patras-Bari ruten tegnede sig for henholdsvis 13 % og 16 %. I 1993 blev der overført 1 316 003 passagerer og 213 839 lastbiler. Heraf blev ca. 49 % og 38 % overført på Patras-Ancona ruten, 35 % og 38 % på Patras-Brindisi ruten og 10 % og 19 % på Patras-Bari ruten. Et tilsvarende antal passagerer og biler overføres hvert år i den anden retning, fra Italien til Grækenland.

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

D. **Bevismaterialet**

(8) Denne beslutning er hovedsagelig baseret på følgende bevismateriale:

a) meddelelser, især i form af telexer, mellem forskellige operatører angående indførelse og beregning af priser

b) Aneks og Strintzis' indrømmelser i deres svar på Kommissionens begæring om oplysninger og på Kommissionens klagepunktsmeddelelse.

Bevismateriale for 1987/1988/1989

(9) Af en telex dateret 15. marts 1989 fra Minoan til Anek, som Anek fremlagde som svar på begæringen om oplysninger, fremgår, at der i 1987 foregik priskonsultationer angående 1988-taksterne på Patras-Ancona ruten. Den 18. juli 1987 blev der indgået en prisaftale. Minoan anfører i sin telex, at »prispolitikken for 1988 blev vedtaget den 18. juli 1987, således som den var aftalt med de andre parter. Det har faktisk været den normale praksis.«

(10) Anek begyndte for første gang at sejle med færger mellem Patras og Ancona i 1989. I 1989 foregik der konsultationer om, hvilke takster de ville anvende. I den i betragtning 9 nævnte telex anfører Minoan: »Vi beklager, at Deres afvisning af at gå ind på de forslag, vi fremsatte i vores tidligere (telex), i hvert fald på nuværende tidspunkt gør det umuligt at nå frem til en bredere aftale, der ville være yderst fordelagtig for vore rederier… Vi tænker naturligvis på Deres afvisning af vore forslag angående en fælles prispolitik for Patras-Ancona ruten, og vi beder Dem overveje det nedenstående, som er vort svar på Deres udtalelser om, at De ikke kan acceptere 1989-tariffen for lastbiler, og at prispolitikken for 1990 ikke kan fastlægges allerede nu«.

(11) Minoan forsøgte derefter at overtale Anek til at gå med i prisaftalen ved at fremhæve, hvor godt den havde virket: »igennem de sidste tre måneder aftalte alle rederierne på Patras-Ancona ruten to prisjusteringer på i alt 40 %, og det gav bestemt ikke anledning til nogen problemer med vognmændene.«

(12) Da det på daværende tidspunkt ikke lykkedes at overtale Anek til at gå med i aftalen, besluttede Minoan, Karageorgis, Marlines og Strintzis, at de i fællesskab fra 26. juni 1989 ville anvende nøjagtigt samme takster for lastbiler som Anek. Meget detaljerede pristabeller blev udvekslet mellem parterne, og Anek fik både skriftlig og mundtlig underretning herom. Således sendte Minoan den 22. juni 1989 en telex til Anek, hvori Anek blev informeret om, at de fire andre rederier havde til hensigt at anvende Aneks takster med virkning fra 26. juni 1989.

Bevismateriale for 1990

(13) Parterne begyndte i juni 1989 at drøfte passagerpriser for 1990. Den 20. juni 1989 sendte Minoan detaljerede forslag til en fælles prispolitik for 1990 for passagerer, personbiler og lastbiler til Anek, Karageorgis, Strintzis og Marlines. I en telex fra Anek til Minoan, Karageorgis, Strintzis og Marlines af 6. juli 1989 hedder det, at »vi går med til, at alle fem rederier på Patras-Ancona ruten fastlægger en ensartet takst for passagerer … priserne for lastbiler kan vi drøfte i oktober.«

(14) Den 12. juni 1989 skrev Strintzis til Minoan, Karageorgis, Marlines og Anek, at »priserne er beregnet på basis af de seneste telexer, efter aftalen mellem alle vore rederier om at følge en fælles prispolitik«. Denne fax indeholder priserne og rabatterne for passagerer og biler samt havnegebyrer i GRD og i 10 udenlandske valutaer.

(15) I en telex af 14. juli 1989 til de fire andre rederier bekræftede Anek at være indforstået med »de foreslåede takster for Patras-Igoumenitsa-Corfu-Ancona ruten i overensstemmelse med vor beslutning om en fælles takstpolitik«. Der foregik senere konsultationer om visse detailspørgsmål, f. eks. blev priserne for jeeps behandlet i en telex fra Sprintzis til de andre rederier af 17. juli 1989 og i en telex fra Anek til de andre af 22. september 1989.

(16) I en fax af 8. december 1989 fran Strintzis til Minoan, Anek, Karageorgis og Hellenic Mediterranean Lines [1] blev de nye priser nærmere angivet for hver lastbilkategori og med virkning fra den 10. december 1989 på Patras-Ancona ruten og Patras-Bari/Brindisi ruterne. I denne fax var anført, at fotokopien »også var underskrevet af Ventouris Ferries«, og taksttabellen bærer seks underskrifter.

(17) Også en anden telex viser, at den fælles prispolitik var i kraft i 1990. Der er tale om en telex dateret den 11. april 1990 fra Anek til Karageorgis, Minoan og Strintzis, og der tales om »telexer udvekslet mellem vore fire rederier angående prispolitikken for Patras-Ancona ruten«, hvor Anek bekræfter, at »vor aftale omfatter priser for passager-, personbil- og lastbiloverfart, men ikke agentprovisioner og grupperabatter.«

(18) Der foregik yderligere konsultationer angående en fælles prisforhøjelse for overførsel af lastbiler i 1990. Rederierne udvekslede et antal telexer i løbet af september og oktober, og der blev holdt et møde hos Strintzis. I en telex af 5. september 1990 til Anek, Karageorgis og Minoan anførte Strintzis, at »det er en betingelse for den foreslåede forhøjelse, at priserne på Bari- og Brindisi-ruterne forhøjes proportionalt, men det kræver, at vore fire rederier når til principiel enighed herom«. I en telex til Anek, Minoan og Strintzis anfører Karageorgis, at »i overensstemmelse med vor fælles beslutning … er vi nødt til at justere priserne for lastbiler pr. 20. oktober 1990.« Herefter følger en detaljeret prisliste. Karageorgis anfører desuden: »De bedes hurtigst muligt videresende denne telex som den er til Deres havneagenter og kunder«.

[1] Selv om der er indicier for, at Hellenic Mediterranean Lines deltog i overtrædelsen, er nærværende beslutning ikke rettet til dette rederi, da Kommissionen ikke har været i stand til at rette en klagepunktsmeddelelse til det.

(19) Man nåede til enighed, og den 30. oktober 1990 sendte Strintzis en telefax til 8 færgeoperatører i trafikken mellem Grækenland og Italien (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis og Ventouris Ferries). I denne fax hedder det: »Hermed fremsendes den endelige aftale om lastbilpriserne. De bedes bekræfte Deres indforståelse, og vi foreslår, at priserne bekendtgøres den 1. november og sættes i kraft som aftalt pr. 5. november 1990.« Derefter følger en tabel med priserne angivet i GRD og ITL for forskellige lastbilkategorier på ruterne mellem Patras og Ancona, Bari og Brindisi.

(20) Den 2. november 1990 sendte Minoan en meddelelse til sine agenter om de nye priser gældende fra 5. november 1990, hvori rederiet tydeligt anfører, at disse priser var aftalt af rederierne på alle ruterne mellem Grækenland og Italien.

Bevismateriale for 1991

(21) At der også blev aftalt takster for 1991 fremgår af adskillige dokumenter. Karageorgis sendte den 10. august 1990 et brev til Anek, Minoan og Strintzis angående 1991-listepriserne på Patras-Ancona ruten. Heri hedder det: »Efter aftalen mellem vore fire rederier om en yderligere 5 %-forhøjelse ud over de første 5 % vedlægges hermed den nye pristabel med de endelige 10 %.«

(22) Den 22. oktober 1991 sendte Karageorgis, Minoan og Strintzis en telex til Anek, hvori det hedder, at »… vi har bemærket, at De ønsker at benytte den samme pris på Patras-Trieste ruten, som vi alle har aftalt for Patras-Ancona ruten. De må være klar over, at den uklare formulering giver os store problemer, fordi det giver risiko for et sammenbrud i de takster, som vi med megen møje har fået fastlagt for alle de italienske havne. Vi må minde Dem om, at det var gennem en fælles indsats — som De selv deltog i — at det lykkedes os at tillrettelægge taksterne så godt som muligt og differentiere dem på basis af afstandene i sømil til havnene i Brindisi, Bari og Ancona … Vi anmoder Dem derfor indtrængende om at holde fast ved den aftale, der er indgået mellem de 11 rederier og 36 færger på overfarterne mellem Grækenland og Italien, for med de divergenser, der lurer under overfladen, kan aftalen ende med at bryde sammen. Vi foreslår Dem, at taksten for Patras-Trieste overfarten sættes til 20 % over taksten på Patras-Ancona ruten (som det også tidligere var tilfældet), således at der tages fuld højde for forskellene mellem afstandene til Ancona og de sydligere beliggende havne … vi er nødt til at meddele Dem, at hvis De insisterer på at benytte samme pris fra Trieste og Ancona til Grækenland, vil vor aftale om en fælles prispolitik for Ancona-ruten falde bort, og hvert rederi vil selv fastlægge sin egen prispolitik.«

(23) Aneks svar på denne telex af 18. november 1991 bekræfter, at der bestod en aftale: »Efter vor opfattelse kan man ikke true med at opgive den fælles prispolitik på Ancona-ruten, fordi Anek ikke har foretaget denne ulogiske og uacceptable prisforhøjelse på 20 %. Vi må derfor anmode Dem om ikke at gå videre i den retning og undgå at ødelægge samarbejdet mellem de fire rederier, hvilket vil få ødelæggende konsekvenser for os alle. Til sidst kan vi forsikre Dem om, at hvis Anek i fremtiden skulle beslutte at sætte en færge ind på Patras-Trieste ruten, hvori Ancona ikke indgår, vil taksten naturligvis være højere end for Patras-Ancona ruten, men ikke 20 % højere, hvilket set med objektive øjne i det mindste vil være urealistisk.«

Bevismateriale for 1992

(24) Samordningen forsatte i 1992. Den 22. juli 1991 sendte Strintzis en meget detaljeret tabel med passagerpriser til Anek, Karageorgis og Minoan, hvori det blev anført: »Vi vedlægger 1992-tabellen som aftalt på vores møde den [ulæseligt] juli. De bedes bekræfte, at De er indforstået«. Der blev derefter udvekslet flere telexer, hvor man drøftede, hvordan man skulle forholde sig til faldet i GRD-kursen.

(25) Efter et møde den 7. oktober 1991 mellem Strintzis, Anek, Karageorgis og Minoan sendte Strintzis de tre andre rederier den prisliste, der var »aftalt« for 1992 (Patras-Igoumenitsa-Corfou-Ancona ruten), og anmodede dem om at til-

kendegive deres indforståelse hermed. Listen indeholdt priserne for passagerer, med beløb for høj- og lavsæson og kabinetyper, samt for alle bilkategorier. Parterne var også enedes om, hvad der var højsæson og lavsæson, samt om restaurationspriser. Anek tilkendegav sin indforståelse ved telex af 16. oktober 1991. Dette svar blev videresendt til Karageorgis og Minoan.

Hos Strintzis fandt Kommissionen desuden et brev dateret den 18. oktober 1991, som Anek havde sendt til havneagenterne, og hvor det hed: »Vi vedlægger GRD-taksterne for 1992 for Patras-Ancona ruten som aftalt med Strintzis, Minoan Lines og Karageorgis«. Et tilsvarende brev blev sendt af Strintzis.

(26) De fire rederier aftalte desuden, i hvilken periode de takster, de i fællesskab havde fastlagt for årsskiftet, skulle gælde. I en telex fra Anek til Karageorgis, Minoan og Strintzis hedder det: »…vi er indforstået med, at 1991-priserne for Patras-Ancona ruten fortsat gælder indtil 10. januar 1992.« Anek meddelte ved telex af 21. oktober 1991 sine havneagenter, at »…efter aftale med vores konkurrenter skal 1991-priserne for Patras-Ancona ruten fortsat gælde indtil 10. januar 1992.«

(27) I en telex af 7. januar 1992 fundet hos Minoan og sendt fra Minoan til Anek, Strintzis og Karageorgis advares de om, at adskillige bilimportører »forsøger at lokke vore rederier ind i en priskrig …vi mener, at vi må holde fast ved en fælles politik, så vi ikke kommer på glatis.« I telexen foreslås en pris, som alle rederier skal anvende, og de andre rederier opfordres til at bakke op om den for at »reagere over for Calberson, der, som De ved, har været i kontakt med alle rederierne«. Strintzis gik med til at følge en fælles politik og foreslog en fælles pris for alle biler uden fører. Også Anek tilsluttede sig Strintzis' forslag.

(28) Af et papir dateret den 25. februar 1992 og fundet hos Minoan fremgår det, at aftalen om fortsat at anvende forskellige priser på de forskellige ruter mellem Grækenland og Italien fortsatte i 1992. I dette papir rapporterer »European Trust Agencies« (hefefter benævnt »ETA«) til Minoans hovedkontor om »den seneste udvikling på Italien-ruterne«. Efter at have omtalt nye skibe i overfarten og de problemer, den yderligere tonnage kan give anledning til, anføres det, at »vi koncentrerer vore bestræbelser om den takstpolitik, Ventouris fører på Otranto-ruten. Vi har allerede indledt drøftelser herom. Til orientering angiver vi her de nugældende priser for Bari, Otranto og Ancona og vores egne foreslåede Otranto-priser.« En pristabel med priserne for forskellige lastbilklasser var vedlagt.

(29) Desuden blev der i en telex af 7. januar 1993 fra Minoan til Strintzis, Anek og Karageorgis foreslået en tilpasning af taksterne for biler på ruterne Grækenland-Italien-Grækenland. Det hedder, at »vi understreger, at der er gået to år, siden taksten sidst blev tilpasset.«

Bevismateriale for 1993

(30) Også i 1992 foregik der konsultationer om de nye takster for 1993. ETA meddelte den 21. maj 1992 Minoan, at der »skal indkaldes til en konference mellem de rederier, der sejler på Patras-Ancona ruten, for at drøfte de nye takster for 1993«. Meddelelsen indeholdt også en dagsorden for mødet. I en telex fra ETA til Minoans hovedkontor af 27. maj 1992 hedder det, at »angående de forslag, vi fremsatte på mødet mellem de fire rederier, kan vi oplyse, at de blev vedtaget, med mindre differentieringer for Karageorgis og Strintzis. Anek forbeholder sig sin stilling og vil svare inden for en halv snes dage«. Herefter fulgte en række konkrete prisforhøjelser for forskellige trafikkategorier.

(31) Drøftelserne fortsatte senere. I et brev fra ETA til Minoans hovedkontor af 30. juli 1992 tales der om et møde mellem repræsentanter for de fire »samarbejdende rederier på Grækenland-Italien ruten« den 4. august 1992, hvor »alle relevante spørgsmål skal drøftes«.

(32) Strintzis sendte den 6. august 1992 en fax til Anek, Karageorgis og Minoan med meddelelse om, at priserne i andre europæiske valutaer ville blive beregnet på basis af GRD-taksten, og med angivelse af DEM-kursen. Strintzis foreslog, at man ikke offentliggjorde GRD-taksten før 30. september 1992. Anek tilsluttede sig ved telex af 7. august 1992. Dette svar blev også sendt til Strintzis, Karageorgis og Minoan.

(33) Minoan sendte den 29. september 1992 et brev til Anek, Karageorgis og Strintzis, hvor rederiet gav udtryk for bekymring over kursudsvingene i udenlandske valutaer i forhold til GRD og anmodede om de andres mening om, hvorvidt man skulle tilpasse priserne, da listepriserne i DEM, ITL og GRD ellers ville komme til at afvige meget fra hinanden. Den 12. oktober 1992 sendte Minoan flere forslag til Anek, Karageorgis og Strintzis, som allerede var blevet drøftet mundtligt eller pr. telex. I en telex dateret den 15. oktober 1992 fra Minoan til Anek, Karageorgis og Strintzis hedder det, at »under henvisning til vor samtale angående de endelige takster i DEM, ITL og GRD fremsender vi hermed, hvad vi har fastlagt«. Der blev foreslået en forhøjelse på 5 % af ITL-tariffen. Anek svarede med telex af 16. oktober 1992, at man var enig i DEM- og ITL-priserne. Strintzis gav også sit samtykke den 16. oktober 1992. Karageorgis gav sin tilslutning ved telex af 26. oktober 1992, hvor det blev tilføjet, at »vi insisterer desuden på en forhøjelse af lastbiltaksterne og afventer Deres beslutning.« Anek gav sin tilslutning ved telex af 6. november 1992.

(34) I november 1992, efter at have modtaget Kommissionens begæring om oplysninger angående priserne på overfarterne mellem Grækenland og Italien, sendte Minoan en telex til Anek, Karageorgis og Strintzis, hvori det blev anført: »På grund af den følsomme situation, der er opstået efter Kommissionens forespørgsel angående vore prislister på overfarterne mellem Grækenland og Italien, og efter vore drøftelser, foreslår vi følgende: Af de 17 kategorier i vor taksttabel skal vi se bort fra dæk-kategorien, for dér ønsker ingen af os at være billigere, og for de resterende 16 kategorier skal hvert rederi tage fire klasser (valgt af [Strintzis'] hr. Sakellis) og sænke prisen med 1 %«. Minoan sendte også Anek en kopi af sit svar på den ovennævnte begæring om oplysninger.

(35) I en telex af 9. december 1992 fra Strintzis til Anek, Minoan og Karageorgis hedder det: »angående 1993-priserne minder vi om, at det var vedtaget, at de skulle gælde fra 11. januar 1993.«

(36) I en telex (nævnt i betragtning 29) af 7. januar 1993 fra Minoan til Strintzis, Anek og Karageorgis foreslås der en tilpasning af taksterne for lastbiler på Grækenland-Italien ruterne. Det anføres, at »vor beslutning om at søge at nå til enighed med Dem om en ny tilpasning uden først at drøfte det med rederierne på de andre italienske ruter skyldes vores ønske om at undgå de uendelige drøftelser, det ellers ville føre til. Vi tror, at disse rederier vil se positivt på denne fælles aftale… Vi afventer Deres godkendelse.« En tabel med de foreslåede takster var vedlagt. Karageorgis svarede med telex af 8. januar 1993, at »vi er helt enige«. Minoan sendte en anden telex til Anek, Karageorgis og Strintzis den 14. januar 1993, hvori det blev foreslået, at Anek skulle forhøje sin lastbiltakst med 15 % på Trieste-overfarten. Strintzis gav udtryk for enighed med Minoan om begge spørgsmål den 15. januar 1993. Anek tilsluttede sig den 15. januar 1993 forslagene angående Patras-Ancona ruten, men anførte, at rederiet allerede havde bekendtgjort en 8 %-forhøjelse på Trieste-ruten fra 1. februar 1993 og fandt det vanskeligt at tilbagekalde den.

(37) Den 24. november 1993 blev der afholdt et møde med deltagelse af 14 rederier. Formålet med dette møde var at tilpasse priserne på ruterne fra Patras til Ancona, Brindisi og Bari for 1994. I en telex fra ETA til Minoans hovedkontor dateret 24. november 1993 hedder det: »Det glæder os at kunne meddele Dem, at vi på mødet i dag nåede til enighed om en tilpasning af biltaksten med ca. 15 % … med ikrafttrædelse allerede pr. 16. december 1993. Det er vi meget tilfredse med, for udgangspositionen var, at den foregående aftale var brudt sammen«. Den sidste sætning viser, at der tidligere på året fandtes en aftale om differentiering af taksterne mellem Ancona, Bari og Brindisi.

Bevismateriale for 1994

(38) Den 24. november 1993 blev der holdt et møde med deltagelse af 14 rederier. Formålet med dette møde var at tilpasse priserne på ruterne fra Patras til Ancona, Brindisi og Bari for 1994. I en telex fra ETA til Minoans hovedkontor dateret 24. november 1993 hedder det: »Det glæder os at kunne meddele Dem, at vi på mødet i dag nåede til enighed om en tilpasning af biltaksten med ca. 15 % … med ikrafttrædelse allerede pr. 16. december 1993. Det er vi meget tilfredse med, for udgangspositionen var, at den foregående aftale var brudt sammen som følge af modstanden fra Kosma-Giannatou og Ventouris A. Det lykkedes os at komme op over de 5 til 10 % (Strintzis', Ventouris G's. og Adriaticas standpunkt) og endte med at nå frem til de ovennævnte 15 %. Desuden fik vi udjævnet de forskellige konflikter, der, som De ved, findes angående differentieringen mellem de forskellige havne. Vi kan virkelig være godt tilfredse, for målt efter 1993-trafiktallene vil det give os en omgående netto-merindtjening på 600 mio. [GRD] om året.« Længere nede nævnes det, at 14 rederier var til stede på mødet.

(39) Den i betragtning 38 nævnte henvisning til »Kosma-Giannatou« fortolkes af Kommissionen som værende en henvisning til rederiet Med Lines, eftersom både hr. Kosmas og hr. Giannatos var medlemmer af dette rederis bestyrelse. Med »Ventouris G.« menes der formentlig Ventouris Ferries, medens »Ventouris A.« antages at dække over AK Ventouris, som er et andet rederi. Kommissionen har ikke rettet denne beslutning til AK Ventouris, eftersom det ikke har andet belæg end den ovennævnte telex for, at dette rederi rent faktisk har overtrådt konkurrencereglerne. Desuden har Kommissionen ikke været i stand til at identificere de andre små rederier, der muligvis også deltog i dette møde.

(40) I en telex fra Minoan til Anek og Strintzis af 13. maj 1994 nævnes det, at en ny type lastbiltrailer var ved at blive almindelig på Anconaruten, og der foreslås en ny takstkategori og en fælles ikrafttrædelsesdato. Denne telex blev efterfulgt af yderligere telexer af 25. maj og 3. juni 1994 om samme emne, og modtagerne blev anmodet om deres godkendelse.

(41) I en telex fra ETA til Minoans hovedkontor af 26. maj 1994 hedder det: »Vi har taget initiativ til at få en ny takst indført på Italien-ruterne med forskellige satser for kontantbetaling og tomånederschecks. Problemet er, at vi er nødt til at indhente samtykke fra 16 rederier. Vi er dog optimistiske.«

(42) Kommissionens undersøgelser fandt sted i juli 1994. Der er intet belæg for, at rederierne fortsatte deres samordning efter denne dato.

E. **Parternes argumenter**

Parternes generelle argumenter

Strintzis

(43) Ifølge Strintzis blev prisaftalerne indgået under indflydelse af den græske lovgivning om kystskibsfart, i særdeleshed lov nr. 4195 af 11./13. juli 1929.

Til retfærdiggørelse af sin handlemåde fremdrager Strintzis følgende:

— den græske lovgivning

— den praksis og de forpligtelser, det græske søfartsministerium har pålagt

— nødvendigheden af at sejle i fast linjefart

— usikkerheden om turistsæsonens varighed

— risikoen for drastiske ændringer i omkostningssituationen som følge af de uventede årlige devalueringer af GRD

— Strintzis' pligt til at fremlægge sin forretningsplan på de obligatoriske møder angående den græske del af færgeoverfarterne mellem Grækenland og Italien

— kravet om overholdelse af de af søfartsministeriet udstukne retningslinjer gående ud på, at fragtrateforhøjelser på den internationale del af overfarterne mellem Grækenland og Italien skal holdes inden for rammerne af inflationen.

Strintzis gør gældende, at rederiet som følge heraf var nødt til at beskytte sig mod en uhæmmet konkurrence, som det ikke ville have været i stand til at imødegå ved at indstille eller indskrænke sine aktiviteter.

(44) Alle de ovennævnte faktorer begrænsede under alle omstændigheder parternes frihed med hensyn til deres prispolitik. Ifølge Strintzis bør de af søfartsministeriet udstukne retningslinjer for rederiernes prispolitik betragtes som restriktive foranstaltninger som omhandlet i den græske lov nr. 4195/29. Rederiet var desuden uvidende om, at dets handlinger var i strid med EF's konkurrenceregler.

(45) Strintzis hævder, at aftalerne ikke indeholdt nogen forpligtelser eller forbud, at rederiet konkurrerede effektivt med de andre rederier ved at tilbyde rabatter, og at en betydelig del af dets nettooverskud stammede fra ydelser om bord, der ikke var omfattet af aftalerne.

(46) Efter Strintzis' opfattelse var alle konkurrenceparametre, med undtagelse af priserne på den internationale del af overfarterne mellem Grækenland og Italien, dikteret af søfartsministeriet. Der var derfor kun en meget begrænset om overhovedet nogen konkurrence tilbage. Prisaftalerne var reelt et af regeringen dikteret og overvåget kartel og ikke et kartel mellem individuelle aktører, der tog sigte på at maksimere deltagernes profit. Priserne på overfarterne mellem Grækenland og Italien var tværtimod lavere end på andre internationale ruter inden for fællesmarkedet. Hvad overtrædelsens grovhed angår, fremfører Strintzis, at de græske myndigheders rolle skabte forvirring blandt parterne med hensyn til, hvilke retsregler der var gældende, og at prisniveauerne ville have været de samme også uden de påståede prisaftaler.

Ventouris Ferries

(47) Ventouris gør gældende, at rederiet selv fastlagde sin forretnings- og prispolitik uafhængigt under hensyn til markedsvilkårene, inflationen og driftsomkostningerne samt søfartsministeriets politik, der pålagde rederier, som opererede i Grækenland, omfattende public serviceforpligtelser. Rederiet hævder således, at det fastlagde sin forretningsadfærd i overensstemmelse med national ret og EF-retten under behørigt hensyn til EF's konkurrenceretlige regler og den græske søfartslovgivning. Ventouris gør desuden gældende, at rederiet udelukkende sejlede på Patras-Igoumenitsa-Kerkyra-Bari ruten, hvor det ikke var udsat for nogen større konkurrence og derfor ikke havde nogen grund til at indgå aftaler med rederier, der sejlede på andre ruter under andre vilkår og med andre købere. Ventouris hævder, at ethvert samarbejde mellem rederierne var begrænset til de rederier, der sejlede på ruten Patras-Ancona.

(48) Endelig henviser Ventouris til det græske søfartsministeriums politik og til den græske lovgivning såvel som til den særlige situation, der gør sig gældende på dette marked (gennemsigtighed, konkurrence på rabatter osv.), og som bevirkede, at selv om der havde været en aftale, ville situationen på markedet med hensyn til priskonkurrence have været den samme.

Anek

(49) Anek indrømmer, at rederiet fra 1990 deltog i en aftale gående ud på at få fastlagt fælles priser på bestemte ruter, selv om det på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, ikke var vidende om, at det handlede i strid med gældende ret. Anek mener også, at Kommissionen med hensyn til alle færgerederier bør tage hensyn til de nationale lovgivningsrammer, inden for hvilke rederierne opererede, de nationale myndigheders rolle med hensyn til iscenesættelse af aftalerne og den begrænsede virkning, de havde haft for konkurrencen. Anek anfører desuden, at Kommissionen bør tage hensyn til Aneks modvillige indtræden og passive deltagelse i aftalen, den begrænsede varighed af Aneks deltagelse, Aneks begrænsede tilstedeværelse på det relevante marked og Aneks seriøse tilsagn om i fremtiden at overholde retsreglerne.

(50) Anek hævder, at på alle de skibsruter, hvor der foregår cabotage, har konsultationer mellem rederierne om priser og andre spørgsmål været obligatoriske for den græske del af de internationale skibsruter. Selv om søfartsministeriet ikke har påbudt færgerederierne at aftale priser for den internationale del af ruten til Italien, hævder

Anek, at færgerederierne havde det indtryk, at ministeriet havde tilskyndet dem til at indlede drøftelser herom. Anek fremhæver desuden, at rederiet kun deltog i årene 1990-1994.

(51) Anek fremfører, at rederiet ikke var drivkraft og heller ikke spillede nogen førende rolle ved fastlæggelsen af priserne, og at det undertiden modsatte sig visse forslag fra de andre, bl. a. når det fandt de foreslåede takster urimelige eller for høje. I slutningen af 1991 modsatte Anek sig f. eks. andre færgerederiers forsøg på at nå frem til en 20 %-forhøjelse af priserne på Patras-Trieste ruten i forhold til Patras-Ancona ruten.

(52) Med hensyn til priserne gør Anek gældende, at priserne mellem Grækenland og Italien beregnet pr. sømil fortsat ligger under priserne på andre sammenlignelige internationale ruter i Europa og langt under priserne på indenlandske strækninger. Anek hævder desuden, at prisaftalen udelukkende drejede sig om billetpriser og ikke omfattede andre spørgsmål, såsom ydelser om bord, priser om bord, reklame og agentprovisioner. Endvidere fremfører Anek, at rederiet ikke havde nogen særlig stor markedsandel på ruten mellem Patras og Brindisi og Patras og Bari, og at dets deltagelse i samarbejdet på disse ruter derfor ikke kan antages at have haft nogen større indvirkning på konkurrencen.

Minoan

(53) Minoan gør gældende, at de påståede aftaler ikke havde nogen bindende karakter, men blot bekræftede, at der fandtes en generel ramme om rederiernes forretningspraksis, som i alle tilfælde var forudbestemt af den eksisterende lovgivningsramme på søfartsområdet og af søfartsministeriets politik. Af søfartsministeriets korrespondance med Kommissionen drager Minoan den konklusion, at den internationale del af ruterne mellem Grækenland og Italien var påvirket af ministeriets beslutninger angående priserne på den indenlandske del såvel som ministeriets henstillinger angående de internationale priser. Minoan finder specielt, at søfartsministeriets politik må betragtes som forebyggende foranstaltninger som omhandlet i den græske lov nr. 4195/29. Efter Minoans opfattelse omhandlede de påståede aftaler udelukkende billetpriser på de internationale strækninger, som blev offentligt bekendtgjort, og indeholdt ikke andre parametre for rederiernes forretningsadfærd, såsom tilrettelæggelse af salgsnettet, rabat- og reklamepolitik, priser for måltider og ydelser om bord og moderniseringspolitik. Minoan anmoder Kommissionen om at tage hensyn til den kumulative virkning af alle disse faktorer i den økonomiske og juridiske kontekst i denne sag.

(54) Med hensyn til de omhandlede aftalers anvendelse hævder Minoan, at de aldrig blev fulgt i praksis. Minoan påstår desuden, at ETA var en uafhængig virksomhed, der optrådte som rederiets agent. Minoan anfægter derfor lovligheden af de kontrol-undersøgelser, der blev foretaget hos ETA, og af Kommissionens beslaglæggelse af papirer. Rederiet henviser til det brev af 14. september 1993, der blev fundet under kontrolundersøgelsen den 5.-6. juli. Efter Minoans opfattelse beviser dette brev, at mange af de aktiviteter, der blev tillagt Minoan, og specielt aktiviteterne angående prispolitikken, var ETA's initiativ og blev gennemført uden Minoans samtykke.

(55) Hvad angår de påståede overtrædelsers grovhed, anfører Minoan, at prisaftaler i virkeligheden ikke ville spille nogen større rolle på grund af gennemsigtigheden på markedet. Hvad angår varigheden, fremfører Minoan, at de påståede aftaler ikke blev fulgt.

Adriatica

(56) Adriatica anerkender, at rederiets repræsentant deltog i drøftelser med rederierne på overfarterne mellem Grækenland og Italien. Adriatica hævder dog, at rederiet selv fastlagde sin egen forretnings- og prispolitik uafhængigt under hensyn til vilkårene på markedet. Der var således en tilstrækkelig grad af konkurrence på markedet, eftersom rederierne konkurrerede på rabatter, provisioner, tillæg for farlige laster osv., medens der aldrig havde været forhandlet om markedsandele. Adriaticas markedsandel havde som følge heraf været faldende siden 1990.

(57) Endelig gør Adriatica gældende, at rederiet ikke spillede nogen rolle i fastlæggelsen af priser og aldrig havde fulgt nogen aftale om priser. Disse aftaler blev ifølge Adriatica indgået mellem de græske rederier. Hvis Kommissionen skulle drage

den konklusion, at Adriatica deltog i sådanne aftaler, burde rederiets deltagelse anses for at være begrænset til 1991.

Marlines

(58) Marlines fremfører, at Marlines ikke er et rederi, men et agentur med hjemsted i Liberia og i henhold til den græske lov nr. 89/67 godkendt som »off-shore«-virksomhed. Marlines hævder altid at have tilbudt lavere priser end sine konkurrenter i overensstemmelse med instrukser fra sine mandanter, således som det fremgår af Marlines brochurer for 1987, 1988 og 1989.

Parternes argumenter på konkrete punkter

1987, 1988, 1989

(59) Strintzis medgiver, at rederiet i 1987, 1988 og 1989 deltog i konsultationer om priser. Det hævder dog, at møderne mellem rederierne i 1987 udelukkende drejede sig om priserne for 1988. Med hensyn til priserne for lastbiler for 1989 indrømmer Strintzis at have fulgt Aneks priser, idet rederierne på ruten mellem Grækenland og Italien undertiden fulgte konkurrenternes offentliggjorte priser.

(60) Med hensyn til forsøget på at overtale Anek til at gå med i den påståede aftale anfører Strintzis, at i henhold til den græske lovgivning måtte Anek ikke anvende priser, der var væsentligt lavere end dem, der gjaldt i Patras havn. Rederierne foreslog derfor Anek en fælles prispolitik, således at man undgik væsentlige prisforskelle og indgreb fra de græske myndigheder.

(61) Strintzis hævder, at møderne om priserne for 1988 og 1989 ikke førte til nogen aftale om fælles passagertakster, eftersom Strintzis' offentliggjorte priser for passagerer afveg fra de andre rederiers.

(62) Minoan fremfører, at de andre rederiers adfærd over for Anek bør ses i lyset af den græske lovgivning og søfartsministeriets politik. Rederiet hævder desuden, at ingen tilpasning af priserne blev foretaget ud fra ønsket om at øge profitten, men på grund af andre hensyn, bl. a. inflationen, de stigende brændstofpriser og udviklingen i GRD-kursen.

1990

(63) Strintzis medgiver, at rederiet aftalte fælles priser for passagerer og lastbiler for 1990 med Minoan, Anek, Karageorgis og Marlines. Rederiet gør dog gældende, at de relevante aftaler aldrig blev fulgt, eftersom Strintzis fulgte sin egen, uafhængige prispolitik.

(64) Strintzis henleder specielt med hensyn til telexen af 6. juli 1989 opmærksomheden på Aneks udtalelser om, at hvert rederi frit kunne følge sin egen politik for gruppepriser. Som »gruppe« betragtede Anek enhver gruppe bestående af mindst 24 personer, der rejser på den samme billet. Strintzis håndhævede derimod ikke sådanne begrænsninger, men tilbød sine kunder grupperabat, uanset hvor mange personer der var tale om. Strintzis hævder, at konkurrenterne aldrig fik indblik i rederiets politik for grupperabatter og andre rabatter, og at det derfor ikke fulgte prisaftalen for 1990.

(65) Med hensyn til faxen af 12. juni 1989 fremfører Strintzis, at informationsudvekslingen var nødvendig, fordi det græske søfartsministerium havde instrueret de fem rederier om at holde prisforhøjelserne inden for rammerne af inflationen i hver af de valutaer, der blev udstedt billetter i. Rederiet oplyser desuden, at de havde ansvaret for at tilpasse billetpriserne til inflationsudviklingen i de enkelte valutaer, fordi det havde en bedre infrastruktur og logistik.

(66) Med hensyn til faxen af 8. december 1989 hævder Strintzis, at disse underskrifter ikke havde nogen bindende virkning, men blot betød, at de pågældende var orienteret om de priser, der blev foreslået. Ifølge Minoan betød underskrifterne på faxen af 8. december 1989 ikke, at der fandtes en typisk skriftlig aftale. Underskrifterne

skyldtes, at Ventouris, der sejlede på de sydlige ruter, også tog hensyn til de pågældende dokumenter, der angav de logiske afvigelser mellem priserne for Ancona og Bari eller Brindisi. Ifølge Minoan udgjorde de foreslåede priser for de forskellige lastbilkategorier en »ideel« model for beregning af prisforskellen, der afhang af afstanden i sømil, og det var ikke hensigten at fastsætte nogen bestemt pris for hvert rederi og hver lastbilkategori. Til underbygning heraf hævder Minoan, at rederiet selv ikke strengt fulgte de angivne priser på ruten til Ancona, men fulgte sin egen rabatpolitik.

(67) Ventouris hævder med hensyn til faxen af 8. december 1989, at rederiet allerede havde fastlagt sin prispolitik for 1990, og at underskrifterne under priserne ikke betød, at der var en aftale, eftersom prislisten ikke var retligt bindende. Denne liste indeholdt faktisk Ventouris Ferries' forslag om generelt vejledende priser. Rederiet havde dog allerede den 4. december 1989 sendt den ud til sine agenter.

(68) Med hensyn til telexen af 11. april 1990 hævder Strintzis desuden, at den på den ene side beviser, at der bestod en aftale om priser, men på den anden side, at de deltagende parter frit kunne fastsætte deres egne rabatter og agentprovisioner.

(69) Ifølge Minoan drejer denne telex af 11. april 1990 sig om en aftale om visse parametre i prispolitikken, som konkurrenterne dog uden vanskeligheder kunne få kendskab til.

(70) I forbindelse med telexen af 6. september 1990 anfører Strintzis, at justeringen af billetpriserne kan tilskrives uelastiske faktorer såsom udsvingene i brændstofpriserne og andre objektive faktorer i relation til den græske regerings politik, bl. a. stigningen i lastbiltrafikken som følge af problemerne i Jugoslavien, transportministeriets beslutning vedrørende vareeksport og nødvendigheden af at forhøje billetpriserne, for at rederierne også kunne sejle på ruterne mellem Grækenland og Italien om vinteren.

(71) Efter Strintzis' opfattelse bekræftede Minoan med sin fax af 13. september 1990, at prisforhøjelsen blev foretaget på grundlag af en analyse af de økonomiske data, der ligger til grund for skibenes driftsomkostninger. Rederierne havde indgående kendskab til de relevante økonomiske elementer, eftersom deres sejltilladelser blev offentliggjort, og de græske rederier havde pligt til at mødes under søfartsministeriets opsyn. Strintzis gør gældende, at parterne var tvunget til at drøfte disse økonomiske elementer for fortsat at kunne sejle på ruterne mellem Grækenland og Italien i vintersæsonen.

(72) Med hensyn til telexerne af 5. september og 10. oktober 1990 fremfører Minoan, at som følge af de stigende brændstofpriser, problemerne i Jugoslavien og nødvendigheden af at fortsætte sejladsen om vinteren var de fire rederier nødt til at overveje en ny tilpasning af billetpriserne på Kerkyra-Ancona strækningen for at mindske de stigende transportomkostningers negative indvirkninger.

(73) I forbindelse med faxen af 30. oktober 1990 medgiver Strintzis, at rederiet anvendte de aftalte priser for lastbiler. Det hævder imidlertid, at de relevante priser var baseret på de reelle omkostninger ved at sejle på ruterne mellem Grækenland og Italien, dvs. de øgede brændstofomkostninger og nødvendigheden af at tage hensyn til forskellen mellem den indenlandske og den internationale pris pr. sømil og pr. meter overført lastbil.

(74) Med hensyn til faxen af 30. oktober 1990 hævder Ventouris Ferries, at rederiet aldrig modtog den, og at det var de andre rederier, der havde medtaget dets lastbiltakster på listen, sandsynligvis efter oplysning fra en af Ventouris Ferries' agenter.

(75) Adriatica medgiver at have deltaget i mødet den 25. oktober 1990 angående lastbiltakster, selv om rederiet allerede havde fastlagt sine takster for 1991 før dette møde. Adriaticas formål var nemlig at få indblik i konkurrenternes politik, i betragtning af at de græske rederier allerede var nået til enighed året før, nemlig den 10. december 1989. Adriatica hævder desuden, at rederiet ikke fulgte de takster, der blev aftalt på mødet, således som det fremgår af dets faktisk anvendte takster ved udgangen af 1990.

1991

(76) Strintzis hævder, at det »samarbejde«, der tales om i telexen af 18. november 1991, og den »prisstabilitet«, Karageorgis, Minoan og Strintzis henviser til i telex af 22. oktober 1991, refererer til den generelle afholdelse af obligatoriske møder mellem rederierne og udvekslingen af fortrolige oplysninger med henblik på en rammeaftale om priserne for den næste periode. Strintzis påstår også, at Karageorgis, Minoan og Strintzis frygtede, at Aneks ønske om at starte en overfart på Patras-Trieste ruten med nøjagtigt samme priser som på Patras-Ancona ruten, selvom afstanden fra Trieste er ca. 20 % længere, ville få den græske regering til at gribe ind.

(77) Strintzis henviser til telexen af 18. november 1991, som efter rederiets opfattelse angiver, at billetpriserne skal stemme overens med længden af hver overfart, hvilket er et princip, som det græske søfartsministerium følger ved beregning af de indenlandske færgepriser. Når der i slutningen af denne fax tales om at forebygge en ødelæggende konkurrence »med de velkendte konsekvenser«, er der efter Strintzis' opfattelse tale om at forhindre en priskrig på det græsk-italienske marked og et deraf følgende indgreb fra den græske regerings side. Endelig hævder Strintzis, at Anek ikke forhøjede sine priser på Patras-Brindisi ruten med de 20 %. Der peges på, at i henhold til den græske søfartslovgivning, navnlig lov nr. 4195/29, kan et rederi straffes med bøder for at anvende ekstremt lave priser, der ikke står i rimeligt forhold til de leverede ydelser på en given international rute.

(78) Endelig gør Strintzis gældende, at den ovennævnte rammeaftale om priserne for 1991 ikke blev fulgt i praksis, eftersom Strintzis fulgte sin egen, uafhængige rabatpolitik.

(79) Minoan fremfører, at den 10 %-forhøjelse, der fandt sted i denne periode, var dikteret af stigningen i inflationen. Rederiet hævder også, at som følge af søfartsministeriets indflydelse og på grundlag af afstanden i sømil lå priserne til Trieste 20 % over priserne til Ancona. Ifølge Minoan drejede korrespondancen mellem parterne sig om den beslutning Anek havde truffet, om at beregne samme priser på Patras-Trieste overfarten som på Patras-Ancona overfarten, og formålet var således at sikre en rimelig forskel og forhindre illoyal konkurrence. Minoan fremfører endvidere, at rederiet fulgte sin egen rabatpolitik.

(80) Adriatica anfører, at rederiet i løbet af 1991 ikke havde nogen kontakt med de andre rederier og fortsatte med at afstemme sine billetpriser efter markedsvilkårene. Adriatica gør desuden gældende, at rederiets markedsandel i løbet af 1991 var gået tilbage på grund af den hårde konkurrence på rabatter fra de græske rederier.

1992

(81) Med hensyn til faxen af 22. juli 1991 og det brev, der omtales under betragtning 26-32 i klagepunktsmeddelelsen, hævder Strintzis, at denne informationsudveksling fandt sted inden for rammerne af de obligatoriske møder om priserne for 1992.

(82) I forbindelse med telexen af 7. januar 1992 fremfører Strintzis, at til trods for den oprindelige aftale med Minoan om ikke at give Calberson den ønskede rabat, blev denne aftale ikke fulgt i praksis, idet Strintzis i sidste instans tilbød en højere rabat. Strintzis hævder, at denne aftale blev indgået mundligt, og at de fleste af disse biler blev transporteret af Marlines. Efter Strintzis' opfattelse beviser dette, at der bestod en priskonkurrence mellem parterne med hensyn til rabatter. Også her gør Strintzis gældende, at prisaftalen for 1992 ikke blev fulgt i praksis, idet Strintzis fulgte sin egen uafhængige rabatpolitik.

(83) Minoan fremfører i relation til de sammenfaldende priser for passagerer og personbiler, at de kan tilskrives, at priserne offentliggøres i rederiernes brochurer. Rederiet hævder desuden, at markedets oligopolitiske karakter og søfartsministeriets politik førte til homogene priser. Det er Minoans opfattelse, at rederierne ikke konkurrerede på priserne, som er offentligt tilgængelige, men derimod på rabatter, tilbud og andre salgsfremmende initiativer.

(84) Hvad angår Calberson, fremfører Minoan, at det var logisk, at rederierne reagerede og forsøgte at finde ud af, om deres konkurrenter havde tilbudt så store rabatter. Med hensyn til dokumentet af 25. februar 1992 påstår Minoan, at det ikke er bevis for nogen aftale, og at de relevante priser ikke blev fulgt i praksis. Desuden fremfører Minoan, at ETA's foreslåede pris for Ortona havde til formål at skabe sikkerhed for Minoans samtykke, såfremt Minoan skulle beslutte at sætte en færge ind på overfarten til Ancona.

(85) Med hensyn til telexen af 7. januar 1993 hævder Minoan, at der er tale om prisforholdet mellem GRD og ITL og ikke om prisforhøjelser i begge valutaer.

(86) Endelig påstår Minoan, at der ikke er noget bevis for en aftale mellem Minoan og Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines og Med Link for 1992.

(87) Adriatica hævder, at rederiet i løbet af 1992 ikke havde nogen kontakt med de andre rederier, og at det fortsatte med at afstemme sine priser efter markedsvilkårene, således som det fremgår af dets faktisk anvendte priser. Ifølge Adriatica viser ETA-dokumentet af 25. februar 1992, at der foregik konsulationer mellem de græske rederier, men uden Adriaticas deltagelse. Adriatica fremfører desuden, at rederiets markedsandel faldt i 1992 som følge af de græske rederiers lavere priser.

(88) Ventouris hævder, at der ikke er konkret belæg for rederiets deltagelse i nogen prisaftale for 1992.

1993

(89) Med hensyn til møderne med de rederier, der sejler på de andre græsk-italienske ruter, medgiver Strintzis, at der blev gjort forsøg på at aftale priser på grundlag af de principper, der gælder for fastsættelse af priser for den indenlandske trafik. Strintzis ved dog ikke, om rederierne på de andre ruter anvendte disse priser eller ej.

(90) Hvad angår telexen af 6. november 1992 fastholder Strintzis, at Minoans forslag ikke blev fulgt i praksis, idet forskellene mellem rederiernes billetpriser ikke beroede på Minoans forslag, men på deres uafhængige rabatpolitik.

(91) Minoan anerkender, at der foregik drøftelser mellem rederierne. Med hensyn til telexen af 6. november 1992 hævder Minoan, at den blev sendt af ETA uden Minoans vidende eller godkendelse. I forbindelse med mødet den 24. november 1993 hævder Minoan desuden, at den påståede »tidligere aftale« var en uforbindende erklæring fra de forskellige rederier om, at priserne skulle differentieres alt efter afstandene i sømil, og at rederierne skulle undgå at påføre hinanden illoyal konkurrence ved at sænke priserne. Ovennævnte erklæring hævdes dog ikke at være blevet fulgt i praksis.

(92) For 1993 udtaler Adriatica, at rederiet fortsatte sin uafhængige politik og forhøjede lastbilpriserne med 4,03 % i forhold til 1992-priserne som følge af udsving i valutakurserne. Fra 1. januar 1993 var Adriatica desuden i modsætning til de græske rederier nødt til at beregne moms i henhold til den gældende EF-forordning. Adriatica medgiver dog, at rederiet var repræsenteret på mødet den 24. november 1993 mellem færgerederierne, men hævder, at det besluttede ikke at gå med i den foreslåede takstaftale, fordi den muligvis var i strid med EF's konkurrenceregler.

(93) For 1992 hævder Ventouris Ferries, at der ikke findes noget konkret belæg for rederiets deltagelse i prisaftalerne i 1993. Med hensyn til faxen af 24. november 1993 medgiver Ventouris Ferries dog, at rederiet deltog i det pågældende møde, men hævder, at det allerede havde fastlagt sin prispolitik for det år.

1994

(94) Strintzis er ikke vidende om, hvorvidt rederierne fulgte de pågældende takster. Med hensyn til Patras-Ancona ruten medgiver Strintzis, at »rammeaftalen« om priser blev anvendt. Men rederiet

påstår, at aftalen ikke blev fulgt i praksis, eftersom Strintzis fulgte sin egen uafhængige rabatpolitik.

(95) Også her benægter Minoan eksistensen af en aftale om priser. I forbindelse med telexen af 13. maj 1994, der omtaler den nye trailerkategori på 12-14 m, gør Minoan gældende, at rederiet, som det fremgår af telex af 23. juni 1994, havde ændret denne trailerkategori fra 12-14 m til 12,5-14 m. Efter Minoans opfattelse viser det, at trailere på 12,5 m udgjorde en særlig kategori med lavere takster. Endelig hævder Minoan med hensyn til telexen af 26. maj 1994, at rederiet ikke godkendte ETA's påståede »initiativ« og anvendte en anden politik, som det fremgår af andre dokumenter i Kommissionens besiddelse.

(96) Adriatica fremfører, at rederiet ikke forhøjede priserne i 1994, men dog justerede omregningskursen mellem USD og ITL med 1,22 %.

F. **Kommissionens vurdering af bevismaterialet og parternes argumenter**

Konklusion

(97) Kommissionen har draget den konklusion, at færgerederierne på overfarterne mellem Ancona/Bari/Brindisi og Grækenland i adskillige år deltog i et prisfastsættelseskartel. Der var tale om en løbende aftale, som af parterne blev betegnet som »almindelig praksis« (telex fra Minoan af 15. marts 1989). Der er stærke indicier for, at der var tale om en bred aftale omfattende et stort antal rederier (f.eks. anfører Minoan-dokumentet af 2. november 1990, at priserne var aftalt af rederierne på alle raterne til Anek mellem Grækenland og Italien, telexen til Anek af 22. oktober 1991 omtaler »aftalen mellem 11 rederier og 36 færger«, ETA's telex af 24. november 1993 taler om »14 rederier«, og ETA's telex af 26. maj 1994 henviser til »aftalen mellem 16 rederier«). Kommissionen har kunnet fastslå, at visse af de rederier, der sejler på ruten mellem Ancona og Grækenland, senest fra den 18. juli 1987 deltog i priskartellet, hvad angår passager- og bilpriser. Selv om der fandt konsultationer sted før den dato, er der ingen angivelse af den nøjagtige dato, hvor prisfastsættelsesforhandlingerne blev påbegyndt. Kommissionen har desuden påvist, at visse færgerederier på ruterne mellem Bari/Brindisi og Grækenland deltog i kartellet senest fra den 8. december 1989, i hvert fald hvad angår lastbiltaksterne. Samordningen varede ved i hvert fald indtil juli 1994. Kartellet fungerede i form af regelmæssige møder og korrespondance mellem deltagerne om kollektive tilpasninger af passager- og bilpriserne. Kommissionen har kunnet identificere syv rederier, der deltog i kartellet, nemlig Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries og Adriatica. Hvert af disse rederiers deltagelse i kartellet og varigheden heraf gennemgås i betragtning 111-139.

Vurdering af parternes generelle argumenter

De græske myndigheders rolle

(98) I deres svar på de begæringer om oplysninger, Kommissionen rettede til dem, udtalte Minoan, Strintzis og Anek den 9. og 10. februar 1995 bl.a., at den pågældende takstaftale var indgået inden for rammerne af den gældende lovgivning under det græske søfartsministeriums opsyn.

(99) Til støtte for dette argument fremlagde de tre rederier teksten til lov nr. 4195/29 om illoyal konkurrence, såvel som en række beslutninger og henstillinger fra det græske søfartsministerium angående søruterne mellem Grækenland og Italien, der omhandlede public service-forpligtelserne inden for dette område, navnlig antallet af afgange, den sæsonbetonede prioritering af transport af friske landbrugsvarer, mindsteantallet af skibe, der skal holdes i drift, samt sejlplanerne.

(100) Ved skrivelse af 28. oktober 1994 anmodede Kommissionen det græske søfartsministerium om at fremsende en række statistikker over trafikken på overfarterne mellem Grækenland og Italien samt oplyse, om ministeriet nogensinde havde truet med at inddrage sejltilladelser på indenlandske ruter, hvis rederierne ikke nåede til enighed om priserne på de internationale ruter.

(101) Den 23. december 1994 svarede ministeriet, at søkorridoren mellem Grækenland og Italien var af allerstørste betydning for Grækenland og for Fællesskabet, og at færgetaksterne skulle være konkurrencedygtige, samtidig med at transportomkostningerne skulle holdes nede. Ministeriet benægtede imidlertid enhver forbindelse mellem inddragelse af sejltilladelser og prisaftaler mellem rederierne på internationale ruter.

(102) Den 13. januar 1995 videresendte Kommissionen oplysningerne fra rederierne til Grækenlands Faste Repræsentation og anmodede om den græske regerings kommentarer til sin mulige medvirken til indgåelsen af aftalerne på søruterne mellem Grækenland og Italien og i særdeleshed takstfastsættelsen på disse ruter.

(103) Den 17. marts 1995 svarede den Faste Repræsentation, at den græske regering betragtede transport på den pågældende rute som en public service-opgave, og at regeringens primære mål derfor var at sikre rutens levedygtighed og undgå enhver mulig »priskrig«, som kunne lægge hindringer i vejen for en smidig afvikling af eksport- og importhandelen og for transport af biler og passagerer. Søfartsministeriets rolle i forbindelse med takstfastsættelsen omfattede imidlertid kun indenlandske ruter (cabotage). For de søruter mellem Grækenland og Italien, der omfatter en indenlandsk del (f.eks. Patras-Corfou-Ancona), gælder søfartsministeriets takstpolitik kun for den nationale del (Patras-Corfou). Søfartsministeriet blander sig ikke på nogen måde i den internationale del, og priserne fastsættes frit af de pågældende rederier under hensyn til, at den takst, der fastsættes af staten for den indenlandske del af ruten, har indirekte og delvis indflydelse på den samlede takst til og fra Italien. Den Faste Repræsentation fremhævede desuden, at søfartsministeriet helt uformelt tilskynder rederierne til at holde deres takster nede og holde den årlige stigning inden for rammerne af inflationen. Endelig begrænses rederiernes frie prisfastsættelse af lov nr. 4195/29, når den resulterer i illoyal konkurrence. § 2 i denne lov forbyder rederierne at sætte passager- og fragttaksterne på udenrigsruterne (de internationale ruter) på et så lavt niveau, at det vil være urimeligt i forhold til den præsterede ydelse og i strid med en loyal konkurrenceadfærd. I § 4 fastsættes det, at hvis den frie fastsættelse af takster på disse ruter fører til illoyal konkurrence, kan søfartsministeriet gribe ind og diktere øvre og nedre grænser for taksterne.

(104) Kommissionen må derfor afvise det argument, nogle af de græske rederier har fremsat om, at de ikke handlede autonomt i deres takstpolitik som følge af den gældende lovgivning i Grækenland.

(105) I den foreliggende sag er det klart, at de græske rederier, der sejler på ruterne mellem Grækenland og Italien, er underlagt en stram lovgivning angående den indenlandske del af ruterne, specielt med hensyn til søfartsministeriets tildeling af sejltilladelse og fastsættelse af takster. Som det bekræftes af de græske myndigheder, har dette imidlertid ingen direkte indvirkning på rederiernes takstpolitik på den internationale del af ruterne. De græske myndigheder har desuden kraftigt benægtet, at de gennem deres administrative håndhævelse af disse regler har tvunget de græske rederier til at indgå prisaftaler for internationale takster. I sit svar af 23. december 1994 på Kommissionens skrivelse anførte søfartsministeriets direktør Manos, at »… ministeriet spiller ingen rolle i den takstfastsættelsespolitik, rederierne følger på de internationale ruter. Vor indflydelse er strengt begrænset til prisfastsættelsen på de indenlandske ruter … Det er utænkeligt og fuldstændig udelukket, at ministeriet skulle true med at inddrage sejltilladelser for indenlandske ruter, hvis rederierne ikke aftaler priser på de internationale ruter.«

(106) Det er også klart, at lov nr. 4195/29 ikke eliminerer priskonkurrence. Tværtimod forudsætter den, at der består priskonkurrence, og at rederierne frit kan fastsætte deres priser. Det er kun, når denne frihed bruges til at påføre andre illoyal konkurrence, at lovens § 4 giver søfartsministeriet hjemmel til at gribe ind. Selv i dette tilfælde kan ministeriet kun fastlægge øvre og nedre grænser for taksterne, men ikke pålægge et bestemt takstniveau. Det bemærkes desuden, at denne lov aldrig er bragt i anvendelse.

(107) Kommissionen hæfter sig ved, at selv om parterne hævder, at mange af deres drøftelser var motiveret af et ønske om at opfylde søfartsministeriets krav og forhindre illoyal konkurrence (f. eks. drøftelserne med Anek, da rederiet gik ind på Trieste-ruten), findes der i ingen af de dokumenter, der indgår i sagens akter, nogen henvisning til søfartsministeriet eller lov nr. 4195/29. Påstanden om, at de græske rederier, i kraft af søfartsministeriets præventive foranstaltninger, var tvunget til at indgå i en samordning af frygt for, at lovens § 4 ville blive bragt i anvendelse, må således afvises.

(108) Det er også vanskeligt at acceptere, at ministeriets henstillinger til rederierne om at holde takstforhøjelser inden for inflationens rammer havde nogen som helst forbindelse med den ovennævnte lov. Det fremgår klart af lovens § 2, at den kun gælder, når taksterne er urimeligt lave, men ikke når de er høje. Som det blev forklaret af ministeriet, var dets henstillinger begrundet i andre hensyn i relation til den græske udenrigshandel. De græske rederier, der sejler i trafikken på Adriaterhavet, må derfor anses for at have handlet autonomt i deres takstpolitik.

Vurdering af parternes andre generelle argumenter

(109) Det er også meget opfindsomt, når nogle af parterne hævder, at rederiernes prisinitiativer ikke var et resultat af samordning, men derimod en naturlig følge af markedskræfternes spil (f.eks. brændstofomkostningernes indvirkninger) eller andre særlige forhold som f.eks. krigen i det tidligere Jugoslavien eller pludselige udsving i kurserne på udenlandske valutaer. Påstanden strider helt imod det bevismateriale, der viser, at der har foregået prissamordning. Nogle af parternes påstande om, at de udelukkende fulgte prisforhøjelser, som de havde fået kendskab til via deres agentnet, kan tilbagevises på tilsvarende måde. Det er klart, at næsten alle sammenfald af »prisforhøjelser« blev opnået via direkte kontakter mellem konkurrenter og ikke via agenter.

Vurdering af argumenterne angående overtrædelsens varighed

(110) Med hensyn til overtrædelsens varighed gjorde de fleste af rederierne på Patras-Ancona ruten gældende, at selv om man nåede frem til en prisaftale i løbet af 1987, angik den udelukkende priserne for 1988. Tilsvarende hævder Anek, at rederiet gik med i aftalerne i 1989, men for 1990-priserne. Kommissionen afviser denne påstand, eftersom indgåelse af prisaftaler i sig selv udgør en overtrædelse af EF-traktatens artikel 85.

Vurdering af parternes argumenter på konkrete punkter

De enkelte rederiers deltagelse

(111) Det er nødvendigt at påvise, at hvert af de rederier, denne beslutning er rettet til, deltog i overtrædelsen. Dette kræver dog ikke, som hævdet af nogle af dem, at det direkte bevises, at hver påstået deltager udtrykkeligt gav sit samtykke til eller åbent handlede til støtte for hvert enkelt aspekt af prisaftalerne under hele deres varighed. Kernen i overtrædelsen består i, at rederierne i adskillige år var forenet i et fælles ulovligt forehavende, udtænkt i fællesskab.

(112) Den rigtigste fremgangsmåde i sager som den foreliggende er at påvise eksistensen og anvendelsen af samt hovedtrækkene i den omhandlede samordning og fastslå, for det første (a) om der findes tilstrækkeligt og overbevisende belæg for

hvert enkelt rederis deltagelse i det fælles forehavende, og for det andet (b) i hvilket tidsrum hvert rederi deltog [1].

(113) Der er tilstrækkelige direkte beviser for, at alle de rederier, denne beslutning er rettet til, deltog i overtrædelsen. De »centrale« sagsakter, der beviser eksistensen af det overordnede samarbejde eller individuelle udslag heraf, identificerer normalt deltagerne med navn.

(114) Beviserne for de enkelte rederiers deltagelse i overtrædelsen udgøres af: (a) udtrykkelige henvisninger til det pågældende rederi i korrespondancen mellem parterne, (b) dets deltagelse i møder og efterfølgende samordnede prisinitiativer og (c) interne papirer fra dette eller et andet rederi, der knytter det til samordningen. Intet af dette bevismateriale er på noget væsentligt punkt blevet bestredet eller frataget sin troværdighed under sagsbehandlingen.

(115) Adskillige dokumenter (især Minoans fax af 15. marts 1989, Strintzis' fax af 12. juli 1989, faxen til Anek af 22. oktober 1991, Aneks svar av 18. november 1991, Minoans brev til sine agenter af 2. november 1990, Aneks brev til sine agenter af 21. oktober 1991, Minoans telex af 7. januar 1993, ETA's telex af 24. november 1993) viser tydeligt, at der i adskillige år vedvarende fandt konsultationer og aftaler om priser sted mellem alle de rederier, denne beslutning er rettet til.

(116) Minoan, Strintzis og Anek indrømmer at have deltaget i samordningen, medens Karageorgis ikke fremførte nogle argumenter til sit forsvar.

(117) Med hensyn til Bari/Brindisi-rederierne indrømmer Adriatica og Ventouris Ferries deres deltagelse i møder, hvor takster blev drøftet og aftalt mellem konkurrerende færgerederier. Visse dokumenter (Strintzis' faxer af 8. december 1989, 5. september 1990 og 30. oktober 1990, Minoans brev af 2. november 1990 og fax til Anek af 22. oktober 1991, Minoans dokument af 25. februar 1992, Minoans telex af 7. januar 1993 og ETA's telex af 24. november 1993) viser, at vedvarende forhandlinger og aftaler mellem Ancona- og Bari/Brindisi-rederierne fandt sted. Kun i Minoans telex af 7. januar 1993 tales der om en aftale mellem Ancona-rederierne, med udtrykkelig angivelse af, at andre rederier på det tidspunkt ikke var vidende om den. Selv dette dokument henviser imidlertid til drøftelser med deltagelse af Bari/Brindisi-rederierne, der, som det fremgår af dokumentet, senere skulle kontaktes af Ancona-rederierne. Kommissionen har ikke været i stand til at identificere andre rederier, der sejler på Bari/Brindisi-overfarterne, som måske har deltaget i samordningen. I særdeleshed er denne beslutning ikke rettet til AK Ventouris og Hellenic Mediterranean Lines, fordi der ikke er tilstrækkeligt bevis for, at de rent faktisk overtrådte konkurrencereglerne (begge rederier nævnes kun i dokumenter fra andre rederier).

Marlines

(118) Marlines deltagelse i samordningen fra 1987 til 1989 fremgår af otte dokumenter (nævnt i afsnittene angående aftalerne for 1988 og 1989), som Marlines modtog, eller som omtaler Marlines som part i de pågældende aftaler. Kommissionen har heraf draget den konklusion, at Marlines hvert år forhandlede og indgik aftale med Strintzis, Minoan og Karageorgis om fælles priser for passagerer og lastbiler på Patras-Ancona ruten allerede fra den 18. juli 1987 og for 1988 og 1989. Marlines nævnes sidste gang i bevismaterialet i en telex fra Anek til Marlines af 22. september 1989. Der er intet belæg for, at Marlines deltog i yderligere konsultationer med andre rederier, og der er heller intet afgørende belæg for, at rederiets senere deltog i kartellet. Kommissionen konkluderer, at Marlines højst deltog i overtrædelsen fra den 18. juli 1987 til den 8. december 1989, da de andre rederier besluttede at tilpasse deres priser.

[1] Førsteinstansrettens dom i sag T-1/89, Rhône Poulenc mod Kommissionen, Sml. 1993, s. II-867, præmis 126.

(119) Marlines påstand om, at virksomheden er en offshorevirksomhed efter græsk lov, må afvises. Kommissionen har aldrig hævdet, at overtrædelsen var begrænset til græske rederier.

Med Link

(120) Med Link hævder, at rederiet ikke har nogen som helst forbindelse med de rederier, der er nævnt i den klagepunktsmeddelelse, Kommissionen har rettet til Med Link som Mediterranean Lines Inc. eller Med Line. Med Link hævder desuden ikke at have deltaget i nogen af de påståede overtrædelser. Specielt udtaler Med Links repræsentant, hr. Giannatos, hvis navn nævnes i ETA's telex af 24. november 1993 til Minoans hovedkontor, at han ikke deltog i det møde, der omtales i denne telex. Han anfører, at Med Link blev oprettet i Liberia den 15. juli 1993 og først etablerede hovedkontor i Grækenland efter den 31. december 1993.

(121) Kommissionen accepterer, at der ikke er noget sikkert belæg for en organisk forbindelse mellem Med Link og Mediterranean Line. I særdeleshed kan Med Link ikke betragtes som Mediterranean Lines successor med hensyn til sidstnævntes aktiviteter på det relevante marked. Denne beslutning er følgelig ikke rettet til Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica indrømmer at have deltaget i priskonsultationer med sine konkurrenter på ruterne mellem Grækenland og Italien. Adriatica indrømmer i særdeleshed at have deltaget i to møder, den 25. oktober 1990 og den 24. november 1993, hvor der blev aftalt priser mellem færgerederierne. Adriatica nægter dog at have haft andre kontakter med sine konkurrenter på ruterne mellem Italien og Grækenland.

(123) Med hensyn til mødet den 25. oktober 1990 og Strintzis' fax af 30. oktober 1990 hævder Adriatica, at rederiet ikke fulgte de takster, der blev drøftet på mødet og angivet i Strintzis' fax (se ovenfor), selv om Adriatica lastbiltakster for Brindisi-Grækenland ruten også var angivet i Strintzis' fax. Adriatica gør desuden gældende, at rederiets takster lå ca. 10 % under de græske rederiers takster på samme rute.

(124) Adriatica fremlagde den 27. oktober 1992 efter Kommissionens begæring to lister med sine lastbilpriser for 1991. På den første liste er lastbilkategorierne rent faktisk ikke de samme som i Strintzis' fax. Den anden liste er imidlertid identisk med listen i faxen. Desuden fremgår forskellene mellem Adriaticas og de græske rederiers takster på den samme overfart også af Strintzis' fax. Kommissionen kan derfor ikke godtage Adriaticas påstand om, at kun de græske rederier deltog i udarbejdelsen af lastbiltakster for 1991, og at Adriatica ikke fulgte de aftalte takster.

(125) Med hensyn til mødet den 24. november 1993 indrømmer Adriatica at have deltaget, men fremfører, at rederiet derefter gav sin repræsentant instruks om at undgå enhver samordning, da det af Kommissionen ville kunne betragtes som et kartelarrangement. Et internt notat er imidlertid ikke tilstrækkeligt belæg til at friholde Adriatica for det resterende tidsrum af overtrædelsens varighed [1]. Kommissionen tager dog hensyn til den dokumentation, Adriatica har fremlagt for, at rederiet ikke i praksis fulgte den aftalte prisforhøjelse på 15 % for 1994.

(126) Efter Kommissionens opfattelse er der stærke indicier for en løbende aftale mellem Ancona-rederierne og Bari/Brindisi-rederierne. Der er direkte belæg for, at Adriatica gik med i kartellet senest den 30. oktober 1990 ved at indvillige i at tilpasse sine lastbiltakster for 1991. Der er desuden tilstrækkeligt direkte belæg for Adriaticas deltagelse for 1993. Den 24. november 1993 forhandlede og aftalte Adriatica en tilpasning af sine lastbiltakster fra december 1993 med sine konkurrenter. For perioden mellem 30. oktober 1990 og 24. november 1993 er der dokumentation for Bari/Brindisi-rederiernes deltagelse i den

[1] Se Førsteinstansrettens dom i sag T-141/89, Trefil Europe mod Kommissionen, Sml. 1995, s. II-791, præmis 85.

løbende samordning, og der er intet belæg for, at Adriatica, som på det tidspunkt var med i kartellet, skulle være trådt ud af det i den periode. Telexen til Anek af 22. oktober 1991 henviser til samordning mellem »de 11 rederier og 36 færger på overfarten mellem Grækenland og Italien«. Kommissionen konkluderer derfor, at Adriatica deltog i overtrædelsen indtil juli 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) Hellenic Mediterranean Lines nævnes én gang i Strintzis' telex af 30. oktober 1990. Da der ikke findes andre tegn på rederiets deltagelse i samordningen, er denne beslutning ikke rettet til Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Der er dokumentation for Ventouris Ferries' deltagelse i samordningen fra 8. december 1989 til juli 1994. Kommissionen afviser Ventouris Ferries' påstande om, at rederiet ikke fik de relevante dokumenter, eller at det allerede havde fastlagt sin prispolitik, før det deltog i konsultationerne (jf. betragning 47-48).

(129) Med hensyn til den anden påstand fremlagde Ventouris Ferries en telex sendt til en af rederiets agenter den 4. december 1989 med de priser, der var angivet i Strintzis' fax af 8. december 1989 for ruten mellem Bari og Grækenland. Ventouris Ferries påstår, at Strintzis' fax simpelthen gengav Ventouris Ferries' takster for perioden før 8. december 1989. Det kan imidlertid ikke benægtes, at Strintzis' fax drejer sig om en aftale mellem adskillige rederier, herunder også Ventouris Ferries. Det er derfor klart, at Ventouris Ferries deltog i prisfastsættelsen. Det bemærkes, at de to dokumenter ikke blot indeholder den samme takstliste, men de angiver begge udtrykkeligt, at disse takster var gældende pr. 10. december 1989.

(130) Ventouris Ferries fremlagde desuden breve til kunder og agenter dateret den 8. oktober 1990 og 11. oktober 1990, der indeholdt de lastbiltakster, der var angivet i Strintzis' fax af 30. oktober 1990. Disse breve bekræfter imidlertid, hvad der fremgik af Strintzis' fax. Strintzis henviser til en »endelig aftale om lastbilpriserne« og foreslår, at »priserne bekendtgøres den 1. november og sættes i kraft, som aftalt, pr. 5. november 1990«. I sine breve anførte Ventouris Ferries, at disse takster var »vejledende«, og at Ventouris Ferries agtede at anvende dem »fra udgangen af oktober/begyndelsen af november 1990«. Disse breve bekræfter således, at overtrædelsen var udslag af en løbende aftale, og at Ventouris Ferries deltog i den.

(131) Der er stærke indicier for en løbende aftale mellem Ancona- og Bari/Brindisi-rederierne. Selv for 1992, hvor Ventouris Ferries hævder, at der ikke findes nogen beviser mod rederiet, viser ETA's dokument af 25. februar 1992, at Ventouris Ferries deltog i samordningen og også drøftede takster for Otrando-ruten. Med hensyn til 1991 henviser telexen til Anek af 22. oktober 1991 til samordningen mellem »de 11 rederier og 36 færger på overfarten mellem Grækenland og Italien«. Kommissionen konkluderer, at Ventouris Ferries fortsat deltog i samordningen i løbet af 1991, da der er tilstrækkeligt direkte belæg for Ventouris Ferries' deltagelse i de resterende år af overtrædelsen, i form af Strintzis' telex af 8. december 1989, Strintzis' telefax af 30. oktober 1990, ETA-dokumentet af 25. februar 1992, telex fra ETA til Minoans hovedkontor af 24. november 1993, medens der intet belæg er for, at Ventouris Ferries trådte ud af aftalen i 1991.

Strintzis

(132) Strintzis benægter ikke sin deltagelse i den påståede samordning. Rederiets påstande drejer sig om de græske myndigheders rolle og aftalernes ikke-bindende karakter. Kommissionen konkluderer, at Strintzis deltog i prissamordningen fra senest den 18. juli 1987 og frem til juli 1994.

Anek

(133) Anek bestred ikke sin deltagelse i den anfægtede samordning. Rederiets påstande drejer sig om de græske myndigheders rolle og aftalernes ikke-bindende karakter. Kommissionen konkluderer, at Anek deltog i den anfægtede prissamordning fra den 6. juli 1989 og frem til juli 1994.

Karageorgis

(134) Karageorgis har ikke fremført nogen argumenter til sit forsvar. Kommissionen konkluderer, at Karageorgis deltog i prissamordningen fra senest den 18. juli 1987 og indtil den 27. december 1992, hvor Karageorgis definitivt trak sine færger ud af overfarterne mellem Grækenland og Italien.

Minoan

(135) Minoan bestrider ikke sin deltagelse i den anfægtede samordning. Rederiets påstande drejer sig om de græske myndigheders rolle, markedsvilkårene og aftalernes ikke-bindende karakter. Kommissionen konkluderer, at Minoan deltog i den anfægtede prissamordning fra senest den 18. juli 1987 og frem til juli 1994.

(136) Minoan henviser til sit kontraktforhold til ETA, som er eneagent for alle Minoan-færger, der sejler på internationale ruter. Minoan hævder, at mange af de aktiviteter, der omtales i denne beslutning, var ETA's eget initiativ og ikke godkendt af Minoan, at de undertiden faldt uden for rammerne af kontrakterne mellem ETA og Minoan, og at Minoan ikke kan tillægges noget ansvar for dem. Kommissionen kan ikke godtage denne påstand. Med hensyn til forholdet mellem ETA og Minoan fremgår det klart af alle de kontrakter mellem de to parter, som Kommissionen har kendskab til, at ETA er Minoans eneagent, som handler efter Minoans anvisninger og under Minoans tilsyn. Ifølge alle disse kontrakter repræsenterer ETA Minoan over for alle nationale og internationale myndigheder og organiserer Minoans lokale net og havneagentnet. Efter anmodning fra Minoan skal ETA udfolde enhver bestræbelse på at sikre Minoans samarbejde med andre rederier. Kontrakterne indeholder adskillige detaljerede bestemmelser om provisioner, Minoan skal betale til ETA, og provisioner, ETA skal betale til andre Minoan-agenter eller rejsebureauer (angivet med procentsatser eller fast beløb).

(137) ETA må derfor betragtes som Minoans »forlængede arm«, som repræsenterer Minoan og optræder som en mellemmand, og som udelukkende handler på Minoans vegne og ikke driver forettning for egen regning. I alt det bevismateriale, der er lagt til grund i denne beslutning, var Minoan (Athen) repræsenteret af hr. Sfinias, der er ETA's direktør og tegner ETA i retlig henseende, og som underskrev alle relevante dokumenter, endog et svar af 20. november 1992 på den begæring om oplysninger, Kommissionen rettede til Minoan. Hr. Sfinias handlede i realiteten som repræsentant for en afdeling i Minoan. Alle andre rederier rettede deres svar på faxer og telexer underskrevet af hr. Sfinias til »Minoan« eller »Minoan Athen« og aldrig til ETA. I alle disse dokumenter omtalte hr. Sfinias kun ETA, når han henvendte sig til Minoans hovedkvarter i Heraklion på Kreta. Minoan hævder ikke desto mindre under henvisning til de dokumenter, der er lagt til grund som bevismateriale i denne sag, at kun 6 ud af 17 Minoan-dokumenter drejer sig om ETA's underretning af Minoan om de pågældende aftaler, og at ETA i kun 2 af dem anmoder om Minoans godkendelse af ETA's forslag. Kommissionen må imidlertid afvise påstanden om, at ansvaret for ETA's konkurrencebegrænsende handlinger ikke kan tillægges Minoan på grundlag af disse dokumenter. Det fremgår klart af de Minoan-dokumenter, der stammer fra hovedkvarteret i Heraklion, såvel som fra hr. Sfinias' meddelelser til Minoan Heraklion, at Minoan var vidende om samordningen og deltog i den (f.eks. ETA-dokumenterne af 25. februar 1992, 21. maj 1992, 30. juli 1992, hvor ETA optræder som Minoans repræsentant over for de andre rederier).

(138) Efter Kommissionens opfattelse beviser hr. Sfinias' breve til Minoan Heraklion angående deres kontraktforhold ikke, som påstået af Minoan, at ETA handlede autonomt i egen interesse uden for rammerne af kontrakterne mellem ETA og

Minoan. Tværtimod viser denne korrespondance ligesom hr. Sfinias' anmodninger om Minoans godkendelse, at Minoan altid blev holdt underrettet om samordningen, og at rederiet altid havde afgørende indflydelse pa sin eneagents handlinger. Kommissionen må følgelig afvise påstanden om, at ETA, der blev betegnet som »Minoan Athen« eller blot »Minoan« i alle de relevante dokumenter, havde en sådan grad af forretningsmæssig autonomi, at ansvaret for ETA's handlinger ikke kan tillægges ETA's mandandt ([1]). I denne beslutning betragtes ETA og Minoan derfor som én retlig og økonomisk enhed.

(139) På det proceduremæssige plan hævder Minoan, at ETA er en uafhængig virksomhed, der handlede som agent for Minoan. Minoan anfægter på dette grundlag lovligheden af de kontrolundersøgelser, der blev gennemført hos ETA, og af Kommissionens beslaglæggelse af dokumenter hos ETA. Denne påstand kan ikke godtages. Kommissionen finder, at der er tilstrækkelig dokumentation til at bevise, at ETA som repræsentant for Minoan betegnede sig som »Minoan Athen« eller blot »Minoan«. Det er betegnende, at ETA i sine lokaler i Athen benyttede Minoans logo og varemærker. Endnu vigtigere, hr. Sfinias har før den omhandlede kontrolundersøgelse i et svar til Kommissionen på en begæring om oplysninger underskrevet i Minoans navn. I brevhovedet figurerer ETA's forretningsadresse under Minoans logo og varemærke, uden nogen som helst angivelse af ETA. Kommissionen konkluderer, at uafhængigt af ETA's øvrige brug af disse lokale tillod Minoan ETA at benytte disse lokaler også som lokaler for »Minoan Athen«.

ANDEN DEL

RETLIG VURDERING

Artikel 85

(140) EF-traktatens artikel 85, stk. 1, fastsætter, at alle aftaler mellem virksomheder og alle former for samordnet praksis, der kan påvirke handelen mellem medlemsstater, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet, er forbudt, navnlig sådanne som består i direkte eller indirekte fastsættelse af købs- eller salgspriser eller af andre forretningsbetingelser.

(141) For at en konkurrencebegrænsning skal kunne anses at udgøre en aftale efter artikel 85, stk. 1, er det ikke nødvendigt, at hensigten med denne aftale er, at den skal være retligt bindende for parterne. Der består en aftale, hvis parterne når til enighed om en plan, der begrænser deres forretningsmæssige frihed ved at fastsætte retningslinjer for deres optræden på markedet. Den behøver ikke at være forbundet med nogen kontraktlige sanktioner eller håndhævelsesprodecurer. En sådan aftale skal heller ikke nødvendigvis være skriftlig. Af bevismaterialet i den foreliggende sag fremgår det klart, at parterne deltog i regelmæssige, direkte konsultationer, der tog sigte på at fastsætte passagertakster og fragttakster mellem Grækenland og Italien. Hvert år foregik der regelmæssige, direkte drøftelser om takstniveauerne for det efterfølgende år, og der foregik ad hoc-konsultationer om, hvordan parterne skulle reagere på begivenheder, der indtraf i årets løb, som f.eks. valutadevalueringer eller nye biltyper. Det er også klart, at disse drøftelser fandt sted på topplan. Der kan ikke herske nogen tvivl om, at dette arrangement må betragtes som en aftale, som tog sigte pa aftaleparternes fastsættelse af salgspriser og andre forretningsbetingelser.

(142) For at artikel 85 kan finde anvendelse, er det nødvendigt, at aftalen eller den samordnede praksis mellem parterne har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen. Det klare formål med aftalen mellem parterne i denne sag var at fastlægge fælles priser, hvormed parternes muligheder for at handle uafhængigt på markedet begrænses. I overensstemmelse med Domstolens faste retspraksis er det ikke nødvendigt at undersøge en aftales faktiske virkninger, hvis det

([1]) Se EF-Domstolens dom af 25. oktober 1983 i sag 107/82, AEG mod Kommissionen, Sml. 1983, s. 3151, præmis 49, samt dom af 14. juli 1972 i sag 48/69, ICI mod Kommissionen, Sml. 1972, s. 151, præmis 132 og 133, om tilregning af datterselskabers adfærd til moderselskaber.

er klart, at den har til formål at hindre, begrænse eller fordreje konkurrence [1]. Den her omhandlede aftale falder desuden ikke ind under nogen gældende gruppefritagelse og opfylder ej heller betingelserne for individuel fritagelse.

Påvirkning af handelen mellem medlemsstater

(143) Det marked, der berøres af den her omhandlede praksis, er markedet for roll-on-roll-off-færgetransport mellem Grækenland og Italien. Søruterne mellem Grækenland og Italien kom til at spille en endnu større rolle i 1992, da krigen i det tidligere Jugoslavien brød ud og reelt lukkede transportruterne for import og eksport over landjorden mellem Grækenland og den resterende del af Fællesskabet. I 1993 blev der transporteret 1 316 003 passagerer og 213 839 lastbiler på ruterne mellem Grækenland og Italien. Heraf blev henholdsvis 49 % og 38 % transporteret på Patras-Ancona ruten, 35 % og 38 % på Patras-Brindisi ruten og 10 % og 19 % på Patras-Bari ruten. Fem af de rederier, denne beslutning er rettet mod, har til tider tegnet sig for næsten 100 % af trafikken på Patras-Ancona ruten. Enhver aftale, der påvirker efterspørgslen efter transportydelser mellem to medlemsstater (såsom en aftale om fastsættelse af prisniveauer mellem de største udbydere af disse ydelser), må antages at kunne forrykke efterspørgslen både inden for den gruppe af virksomheder, som er med i aftalen, og virksomhederne uden for aftalen og dermed ændre handelsmønsteret inden for denne ydelse mellem medlemsstater.

Konklusion

(144) På baggrund af det ovenfor anførte finder Kommissionen, at Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines og Strintzis Lines deltog i en aftale stridende mod EF-traktatens artikel 85 ved at aftale de priser, der skulle anvendes for roll-on-roll-off-færgetransport mellem Patras og Ancona. Kommissionen finder desuden, at Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries og Adriatica Navigazione aftalte de takstniveauer, der skulle anvendes for lastbiler på ruterne mellem Patras og Bari/Brindisi. Disse aftaler indgik i en bredere samordning om fastsættelse af takster for færgeoverfart mellem Italien og Grækenland. De bør derfor ikke betragtes som særskilte overtrædelser, men derimod som led i én sammenhængende overtrædelse.

BØDER

Artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86

(145) I henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan Kommissionen ved beslutning pålægge virksomheder bøder på mindst 1 000 og højst 1 000 000 ECU, idet sidstnævnte bøde dog kan forhøjes til 10 % af omsætningen i det sidste regnskabsår i hver af de virksomheder, som har medvirket ved overtrædelsen, såfremt de forsætligt eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i traktatens artikel 85, stk. 1. Ved fastsættelsen af bødens størrelse skal der tages hensyn til både overtrædelsens grovhed og dens varighed. I den foreliggende sag er der tale om en forsætlig overtrædelse, som havde til formål at begrænse priskonkurrencen. Der er direkte dokumentation for, at parterne var vidende om, at samordningen havde til formål eller i hvert fald var egnet til at udelukke priskonkurrencen (f.eks. Minoans telex af 15. marts 1989, Strintzis' fax af 12. juni 1989, Minoans telex af 7. januar 1992, Minoans telex af 7. januar 1993). At parternes praksis var af overlagt karakter fremgår desuden af de foranstaltninger, der blev indført for at overvåge tilpasningen af taksterne (f.eks. Minoans telex af 22. juni 1989, Karageorgis' telex af 10. oktober 1990, telex til Anek af 22. oktober 1991, Minoans telex fra november 1992).

Overtrædelsens grovhed

(146) Ved vurdering af overtrædelsens grovhed må der tages hensyn til dens karakter, dens faktiske virkning på markedet, når denne kan fastslås, og størrelsen af det relevante geografiske marked.

(147) En aftale mellem nogle af de største færgerederier på det relevante marked om fastsættelse af prisen på transport af passagerer og gods på roll-on-roll-off-færger er ifølge sagens natur en meget alvorlig overtrædelse af fællesskabsretten.

[1] Se f.eks. dom af 11. januar 1990 i sag C-277/87, Sandoz mod Kommissionen, Sml. 1990, s. I-45, præmis 39.

(148) Overtrædelsen havde imidlertid begrænsede faktiske indvirkninger på markedet. Kommissionen erkender, at parterne ikke i fuldt omfang fulgte alle de konkrete prisaftaler, og at der i den periode, hvor overtrædelsen fandt sted, bestod priskonkurrence mellem dem, idet de konkurrerede på rabatter. Desuden tilskyndede den græske regering i den periode, hvor overtrædelsen bestod, rederierne til at holde prisforhøjelser nede, så de ikke oversteg inflationstakten. Færgepriserne blev holdt nede på et af de laveste niveauer på det fælles marked for søtransport mellem forskellige medlemsstater.

(149) Desuden gjorde virkningerne af overtrædelsen sig gældende på en begrænset del af fællesmarkedet, nemlig på tre ruter over Adriaterhavet. Selv hvis alle ruter mellem Grækenland og Italien tages i betragtning, er der stadig tale om et lille marked sammenholdt med andre markeder inden for EF. Nedenstående oversigt angiver antallet af passagerer, biler og trailere overført på dette marked i 1996 og på andre ruter inden for EF [1]:

1996	Passagerer	Biler	Trailere
Italien-Grækenland	1 258 000	245 983	229 000
Frankrig/Belgien-Storbritannien	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danmark-Tyskland	9 698 357	1 363 940	279 274
Danmark-Sverige	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Kommissionen har følgelig draget den konklusion, at der er tale om en grov overtrædelse af Fællesskabets konkurrenceregler.

(151) Ved udmåling af bøderne kan Kommissionen tage hensyn til, i hvilket omfang de deltagende virksomheder reelt har kunnet forårsage betydelig skade, og fastsætte bøderne til et sådant niveau, at de får en tilstrækkeligt afskrækkende virkning. Kommissionen finder det rimeligt, at de store rederier får pålagt større bøder end de små som følge af de betydelige størrelsesforskelle [2]. Tabel 1 angiver den relative størrelse af hver af de deltagende virksomheder i 1993, som er det sidste hele år, hvor alle virksomhederne medvirkede i overtrædelsen (undtagen Marlines og Karageorgis [3]), set i forhold til det største rederi på markedet, nemlig Minoan. Sammenligningen er foretaget på grundlag af 1993-omsætningen inden for roll-on-roll-off-færgetransport på ruterne over Adriaterhavet. Dette er det mest korrekte grundlag for at sammenligne de implicerede virksomheders størrelse, eftersom det sætter Kommissionen i stand til at vurdere virksomhedernes konkrete vægt og betydning på det relevante marked og dermed tage stilling til, hvilke reelle virkninger de enkelte rederiers ulovlige handlinger har haft for konkurrencen.

Tabel 1

Store rederier	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Mellemstore rederier	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Små rederier	Marlines	0,12

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

[2] Det bemærkes, at Marlines og formentlig også Ventouris kan betegnes som små og mellemstore virksomheder i henhold til Kommissionens henstilling 96/280/EF. Ifølge Kommissionens meddelelse om aftaler af ringe betydning (»bagatelmeddelelsen«) (EFT C 372 af 9.12.1997, s. 13) falder aftaler mellem små og mellemstore virksomheder normalt ikke ind under forbuddet i artikel 85, stk. 1. I denne sag er der imidlertid kun to af parterne, nemlig Marlines og Ventouris, der kan betegnes som små og mellemstore virksomheder. Desuden er det sikkert, at aftalen mærkbart hæmmer konkurrencen på en væsentlig del af det relevante marked (se del III i meddelelsen om aftaler af ringe betydning).

[3] Karageorgis' størrelse er beregnet på grundlag af de oplysninger, Karageorgis har givet angående antallet af passagerer og biler overført på Karageorgis' færger i 1992, hvilket ifølge Karageorgis var det sidste hele år, hvor rederiet sejlede i Grækenland. For Marlines' vedkommende er tallene beregnet på grundlag af rederiets samlede omsætning i 1989. Det er i denne sammenhæng uden betydning, om man lægger Marlines' omsætning i 1989 eller 1993 til grund.

(152) På grundlag af denne gruppering af rederierne bør den bøde, der under hensyn til overtrædelsens grovhed pålægges de mellemstore rederier, udgøre 65 % af de store rederiers bøder. For Marlines' vedkommende bør den udgøre 20 %.

Overtrædelsens varighed

(153) Kommissionen finder, at aftalen for Strintzis' og Minoans vedkommende bestod fra senest den 18. juli 1987 og indtil juli 1994 (hvor Kommissionen iværksatte sine undersøgelser i sagen), for Aneks vedkommende fra den 6. juli 1989 og indtil juli 1994. Marlines anses at have deltaget i aftalen fra senest den 18. juli 1987 og indtil i hvert fald den 8. december 1989. Karageorgis ser ud til at have trukket sig ud af markedet i løbet af 1993. Karageorgis antages derfor at have medvirket ved overtrædelsen fra senest den 18. juli 1987 og indtil den 27. december 1992.

(154) Med hensyn til Ventouris Ferries finder Kommissionen, at rederiet pr. 8. december 1989 gik med i priskartellet ved at aftale de priser, der skulle anvendes for lastbiler på ruterne fra Patras til Bari og Brindisi, med fire af rederierne på Patras-Ancona ruten. Ventouris deltog i overtrædelsen indtil juli 1994. Kommissionen finder desuden, at Adriatica deltog i kartellet senest fra den 30. oktober 1990 og intil juli 1994.

(155) Kommissionen konkluderer, at der for Minoans, Strintzis' og Karageorgis' vedkommende var tale om en langvarig overtrædelse, medens overtrædelsen for de øvrige rederier var af mellemlang varighed.

(156) På baggrund af det ovenfor anførte bør bøderne for Minoan og Strintzis forhøjes med 10 % for hvert år, overtrædelsen bestod, for Marlines med 20 % og for de øvrige rederier med 35-55 %. De relevante justeringer for hvert rederi er angivet i tabel 2.

Tabel 2

Store rederier	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Mellemstore rederier	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Små rederier	Marlines	+ 20 %

Konklusion angående grundbøderne

(157) Kommissionen har draget den konklusion, at parterne begik en grov overtrædelse af artikel 85. De må derfor have pålagt bøder, som afspejler overtrædelsens grovhed, og som har tilstrækkelig afskrækkende virkning til at forhindre gentagelser.

(158) Tabel 3 angiver de bøder, der er beregnet under hensyn til de i betragtning 146-156 anførte elementer. I kolonne 1 angives grundbøden beregnet på grundlag af overtrædelsens grovhed. I kolonne 2 angives grundbøden for hver virksomhed under hensyn til overtrædelsens varighed.

Tabel 3

	Grovhed (mio. ECU)	Varighed (mio. ECU)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Skærpende omstændigheder

(159) Af det materiale, der foreligger i denne sag, fremgår det klart, at Minoan optrådte som anstifter til kartellet. Minoan forsøgte således at overtale Anek til at gå med i kartellet (Minoans telex af 15. marts 1989), drøftede Ventouris' prispolitik på Otranto-ruten med Ventouris (ETA-dokument af 25. februar 1992), og tilrettelagde og ledede møder med de rederier, der deltog i overtrædelsen (telexer fra ETA af 21. maj 1992 og 24. november 1993). Minoan overvågede ikke alene kartellets virksomhed, men forsøgte også at få udvidet rederiernes samarbejde (telexer af 15. marts 1989, 7. januar 1992, 25. februar 1992, 7. januar 1993, 24. september 1993 og 26. maj 1994). Disse omstændigheder bevirker, at bøden for Minoans vedkommende bør forhøjes med 25 %.

(160) I november 1992, efter at parterne havde modtaget en begæring om oplysninger fra Kommissionen, foreslog Minoan, at hvert rederi skulle differentiere sine priser med 1 % for fire kabinekategorier. Hvert rederi skulle fravige de aftalte priser for fire forskellige kategorier.

(161) Dette viser ikke alene, at Minoan optrådte som kartellets anstifter, men også, at Minoan forsøgte at lægge hindringer i vejen for Kommissionens undersøgelser. Disse omstændigheder bevirker, at bøden for Minoans vedkommende bør forhøjes med 10 %.

Formildende omstændigheder

(162) Kommissionen erkender, at parterne ikke i fuldt omfang fulgte alle de konkrete prisaftaler, og at de i den periode, hvor overtrædelsen fandt sted, konkurrerede indbyrdes på rabatter. Der er imidlertid allerede taget hensyn hertil ved vurderingen af overtrædelsens grovhed.

(163) I Grækenland er det almindelig praksis — som ikke direkte er dikteret af den græske lovgivning — at priserne for indenlandsk færgetransport fastsættes gennem konsultationer mellem alle indenlandske operatører (som forventes af fremlægge et fælles forslag), og søfartsministeriets efterfølgende afgørelse kan blandt de græske rederier, der også operer på indenlandske ruter, have skabt nogen tvivl om, hvorvidt priskonsultationer angående de internationale ruter rent faktisk udgjorde en overtrædelse af konkurrencereglerne eller ej. I betragtning heraf bør bøderne for alle rederierne nedsættes med 15 %.

(164) Marlines, Adriaticas, Aneks og Ventouris Ferries' rolle i overtrædelsen bestod udelukkende i, at de »fulgte trop«. Som følge heraf bør bøderne for disse rederier nedsættes med 15 %.

(165) Tabel 4 angiver bødebeløbene efter ovennævnte justeringer.

Tabel 4

	Justering (%)	Bøde efter justeringen (mio. ECU)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

(166) I henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan Kommissionen ikke pålægge nogen af de virksomheder, der har deltaget i overtrædelsen, bøder på over 1 mio. ECU eller 10 % af omsætningen i det foregående regnskabsår. For ingen af virksomhederne, med undtagelse af Karageorgis, overstiger de bøder, der er angivet ovenfor i kolonnen »Bøde efter justeringen«, 10 % af omsætningen i de virksomheder, der har deltaget i den her omhandlede overtrædelse.

(167) Karageorgis indstillede sin virksomhed i januar 1993 og nedlagde derefter alle sine afdelninger i Grækenland. Kommissionen har ingen oplysninger angående Karageorgis' omsætning i 1997. I henhold til artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan Kommissionen ved beslutning pålægge virksomheder bøder på mindst 1 000 ECU og højst 1 mio. ECU (eller et større

beløb, men ikke over 10 % af omsætningen i det foregående regnskabsår). Karageorgis' bøde fastsættes derfor til 1 mio. ECU.

(168) Ifølge Kommissionens meddelelse om bødefritagelse eller bødenedsættelse i kartelsager [1] kan bøder pålagt i kartelsager nedsættes betydeligt i flere tilfælde. Det kan bl.a. ske, (a) når en virksomhed før udsendelsen af en klagepunktsmeddelelse forsyner Kommissionen med oplysninger, dokumenter eller andet bevismateriale, der i væsentlig grad bidrager til at fastslå eksistensen af en overtrædelse, og (b) når en virksomhed efter at have modtaget en klagepunktsmeddelelse meddeler Kommissionen, at den ikke på noget væsentligt punkt bestrider de faktiske omstændigheder, Kommissionen lægger til grund.

(169) I den foreliggende sag har de dokumenter, Anek fremsendte forud for Kommissionens klagepunktsmeddelelse, i væsentlig grad bidraget til at bekræfte eksistensen af den omhandlede overtrædelse. Endvidere har ingen af virksomhederne, på nær Karageorgis, anfægtet sagsfremstillingen i Kommissionens klagepunktsmeddelelse. Under hensyn hertil bør bøden for Anek nedsættes med 45 % og for de øvrige virksomheder med 20 %.

Konklusion angående de endelige bødebeløb

(170) Tabel 5 nedenfor angiver de endelige bødebeløb, der bør fastsættes under hensyn til de i betragtning 146-169 nævnte elementer.

Tabel 5

	Endelig bøde (mio. ECU)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] EFT C 207 af 18.7.1996, s. 4.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Minonan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines SA og Strintzis Lines har overtrådt EF-traktatens artikel 85, stk. 1, ved at aftale de priser, der skulle anvendes for roll-on-roll-off-færgetransport mellem Patras og Ancona.

Disse overtrædelser varede i følgende tidsrum:

a) for Minoan Lines og Strintzis Lines i tidsrummet fra den 18. juli 1987 og indtil juli 1994

b) for Karageorgis Lines i tidsrummet fra den 18. juli 1987 til den 27. december 1992

c) for Marlines SA i tidsrummet fra den 18. juli 1987 til den 8. december 1989

d) for Anek Lines i tidsrummet fra den 6. juli 1989 og indtil juli 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA og Strintzis Lines har overtrådt EF-traktatens artikel 85, stk. 1, ved at aftale de takstniveauer, der skulle anvendes for lastbiler på ruterne fra Patras til Bari og Brindisi.

Disse overtrædelser varede i følgende tidsrum:

a) for Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA og Strintzis Lines i tidsrummet fra den 8. december 1989 og indtil juli 1994

b) for Karageorgis Lines i tidsrummet fra den 8. december 1989 til den 27. december 1992

c) for Anek Lines i tidsrummet fra den 8. december 1987 og indtil juli 1994

d) for Adriatica di Navigazione SpA i tidsrummet fra den 30. oktober 1990 og indtil juli 1994.

Artikel 2

For de i artikel 1 omhandlede overtrædelser pålægges de nedennævnte virksomheder følgende bøder:

— Minoan Lines en bøde på 3,26 mio. ECU

— Strintzis Lines, en bøde på 1,5 mio. ECU

— Anek Lines, en bøde på 1,11 mio. ECU

— Marlines SA, en bøde på 0,26 mio. ECU

— Karageorgis Lines, 1 mio. ECU

— Ventouris Group Enterprises SA, en bøde på 1,01 mio. ECU

— Adriatica di Navigazione SpA, en bøde på 0,98 mio. ECU.

Artikel 3

Bøderne indbetales senest tre måneder efter datoen for meddelelsen af denne beslutning på følgende konto:

Kontonr. 310-0933000-43.

Europa-Kommissionen
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond point Schuman/Schumanplein 5
B-1040 Bruxelles/Brussel.

Efter tre måneders forløb påløber automatisk renter beregnet efter den sats, Den Europæiske Centralbank anvender for sine ecu-transaktioner den første arbejdsdag i den måned, hvor denne beslutning blev vedtaget, med tillæg af 3,5 procentpoint, dvs. 7,5 %.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til:

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

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piræus

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

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piræus

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

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

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

Den kan tvangsfuldbyrdes i henhold til EF-traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. december 1998.

På Kommissionens vegne
Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen