# ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 9ης Δεκεμβρίου 1998**

**σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ**

**(IV/34.466 — Ελληνικά Πορθμεία)**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1998) 3792]*

**(Τα κείμενα στην ελληνική και ιταλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

(1999/271/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές [1], όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως τα άρθρα 11 και 19,

την απόφαση που έλαβε η Επιτροπή, στις 21 Φεβρουαρίου 1979, να κινήσει διαδικασία για την παρούσα υπόθεση,

Αφού έδωσε στα μέρη την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστή την άποψή τους για τις αιτιάσεις που διατύπωσε η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4260/88 της Επιτροπής [2] σχετικά με τις κοινοποιήσεις, τις καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## ΜΕΡΟΣ Ι

## ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

### Α. **Το ιστορικό της παρούσας απόφασης**

(1) Η παρούσα απόφαση προκύπτει από καταγγελία που υπέβαλε ιδιώτης στην Επιτροπή στις 23 Αυγούστου 1992, σύμφωνα με την οποία τα τιμολόγια των πορθμείων ήταν σχεδόν ταυτόσημα σε όλες τις γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, διεξήγαγε ελέγχους στα γραφεία των έξι εταιρειών εκμετάλλευσης πορθμείων, εκ των οποίων οι πέντε είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα και η μία στην Ιταλία. Κατά τους ελέγχους, η Επιτροπή ανακάλυψε αποδεικτικά έγγραφα από τα οποία προκύπτει ότι, επί σειρά ετών, ορισμένες εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων καθόριζαν από κοινού τα τιμολόγιά τους. Στη συνέχεια εστάλησαν αιτήσεις παροχής πληροφοριών, βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, στις Μινωικές Γραμμές, στην εταιρεία Στρίντζης και στην ΑΝΕΚ, με τις οποίες η Επιτροπή ζητούσε περισσότερα στοιχεία για τα έγγραφα που ανακαλύφθηκαν κατά τη διάρκεια των ελέγχων. Η Επιτροπή κίνησε τυπική διαδικασία στις 21 Φεβρουαρίου 1997 μέσω της αποστολής έκθεσης αιτιάσεων στους επτά αποδέκτες της παρούσας απόφασης καθώς και στην εταιρεία Med Link και στις Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές. Στις 13 και 14 Μαΐου 1997 πραγματοποιήθηκε προφορική ακρόαση.

### Β. **Οι επιχειρήσεις**

(2) Οι επιχειρήσεις τις οποίες αφορά η παρούσα διαδικασία είναι εταιρείες εκμετάλλευσης roll-on/roll-off πορθμείων, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και φορτίων σε ορισμένες γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, ειδικότερα:

— οι Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ, Ηράκλειο Κρήτης, Ελλάδα (εφεξής «Μινωικές Γραμμές» ή Minoan),

— η Strintzis Lines, Πειραιάς, Ελλάδα (εφεξής «Στρίντζης»),

— η Anek Lines ΑΝΕ, Χανιά Κρήτης, Ελλάδα (εφεξής «ΑΝΕΚ»),

— η Marlines S.A., Πειραιάς, Ελλάδα (εφεξής «Marlines»),

— η Karageorgis Lines, Πειραιάς, Ελλάδα (εφεξής «Καραγεώργης»),

— η Ventouris Group Enterprises SA, Πειραιάς, Ελλάδα (εφεξής «Ventouris Ferries» ή Βεντούρης),

— η Adriatica di Navigazione Spa, Βενετία, Ιταλία (εφεξής «Adriatica»).

[1] ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.
[2] ΕΕ L 376 της 31.12.1988, σ. 1.

Γ. **Η αγορά**

(3) Η υπό εξέταση αγορά είναι εκείνη της παροχής υπηρεσιών roll-on/roll-off πορθμείων μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

(4) Τρεις είναι οι κυριότερες γραμμές μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας στις οποίες παρέχονται τακτικές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών, αυτοκινήτων και φορτηγών. Οι γραμμές αυτές είναι η γραμμή Ανκόνα (Ιταλία) - Πάτρα (Ελλάδα), η γραμμή Μπρίντιζι (Ιταλία) - Πάτρα (Ελλάδα) και η γραμμή Μπάρι (Ιταλία) - Πάτρα (Ελλάδα). Επιπλέον, η Τεργέστη και πρόσφατα η Βενετία εξυπηρετούνται από την Πάτρα.

(5) Είναι σαφές ότι οι γραμμές αυτές δεν εξυπηρετούνται κατά τρόπο μεμονωμένο έτσι ώστε να αποτελούν χωριστή αγορά, και ότι υποκαθιστούν σε κάποιο βαθμό η μία την άλλη, ανάλογα με το σημείο αναχώρησης και προορισμού του ταξιδιώτη, των εμπορευμάτων και τις προτιμήσεις όσον αφορά το χρόνο του ταξιδιού. Ωστόσο, στην παρούσα διαδικασία η Επιτροπή δεν κρίνει απαραίτητο να εξετάσει σε βάθος το βαθμό στον οποίο μπορούν να υποκαταστήσουν οι γραμμές αυτές η μία την άλλη εφόσον οι εν λόγω πρακτικές της παρούσας διαδικασίας αφορούν τις τρεις κυριότερες γραμμές, επί τουλάχιστον ένα μέρος της κρίσιμης χρονικής περιόδου.

(6) Στη γραμμή Ανκόνα - Πάτρα, τουλάχιστον κατά ένα μέρος του χρονικού διαστήματος της εικαζόμενης παράβασης, υπήρχαν πέντε μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες - οι Μινωικές Γραμμές, η ANEK, η Στρίντζης, η Marlines και η Καραγεώργης. Από τις εταιρείες αυτές, η Καραγεώργης σταμάτησε τη λειτουργία της το 1993. Μία τουλάχιστον ακόμη εταιρεία —η Superfast Ferries— εισήλθε πρόσφατα στην αγορά και δεν συμμετέχει στην παρούσα διαδικασία. Στις γραμμές μεταξύ Πάτρας, Μπάρι και Μπρίντιζι υπάρχουν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες (έντεκα τουλάχιστον) που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και ορισμένες άλλες που εκτελούν εποχιακά δρομολόγια. Κατά τη διάρκεια της παράβασης, το μερίδιο αγοράς που κατείχαν οι Μινωικές Γραμμές, η ANEK, η Στρίντζης, η Marlines και η Καραγεώργης ανερχόταν σε 100% περίπου στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα. Το 1993, οι εταιρείες Ventouris Ferries, Adriatica, Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές και Marlines μοιράζονταν μερίδιο αγοράς περίπου 75 % για τους επιβάτες και 60 % για το φορτίο στις γραμμές Πάτρα - Μπάρι/Μπρίντιζι [1].

(7) Το 1996 διακινήθηκαν μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας περίπου 1 258 000 επιβάτες και 229 000 φορτηγά, από τα οποία ποσοστό 38 % και 46 % αντιστοίχως μεταφέρθηκε στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα. Στη γραμμή Πάτρα - Μπρίντιζι τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 35 % και 26 %, ενώ στη γραμμή Πάτρα - Μπάρι τα σχετικά ποσοστά ήταν 13 % και 16 %. Το 1993 μεταφέρθηκαν 1 316 003 επιβάτες και 213 839 φορτηγά, από τα οποία περίπου 49 % και 38 % μεταφέρθηκαν στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, 35 % και 38 % στη γραμμή Πάτρα - Μπρίντιζι και 10 % και 19 % αντίστοιχα στη γραμμή Πάτρα - Μπάρι. Ένας παρεμφερής αριθμός επιβατών και οχημάτων μεταφέρεται ανά έτος και από την Ιταλία στην Ελλάδα.

Δ. **Αποδεικτικά στοιχεία**

(8) Τα κυριότερα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία βασίζεται η παρούσα απόφαση περιλαμβάνουν:

α) ανταλλαγέντα μηνύματα, τα περισσότερα μέσω τηλετύπου, μεταξύ των διαφόρων εταιρειών σχετικά με τον καθορισμό και τον υπολογισμό των τιμών·

β) περιστατικά τα οποία παραδέχτηκαν η ANEK και η Στρίντζης στο πλαίσιο των απαντήσεών τους τόσο στην αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριακών στοιχειών όσο και των απαντήσεών τους στην έκθεση αιτιάσεων της Επιτροπής.

*Αποδεικτικά στοιχεία για τα έτη 1987/1988/1989*

(9) Από ένα τηλέτυπο που έστειλαν οι Μινωικές Γραμμές στην ANEK, με ημερομηνία 15 Μαρτίου 1989, το οποίο διαβίβασε η ANEK στην Επιτροπή μετά την αίτηση παροχής πληροφοριών, διαπιστώνεται ότι πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις το 1987 για τα τιμολόγια του 1988 όσον αφορά το δρομολόγιο Πάτρα - Ανκόνα. Η συμφωνία για τα τιμολόγια επετεύχθη στις 18 Ιουλίου 1987. Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές αναφέρει στο τηλέτυπο αυτό ότι «η τιμολογιακή πολιτική για το 1988, όπως από κοινού με τους άλλους ενδιαφερόμενους καθορίστηκε, οριστικοποιήθηκε στις 18 Ιουλίου 1987. Αυτή δε είναι και η συνήθης πρακτική».

(10) Η ANEK άρχισε να εκμεταλλεύεται πορθμεία στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα για πρώτη φορά το 1989. Το 1989 πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις σχετικά με τα τιμολόγια που θα εφάρμοζαν. Στο τηλέτυπο που αναφέρθηκε στην παράγραφο 9, οι Μινωικές Γραμμές δηλώνουν: «Λυπούμεθα γιατί η άρνησή σας να αποδεχθείτε συνολικά τις προτάσεις που με το προηγούμενο τηλέτυπό μας είχαμε διατυπώσει δεν επιτρέπει τη σύναψη μίας ευρύτερης συμφωνίας της οποίας οι επιπτώσεις θα ήταν εξαιρετικά ευνοϊκές για τις εταιρείες μας … Αναφερόμαστε βεβαίως στη μη αποδοχή από πλευράς σας των προτάσεών μας των σχετικών με τον καθορισμό κοινής τιμολογιακής πολιτικής στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα και ζητάμε να κατανοήσετε τις παρακάτω θέσεις μας που πρέπει να θεωρηθούν ως απάντηση στις προβαλλόμενες από

[1] *Πηγή:* Cruise & Ferry Info.

εσάς απόψεις σύμφωνα με τις οποίες δεν είναι δυνατό να καθοριστεί άμεσα η τιμολογιακή πολιτική για το επόμενο έτος 1990».

(11) Οι Μινωικές Γραμμές προσπάθησαν τότε να πείσουν την ANEK να συμμετάσχει στη συμφωνία για τις τιμές πληροφορώντας την για το πόσο επιτυχώς είχε εφαρμοστεί: «τους τελευταίους τρεις μήνες στη συγκεκριμένη γραμμή έχουν από κοινού συμφωνηθεί από όλους τους πλοιοκτήτες της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα δύο αναπροσαρμογές των ναύλων φορτηγών οχημάτων, το συνολικό ύψος των οποίων έφθασε σε ποσοστό 40 % χωρίς βεβαίως να δημιουργηθούν προβλήματα με τους συνεργάτες μας αυτοκινητιστές».

(12) Καθώς απέτυχε, προς το παρόν, η προσπάθεια να πειστεί η ANEK να συμμετάσχει στη συμφωνία, οι Μινωικές Γραμμές, η Καραγεώργης, η Marlines και η Στρίντζης αποφάσισαν να εφαρμόσουν συλλογικά, από τις 26 Ιουνίου 1989, ακριβώς τα ίδια τιμολόγια φορτηγών οχημάτων με εκείνα που εφάρμοζε η ANEK. Λεπτομερείς πίνακες ανταλλάχτηκαν μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών, και η ANEK ενημερώθηκε και προφορικώς και εγγράφως. Πράγματι, η Minoan απέστειλε τηλέτυπο στην ANEK στις 22 Ιουνίου 1989, στο οποίο αναγγέλλει την πρόθεση των υπόλοιπων τεσσάρων εταιρειών να εφαρμόσουν τα τιμολόγια της ANEK από 26 Ιουνίου 1989.

*Αποδεικτικά στοιχεία για το 1990*

(13) Τα μέρη προέβησαν τον Ιούνιο του 1989 σε διαβουλεύσεις για τα τιμολόγια του 1990. Στις 20 Ιουνίου 1989, οι Μινωικές Γραμμές έστειλαν στις εταιρείες ANEK, Καραγεώργης, Στρίντζης και Marlines αναλυτικές προτάσεις της κοινής τιμολογιακής πολιτικής του 1990 για τους επιβάτες, τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά οχήματα. Ένα τηλέτυπο, με ημερομηνία 6 Ιουλίου 1989, που απηύθυνε η ANEK στις Μινωικές Γραμμές, στην Καραγεώργης, στη Marlines και στη Στρίντζης αναφέρει: «συμφωνούμε για την καθιέρωση στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα ενιαίου τιμολογίου επιβατών και από τις πέντες εταιρείες ... για το θέμα των φορτηγών αυτοκινήτων μπορούμε να συζητήσουμε τον προσεχή Οκτώβριο».

(14) Η Στρίντζης έστειλε μήνυμα στις τέσσερις άλλες εταιρείες (Minoan, Καραγεώργης, Marlines και ANEK) στις 12 Ιουνίου 1989, στο οποίο δηλώνει ότι «οι ναύλοι υπολογίστηκαν με βάση τα τηλέτυπο που πρόσφατα έχουν ανταλλαγεί και αφού συμφωνήσαμε για την ανάγκη τήρησης κοινής τιμολογιακής πολιτικής από όλες τις εταιρείες μας». Στο φαξ περιλαμβάνονται οι τιμές και οι εκπτώσεις για επιβάτες και οχήματα, καθώς και τα λιμενικά τέλη, σε δραχμές και σε δέκα ξένα νομίσματα.

(15) Η ANEK επιβεβαίωσε τη συμφωνία για «τα προτεινόμενα ναυλολόγια της γραμμής Πάτρα — Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — Ανκόνα, που στηρίζονται στην απόφασή μας για κοινή τιμολογιακή πολιτική», σε ένα τηλέτυπο της 14ης Ιουλίου 1989 που απευθύνθηκε στις τέσσερις άλλες επιχειρήσεις. Οι διαβουλεύσεις συνεχίστηκαν αργότερα για ορισμένα δευτερεύοντα θέματα, π.χ. οι τιμές για τα αυτοκίνητα τύπου τζιπ συζητήθηκαν σε τηλέτυπο που απέστειλε η Στρίντζης στις άλλες εταιρείες στις 17 Ιουλίου 1989 και σε τηλέτυπο που απέστειλε η ANEK στις άλλες εταιρείες στις 22 Σεπτεμβρίου 1989.

(16) Σε ένα φαξ που έστειλε η εταιρεία Στρίντζης στις 8 Δεκεμβρίου 1989 στις Μινωικές Γραμμές, την ANEK, την Καραγεώργης και την Hellenic Mediterranean Lines [1] αναφέρονται αναλυτικά οι νέες τιμές, κατά κατηγορία φορτηγού, οι οποίες θα ίσχυαν από τις 10 Δεκεμβρίου 1989 για τις γραμμές Πάτρα — Ανκόνα και Πάτρα — Μπάρι — Μπρίντιζι. Στο φαξ αναφερόταν επίσης ότι το φωτοαντίγραφο υπογραφόταν «και από την Ventouris Ferries», ενώ το ναυλολόγιο έφερε έξι υπογραφές.

(17) Με ένα άλλο τηλέτυπο αποδεικνύεται επίσης η εφαρμογή κοινής τιμολογιακής πολιτικής το 1990. Το έγγραφο αυτό, που φέρει ημερομηνία 11 Απριλίου 1990 και εστάλη από την ANEK στις εταιρείες Καραγεώργης, Μινωικές Γραμμές και Στρίντζης, αναφέρεται στα «ανταλλαγέντα τηλέτυπα μεταξύ των τεσσάρων εταιρειών σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα» όπου η ANEK επιβεβαιώνει ότι «η συμφωνία μας αφορά το ναυλολόγιο επιβατών και οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως και φορτηγών, χωρίς να επεκτείνεται στις προμήθειες των πρακτορείων και στις εκπτώσεις των γκρουπ».

(18) Στη διάρκεια του 1990 έλαβαν χώρα πάλι οι διαβουλεύσεις για την αύξηση από κοινού των τιμολογίων φορτηγών οχημάτων. Οι επιχειρήσεις αντάλλαξαν διάφορα τηλέτυπα κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου και η Στρίντζης οργάνωσε συνάντηση στα γραφεία της. Σε ένα συγκεκριμένο τηλέτυπο της 5ης Σεπτεμβρίου 1990 που απευθύνεται στην ANEK, την Καραγεώργης και τις Μινωικές Γραμμές, η Στρίντζης δηλώνει ότι «για την εφαρμογή της προτεινόμενης αύξησης τίθεται σαν προϋπόθεση η ανάλογη αύξηση των ναύλων των γραμμών Μπάρι και Μπρίντιζι· ωστόσο, είναι απαραίτητο να επιτευχθεί καταρχήν συμφωνία μεταξύ των τεσσάρων εταιρειών μας». Σε τηλέτυπο που απέστειλε στην ANEK, τις Μινωικές Γραμμές και την Στρίντζης, η εταιρεία Καραγεώργης τονίζει ότι «σύμφωνα με κοινή μας απόφαση ... είμαστε υποχρεωμένοι να αναπροσαρμόσουμε τις τιμές για τα φορτηγά από 20 Οκτωβρίου 1990». Ακολουθεί λεπτομερές ναυλολόγιο. Η Καραγεώργης τονίζει επίσης: «Παρακαλώ να αποστείλετε το παραπάνω τηλέτυπο ως έχει στους λιμενικούς πράκτορές σας και στους πελάτες σας το συντομότερο δυνατόν».

[1] Παρότι υπάρχουν αποδείξεις ότι η εταιρεία Hellenic Mediterranean Lines συμμετείχε στην παράβαση, η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στην εταιρεία αυτή, διότι η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να της κοινοποιήσει την έκθεση αιτιάσεών της.

(19) Επιτεύχθηκε συμφωνία και η Στρίντζης απέστειλε τέλεφαξ στις 30 Οκτωβρίου 1990 σε οκτώ επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πορθμεία μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας (Adriatica, ANEK, Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές, Καραγεώργης, Μινωικές Γραμμές, Med Lines, Στρίντζης και Ventouris Ferries). Στο φαξ τονίζεται: «Σας κοινοποιούμε την οριστική συμφωνία για το ναυλολόγιο φορτηγών, και παρακαλούμε να επιβεβαιώσετε ότι συμφωνείτε με το περιεχόμενό της. Προτείνουμε να εξαγγείλουμε τις τιμές την 1η Νοεμβρίου και να τις εφαρμόσουμε, όπως συμφωνήθηκε, από τις 5 Νοεμβρίου 1990». Ακολουθεί πίνακας με τις τιμές σε δραχμές και ιταλικές λίρες για τις διάφορες κατηγορίες φορτηγών στις διαδρομές από Πάτρα προς Ανκόνα, Μπάρι και Μπρίντιζι.

(20) Οι Μινωικές Γραμμές έστειλαν στις 2 Νοεμβρίου 1990 στους πράκτορές τους έγγραφο με νέα τιμολόγια, που θα ίσχυαν από τις 5 Νοεμβρίου 1990 και στο οποίο αναφέρουν καθαρά ότι οι τιμές αυτές έχουν συμφωνηθεί από τις εταιρείες σε όλες τις γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

*Αποδεικτικά στοιχεία για το 1991*

(21) Το γεγονός ότι συνεχίζονταν να συμφωνούνται τα τιμολόγια το 1991 αποδεικνύεται από πολλά έγγραφα. Η Καραγεώργης έστειλε επιστολή στις 10 Αυγούστου 1990 στην ANEK, τις Μινωικές Γραμμές και την Στρίντζης σχετικά με το τιμολόγιο του 1991 για τη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, στο οποίο δηλώνει: «Μετά από τη σύμφωνη γνώμη των τεσσάρων εταιρειών για αύξηση 5 % πέραν εκείνης του πρώτου 5 %, σας επισυνάπτουμε τα νέα τιμολόγια με το οριστικό 10 %».

(22) Στις 22 Οκτωβρίου 1991 οι εταιρείες Καραγεώργης, Μινωικές Γραμμές και Στρίντζης έστειλαν στην ANEK τηλέτυπο στο οποίο δήλωναν ότι «… διακρίνουμε την πρόθεσή σας να διαμορφώσετε τιμολόγιο στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη ίδιο με το τιμολόγιο που έχουμε συμφωνήσει όλες οι εταιρείες στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα. Θα αναγνωρίσετε ότι η ασάφεια στο κείμενό μας δημιουργεί έντονη ανησυχία, γιατί εγκυμονεί τον κίνδυνο να καταρρεύσει η τιμολογιακή ισορροπία που με πολλούς κόπους καταφέραμε να ισχύει για όλα τα λιμάνια της Ιταλίας. Σας υπενθυμίζουμε ότι μετά από κοινές προσπάθειες, στις οποίες και εσείς συνεισφέρατε, εξυγιάναμε κατά το δυνατό καλύτερο τρόπο και καθορίσαμε τις αποκλίσεις στο τιμολόγιο, με βάση τις μιλιομετρικές αποστάσεις για τα λιμάνια του Μπρίντιζι, του Μπάρι και της Ανκόνας. Μετά τις παραπάνω επισημάνσεις παρακαλούμε να προστατεύσετε, όπως οφείλετε, τη συμφωνία των 11 εταιρειών και των 36 πλοίων της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας, γιατί λόγω των σε υποβόσκουσα κατάσταση έντονων διαφορών που υπάρχουν, η υπάρχουσα συμφωνία θα καταρρεύσει. Σας προτείνουμε το τιμολόγιο της γραμμής Πάτρα-Τεργέστη να διαμορφωθεί κατά 20 % ανώτερο από αυτό της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα (όπως ίσχυε και στο παρελθόν), ώστε να είναι σε πλήρη αρμονία με τις αποκλίσεις της Ανκόνας με τα νοτιότερα λιμάνια. Οι εταιρείες μας έχουν υποχρέωση να σας δηλώσουν, ότι σε περίπτωση που επιμένετε να ισχύσει ενιαίο τιμολόγιο από Τεργέστη και Ανκόνα προς Ελλάδα, θα παύσει να ισχύει η δέσμευση για κοινό τιμολόγιο στη γραμμή της Ανκόνας και κάθε εταιρεία θα καθορίσει δική της τιμολογιακή πολιτική».

(23) Με την απάντηση της ANEK στο τηλέτυπο αυτό, που φέρει ημερομηνία 18 Νοεμβρίου 1991, επιβεβαιώνεται η ύπαρξη συμφωνίας: «Η απειλή για παύση ισχύος του κοινού τιμολόγιου στη γραμμή της Ανκόνας δεν μπορεί να πηγάζει, κατά την άποψή μας, από τη μη εφαρμογή από την ANEK της εξωφρενικής και απαράδεκτης προσαύξησης του 20 %. Γι' αυτό θα σας παρακαλέσουμε να μην επιμένετε στη θέση σας, για να μη διαταραχθεί το κλίμα συνεργασίας των τεσσάρων εταιρειών, γεγονός που θα έχει καταστρεπτικές συνέπειες για όλους μας. Τελειώνοντας σας διαβεβαιώνουμε ότι αν η ANEK στο μέλλον αποφασίσει να δρομολογήσει πλοία στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη, χωρίς την παρεμβολή της Ανκόνας, τότε, όπως είναι φυσικό, θα καθορίσει ανώτερο τιμολόγιο από αυτό της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, όχι όμως στο ύψος του 20 %, το οποίο κατά αντικειμενική κρίση είναι τουλάχιστον εξωπραγματικό».

*Αποδεικτικά στοιχεία για το 1992*

(24) Η συνεννόηση συνεχίστηκε κατά τη διάρκεια του 1992. Στις 22 Ιουλίου 1991 η Στρίντζης έστειλε έναν ιδιαίτερα λεπτομερή κατάλογο των τιμών επιβατών στην ANEK, στην Καραγεώργης και στις Μινωικές Γραμμές όπου δηλώνει: «Σας επισυνάπτουμε τα ναυλολόγια 1992 όπως συμφωνήθηκαν στη συνάντησή μας της [δυσανάγνωστο] Ιουλίου. Παρακαλούμε βεβαιώστε ότι συμφωνείτε». Στη συνέχεια ανταλλάχτηκαν τηλέτυπα για τους τρόπους με τους οποίους θα λαμβάνονταν υπόψη η υποτίμηση της δραχμής.

(25) Κατόπιν συνεδρίασης της 7ης Οκτωβρίου 1991 μεταξύ των εταιρειών Στρίντζης, ANEK, Καραγεώργης και Μινωικές Γραμμές, η Στρίντζης έστειλε το τιμολόγιο «όπως συμφωνήθηκε» για το 1992 (γραμμή Πάτρα — Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα —

Ανκόνα) στις τρεις άλλες εταιρείες ζητώντας την έγκρισή τους. Στο τιμολόγιο περιλαμβάνονται τιμές για τους επιβάτες αναλυτικά για την περίοδο μεγάλης κίνησης και την περίοδο χαμηλής κίνησης, για κάθε κατηγορία καμπίνας και για όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Τα μέρη συμφώνησαν επίσης ποιες θα είναι οι περίοδοι της μεγάλης και της χαμηλής κίνησης, και τις τιμές των γευμάτων. Η ANEK, με τηλέτυπο στις 16 Οκτωβρίου 1991, δήλωσε ότι συμφωνεί. Η απάντηση αυτή διαβιβάστηκε στις εταιρείες Καραγεώργης και Μινωικές Γραμμές.

Επιπλέον ανευρέθη στα γραφεία της Στρίντζης επιστολή, με ημερομηνία της 18ης Οκτωβρίου 1991, που εστάλη από την ANEK σε λιμενικούς πράκτορες, και στους οποίους ανέφερε ότι «Σας αποστέλλουμε συνημμένα τα τιμολόγια δραχμών έτους 1992 της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, όπως αυτά συμφωνήθηκαν με τις εταιρείες Στρίντζης, Μινωικές Γραμμές και Καραγεώργης». Παρόμοια επιστολή απέστειλε η Στρίντζης.

(26) Οι τέσσερις εταιρείες συμφώνησαν επίσης να παραταθεί η ισχύς του τιμολογίου που είχαν συμφωνήσει από κοινού κατά το μεταβατικό χρονικό διάστημα του τέλους του έτους. Σε τηλέτυπο που έστειλε η ANEK στις εταιρείες Καραγεώργης, Μινωικές Γραμμές και Στρίντζης αναφέρεται ότι «... συμφωνούμε για την παράταση του ναυλολογίου 1991 της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, μέχρι τις 10 Ιανουαρίου 1992». Η ANEK ενημέρωσε τους λιμενικούς της πράκτορες με τηλέτυπο της 21ης Οκτωβρίου 1991 ότι «... κατόπιν συμφωνίας με τις ανταγωνίστριες εταιρείες, το ναυλολόγιο της γραμμής Πάτρα — Ανκόνα — Πάτρα παρατείνεται μέχρι τις 10 Ιανουαρίου 1992».

(27) Με τηλέτυπο με ημερομηνία 7 Ιανουαρίου 1992, που ανευρέθη στα γραφεία των Μινωικών Γραμμών, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές προειδοποιεί τις εταιρείες ANEK, Στρίντζης και και Καραγεώργης ότι πολλοί εισαγωγείς αυτοκινήτων οχημάτων «προσπαθούν με διάφορους τρόπους να παρασύρουν τις εταιρείες μας σε ένα τιμολογιακό ανταγωνισμό ... σας προτείνουμε την τήρηση μιας ενιαίας πολιτικής, που θα μας αποτρέψει από τον κατήφορο ...». Οι Μινωικές Γραμμές προτείνουν να οριστεί τιμή από όλες τις εταιρείες και ζητά να συμφωνήσουν «προκειμένου να δώσουμε απάντηση στην εταιρεία Calberson, που όπως σας είναι γνωστό, έχει επικοινωνήσει με όλες τις εταιρείες». Η Στρίντζης συμφώνησε να συνεχίσουν να ακολουθούν κοινή πολιτική και πρότεινε μία κοινή τιμή για όλα τα ασυνόδευτα αυτοκίνητα. Με τη Στρίντζης συμφώνησε και η ANEK.

(28) Ένα έγγραφο με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 1992, που ανευρέθη στα γραφεία των Μινωικών Γραμμών, δείχνει ότι η συμφωνία να διατηρηθούν οι αποκλίσεις τιμών στις διαφορετικές διαδρομές Ελλάδας - Ιταλίας, συνεχίστηκαν κατά τη διάρκεια του 1992. Στο συγκεκριμένο έγγραφο η European Trust Agencies (εφεξής ETA) υποβάλλει έκθεση στα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών με θέμα «τις τελευταίες εξελίξεις στις γραμμές της Ιταλίας». Μετά αναφέρει τη δρομολόγηση νέων πλοίων, και τα προβλήματα που η πρόσθετη χωρητικότητα είναι πιθανό να προκαλέσει, και δηλώνει: «επικεντρώνουμε τις προσπάθειές μας στην τιμολογιακή πολιτική που θα εφαρμόσει η εταιρεία Βεντούρη στη γραμμή του Otranto. Έχουμε ήδη αρχίσει συζητήσεις για το θέμα αυτό. Για να αποσαφηνιστεί περαιτέρω η κατάσταση σας αποστέλλουμε τις ισχύουσες τιμές για το Μπάρι, το Otranto και την Ανκόνα και τις τιμές που προτείνουμε για το Otranto». Ακολουθεί πίνακας τιμών για διάφορες κατηγορίες φορτηγών οχημάτων.

(29) Επιπλέον, τηλέτυπο της 7ης Ιανουαρίου 1993 που απεστάλη από τις Μινωικές Γραμμές στη Στρίντζης, την ANEK και την Καραγεώργης προτείνεται αναπροσαρμογή των τιμολογίων για τα οχήματα στις διαδρομές Ελλάδας — Ιταλίας — Ελλάδας. Στο εν λόγω τηλέτυπο τονίζεται «Υπενθυμίζουμε ότι από την τελευταία αναπροσαρμογή στο ναυλολόγιο των φορτηγών οχημάτων έχει περάσει διετία».

*Αποδεικτικά στοιχεία για το 1993*

(30) Κατά το 1992 έγιναν επίσης διαβουλεύσεις για το νέο τιμολόγιο του 1993. Η ETA ενημέρωσε τις Μινωικές Γραμμές στις 21 Μαΐου 1992 ότι «σήμερα θα πραγματοποιηθεί σύσκεψη των ναυτιλιακών εταιρειών της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, για τη διαμόρφωση του νέου τιμολογίου του 1993». Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει έπισης την ημερήσια διάταξη της συνεδρίασης αυτής. Σε τηλέτυπο από την ETA προς τα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών, με ημερομηνία 27 Μαΐου 1992, αναφέρεται ότι «σας ενημερώνουμε σχετικά με τις προτάσεις που διατυπώσαμε στη σύσκεψη των τεσσάρων ναυτιλιακών εταιρειών και οι οποίες έγιναν αποδεκτές με μικρές διαφοροποιήσεις από τις εταιρείες Καραγεώργης και Στρίντζης. Η ANEK έχει επιφυλαχθεί να απαντήσει μετά από ένα δεκαήμερο». Το ίδιο τηλέτυπο περιλαμβάνει αύξηση τιμών για διάφορες κατηγορίες.

(31) Οι συζητήσεις συνεχίστηκαν και αργότερα. Σε επιστολή της ETA προς τα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών με ημερομηνία 30 Ιουλίου 1992 αναφέρεται ότι θα πραγματοποιηθεί συνεδρίαση των εκπροσώπων των τεσσάρων «συνεργαζόμενων εταιρειών στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας» στις 4 Αυγούστου 1992, στην οποία «θα συζητηθούν όλα τα σχετικά ζητήματα».

(32) Η Στρίντζης απέστειλε στις 6 Αυγούστου 1992 φαξ στην ΑΝΕΚ, την Καραγεώργης και τις Μινωικές Γραμμές στο οποίο τους ανακοίνωνε ότι οι τιμές σε ευρωπαϊκά νομίσματα θα καθορίζονταν με βάση το δραχμικό τιμολόγιο και όριζε τη συναλλαγματική ισοτιμία σε γερμανικά μάρκα. Πρότεινε επίσης να μη γίνει γνωστό το δραχμικό τιμολόγιο πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου 1992. Η ΑΝΕΚ συμφώνησε με τηλέτυπο της 7ης Αυγούστου 1992. Η απάντηση αυτή εστάλη επίσης στις εταιρείες Στρίντζης, Καραγεώργης και Μινωικές Γραμμές.

(33) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές έστειλε επιστολή στις 29 Σεπτεμβρίου 1992 προς την ΑΝΕΚ, την Καραγεώργης και τη Στρίντζης, στην οποία εξέφραζε ανησυχίες για τις διακυμάνσεις των ξένων νομισμάτων έναντι της δραχμής, και ζητούσε από τις άλλες εταιρείες να της απαντήσουν εάν θα έπρεπε να αναπροσαρμόσουν τις τιμές τους, γιατί διαφορετικά θα υπήρχαν πολύ μεγάλες αποκλίσεις των τιμολογίων σε γερμανικά μάρκα, ιταλικές, λίρες και δραχμές. Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές έστειλε στην ΑΝΕΚ, την Καραγεώργης και τη Στρίντζης στις 12 Οκτωβρίου 1992 διάφορες προτάσεις οι οποίες είχαν ήδη συζητηθεί είτε προφορικά ή με ανταλλαγή τηλετύπων. Σε ένα τηλέτυπο που φέρει ημερομηνία 15 Οκτωβρίου 1992 από τις Μινωικές Γραμμές προς την ΑΝΕΚ, τη Στρίντζης και την Καραγεώργης αναφέρεται ότι «σε συνέχεια της προφορικής μας συμφωνίας για την τελική ρύθμιση των τιμολογίων σε DM, LIT και ΔΡΧ, σας παραθέτουμε τις αποφάσεις μας». Η πρόταση ήταν μία αύξηση κατά 5 % του τιμολογίου σε ιταλικές λίρες. Η ΑΝΕΚ απάντησε με τηλέτυπο στις 16 Οκτωβρίου 1992 ότι συμφωνούσε για το τιμολόγιο σε γερμανικά μάρκα και ιταλικές λίρες. Η Στρίντζης επίσης συμφώνησε στις 16 Οκτωβρίου 1992. Η Καραγεώργης απάντησε με τηλέτυπο στις 26 Οκτωβρίου 1992 ότι συμφωνεί και προσθέτει «επίσης επιμένουμε στην αύξηση των ναύλων των φορτηγών αυτοκινήτων, και περιμένουμε την απόφασή σας». Η ΑΝΕΚ απάντησε με τηλέτυπο στις 6 Νοεμβρίου 1992 ότι συμφωνεί.

(34) Το Νοέμβριο του 1992, μετά την αίτηση παροχής πληροφοριών που έστειλε η Επιτροπή σχετικά με τις τιμές στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, οι Μινωικές Γραμμές έστειλαν τηλέτυπο στην ΑΝΕΚ, στην Καραγεώργης και στη Στρίντζης στο οποίο δηλώνουν: «Λόγω της ευαισθησίας που μας δημιουργείται από το ερώτημα της Επιτροπής σχετικά με τα τιμολόγιά μιας στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας και μετά την προφορική ανταλλαγή απόψεων, σας προτείνουμε για συμφωνία τα παρακάτω: Από τις 17 κατηγορίες των τιμολογίων μας, εξαιρείται το DECK, όπου όλοι έχουμε ευαισθησία να μην είναι κανείς φθηνότερος, και για τις υπόλοιπες 16, ανά τέσσερις κατηγορίες (επιλογής του κ. Σακέλλη) [Στρίντζης], θα μειώσει η κάθε εταιρεία 1 % το τιμολόγιό της». Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές έστειλε επίσης στην ΑΝΕΚ ένα αντίγραφο της απάντησής της στην προαναφερθείσα αίτηση παροχής πληροφοριών.

(35) Στο τηλέτυπο με ημερομηνία 9 Δεκεμβρίου 1992 που απέστειλε η Στρίντζης στην ΑΝΕΚ, τις Μινωικές Γραμμές και την Καραγεώργης αναφέρεται ότι «σχετικά με τους ναύλους του 1993 υπενθυμίζουμε ότι συμφωνήθηκε να ισχύσουν από 11 Ιανουαρίου 1993».

(36) Με το τηλέτυπο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 29 της 7ης Ιανουαρίου 1993, οι Μινωικές Γραμμές προτείνουν στις εταιρείες Στρίντζης, ΑΝΕΚ και Καραγεώργης την αναπροσαρμογή των τιμολογίων για τα οχήματα στα δρομολόγια Ελλάδα - Ιταλία. Στο τηλέτυπο αυτό αναφέρεται ότι «η επιλογή μας να προχωρήσουμε σε συμφωνία μαζί σας για την αναπροσαρμογή, χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με τις εταιρείες των άλλων γραμμών της Ιταλίας, οφείλεται στην εκτίμησή μας ότι θα εμπλακούμε σε ατέρμονες συζητήσεις. Πιστεύουμε ότι η κοινή πρωτοβουλία αυτή θα εκτιμηθεί θετικά από τις εταιρείες αυτές ... Σε αναμονή της συμφωνίας σας». Επισυνάπτεται πίνακας των προτεινόμενων τιμολογίων. Η Καραγεώργης απάντησε με τηλέτυπο της 8ης Ιανουαρίου 1993 ότι «συμφωνούμε απόλυτα». Οι Μινωικές Γραμμές έστειλαν ένα άλλο τηλέτυπο στις εταιρείες ΑΝΕΚ, Καραγεώργης και Στρίντζης στις 14 Ιανουαρίου 1993 προτείνοντας αύξηση 15 % των τιμών της ΑΝΕΚ για φορτηγά οχήματα στη γραμμή της Τεργέστης. Η Στρίντζης συμφώνησε στα δύο θέματα με τις Μινωικές Γραμμές στις 15 Ιανουαρίου 1993. Η ΑΝΕΚ απάντησε στις 15 Ιανουαρίου 1993 ότι συμφωνεί με τις προτάσεις όσον αφορά τη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, αλλά ότι έχει ήδη ανακοινώσει μια αύξηση 8 % στη γραμμή της Τεργέστης από την 1η Φεβρουαρίου 1993 και ότι θα ήταν δύσκολο να την ανακαλέσει.

(37) Στις 24 Νοεμβρίου 1993 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση στην οποία παραβρέθηκαν 14 επιχειρήσεις. Ο σκοπός της συνεδρίασης αυτής ήταν να επιτευχθεί συμφωνία για τις τιμές στις διαδρομές από Πάτρα προς Ανκόνα, Μπρίντιζι και Μπάρι για το 1994. Ένα τηλέτυπο της 24ης Νοεμβρίου 1993 σταλμένο από την ΕΤΑ στα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών αναφέρει ότι: «Είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας ενημερώσουμε ότι κατά τη σημερινή συνεδρίαση επιτύχαμε συμφωνία αναπροσαρμογής του τιμολογίου φορτηγών οχημάτων, σε ποσοστό περίπου 15 % ... το οποίο θα αρχίσει να εφαρμόζεται αμέσως, και συγκεκριμένα από 16 Δεκεμβρίου 1993. Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι διότι ξεκινήσαμε με πρόβλημα κατάρρευσης της προϋπάρχουσας συμφωνίας». Αυτή η τελευταία πρόταση υποδηλώνει ότι, νωρίτερα το 1993, ίσχυε συμφωνία σχετικά με τη διαφοροποίηση μεταξύ της Ανκόνας, του Μπάρι και του Μπρίντιζι.

*Αποδεικτικά στοιχεία για το 1994*

(38) Στις 24 Νοεμβρίου 1993 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν 14 εταιρείες. Σκοπός της συνεδρίασης ήταν να επιτευχθεί συμφωνία για τα τιμολόγια στις γραμμές Πάτρα - Ανκόνα, Μπρίντιζι και Μπάρι. Τηλέτυπο της ΕΤΑ προς τα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών με ημερομηνία 24 Νοεμβρίου 1993, αναφέρει ότι: «Είμαστε στην ευχάριστη θέση να σας ενημερώσουμε ότι κατά τη σημερινή συνεδρίαση επιτύχαμε συμφωνία αναπροσαρμογής του τιμολογίου των φορτηγών οχημάτων, σε ποσοστό περίπου 15 % … η οποία θα αρχίσει να εφαρμόζεται αμέσως, και συγκεκριμένα από 16 Δεκεμβρίου 1993. Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι, διότι ξεκινήσαμε με πρόβλημα κατάρρευσης της προϋπάρχουσας συμφωνίας, λόγω των αντιθέσεων των εταιρειών Κοσμά-Γιαννάτου και της Βεντούρης Α., το αντιμετωπίσαμε και σιγά-σιγά ανατρέποντας το 5 % έως 10 % (θέσεις της εταιρείας Στρίντζης, Βεντούρης Γ. και Adriatica), επιτύχαμε το ποσοστό που σας προαναφέραμε. Επίσης, εξισορροπήσαμε και τις διάφορες αντιθέσεις που όπως γνωρίζετε υπάρχουν και στις αποκλίσεις από λιμάνι σε λιμάνι. Πραγματικά είμαστε πολύ ευχαριστημένοι, αφού αυτό θα είχε άμεση ετήσια απόδοση για την εταιρεία μας, με βάση την παραγωγή του 1993, νέων καθαρών εσόδων ύψους 600 εκατομμυρίων [δραχμών] ετησίως». Παρακάτω το σημείωμα αναφέρει ότι στη συνεδρίαση παρέστησαν 14 εταιρείες.

(39) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία «Κοσμά-Γιαννάτου» που αναφέρεται στην παράγραφο 38 είναι η εταιρεία Med Lines, δεδομένου ότι και ο κ. Κοσμάς και ο κ. Γιαννάτος ήταν μέλη του διοικητικού της συμβουλίου. Ευλόγως συμπεραίνεται ότι η Βεντούρης Γ. είναι η Ventouris Ferries, ενώ συμπεραίνεται ότι η Βεντούργης Α. είναι η ΑΚ Βεντούρης, μία άλλη εταιρεία. Η Επιτροπή δεν έχει συμπεριλάβει την ΑΚ Βεντούρης στην παρούσα απόφαση, δεδομένου ότι δεν έχει άλλα αποδεικτικά στοιχεία πέραν του προαναφερθέντος σημειώματος, για το ότι η εταιρεία παραβίασε πράγματι τους κανόνες ανταγωνισμού. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να εντοπίσει άλλες μικρές εταιρείες που ενδεχομένως συμμετείχαν στις συνεδριάσεις αυτές.

(40) Σε τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών προς την ΑΝΕΚ και τη Στρίντζης στις 13 Μαΐου 1994, αναφέρεται ότι έχει αρχίσει να εμφανίζεται συχνά ένα νέο είδος ρυμουλκούμενου οχήματος στα δρομολόγια προς Ανκόνα και πρότεινε μία νέα κατηγορία ναύλου, καθώς και μια κοινή ημερομηνία εφαρμογής του. Ακολούθησαν και άλλα τηλέτυπα στις 25 Μαΐου 1994 και στις 3 Ιουνίου 1994 για το ίδιο θέμα, με το οποίο η πρώτη εταιρεία ζητούσε τη σύμφωνη γνώμη των υπολοίπων.

(41) Σε τηλέτυπο της ΕΤΑ προς τα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών με ημερομηνία 26 Μαΐου 1994 αναφέρεται ότι «Εμείς έχουμε αναλάβει πρωτοβουλία στη γραμμή της Ιταλίας, για να διαμορφώσουμε νέο τιμολόγιο, διαφορετικό για τις συναλλαγές τοις μετρητοίς και διαφορετικό για τις συναλλαγές επί πιστώσει, με επιταγές δίμηνης προθεσμίας. Το πρόβλημά μας εντοπίζεται στο ότι πρέπει να συμφωνήσουν 16 εταιρείες. Παρ' όλα αυτά, είμαστε αισιόδοξοι».

(42) Η έρευνα της Επιτροπής πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 1994. Δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι οι εταιρείες συνέχισαν τις συνεννοήσεις τους μετά το μήνα αυτό.

Ε. **Τα επιχειρήματα των μερών**

***Γενικού χαρακτήρα επιχειρήματα των μερών***

*Στρίντζης*

(43) Σύμφωνα με τη Στρίντζης, οι συμφωνίες για τις τιμές συνάφθηκαν βάσει του ελληνικού νομικού και κανονιστικού πλαισίου όσον αφορά την ακτοπλοΐα, ιδιαίτερα βάσει του νόμου αριθ. 4195 της 11/13ης Ιουλίου 1929.

Η Στρίντζης υποστηρίζει ότι, η εταιρεία όφειλε να προστατευθεί από τον απεριόριστο ανταγωνισμό έναντι του οποίου δεν θα μπορούσε να αντιδράσει αναστέλλοντας ή μειώνοντας τις δραστηριότητές της, λόγω:

— του ελληνικού κανονιστικού πλαισίου,

— της πρακτικής και των υποχρεώσεων που επιβάλλει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ),

— της ανάγκης σταθερού προγράμματος δρομολογίων,

— της αβέβαιης διάρκειας της τουριστικής περιόδου,

— του κινδύνου έντονων μεταβολών του κόστους λόγω των ετήσιων απρόβλεπτων υποτιμήσεων της δραχμής,

— της απαραίτητης γνωστοποίησης των επιχειρηματικών σχεδίων της Στρίντζης μέσω των υποχρεωτικών συνεδριάσεων για το εθνικό μέρος της γραμμής Ελλάδα - Ιταλία,

— της ανάγκης συμμόρφωσης προς την οδηγία του ΥΕΝ, σύμφωνα με την οποία οι αυξήσεις των ναύλων μεταφοράς εμπορευμάτων για το

διεθνές τμήμα της γραμμής Ελλάδα - Ιταλία πρέπει να παραμένουν εντός των ορίων του πληθωρισμού.

(44) Σε κάθε περίπτωση, όλοι οι προαναφερθέντες παράγοντες περιόριζαν την αυτονομία των μερών όσον αφορά τον καθορισμό της τιμολογιακής τους πολιτικής. Σύμφωνα με τη Στρίντζης, οι οδηγίες του ΥΕΝ σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών πρέπει να θεωρηθούν ως περιοριστικά μέτρα κατά την έννοια του ελληνικού νόμου αριθ. 4195/29. Επιπλέον, η εταιρεία δεν γνώριζε ότι οι δραστηριότητές της παραβίαζαν της κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού.

(45) Η Στρίντζης ισχυρίζεται ότι οι συμφωνίες δεν περιλάμβαναν υποχρεώσεις ή αρνητικές ρήτρες, ότι πραγματικά ανταγωνιζόταν τις άλλες εταιρείες μέσω της προσφοράς εκπτώσεων, και ότι σημαντικό τμήμα των καθαρών της κερδών προερχόταν από τις παρεχόμενες στο πλοίο υπηρεσίες τις οποίες δεν αφορούσαν οι συμφωνίες.

(46) Κατά την άποψη της Στρίντζης, τα μέτρα του ΥΕΝ καθόρισαν όλους τους παράγοντες ανταγωνισμού πλην των τιμών για το διεθνές τμήμα των γραμμών Ελλάδας - Ιταλίας. Συνεπώς, τα εναπομείναντα περιθώρια ανταγωνισμού ήταν ιδιαίτερα περιορισμένα ή και ακόμη εντελώς αδύνατο να αξιοποιηθούν. Πράγματι, οι συμφωνίες για τις τιμές αποτελούσαν καρτέλ που έγινε με την προτροπή και λειτουργούσε υπό την εποπτεία της κυβέρνησης και δεν επρόκειτο για ένα καρτέλ ιδιωτών με σκοπό τη μεγιστοποίηση των κερδών των μελών του. Αντίθετα, οι τιμές στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας ήταν χαμηλότερες από εκείνες που ίσχυαν σε άλλες διεθνείς γραμμές εντός της κοινής αγοράς. Όσον αφορά τη σοβαρότητα της παράβασης, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι η ανάμειξη των ελληνικών αρχών προκάλεσε σύγχυση μεταξύ των μερών σχετικά με το εφαρμοστέο νομοθετικό πλαίσιο, και ότι τα επίπεδα των τιμών θα ήταν τα ίδια ακόμη και χωρίς τις εικαζόμενες συμφωνίες σχετικά με τις τιμές.

*Ventouris Ferries*

(47) Η Βεντούρης υποστηρίζει ότι καθόριζε ανεξάρτητα την εμπορική και τιμολογιακή της πολιτική, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς, τον πληθωρισμό και το λειτουργικό κόστος, καθώς και την πολιτική του ΥΕΝ που επέβαλε σημαντικές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στις λειτουργούσες στην Ελλάδα εταιρείες. Η εταιρεία υποστηρίζει πράγματι ότι καθόριζε την επιχειρηματική της συμπεριφορά και πρακτική σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, τηρώντας τους κανόνες της νομοθεσίας περί ανταγωνισμού και τις διατάξεις της ελληνικής ναυτιλιακής νομοθεσίας. Επίσης, η Βεντούρης υποστηρίζει ότι εκμεταλλευόταν μόνο τη γραμμή Πάτρα — Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — Μπάρι, όπου δεν αντιμετώπιζε ουσιαστικό ανταγωνισμό και, συνεπώς, δεν είχε λόγο να συνάψει συμφωνία με εταιρείες που εκμεταλλεύονταν άλλα δρομολόγια υπό διαφορετικές συνθήκες και με διαφορετικούς πελάτες. Η Βεντούρης υποστηρίζει ότι οποιαδήποτε μορφή συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών αφορούσε μόνο τις εταιρείες της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα.

(48) Τέλος, η Βεντούρης εφιστά την προσοχή στην πολιτική του ΥΕΝ και στο ελληνικό νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο καθώς και στην ιδιαίτερη κατάσταση που επικρατεί στην εν λόγω αγορά (διαφάνεια, ανταγωνισμός όσον αφορά τις εκπτώσεις κ.λπ.) λόγω της οποίας, ακόμη και αν υπήρχε συμφωνία, η κατάσταση στην αγορά όσον αφορά τον ανταγωνισμό στις τιμές θα είχε παραμείνει η ίδια.

*Anek*

(49) Η ΑΝΕΚ αναγνωρίζει ότι από το 1990 συμμετείχε σε συμφωνία για τον από κοινού καθορισμό των τιμών σε ορισμένες γραμμές, παρότι κατά τη στιγμή που η συμφωνία τέθηκε σε ισχύ αγνοούσε ότι παραβίαζε ισχύουσα νομοθεσία. Η ΑΝΕΚ υποστηρίζει επίσης ότι η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη, για όλες τις εταιρείες εκμετάλλευσης, το εγχώριο κανονιστικό πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργούν οι επιχειρήσεις, την ανάμειξη των εθνικών αρχών οι οποίες διαμόρφωσαν τις συνθήκες για την επίτευξη συμφωνιών, καθώς και την περιορισμένη επίπτωση των εν λόγω συμφωνιών στον ανταγωνισμό. Η ΑΝΕΚ υποστηρίζει επίσης ότι η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τη διστακτικότητα της ΑΝΕΚ να συμμετάσχει στη συμφωνία, καθώς και τον παθητικό ρόλο που διαδραμάτισε, την περιορισμένη χρονική διάρκεια της συμμετοχής της, την περιορισμένη παρουσία της στην υπό εξέταση αγορά, και τις σοβαρές δεσμεύσεις της για μελλοντική συμμόρφωση της προς την ισχύουσα νομοθεσία.

(50) Η ΑΝΕΚ ισχυρίζεται ότι, για όλα τα θαλάσσια δρομολόγια όπου εφαρμόζεται το καμποτάζ, οι διαβουλεύσεις μεταξύ των εταιρειών για τις τιμές και άλλα ζητήματα ήταν υποχρεωτικές για το εθνικό τμήμα διεθνών θαλάσσιων δρομολογίων. Παρότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν απαίτησε από τις εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων να συμφωνήσουν για τις τιμές όσον αφορά το διεθνές τμήμα της γραμμής προς την Ιταλία, η

ΑΝΕΚ υποστηρίζει ότι οι εν λόγω εταιρείες θεώρησαν ότι το υπουργείο τις ενθάρρυνε να αρχίσουν συζητήσεις για το ζήτημα αυτό. Εξάλλου, η ΑΝΕΚ υπογραμμίζει ότι η συμμετοχή της αφορά μόνο την περίοδο 1990-1994.

(51) Η ΑΝΕΚ υποστηρίζει ότι δεν ενήργησε ως υποκινητής και δεν διαδραμάτισε πρωταρχικό ρόλο στον καθορισμό των τιμών και ότι ορισμένες φορές αντιτέθηκε σε κάποιες προταθείσες από άλλους ενέργειες, ιδίως όταν θεώρησε ότι οι προτεινόμενες τιμές ήταν άδικες ή υπερβολικές. Για παράδειγμα, στα τέλη του 1991 η ΑΝΕΚ εξέφρασε την αντίθεσή της σε απόπειρες άλλων εταιρειών εκμετάλλευσης πορθμείων να συμφωνήσουν την εφαρμογή αυξημένων τιμών κατά 20 % στη γραμμή Πάτρας - Τεργέστης σε σχέση με τις εφαρμοζόμενες τιμές στη γραμμή Πάτρας - Ανκόνας.

(52) Όσον αφορά τις τιμές, η ΑΝΕΚ υποστηρίζει ότι οι τιμές ανά ναυτικό μίλι μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας παρέμειναν σε επίπεδα κατώτερα από εκείνα αντίστοιχων διεθνών γραμμών στην Ευρώπη και σημαντικά κατώτερες από τους εγχώριους ναύλους. Επιπλέον, η ΑΝΕΚ ισχυρίζεται ότι η συμφωνία για τις τιμές αφορούσε μόνο τις τιμές και δεν επεκτεινόταν σε άλλους τομείς, όπως οι παρεχόμενες στο πλοίο υπηρεσίες και οι αντίστοιχες τιμές τους, οι διαφημίσεις και οι προμήθειες των πρακτόρων. Επίσης, η ΑΝΕΚ ισχυρίζεται ότι δεν κατείχε σημαντικό μερίδιο της αγοράς μεταξύ Πάτρας και Μπρίντιζι και μεταξύ Πάτρας και Μπάρι και ότι, ως εκ τούτου, η συνεργασία της στις εν λόγω γραμμές δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είχε σημαντική επίπτωση στον ανταγωνισμό.

*Μινωικές Γραμμές*

(53) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι οι εικαζόμενες συμφωνίες δεν είχαν υποχρεωτικό χαρακτήρα, αλλά απλώς επιβεβαίωναν την ύπαρξη ενός γενικού πλαισίου επιχειρηματικών πρακτικών, το οποίο σε κάθε περίπτωση είχε προκαθοριστεί από το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών και την πολιτική του ΥΕΝ. Από την αλληλογραφία του ΥΕΝ με την Επιτροπή, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές συμπεραίνει ότι οι τιμές για το διεθνές τμήμα των γραμμών Ελλάδας — Ιταλίας επηρεάζονταν από τις αποφάσεις του ΥΕΝ σχετικά με τις τιμές για το εθνικό τμήμα των εν λόγω γραμμών, καθώς και από τις συστάσεις του ΥΕΝ για τις διεθνείς τιμές. Ειδικότερα, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές αναφέρεται ιδιαίτερα στην πολιτική που υιοθέτησε το ΥΕΝ όσον αφορά τη λήψη προληπτικών μέτρων κατά την έννοια του ελληνικού νόμου αριθ. 4195/29. Κατά την άποψη της εν λόγω εταιρείας, οι εικαζόμενες συμφωνίες αφορούσαν αποκλειστικά τις δημοσιευόμενες τιμές για τις διεθνείς γραμμές και δεν αφορούσαν καμία άλλη παράμετρο της εμπορικής συμπεριφοράς των εταιρειών, όπως την οργάνωση του εμπορικού δικτύου, την πολιτική εκπτώσεων και τη διαφημιστική πολιτική, τις τιμές στα εστιατόρια του πλοίου και τις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτό, καθώς και την πολιτική των αναβαθμίσεων (upgradings). Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές ζητεί από την Επιτροπή να λάβει υπόψη τη σωρευτική επίπτωση όλων αυτών των παραγόντων στο οικονομικό και νομικό πλαίσιο αυτής της υπόθεσης.

(54) Όσον αφορά την εφαρμογή των εξεταζόμενων συμφωνιών, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι τα οριζόμενα σε αυτές δεν εφαρμόστηκαν ποτέ στην πράξη. Επιπλέον, η εν λόγω εταιρεία διατείνεται ότι η ΕΤΑ εκπροσωπούσε ανεξάρτητη εταιρεία και ενεργούσε ως πράκτορας της εταιρείας αυτής. Συνεπώς, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές αμφισβητεί τη νομιμότητα των ερευνών που πραγματοποιήθηκαν στα γραφεία της ΕΤΑ, καθώς και των εγγράφων που συνέλεξε η Επιτροπή. Η εταιρεία εφιστά την προσοχή στην επιστολή της 14ης Σεπτεμβρίου 1993 που βρέθηκε κατά τον έλεγχο που διεξήχθη στις 5 και 6 Ιουλίου. Κατά τη γνώμη της εν λόγω εταιρείας, η επιστολή αυτή αποδεικνύει ότι πολλές από τις δραστηριότητες που αποδίδονται στις Μινωικές Γραμμές, και ιδίως εκείνες που αφορούν την τιμολογιακή πολιτική, ήταν πρωτοβουλίες της ΕΤΑ και εφαρμόστηκαν χωρίς την έγκριση των Μινωικών Γραμμών.

(55) Όσον αφορά τη σοβαρότητα της εικαζόμενης παράβασης, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές δηλώνει ότι στην πραγματικότητα, λόγω της διαφάνειας της αγοράς, η ύπαρξη συμφωνιών για τις τιμές δεν διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο. Όσον αφορά τη διάρκεια, η εταιρεία βεβαιώνει ότι οι εικαζόμενες συμφωνίες δεν εφαρμόστηκαν.

*Adriatica*

(56) Η Adriatica αναγνωρίζει ότι ο εκπρόσωπός της έλαβε μέρος στις συζητήσεις με τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Ωστόσο, η Adriatica υποστηρίζει ότι καθόρισε ανεξάρτητα τη δική της εμπορική και τιμολογιακή πολιτική λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες της αγοράς. Πράγματι, υπήρχε αυξημένος ανταγωνισμός στην αγορά, καθότι οι εταιρείες ανταγωνίζονταν μέσω των εκπτώσεων, των προμηθειών, των προσαυξήσεων για επικίνδυνα φορτία κ.λπ., ενώ τα μερίδια αγοράς δεν αποτέλεσαν ποτέ το αντικείμενο διαπραγματεύσεων. Ως αποτέλεσμα, το μερίδιο αγοράς της Adriatica μειώθηκε από το 1990.

(57) Τέλος, η Adriatica υποστηρίζει ότι δεν διαδραμάτισε κανένα ρόλο στον καθορισμό των τιμών και δεν εφάρμοσε ποτέ την παραμικρή συμφωνία για τις τιμές. Σύμφωνα με την Adriatica, οι συμφωνίες αυτές αποτέλεσαν το αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ των ελληνικών εταιρειών εκμετάλ-

λευσης πορθμείων. Συνεπώς, εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Adriatica συμμετείχε στις συμφωνίες αυτές, θα πρέπει να θεωρήσει ότι η συμμετοχή αυτή περιορίστηκε στο 1991.

*Marlines*

(58) Η Marlines δηλώνει ότι δεν είναι πλοιοκτήτης, αλλά πρακτορείο με έδρα τη Λιβερία και χαρακτηρίζεται, δυνάμει του ελληνικού νόμου αριθ. 89/67, ως εταιρεία «off shore». Η Marlines υποστηρίζει ότι πάντοτε προσέφερε τιμές κατώτερες από εκείνες των ανταγωνιστών της, σύμφωνα με τις οδηγίες των εντολέων της, όπως αυτό μπορεί να συναχθεί από τα διαφημιστικά έντυπα του 1987, 1988 και 1989.

***Επιχειρήματα των μερών για την αντίκρουση επιμέρους ισχυρισμών***

*1987, 1988, 1989*

(59) Η Στρίντζης δέχεται ότι το 1987, το 1988 και το 1989 συμμετείχε σε διαβουλεύσεις για τις τιμές. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι οι συναντήσεις μεταξύ των εταιρειών το 1987 αφορούσαν αποκλειστικά τις τιμές για το 1988. Όσον αφορά τους ναύλους των φορτηγών οχημάτων για το 1989, η Στρίντζης δέχεται ότι εφάρμοσε τις τιμές της ΑΝΕΚ, καθότι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας εφάρμοζαν ορισμένες φορές τις ανακοινωθείσες τιμές των ανταγωνιστών τους.

(60) Όσον αφορά την προσπάθεια να πειστεί η ΑΝΕΚ να συμμετάσχει στην εικαζόμενη συμφωνία, η Στρίντζης αναφέρει ότι βάσει του ελληνικού κανονιστικού πλαισίου, η ΑΝΕΚ δεν μπορούσε να εφαρμόζει τιμές σημαντικά κατώτερες από εκείνες που ίσχυαν στο λιμάνι της Πάτρας. Επομένως, οι εταιρείες πρότειναν μια κοινή τιμολογιακή πολιτική στην ΑΝΕΚ, ώστε να αποφευχθεί η εμφάνιση ιδιαίτερα έντονων διαφορών στις τιμές προς τα κάτω και κατά συνέπεια η παρέμβαση των ελληνικών αρχών.

(61) Η Στρίντζης υποστηρίζει ότι οι συναντήσεις για τους ναύλους του 1988 και του 1989 δεν οδήγησαν σε συμφωνία για κοινό τιμολόγιο επιβατών, δεδομένου ότι το τιμολόγιο επιβατών που η ίδια είχε ανακοινώσει ήταν διαφορετικό από εκείνα που είχαν ανακοινώσει οι άλλες εταιρείες.

(62) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές προβάλλει το επιχείρημα ότι η συμπεριφορά των υπολοίπων εταιρειών έναντι της ΑΝΕΚ πρέπει να εξεταστεί βάσει του ελληνικού νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου και λαμβάνοντας υπόψη την πολιτική του ΥΕΝ. Διατείνεται επίσης ότι οποιαδήποτε τυχόν αναπροσαρμογή των τιμών δεν παρακινήθηκε από την επιθυμία αύξησης των κερδών αλλά από άλλους παράγοντες, όπως ο πληθωρισμός, η αύξηση της τιμής των καυσίμων και η ισοτιμία μεταξύ της δραχμής και άλλων νομισμάτων.

*1990*

(63) Η Στρίντζης αναγνωρίζει ότι συμφώνησε την εφαρμογή κοινών τιμών για τους επιβάτες και τα φορτηγά οχήματα για το 1990 με τις εταιρείες Μινωικές Γραμμές, ΑΝΕΚ, Καραγεώργης και Marlines. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν τηρήθηκαν ποτέ, καθότι η Στρίντζης εφάρμοσε αυτόνομα τη δική της τιμολογιακή πολιτική.

(64) Ειδικότερα, όσον αφορά το τηλέτυπο της 6ης Ιουλίου 1989, η Στρίντζης εφιστά την προσοχή στην εξήγηση της ΑΝΕΚ σύμφωνα με την οποία κάθε εταιρεία ήταν ελεύθερη να εφαρμόσει τη δική της πολιτική όσον αφορά την ομαδική μεταφορά επιβατών (group). Η ΑΝΕΚ θεωρούσε ως «group» κάθε ομάδα επιβατών αποτελούμενη από τουλάχιστον 24 άτομα που ταξιδεύουν με το ίδιο εισιτήριο. Αντίθετα, η Στρίντζης δεν επέβαλε τέτοιου είδους περιορισμό, αλλά παρείχε ελεύθερα στους πελάτες της εκπτώσεις για ομαδική μεταφορά, ανεξάρτητα από τον αριθμό των επιβατών. Η Στρίντζης ισχυρίζεται ότι η τιμολογιακή της πολιτική και άλλες εκπτώσεις σε πιστούς πελάτες δεν αποκαλύφθηκαν ποτέ στους ανταγωνιστές της και, συνεπώς, δεν εφάρμοσε ποτέ τη συμφωνία σχετικά με τις τιμές για το 1990.

(65) Όσον αφορά το φαξ της 12ης Ιουνίου 1989, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι η ανταλλαγή πληροφοριών ήταν απαραίτητη, καθότι το ΥΕΝ συμβούλευσε τις πέντες εταιρείες να συγκρατήσουν τις αυξήσεις τιμών εντός των ορίων του πληθωρισμού για κάθε ένα από τα νομίσματα στα οποία εκδίδονταν τα εισιτήρια. Αναφέρει επίσης ότι ήταν υπεύθυνη για την αναπροσαρμογή των τιμών εντός των ορίων του πληθωρισμού για κάθε ένα από τα νομίσματα, καθότι διέθετε καλύτερη υποδομή και μεθόδους διοικητικής οργάνωσης.

(66) Σχετικά με το φαξ της 8ης Δεκεμβρίου 1989, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι οι υπογραφές αυτές δεν είχαν δεσμευτικό χαρακτήρα και ότι απλώς βεβαίωναν ότι οι υπογράφοντες είχαν ενημερωθεί για τις προτεινόμενες τιμές. Σύμφωνα με την εταιρεία Μινωικές Γραμμές, οι υπογραφές στο φαξ της 8ης Δεκεμβρίου 1989 δεν συνεπάγονταν την ύπαρξη τυπικής γραπτής συμφωνίας. Η υπογραφή έχει τη

σημασία ότι τα εν λόγω έγγραφα, τα οποία ανέφεραν τις λογικές αποκλίσεις μεταξύ των τιμών για την Ανκόνα και το Μπάρι ή το Μπρίντιζι, λήφθηκαν επίσης υπόψη από την Βεντούρης η οποία είχε δρομολογήσει τα πλοία της στις γραμμές με τη Νότιο Ιταλία. Σύμφωνα με την εταιρεία Μινωικές Γραμμές, οι προτεινόμενες τιμές για τις διάφορες κατηγορίες φορτηγών αποτελούσαν ένα «ιδανικό» πρότυπο για τον υπολογισμό των διαφορών των τιμών σε συνάρτηση με την απόσταση σε μίλια και δεν υπήρχε καμία πρόθεση καθορισμού ιδιαίτερων τιμών για κάθε γραμμή και για κάθε κατηγορία φορτηγών. Προς υποστήριξη του επιχειρήματος αυτού, η προαναφερθείσα εταιρεία διατείνεται ότι δεν ακολούθησε αυστηρά τις εν λόγω τιμές στη γραμμή προς την Ανκόνα αλλά εφάρμοσε τη δική της πολιτική εκπτώσεων.

(67) Όσον αφορά το φαξ της 8ης Δεκεμβρίου 1989, η εταιρεία Βεντούρης υποστηρίζει ότι είχε ήδη καθορίσει την τιμολογιακή της πολιτική για το 1990 και ότι οι υπογραφές κάτω από τις τιμές δεν συνεπάγονταν την ύπαρξη συμφωνίας καθότι το σχετικό τιμολόγιο δεν ήταν νομικά δεσμευτικό. Ο κατάλογος αυτός ήταν η πρόταση της εταιρείας Βεντούρης όσον αφορά τις γενικές ενδεικτικές τιμές. Η εταιρεία όμως είχε ήδη κοινοποιήσει τον τιμοκατάλογο αυτό στους πράκτορές της στις 4 Δεκεμβρίου 1989.

(68) Επιπλέον, όσον αφορά το τηλέτυπο της 11ης Απριλίου 1990, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι αυτό υποδεικνύει, αφενός, την ύπαρξη συμφωνίας για τις τιμές και, αφετέρου, την ελευθερία των συμμετεχόντων μερών να καθορίζουν ανεξάρτητα την πολιτική τους όσον αφορά τις εκπτώσεις και τις προμήθειες στους πράκτορές τους.

(69) Σύμφωνα με την εταιρεία Μινωικές Γραμμές, το τηλέτυπο της 11ης Απριλίου 1990 αφορά συμφωνία για ορισμένες παραμέτρους της τιμολογιακής πολιτικής, η οποία όμως θα μπορούσε εύκολα να περιέλθει σε γνώση των ανταγωνιστών.

(70) Όσον αφορά το τηλέτυπο της 6ης Σεπτεμβρίου 1990, η Στρίντζης δηλώνει ότι η αναπροσαρμογή των τιμών μπορεί να αποδοθεί σε ανελαστικούς παράγοντες, όπως η διακύμανση των τιμών καυσίμων, και σε άλλους αντικειμενικούς παράγοντες που συνδέονται με την πολιτική της ελληνικής κυβέρνησης, όπως η αύξηση της μεταφοράς φορτηγών οχημάτων λόγω των προβλημάτων στη Γιουγκοσλαβία, η απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών για τις εξαγωγές εμπορευμάτων και η ανάγκη αύξησης των τιμών ώστε να δοθεί στις εταιρείες η δυνατότητα να λειτουργούν στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

(71) Η Στρίντζης θεωρεί ότι η εταιρεία Μινωικές Γραμμές επιβεβαίωσε με το φαξ της 13ης Σεπτεμβρίου 1990 ότι η αύξηση των τιμών έγινε με βάση ανάλυση των οικονομικών δεδομένων που υπεισέρχονται στο κόστος εκμετάλλευσης των πλοίων. Οι εταιρείες γνώριζαν λεπτομερώς τα εν λόγω οικονομικά δεδομένα, λόγω της δημοσίευσης των αδειών λειτουργίας τους και των απαραίτητων συνεδριάσεων για τις εγχώριες γραμμές, στις οποίες συμμετείχαν υπό την αιγίδα του YEN. Η Στρίντζης υποστηρίζει ότι τα μέρη υποχρεώθηκαν να συζητήσουν τα οικονομικά αυτά στοιχεία για να μπορέσουν να διατηρήσουν την παρουσία τους στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας κατά τη χειμερινή περίοδο.

(72) Όσον αφορά το τηλέτυπο της 5ης Σεπτεμβρίου 1990 και το τηλέτυπο της 10ης Οκτωβρίου 1990, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι λόγω της αύξησης των τιμών καυσίμων, των προβλημάτων στη Γιουγκοσλαβία και της ανάγκης να συνεχιστεί η λειτουργία των γραμμών κατά τη χειμερινή περίοδο, οι τέσσερις εταιρείες υποχρεώθηκαν να εξετάσουν το ενδεχόμενο αναπροσαρμογής των τιμών για το τμήμα Κέρκυρα - Ανκόνα προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις από την αύξηση του κόστους μεταφοράς.

(73) Όσον αφορά το φαξ της 30ής Οκτωβρίου 1990, η Στρίντζης δέχεται ότι εφάρμοσε τις συμφωνηθείσες τιμές για τα φορτηγά. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι οι τιμές αυτές είχαν υπολογιστεί με βάση το πραγματικό κόστος των δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, δηλαδή την αύξηση της τιμής των καυσίμων και την ανάγκη εξορθολογισμού της διαφοράς μεταξύ των εγχώριων και των διεθνών τιμολογίων ανά ναυτικό μίλι και ανά μέτρο μεταφερόμενου φορτηγού.

(74) Όσον αφορά το φαξ της 30ής Οκτωβρίου 1990, η Βεντούρης ισχυρίζεται ότι δεν το έλαβε ποτέ και ότι οι τιμές της για τη μεταφορά φορτηγών είχαν περιληφθεί στον τιμοκατάλογο από τις άλλες εταιρείες οι οποίες τις είχαν πιθανώς λάβει από κάποιον πράκτορα της Βεντούρης.

(75) Η εταιρεία Adriatica δέχεται ότι συμμετείχε σε συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στις 25 Οκτωβρίου 1990 και αφορούσε τα τιμολόγια για τα φορτηγά οχήματα, παρότι η ίδια είχε ήδη καθορίσει τις τιμές της για το 1991 πριν από τη συνεδρίαση αυτή. Πράγματι, παραβρέθηκε στην εν λόγω συνεδρίαση για να λάβει γνώση της πολιτικής των ανταγωνιστών της, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ελληνικές εταιρείες είχαν ήδη καταλήξει σε συμφωνία ένα έτος πριν, και συγκεκριμένα στις 10 Δεκεμβρίου 1989. Η Adriatica ισχυρίζεται επίσης ότι δεν εφάρμοσε τις τιμές που συμφωνήθηκαν κατά τη συνεδρίαση αυτή, όπως αυτό αποδεικνύεται από τις τιμές που πράγματι εφάρμοζε στα τέλη του 1990.

*1991*

(76) Η Στρίντζης υποστηρίζει ότι το «κλίμα συνεργασίας», το οποίο αναφέρει στο τηλέτυπο της 18ης Νοεμβρίου 1991, και η «σταθερότητα των τιμών», που αναφέρεται από την Καραγεώργης, τις Μινωικές Γραμμές και τη Στρίντζης στο τηλέτυπο της 22ας Οκτωβρίου 1991, αφορούν το γενικό πλαίσιο των υποχρεωτικών συναντήσεων μεταξύ των εταιρειών και την ανταλλαγή εμπιστευτικών πληροφοριών για την καθιέρωση μιας «συμφωνίας-πλαισίου» σχετικά με τις τιμές για την επόμενη περίοδο. Επίσης, η Στρίντζης ισχυρίζεται ότι η επιθυμία της ΑΝΕΚ να αρχίσει να πραγματοποιεί δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη προσφέροντας τιμές ακριβώς ίδιες με εκείνες της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, παρότι η απόσταση από την Τεργέστη είναι κατά περίπου 20 % μεγαλύτερη, θεωρήθηκε από τις εταιρείες Καραγεώργης, Μινωικές Γραμμές και Στρίντζης ότι ενέχει τον κίνδυνο παρέμβασης εκ μέρους της ελληνικής κυβέρνησης.

(77) Η Στρίντζης εφιστά την προσοχή στο τηλέτυπο της 18ης Νοεμβρίου 1991 το οποίο, κατά την άποψή της, φανερώνει ότι το ύψος των τιμών πρέπει να είναι συνάρτηση της απόστασης του κάθε ταξιδιού· την αρχή άλλωστε αυτή υιοθέτησε το ΥΕΝ για τον υπολογισμό των τιμών στις εσωτερικές γραμμές. Κατά την άποψη της Στρίντζης, η αποφυγή επιζήμιου ανταγωνισμού «με τα γνωστά αποτελέσματα», η οποία αναφέρεται στο τέλος του προαναφερθέντος τηλετύπου, αφορά την αποφυγή εμπορικού πολέμου στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας και της επακόλουθης παρέμβασης της ελληνικής κυβέρνησης. Τέλος, η Στρίντζης ισχυρίζεται ότι η ΑΝΕΚ δεν εφάρμοσε αύξηση 20 % στις τιμές της για τη γραμμή Πάτρα - Μπρίντιζι. Υποστήριξε ότι, σύμφωνα με το ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες μεταφορές, και ιδίως σύμφωνα με το νόμο αριθ. 4195/29, η εφαρμογή πολιτικής εξαιρετικά χαμηλών τιμών, δυσανάλογων προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες σε συγκεκριμένη διεθνή γραμμή, ενδέχεται να οδηγήσει στην επιβολή προστίμων στους παραβάτες.

(78) Τέλος, η εταιρεία Στρίντζης ισχυρίζεται ότι η προαναφερθείσα «συμφωνία-πλαίσιο» όσον αφορά τις τιμές για το 1991 δεν τηρήθηκε στην πράξη, καθότι η Στρίντζης εφάρμοσε τη δική της ανεξάρτητη πολιτική όσον αφορά τις εκπτώσεις.

(79) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι κατά την εν λόγω περίοδο η αύξηση του 10 % υπαγορεύτηκε από την άνοδο του πληθωρισμού. Ισχυρίζεται επίσης ότι, με βάση τις οδηγίες του ΥΕΝ και την απόσταση σε μίλια, οι τιμές για την Τεργέστη ήταν κατά 20 % υψηλότερες σε σχέση με τις τιμές για την Ανκόνα. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα εταιρεία, η ανταλλαγείσα αλληλογραφία μεταξύ των μερών αφορούσε την απόφαση της ΑΝΕΚ να καθορίσει τις τιμές για τη γραμμή Πάτρα - Τεργέστη στο ίδιο επίπεδο με εκείνο των τιμών για τη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, και ότι γι' αυτόν ακριβώς το λόγο επιχειρήθηκε να διασφαλιστεί μία κατάλληλη διαφορά τιμών και να αποφευχθεί έτσι ο αθέμιτος ανταγωνισμός. Τέλος, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστήριξε ότι ακολούθησε τη δική της πολιτική όσον αφορά τις εκπτώσεις.

(80) Η Adriatica δηλώνει ότι κατά τη διάρκεια του 1991 δεν είχε καμία επαφή με τις υπόλοιπες εταιρείες και συνέχισε να καθορίζει τις τιμές της σε συνάρτηση με τις συνθήκες της αγοράς. Επιπλέον, η Adriatica τονίζει ότι κατά τη διάρκεια του 1991 το μερίδιο που κατείχε στην αγορά μειώθηκε λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού από τις ελληνικές εταιρείες υπό μορφή εκπτώσεων, επιστροφών κ.λπ.

*1992*

(81) Όσον αφορα το φαξ της 22ας Ιουλίου 1991 και την αλληλογραφία που αναφέρεται στα σημεία 26 έως 32 της έκθεσης αιτιάσεων, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι η εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών έγινε στο πλαίσιο των υποχρεωτικών συναντήσεων για τις τιμές του 1992.

(82) Όσον αφορά το τηλέτυπο της 7ης Ιανουαρίου 1992, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι παρά την αρχική συμφωνία με την εταιρεία Μινωικές Γραμμές να μην προσφέρουν στην Calberson τη ζητηθείσα έκπτωση, η συμφωνία αυτή δεν τηρήθηκε στην πράξη, καθότι η Στρίντζης τελικά προσέφερε υψηλότερη έκπτωση. Η Στρίντζης διατείνεται ότι η εν λόγω συμφωνία έγινε προφορικά και ότι το μεγαλύτερο μέρος των οχημάτων τα οποία αφορούσε μεταφέρθηκαν από την Marlines. Κατά την άποψη της Στρίντζης, το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι, στο επίπεδο των εκπτώσεων, υπήρχε ανταγωνισμός τιμών μεταξύ των συμμετεχουσών εταιρειών. Η Στρίντζης ισχυρίζεται εκ νέου ότι η παραπάνω συμφωνία για τις τιμές του 1992 δεν τηρήθηκε στην πράξη, καθότι η ίδια ακολούθησε τη δική της ανεξάρτητη πολιτική όσον αφορά τις εκπτώσεις.

(83) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές ισχυρίζεται ότι όσον αφορά την ομοιότητα των τιμών για τους επιβάτες και τα οχήματα επιβατών, αυτό μπορεί να αποδοθεί στη δημοσίευση των εν λόγω τιμών στα ενημερωτικά φυλλάδια των εταιρειών. Εξάλλου, ισχυρίζεται ότι η ολιγοπωλιακή φύση της αγοράς και η πολιτική του ΥΕΝ οδηγεί σε ομοιογενείς τιμές. Κατά την άποψη της εταιρείας αυτής, ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί στο επίπεδο των δημοσιευόμενων τιμών αλλά μέσω της πολιτικής των εκπτώσεων, των προσφορών και των άλλων κινήτρων που προσφέρει η εταιρεία.

(84) Όσον αφορά την Calberson, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι ήταν λογικό να αντιδράσουν οι εταιρείες και να επιχειρήσουν να ελέγξουν εάν οι ανταγωνιστές τους προσέφεραν υπερβολικές εκπτώσεις. Σχετικά με το έγγραφο της 25ης Φεβρουαρίου 1992, η προαναφερθείσα εταιρεία υποστηρίζει ότι δεν αποτελεί απόδειξη συμφωνίας και ότι οι αναφερόμενες σε αυτό τιμές δεν εφαρμόστηκαν στην πράξη. Επίσης, σύμφωνα με την εταιρεία Μινωικές Γραμμές, η ΕΤΑ πρότεινε τις τιμές για την Ortona με σκοπό την έγκρισή τους από την εταιρεία Μινωικές Γραμμές, στην περίπτωση που η τελευταία αποφάσιζε τη δρομολόγηση πλοίου στη γραμμή προς την Ανκόνα.

(85) Σχετικά με το τηλέτυπο της 7ης Ιανουαρίου 1993, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι αφορά την εξίσωση των τιμών σε δραχμές και σε λίρες και όχι αύξηση των τιμών στα δύο αυτά νομίσματα.

(86) Τέλος, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές ισχυρίζεται ότι δεν υπάρχει απόδειξη ύπαρξης συμφωνίας μεταξύ της ιδίας και των εταιρειών Βεντούρης, Ελληνικές Μεσογειακές Γραμμές και Med Link για το 1992.

(87) Η Adriatica τονίζει ότι κατά τη διάρκεια του 1992 δεν είχε καμία επαφή με άλλες εταιρείες και ότι συνέχισε να εφαρμόζει τις τιμές της σε συνάρτηση με τις συνθήκες της αγοράς, όπως αυτό μπορεί να διαπιστωθεί από τις τιμές που πράγματι εφάρμοζε η εταιρεία αυτή κατά την εν λόγω περίοδο. Σύμφωνα με την Adriatica, το έγγραφο ΕΤΑ της 25ης Φεβρουαρίου 1992 δείχνει ότι έλαβαν χώρα διαβουλεύσεις μεταξύ των ελληνικών εταιρειών αλλά όχι με την Adriatica. Επιπλέον, η Adriatica υποστηρίζει ότι κατά τη διάρκεια του 1992 το μερίδιο αγοράς της συρρικνώθηκε, λόγω των χαμηλότερων τιμών που εφάρμοζαν οι ελληνικές εταιρείες.

(88) Για το 1992, η Βεντούρης υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει καμία συγκεκριμένη απόδειξη για συμμετοχή της στις συμφωνίες σχετικά με τις τιμές.

*1993*

(89) Όσον αφορά τις συναντήσεις με τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις υπόλοιπες γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, η Στρίντζης αναγνωρίζει ότι υπήρξε προσπάθεια συμφωνίας για τις τιμές με βάση τις αρχές για τον καθορισμό των εγχώριων ναύλων. Ωστόσο, η Στρίντζης δεν γνωρίζει εάν οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις υπόλοιπες γραμμές εφάρμοσαν τις τιμές αυτές ή όχι.

(90) Σχετικά με το τηλέτυπο της 6ης Νοεμβρίου 1992, η Στρίντζης υποστηρίζει ότι η πρόταση της εταιρείας Μινωικές Γραμμές δεν ακολουθήθηκε στην πράξη, καθότι οι διαφορές στις τιμές των εταιρειών δεν βασίζονταν στην πρόταση της εταιρείας αυτής αλλά στις ανεξάρτητες πολιτικές που ακολουθούσαν οι διάφορες εταιρείες όσον αφορά τις εκπτώσεις.

(91) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές αναγνωρίζει ότι έγιναν συζητήσεις μεταξύ των εταιρειών. Όσον αφορά το τηλέτυπο της 6ης Νοεμβρίου 1992, η εταιρεία αυτή υποστηρίζει ότι απεστάλη από την ΕΤΑ εν αγνοία και χωρίς την έγκριση των Μινωικών Γραμμών. Επιπλέον, όσον αφορά τη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 1993, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι η εικαζόμενη «προηγούμενη συμφωνία» αποτελούσε δήλωση εκ μέρους διαφόρων εταιρειών, χωρίς αυτό να συνεπάγεται δέσμευσή τους, σύμφωνα με την οποία έπρεπε να υπάρχει διαφορά στις τιμές ανάλογα με την απόσταση σε μίλια και ότι θα έπρεπε να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός μέσω εκπτώσεων. Ωστόσο, η προαναφερθείσα εταιρεία υποστήριξε ότι η εν λόγω δήλωση δεν τηρήθηκε στην πράξη.

(92) Όσον αφορά το 1993, η Adriatica τόνισε ότι συνέχισε την ανεξάρτητη πολιτική της αναπροσαρμόζοντας τις τιμές της για τα φορτηγά κατά 4,03 % σε σχέση με το 1992, λόγω των συναλλαγματικών διακυμάνσεων. Από την 1η Ιανουαρίου 1993, η Adriatica υποχρεώθηκε επίσης, σε αντίθεση με τις ελληνικές εταιρείες, να εφαρμόσει το ΦΠΑ που προβλέπεται από τον αντίστοιχο κοινοτικό κανονισμό. Η Adriatica αναγνωρίζει ότι εκπροσωπήθηκε στη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 1993 μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης πορθμείων, αλλά υποστηρίζει ότι αποφάσισε να μην συμμετάσχει στην προταθείσα συμφωνία για τις τιμές, φοβούμενη τυχόν παραβίαση των κοινοτικών κανόνων περί ανταγωνισμού.

(93) Όπως και για το 1992, η Βεντούρης υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένη απόδειξη της συμμετοχής της σε συμφωνίες για τις τιμές του 1993. Ωστόσο, όσον αφορά το φαξ της 24ης Νοεμβρίου 1993, η Βεντούρης αναγνωρίζει ότι έλαβε μέρος στην εν λόγω συνεδρίαση, αλλά ισχυρίζεται ότι είχε ήδη καθορίσει την τιμολογιακή της πολιτική για το έτος αυτό.

*1994*

(94) Η Στρίντζης δεν γνωρίζει εάν οι εν λόγω τιμές εφαρμόστηκαν από τις εταιρείες. Όσον αφορά τη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, η Στρίντζης αναγνωρίζει ότι η «συμφωνία-πλαίσιο» για τις τιμές εφαρμό-

στηκε. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι η εν λόγω συμφωνία δεν τηρήθηκε στην πράξη, καθότι η ίδια ακολούθησε τη δική της ανεξάρτητη πολιτική όσον αφορά τις εκπτώσεις.

(95) Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές αρνείται εκ νέου την ύπαρξη συμφωνίας για τις τιμές. Όσον αφορά το τηλέτυπο της 13ης Μαΐου 1994, το οποίο αναφέρεται στη νέα κατηγορία ρυμουλκούμενων οχημάτων, η προαναφερθείσα εταιρεία ισχυρίζεται ότι, όπως προκύπτει από το τηλέτυπο της 23ης Ιουνίου 1994, είχε τροποποιήσει την εν λόγω κατηγορία ρυμουλκούμενων οχημάτων από 12-14 μέτρα σε 12,5-14 μέτρα. Κατά την άποψή της, αυτό φανερώνει ότι τα ρυμουλκούμενα οχήματα 12,5 μέτρων αντιπροσωπεύουν διαφορετική κατηγορία χαμηλότερων τιμών. Τέλος, όσον αφορά το τηλέτυπο της 26ης Μαΐου 1994, η εταιρεία Μινωικές Γραμμές υποστηρίζει ότι δεν ενέκρινε την εικαζόμενη «πρωτοβουλία» της ETA και εφάρμοσε διαφορετική πολιτική, όπως αυτό προκύπτει από άλλα έγγραφα που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή.

(96) Η Adriatica ισχυρίζεται ότι δεν αύξησε τις τιμές της από το 1994, αν και αναπροσάρμοσε την ισοτιμία δολαρίου ΗΠΑ/ιταλικής λίρας κατά 1,22 %.

## ΣΤ. Εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με τα αποδεικτικά στοιχεία και τους ισχυρισμούς των μερών

### *Συμπέρασμα*

(97) Η Επιτροπή συνάγει ότι οι εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων που εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές Ανκόνα, Μπάρι, Μπρίντιζι - Ελλάδα συμμετείχαν, επί πολλά έτη, σε καρτέλ για τον καθορισμό των τιμών υπό μορφή διαρκούς συμφωνίας η οποία χαρακτηρίζεται από τις εταιρείες ως «η συνήθης πρακτική» (τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 15ης Μαρτίου 1989). Σύμφωνα με βάσιμα στοιχεία πρόκειται για ευρεία συμφωνία στην οποία συμμετείχε μεγάλος αριθμός εταιρειών (π.χ. έγγραφο των Μινωικών Γραμμών της 2ας Νοεμβρίου 1990 που αναφέρει ότι είχαν συμφωνηθεί ορισμένες τιμές από τις εταιρείες της γραμμής Ελλάδα - Ιταλία, το τηλέτυπο που στάλθηκε στην ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991 που αναφέρει «τη συμφωνία των 11 εταιρειών και των 36 πλοίων», το τηλέτυπο της ETA στις 24 Νοεμβρίου 1993 που αναφέρεται σε 14 εταιρείες, το τηλέτυπο της ETA στις 26 Μαΐου 1994 που αναφέρει ότι «πρέπει να συμφωνήσουν 16 εταιρείες»). Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ορισμένες εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή Ανκόνα - Ελλάδα συμμετείχαν στο καρτέλ καθορισμού των τιμών όσον αφορά τα τιμολόγια επιβατών και οχημάτων το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987. Παρόλο που υπήρξαν διαβουλεύσεις πριν από την ημερομηνία αυτή, δεν υπάρχουν ενδείξεις σχετικά με την ακριβή ημερομηνία έναρξης των διαπραγματεύσεων για τον καθορισμό των τιμών. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένες εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων στις γραμμές Μπάρι/Μπρίντιζι - Ελλάδα συμμετείχαν στο καρτέλ το αργότερο από τις 8 Δεκεμβρίου 1989, τουλάχιστον όσον αφορά το επίπεδο των τιμολογίων για τα φορτηγά. Η σύμπραξη αυτή διήρκεσε τουλάχιστον μέχρι τον Ιούλιο του 1994. Το καρτέλ λειτουργούσε υπό μορφή τακτικών συσκέψεων και ανταλλαγής αλληλογραφίας με σκοπό τη συλλογική αναπροσαρμογή των τιμών για τους επιβάτες και τα οχήματα. Η Επιτροπή εντόπισε επτά εταιρείες που συμμετείχαν στο καρτέλ: Μινωικές Γραμμές, Καραγεώργης, Marlines, Στρίντζης, ANEK, Ventouris Ferries και Adriatica. Η συμμετοχή καθεμιάς από τις εταιρείες αυτές και η διάρκειά της αναλύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 111 έως 139.

### *Εκτίμηση των γενικών ισχυρισμών των μερών*

*Ρόλος των ελληνικών αρχών*

(98) Στις απαντήσεις τους στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, οι Μινωικές Γραμμές, η Στρίντζης και η ANEK, στις 9 και 10 Φεβρουαρίου 1995, δήλωσαν, μεταξύ άλλων, ότι η εν λόγω συμφωνία τιμών είχε συναφθεί μέσα στο εν ισχύει νομοθετικό πλαίσιο υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN).

(99) Προς υποστήριξη αυτού του επιχειρήματος, οι τρεις επιχειρήσεις προσεκόμισαν αντίγραφο του κειμένου του νόμου αριθ. 4195/29, σχετικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό, καθώς επίσης και μια σειρά αποφάσεων και συστάσεων του YEN σχετικά με τις θαλάσσιες γραμμές Ελλάδα - Ιταλία και τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα αυτό, και ειδικότερα τη συχνότητα σύνδεσης, την προτεραιότητα, σύμφωνα με τις εποχές, που πρέπει να χορηγείται στη μεταφορά των νωπών γεωργικών προϊόντων, τον ελάχιστο αριθμό πλοίων που διατηρούνται σε λειτουργία, καθώς επίσης και τα ωράρια αναχώρησης των πλοίων.

(100) Σε επιστολή της 28ης Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή ζήτησε από το ελληνικό Υπουργείο Εμπορικης Ναυτιλίας ορισμένα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση στις γραμμές Ελλάδας — Ιταλίας, καθώς και διευκρινίσεις κατά πόσον το υπουργείο είχε απειλήσει με αφαίρεση των αδειών λειτουργίας για τις εσωτερικές γραμμές, εάν οι εταιρείες δεν κατέληγαν σε συμφωνία ως προς τις τιμές στις διεθνείς γραμμές.

(101) Στις 23 Δεκεμβρίου 1994, το υπουργείο απάντησε στην Επιτροπή ότι ο θαλάσσιος διάδρομος μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας πρέπει να θεωρείται υψίστης εθνικής και κοινοτικής σημασίας, ενώ οι ναύλοι θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικοί, αλλά ταυτόχρονα σε επίπεδο που διατηρεί χαμηλό το κόστος μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, το υπουργείο αρνήθηκε την ύπαρξη οποιασδήποτε σχέσης ανάμεσα στην ανάκληση αδειών λειτουργίας και τη συμφωνία των εταιρειών σχετικά με τις τιμές που ίσχυαν στις διεθνείς γραμμές.

(102) Στις 13 Ιανουαρίου 1995, η Επιτροπή απηύθυνε στη Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντίγραφο των πληροφοριών που εστάλησαν από τις επιχειρήσεις, ζητώντας τη θέση της ελληνικής κυβέρνησης για την πιθανολογούμενη παρέμβασή της στις συμφωνίες για τις θαλάσσιες γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας, και ειδικότερα στον καθορισμό των ναύλων σε αυτές τις ίδιες γραμμές.

(103) Στις 17 Μαρτίου 1995, η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδας απάντησε στην Επιτροπή ότι η ελληνική κυβέρνηση θεωρεί τις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω γραμμές ως υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος και, συνεπώς, πρωταρχική μέριμνα της κυβέρνησης είναι η βιωσιμότητα της γραμμής και η αποφυγή οποιουδήποτε «πολέμου τιμών» που θα εμπόδιζε, ενδεχομένως, την ομαλή διεξαγωγή του εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου, καθώς και τη μεταφορά οχημάτων και επιβατών. Ωστόσο, η επέμβαση του ΥΕΝ όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών αφορά μόνο τις εσωτερικές γραμμές (καμποτάζ). Στην περίπτωση των θαλάσσιων γραμμών μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας που περιλαμβάνουν ένα εθνικό μέρος (Πάτρα - Κέρκυρα — Ανκόνα), μόνο το εθνικό μέρος (Πάτρα - Κέρκυρα) επηρεάζεται από την πολιτική τιμών του ΥΕΝ. Όσον αφορά το διεθνές μέρος των θαλάσσιων γραμμών, το ΥΕΝ δεν επεμβαίνει καθόλου και οι τιμές καθορίζονται ελεύθερα από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ναύλοι που καθορίζει το κράτος για το εγχώριο τμήμα της γραμμής επηρεάζουν έμμεσα και εν μέρει τους συνολικούς ναύλους προς και από την Ιταλία. Επιπλέον, η Μόνιμη Αντιπροσωπεία τόνισε ότι, ανεπίσημα, το ΥΕΝ ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις να διατηρούν τα τιμολόγια σε χαμηλά επίπεδα και τις ετήσιες αυξήσεις μέσα στα όρια του πληθωρισμού. Τέλος, η ελευθερία των εταιρειών να καθορίζουν τις τιμές τους περιορίζεται από το νόμο αριθ. 4195/29, εφόσον οδηγεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό. Το άρθρο 2 του νόμου αυτού απαγορεύει κάθε μείωση των ναύλων επιβατών και εμπορευμάτων στις εξωτερικές (διεθνείς) γραμμές σε όρια ευτελή και δυσανάλογα προς το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών, με σκοπό τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Σύμφωνα με το άρθρο 4, εάν η ελευθερία του καθορισμού των ναύλων στις γραμμές αυτές εκτραπεί σε αθέμιτο ανταγωνισμό, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δικαιούται να καθορίζει τα κατώτερα και τα μέγιστα όρια των ναύλων.

(104) Συνεπώς, η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό ορισμένων από τις ελληνικές επιχειρήσεις ότι δεν ενήργησαν αυτόνομα όσον αφορά την τιμολογιακή πολιτική τους λόγω του εν ισχύει κανονιστικού πλαισίου στην Ελλάδα.

(105) Στην προκειμένη περίπτωση, είναι σαφές ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας υπόκεινται σε αυστηρό νομικό και κανονιστικό πλαίσιο όσον αφορά το εσωτερικό μέρος των δρομολογίων, ιδιαίτερα σε σχέση με τη χορήγηση των αδειών λειτουργίας και τον καθορισμό των ναύλων από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό, ωστόσο, δεν έχει άμεσες επιπτώσεις, όπως διαβεβαίωσαν και οι ελληνικές αρχές, στην τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών σχετικά με το διεθνές μέρος των δρομολογίων. Επιπλέον, οι ελληνικές αρχές απέρριψαν ολοσχερώς τον ισχυρισμό ότι, μέσω της διοικητικής πρακτικής τους σε σχέση με την εφαρμογή των κανόνων αυτών, υποχρέωναν τις ελληνικές εταιρείες να συνάψουν συμφωνίες όσον αφορά τις τιμές για τους διεθνείς ναύλους. Στην απάντησή του σε επιστολή της Επιτροπής στις 23 Δεκεμβρίου 1994 ο διευθυντής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μάνος ανέφερε: «… δεν υπάρχει καμία ανάμειξη του υπουργείου στην πολιτική καθορισμού των ναύλων την οποία ακολουθούν οι εταιρείες στις διεθνείς γραμμές. Η ανάμειξή μας περιορίζεται αυστηρά στον καθορισμό των τιμών μόνο στις εσωτερικές διαδρομές. Είναι αδιανόητο και αποκλείεται το υπουργείο να απειλήσει με αφαίρεση των αδειών λειτουργίας για τις εσωτερικές γραμμές, εάν οι εταιρείες δεν επιτύχουν συμφωνία επί των τιμών στις διεθνείς γραμμές».

(106) Είναι επίσης σαφές ότι ο νόμος αριθ. 4195/29 δεν αποκλείει τον ανταγωνισμό ως προς τις τιμές. Αντίθετα, προϋποθέτει την ύπαρξη ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές και την ελευθερία των επιχειρήσεων να καθορίζουν τις τιμές τους. Μόνο όταν η ελευθερία αυτή χρησιμοποιείται για σκοπούς αθέμιτου ανταγωνισμού, το άρθρο 4 του νόμου παρέχει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τη δυνατότητα να παρέμβει. Ακόμη και στην περίπτωση αυτή, όμως, το υπουργείο μπορεί να καθορίσει μόνο τα κατώτερα και τα μέγιστα όρια των τιμών και όχι να επιβάλει ένα συγκεκριμένο επίπεδο ναύλων. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι ο νόμος αυτός δεν έχει ποτέ εφαρμοστεί.

(107) Παρόλο που τα μέρη ισχυρίζονται ότι πολλές από τις συζητήσεις τους έγιναν λόγω της επιθυμίας να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του ΥΕΝ και να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός (οι συζητήσεις με την ΑΝΕΚ όταν άνοιξε η γραμμή Τεργέστης, για παράδειγμα), η Επιτροπή θεωρεί ενδεικτικό ότι σε κανένα από τα έγγραφα της εποχής εκείνης που χρησιμοποιεί ως αποδεικτικά στοιχεία δεν γίνεται αναφορά στο ΥΕΝ ή στο νόμο αριθ. 4195/29. Συνεπώς, ο ισχυρισμός ότι οι ελληνικές εταιρείες υποχρεώθηκαν με προληπτικά μέτρα του υπουργείου να προβούν σε αθέμιτες πρακτικές συμπράξεων λόγω του φόβου εφαρμογής του άρθρου 4 του νόμου, απορρίπτεται.

(108) Είναι επίσης δύσκολο να γίνει δεκτό ότι οι συστάσεις του υπουργείου προς τις εταιρείες σχετικά με τις αυξήσεις των ναύλων εντός των ορίων του πληθωρισμού είχαν οποιαδήποτε σχέση με τον προαναφερθέντα νόμο. Από το άρθρο 2 του νόμου προκύπτει σαφώς ότι εφαρμόζεται μόνο εφόσον οι ναύλοι είναι ευτελείς και όχι όταν είναι υψηλοί. Όπως εξήγησε το υπουργείο, οι συστάσεις του βασίζονταν σε άλλες εκτιμήσεις σχετικές με τη διάρθρωση του διεθνούς εμπορίου της Ελλάδας. Συμπερασματικά, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι ελληνικές εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών που ασκούν δραστηριότητες στην Αδριατική ενήργησαν κατά τρόπο αυτόνομο κατά τη χάραξη της τιμολογιακής πολιτικής τους.

*Εκτίμηση των άλλων γενικών ισχυρισμών των μερών*

(109) Είναι επίσης αφελής ο ισχυρισμός ορισμένων από τα μέρη ότι οι πρωτοβουλίες των εταιρειών σχετικά με τις τιμές δεν ήταν αποτέλεσμα συνεννοήσεων, αλλά των φυσικών δυνάμεων της αγοράς (για παράδειγμα, επίπτωση του κόστους των καυσίμων) ή άλλων συγκεκριμένων γεγονότων, όπως ο πόλεμος στην πρώην Γιουγκοσλαβία ή οι αιφνίδιες διακυμάνσεις του συναλλάγματος. Ο ισχυρισμός αυτός έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία των συνεννοήσεων για τον καθορισμό των τιμών. Οι ισχυρισμός ορισμένων μερών ότι ακολουθούσαν απλώς τις αυξήσεις των τιμών τις οποίες γνώριζαν μέσω του δικτύου των πρακτόρων τους πρέπει επίσης να απορριφθεί. Είναι σαφές ότι σχεδόν όλη η συμφωνία για την αύξηση των τιμών επιτεύχθηκε με απευθείας συνεννοήσεις μεταξύ των ανταγωνιστών και όχι από τους πράκτορες.

*Εκτίμηση των ισχυρισμών σχετικά με τη διάρκεια της παράβασης*

(110) Όσον αφορά τη διάρκεια της παράβασης, οι περισσότερες από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα ισχυρίστηκαν ότι, παρόλο που στη διάρκεια του 1987 είχε επιτευχθεί συμφωνία για τον καθορισμό των τιμών, αυτή αφορούσε αποκλειστικά τους ναύλους για το 1988. Επίσης η ΑΝΕΚ ισχυρίζεται ότι προσχώρησε στις συμφωνίες το 1989, αλλά για τους ναύλους του 1990. Η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό αυτό, δεδομένου ότι η προσχώρηση σε συμφωνίες για τον καθορισμό των τιμών αποτελεί αυτή καθεαυτή παράβαση του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ.

***Εκτίμηση των ισχυρισμών σχετικά με ειδικές αιτιάσεις***

*Η συμμετοχή των επιχειρήσεων*

(111) Πρέπει να αποδειχθεί η συμμετοχή στην παράβαση κάθε μέρους στο οποίο απευθύνεται η παρούσα απόφαση. Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει, όπως ισχυρίζονται ορισμένες επιχειρήσεις, ότι απαιτείται άμεση απόδειξη ότι κάθε ένας που θεωρείται ότι συμμετείχε στη συμφωνία έδωσε ρητά τη συγκατάθεσή του ή προέβη σε κάποια απροκάλυπτη ενέργεια υποστήριξης όσον αφορά κάθε μεμονωμένη πτυχή των συμφωνιών σχετικά με τις τιμές καθ' όλη της διάρκειά τους. Η όλη ουσία της παράβασης έγκειται στο ότι οι εταιρείες συμμετείχαν επί πολλά χρόνια σε μία κοινή παράνομη επιχείρηση βάσει σχεδίου που κατάρτισαν από κοινού.

(112) Η ορθή προσέγγιση σε μια υπόθεση όπως η παρούσα είναι να αποδειχθεί η ύπαρξη, η εφαρμογή και τα εμφανή στοιχεία της εν λόγω αθέμιτης πρακτικής και εν συνεχεία να διαπιστωθεί α) κατά πόσον υπάρχουν αξιόπιστες και πειστικές αποδεί-

ξεις για τη σύνδεση κάθε μεμονωμένης εταιρείας με το κοινό σχέδιο, και β) για πόσο χρονικό διάστημα συμμετείχε κάθε εταιρεία [1].

(113) Υπάρχουν άφθονα στοιχεία που αποδεικνύουν απευθείας τη συμμετοχή στην παράβαση κάθε μέρους στο οποίο απευθύνεται η παρούσα απόφαση. Τα «κρίσιμα» έγγραφα που αποδεικνύουν την ύπαρξη της όλης συνεργασίας ή τις μεμονωμένες εκδηλώσεις της συνήθως αναφέρουν τους συμμετέχοντες ονομαστικά.

(114) Απόδειξη για τη συμμετοχή κάθε επιχείρησης στην παράβαση αποτελούν: α) οι ρητές αναφορές στην επιχείρηση αυτή κατά την ανταλλαγή αλληλογραφίας μεταξύ των μερών, β) η συμμετοχή της σε συσκέψεις και τις πρωτοβουλίες για το συντονισμό των τιμών που ακολουθούσαν και, γ) τα εσωτερικά έγγραφα της επιχείρησης αυτής ή άλλης επιχείρησης που αποδεικνύουν τη συμμετοχή της στην αθέμιτη σύμπραξη. Στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας δεν υπήρξε καμία σημαντική αντίκρουση των αποδεικτικών αυτών στοιχείων, ούτε αποδείχθηκε ότι δεν είναι αξιόπιστα.

(115) Από πολλά έγγραφα (συγκεκριμένα, φαξ των Μινωικών Γραμμών στις 15 Μαρτίου 1989, φαξ της Στρίντζης στις 12 Ιουλίου 1989, φαξ που στάλθηκε στην ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991, απάντηση της ANEK στις 18 Νοεμβρίου 1991, επιστολή των Μινωικών Γραμμών στους πράκτορές τους στις 2 Νοεμβρίου 1990, γράμμα της ANEK στους πράκτορές της στις 21 Οκτωβρίου 1991, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 7ης Ιανουαρίου 1993, τηλέτυπο της ETA στις 24 Νοεμβρίου 1993) προκύπτει ότι μεταξύ όλων των μερών στα οποία απευθύνεται η παρούσα απόφαση πραγματοποιούνταν συνεχώς διαβουλεύσεις και συμφωνίες σχετικά με τις τιμές, επί πολλά έτη.

(116) Οι Μινωικές Γραμμές, η Στρίντζης και η ANEK δέχονται τη συμμετοχή τους στην αθέμιτη σύμπραξη, ενώ η Καραγεώργης δεν διατύπωσε κανένα αμυντικό ισχυρισμό.

(117) Όσον αφορά τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται τη γραμμή Μπάρι-Μπρίντιζι, η Adriatica και η Βεντούρης δέχονται τη συμμετοχή τους στις συσκέψεις όπου έγιναν οι συζητήσεις και συμφωνίες για τους ναύλους μεταξύ των ανταγωνιστριών εταιρειών εκμετάλλευσης πορθμείων. Επιπλέον, από ορισμένα έγγραφα (φαξ της Στρίντζης στις 8 Δεκεμβρίου 1989, 5 Σεπτεμβρίου 1990 και 30 Οκτωβρίου 1990, επιστολή των Μινωικών Γραμμών στις 2 Νοεμβρίου 1990, φαξ προς την ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991, έγγραφο των Μινωικών Γραμμών στις 25 Φεβρουαρίου 1992, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών στις 7 Ιανουαρίου 1993, τηλέτυπο της ETA στις 24 Νοεμβρίου 1993) φαίνεται ότι η ύπαρξη συνεχών διαπραγματεύσεων και συμφωνιών μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης της γραμμής Ανκόνα και αυτών της γραμμής Μπάρι/Μπρίντιζι. Μόνο το τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 7ης Ιανουαρίου 1993 αναφέρεται σε μία συμφωνία μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης της γραμμής Ανκόνα, τονίζοντας ρητά ότι οι άλλες εταιρείες δεν τη γνώριζαν την εποχή εκείνη. Ωστόσο, ακόμη και το έγγραφο αυτό αναφέρεται στις συζητήσεις με τις εταιρείες εκμετάλλευσης της γραμμής Μπάρι/Μπρίντιζι, με τις οποίες, όπως αναφέρει το έγγραφο, επρόκειτο να έρθουν εν συνεχεία σε επαφή οι εταιρείες εκμετάλλευσης της γραμμής Ανκόνα. Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εντοπίσει άλλες εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις γραμμές Μπάρι/Μπρίντιζι, οι οποίες ενδεχομένως συμμετείχαν στη σύμπραξη. Συγκεκριμένα, η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στις εταιρείες AK Βεντούρης και Hellenic Mediterranean Lines, επειδή δεν υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι παραβίασαν τους κανόνες ανταγωνισμού (και οι δύο εταιρείες αναφέρονται μόνο μία φορά σε έγγραφα των άλλων εταιρειών).

*Marlines*

(118) Η συμμετοχή της Marlines στη σύμπραξη από το 1987 μέχρι το 1989 αποδεικνύεται από οκτώ έγγραφα (αναφερόμενα στο τμήμα το σχετικό με τις συμφωνίες για τα έτη 1988 και 1989) που έλαβε η Marlines ή που αναφέρουν τη Marlines ως συμμετέχουσα στις σχετικές συμφωνίες. Η Επιτροπή συνάγει από τα ανωτέρω ότι η Marlines διαπραγματευόταν και συμφωνούσε κάθε χρόνο με τις εταιρείες Στρίντζης, Μινωικές Γραμμές και Καραγεώργης κοινές τιμές για τους επιβάτες και τα εμπορικά οχήματα στη γραμμή Πάτρα-Ανκόνα ήδη από τις 18 Ιουλίου 1987 και για τα έτη 1988 και 1989. Την τελευταία φορά που αναφέρεται η Marlines στα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία είναι σε ένα τηλέτυπο που της έστειλε η ANEK στις 22 Σεπτεμβρίου 1989. Δεν υπάρχουν αποδείξεις ότι η Marlines έλαβε μέρος σε περαιτέρω διαβουλεύσεις με άλλες εταιρείες, ούτε υπάρχουν αδιάσειστα στοιχεία για τη μετέπειτα συμμετοχή της στο καρτέλ. Η Επιτροπή συνάγει ότι η Marlines συμμετείχε στην παράβαση από τις 18 Ιουλίου 1987 το αργότερο μέχρι τις 8 Δεκεμβρίου 1989, όποτε οι άλλες εταιρείες συμφώνησαν να επαναπροσαρμόσουν τις τιμές τους.

[1] Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Νοεμβρίου 1990 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-1/89 έως T-4/89 και T-6/89 έως T-15/89, Rhône-Poulenc κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, II-637, αιτιολογική σκέψη 126.

(119) Ο ισχυρισμός της Marlines ότι αποτελεί αλλοδαπή εταιρεία (off shore company) σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, πρέπει να απορριφθεί. Η Επιτροπή ποτέ δεν ισχυρίστηκε ότι η παράβαση περιορίζεται μόνο στις ελληνικές εταιρείες.

*Med Link*

(120) Η Med Link Lines ισχυρίζεται ότι δεν έχει καμία σχέση με τις εταιρείες που αναφέρονται στην έκθεση αιτιάσεων που απηύθυνε στη Med Link Lines η Επιτροπή ως Mediterranean Lines Inc. ή Med Line. Επιπλέον, η Med Link ισχυρίζεται ότι δεν συμμετείχε σε καμία από τις εικαζόμενες παραβάσεις. Συγκεκριμένα, ο εκπρόσωπος της Med Link, κ. Γιαννάτος, του οποίου το όνομα αναφέρεται στο τηλέτυπο της 24ης Νοεμβρίου 1993 από την ΕΤΑ στα κεντρικά γραφεία των Μινωικών Γραμμών, δηλώνει ότι δεν έλαβε μέρος στη συνεδρίαση που αναφέρεται στο τηλέτυπο αυτό. Αναφέρει ότι η Med Link ιδρύθηκε στη Λιβερία στις 15 Ιουλίου 1993 και εγκατέστησε την έδρα της στην Ελλάδα μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1993.

(121) Η Επιτροπή δέχεται ότι δεν υπάρχουν σαφή αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη οργανικού δεσμού μεταξύ της Med Link και της Mediterranean Line. Συγκεκριμένα, η Med Link δεν μπορεί να θεωρηθεί ως διάδοχος της Mediterranean Line για την άσκηση των δραστηριοτήτων της στη σχετική αγορά. Συνεπώς, η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στη Med Link.

*Adriatica*

(122) Η Adriatica παραδέχεται τη συμμετοχή της στις διαβουλεύσεις για τον καθορισμό των τιμών με τους ανταγωνιστές της στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας. Συγκεκριμένα, η Adriatica δέχεται ότι συμμετείχε σε δύο συνεδριάσεις, στις 25 Οκτωβρίου 1990 και στις 24 Νοεμβρίου 1993 αντίστοιχα, όπου είχαν συμφωνηθεί τιμές μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης πορθμείων. Παρ' όλα αυτά, η Adriatica αρνείται ότι είχε άλλες επαφές με τους ανταγωνιστές της στις γραμμές Ιταλίας - Ελλάδας.

(123) Όσον αφορά τη συνεδρίαση της 25ης Οκτωβρίου 1990 και το φαξ της εταιρείας Στρίντζης της 30ής Οκτωβρίου 1990, η Adriatica ισχυρίζεται ότι δεν τήρησε τους ναύλους που συζητήθηκαν στη συνεδρίαση και που αναφέρονταν στο φαξ της Στρίντζης (βλέπε ανωτέρω), έστω και αν αυτό το τελευταίο αφορούσε και τους ναύλους της Adriatica για τα φορτηγά στη γραμμή Μπρίντιζι - Ελλάδα. Επιπλέον, η Adriatica δηλώνει ότι οι ναύλοι της ήταν περίπου 10 % χαμηλότεροι από εκείνους των ελληνικών εταιρειών στην ίδια γραμμή.

(124) Κατόπιν αιτήσεως της Επιτροπής, η Adriatica υπέβαλε στις 27 Οκτωβρίου 1992 δύο καταλόγους με τους ναύλους για τα φορτηγά για το 1991. Στον πρώτο κατάλογο οι κατηγορίες οχημάτων είναι πράγματι διαφορετικές από εκείνες που αναφέρονται στο φαξ της Στρίντζης. Ωστόσο, ο δεύτερος κατάλογος είναι πανομοιότυπος με εκείνον που περιλαμβάνεται στο εν λόγω φαξ. Εξάλλου, οι διαφορές μεταξύ των τιμών της Adriatica και εκείνων των ελληνικών εταιρειών στην ίδια γραμμή αναφέρονται και στο φαξ της Στρίντζης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή απορρίπτει τους ισχυρισμούς της Adriatica ότι μόνο οι ελληνικές εταιρείες συμμετείχαν στην κατάρτιση των ναύλων για τα φορτηγά για το 1991 και ότι η Adriatica δεν ακολούθησε τις συμφωνηθείσες τιμές.

(125) Όσον αφορά τη συνάντηση της 24ης Νοεμβρίου 1993, η Adriatica αναγνωρίζει τη συμμετοχή της, αλλά ισχυρίζεται ότι εν συνεχεία έδωσε οδηγίες στον εκπρόσωπό της να αποφύγει οποιαδήποτε αθέμιτη πρακτική συμπράξεων, επειδή κάτι τέτοιο θα μπορούσε να θεωρηθεί ως συμφωνία καρτέλ από την Επιτροπή. Ωστόσο, ένα εσωτερικό σημείωμα δεν αποτελεί επαρκές στοιχείο ώστε να απαλλαγεί η Adriatica από την ευθύνη της για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα της παράβασης [1]. Παρ' όλα αυτά, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τις αποδείξεις που υπέβαλε η Adriatica σχετικά με το ότι δεν ακολούθησε στην πράξη τη συμφωνηθείσα αναπροσαρμογή του 15 % για το 1994.

(126) Κατά την άποψη της Επιτροπής, υπάρχουν σοβαρά αποδεικτικά στοιχεία για την ύπαρξη διαρκούς συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης των γραμμών Ανκόνα και Μπάρι/Μπρίντιζι. Υπάρχουν άμεσες αποδείξεις ότι η Adriatica συμμετείχε στο καρτέλ από τις 30 Οκτωβρίου 1990 το αργότερο, συμφωνώντας στην επαναπροσαρμογή των ναύλων για τα φορτηγά για το 1991. Υπάρχουν επίσης επαρκή άμεσα αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμετοχή της κατά το 1993. Στις 24 Νοεμβρίου 1993, η Adriatica διαπραγματεύτηκε και συμφώνησε με τους ανταγωνιστές της αναπροσαρμογή των ναύλων της για τα φορτηγά από το Δεκέμβριο του 1993. Όσον αφορά το διάστημα μεταξύ 30 Οκτωβρίου 1990 και 24 Νοεμβρίου 1993, υπάρχουν αποδείξεις για τη συμμετοχή των εταιρειών εκμετάλλευσης της

[1] Βλέπε απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Απριλίου 1995 στην υπόθεση T-141/89, Trefil Europe κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-791, αιτιολογική σκέψη 85.

γραμμής Μπάρι/Μπρίντιζι στη συνεχιζόμενη αθέμιτη σύμπραξη και δεν υπάρχουν αποδείξεις ότι η Adriatica, μετά την προσχώρησή της στο καρτέλ, το εγκατέλειψε κατά το χρονικό αυτό διάστημα. Το τηλέτυπο που έστειλε η ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991 αναφέρεται στη σύμπραξη μεταξύ «των 11 εταιρειών και των 36 πλοίων της γραμμής Ελλάδα - Ιταλία». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συνάγει ότι η Adriatica συμμετείχε στην παράβαση μέχρι τον Ιούλιο του 1994.

*Hellenic Mediterranean Lines*

(127) Η Hellenic Mediterranean Lines αναφέρεται μία φορά σε ένα τηλέτυπο της Στρίντζης με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 1990. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει καμία άλλη απόδειξη για τη συμμετοχή της στη σύμπραξη, η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στη Hellenic Mediterranean Lines.

*Ventouris Ferries*

(128) Υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμετοχή της εταιρείας Βεντούρης στην αθέμιτη σύμπραξη από τις 8 Δεκεμβρίου 1989 μέχρι τον Ιούλιο του 1994. Η Επιτροπή απορρίπτει τους ισχυρισμούς της εταιρείας ότι δεν έλαβε τα σχετικά έγγραφα ή ότι είχε ήδη χαράξει την τιμολογιακή της πολιτική προτού λάβει μέρος στις εν λόγω διαβουλεύσεις (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 47 και 48).

(129) Όσον αφορά το δεύτερο αυτό ισχυρισμό, η Βεντούρης υπέβαλε ένα τηλέτυπο που είχε στείλει σε έναν από τους πράκτορές της στις 4 Δεκεμβρίου 1989 όπου περιλαμβάνονται οι τιμές που αναφέρονται στο φαξ της Στρίντζης στις 8 Δεκεμβρίου 1989 για τη γραμμή Μπάρι - Ελλάδα. Η Βεντούρης ισχυρίζεται ότι το φαξ της Στρίντζης απλώς επαναλαμβάνει τις τιμές που είχε καθιερώσει η Βεντούρης πριν από τις 8 Δεκεμβρίου 1989. Ωστόσο, είναι αναμφισβήτητο ότι το φαξ της Στρίντζης αφορά απλώς μία συμφωνία μεταξύ διαφόρων εταιρειών, περιλαμβανομένης και της Βεντούρης. Είναι λοιπόν σαφές ότι η Βεντούρης συμμετείχε στον καθορισμό των τιμών. Επισημαίνεται δε ότι τα δύο έγγραφα όχι μόνο περιέχουν τον ίδιο κατάλογο τιμών, αλλά αναφέρουν ρητά ότι οι τιμές αυτές ισχύουν από τις 10 Δεκεμβρίου 1989.

(130) Επιπλέον, η Βεντούρης υπέβαλε ορισμένες επιστολές που απηύθυνε σε πελάτες ή πράκτορές της στις 8 και 11 Οκτωβρίου 1990 σχετικά με τους ναύλους για τα φορτηγά που αναφέρονται στο φαξ της Στρίντζης της 30ής Οκτωβρίου 1990. Ωστόσο, οι επιστολές αυτές επιβεβαιώνουν τις αποδείξεις που περιέχονται στο φαξ της Στρίντζης. Η Στρίντζης μιλά για «οριστική συμφωνία για το ναυλολόγιο φορτηγών» και προτείνει να «αναγγείλουν τις τιμές της 1η Νοεμβρίου και να αρχίσουν να ισχύουν, όπως έχει συμφωνηθεί, από τις 5 Νοεμβρίου 1990». Στις επιστολές της Βεντούρης αναφέρεται ότι οι τιμές εκείνες ήταν «ενδεικτικές» και ότι η Βεντούρης προτίθεται να τις εφαρμόσει «από το τέλος Οκτωβρίου/αρχές Νοεμβρίου 1990». Πράγματι, οι επιστολές αυτές επιβεβαιώνουν ότι η παράβαση συνίστατο σε μία διαρκή συμφωνία και ότι η Βεντούρης συμμετείχε σ' αυτήν.

(131) Υπάρχουν σοβαρά στοιχεία για την ύπαρξη διαρκούς συμφωνίας μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης των γραμμών Ανκόνα και Μπάρι/Μπρίντιζι. Ακόμη και για το έτος 1992, για το οποίο η Βεντούρης ισχυρίζεται ότι δεν υπάρχουν αποδείξεις εναντίον της, το έγγραφο της ETA με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 1992 αποδεικνύει ότι η Βεντούρης συμμετείχε στην αθέμιτη σύμπραξη, ενώ παράλληλα συζητούσε τους ναύλους για τη γραμμή Οτράντο. Όσον αφορά το 1991, το τηλέτυπο που στάλθηκε στην ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991 αναφέρεται στη σύμπραξη μεταξύ «των 11 εταιρειών και των 36 πλοίων της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας». Η Επιτροπή συνάγει ότι η Βεντούρης εξακολούθησε να συμμετέχει στην αθέμιτη σύμπραξη κατά το 1991, δεδομένου ότι υπάρχουν επαρκή άμεσα αποδεικτικά στοιχεία για την ανάμειξη της Βεντούρης και κατά τα υπόλοιπα έτη της παράβασης, και συγκεκριμένα το τηλέτυπο της Στρίντζης με ημερομηνία 8 Δεκεμβρίου 1989, το φαξ της Στρίντζης με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 1990, το έγγραφο της ETA με ημερομηνία 25 Φεβρουαρίου 1992, το τηλέτυπο που έστειλε η ETA στην έδρα της Βεντούρης στις 24 Νοεμβρίου 1993, ενώ δεν υπάρχουν αποδείξεις ότι η Βεντούρης αποχώρησε από τη συμφωνία το 1991.

*Στρίντζης*

(132) Η εταιρεία Στρίντζης δεν αμφισβητεί τη συμμετοχή της στην εικαζόμενη αθέμιτη σύμπραξη. Οι ισχυρισμοί της αφορούν το ρόλο που διαδραμάτισαν οι ελληνικές αρχές και το μη δεσμευτικό χαρακτήρα των συμφωνιών. Η Επιτροπή συνάγει ότι η Στρίντζης συμμετείχε στην εικαζόμενη σύμπραξη καθορισμού των τιμών το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987 μέχρι τον Ιούλιο του 1994.

*ANEK*

(133) Η ANEK δεν αμφισβητεί τη συμμετοχή της στην εικαζόμενη σύμπραξη. Οι ισχυρισμοί της αφορούν το ρόλο που διαδραμάτισαν οι ελληνικές αρχές και το μη δεσμευτικό χαρακτήρα των συμφωνιών. Η Επιτροπή συνάγει ότι η ANEK συμμετείχε στην εικαζόμενη σύμπραξη καθορισμού των τιμών από τις 6 Ιουλίου 1989 έως τον Ιούλιο του 1994.

*Καραγεώργης*

(134) Η Καραγεώργης δεν υπέβαλε κανέναν αμυντικό ισχυρισμό. Η Επιτροπή συνάγει ότι η Καραγεώργης συμμετείχε στη σύμπραξη καθορισμού των τιμών το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987 μέχρι τις 27 Δεκεμβρίου 1992, οπότε απέσυρε οριστικά τα σκάφη της από τις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας.

*Μινωικές Γραμμές*

(135) Η Minoan δεν αμφισβήτησε τη συμμετοχή της στην εικαζόμενη σύμπραξη. Οι ισχυρισμοί της αναφέρονται στο ρόλο που διαδραμάτισαν οι ελληνικές αρχές (βλέπε ανωτέρω), στις συνθήκες της αγοράς και στο μη δεσμευτικό χαρακτήρα των συμφωνιών. Η Επιτροπή συνάγει ότι η Minoan συμμετείχε στην εικαζόμενη σύμπραξη καθορισμού των τιμών το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987 μέχρι τον Ιούλιο του 1994.

(136) Οι Μινωικές Γραμμές αναφέρονται στη συμβατική τους σχέση με την ΕΤΑ, αποκλειστικό αντιπρόσωπο διαχείρισης για όλα τα σκάφη των Μινωικών Γραμμών που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές. Η εταιρεία Μινωικές Γραμμές ισχυρίζεται ότι πολλές από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στην παρούσα απόφαση αποτελούσαν πρωτοβουλίες της ίδιας της ΕΤΑ, που δεν ενέκριναν οι Μινωικές Γραμμές, πολλές φορές εκτός του πλαισίου της σύμβασης που είχαν μεταξύ τους, και η εταιρεία Μινωικές Γραμμές δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη γι' αυτές. Η Επιτροπή δεν δέχεται αυτό τον ισχυρισμό. Όσον αφορά τη σχέση μεταξύ ΕΤΑ και Μινωικών Γραμμών, είναι σαφές από όλες τις συμβάσεις μεταξύ των δύο μερών που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή ότι η ΕΤΑ είναι αποκλειστικός κεντρικός αντιπρόσωπος των Μινωικών Γραμμών που ενεργεί κατόπιν εντολών της τελευταίας και υπό την εποπτεία της. Σύμφωνα με όλες αυτές τις συμβάσεις, η ΕΤΑ αντιπροσωπεύει τις Μινωικές Γραμμές ενώπιον όλων των εθνικών και διεθνών αρχών και οργανώνει το δίκτυο των τοπικών και λιμενικών πρακτόρων των Μινωικών Γραμμών. Εάν η εταιρεία Μινωικές Γραμμές το ζητήσει, η ΕΤΑ πρέπει να καταβάλει κάθε προσπάθεια για να εξασφαλίσει τη συνεργασία των Μινωικών Γραμμών με άλλες εταιρείες. Οι προμήθειες που καταβάλλει η εταιρεία Μινωικές Γραμμές στην ΕΤΑ και η ΕΤΑ στους άλλους πράκτορες των Μινωικών Γραμμών ή σε τουριστικούς πράκτορες καθορίζονται επακριβώς (σε ποσοστιαίες μονάδες ή ορισμένα ποσά) σε αρκετές διατάξεις.

(137) Συνεπώς, η ΕΤΑ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η «long manus» των Μινωικών Γραμμών, που ενεργεί αποκλειστικά εξ ονόματός τους και δεν αναλαμβάνει επιχειρηματικές δραστηριότητες για δικό της λογαριασμό. Σε όλα τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την έκδοση της παρούσας απόφασης, ο κ. Σφήνιας, νόμιμος αντιπρόσωπος και διευθυντής της ΕΤΑ, αντιπροσώπευε τις Μινωικές Γραμμές (Αθήνα) και υπέγραφε όλα τα σχετικά έγγραφα, ακόμη και μία απάντηση της 20ής Νοεμβρίου 1992 σε αίτηση παροχής πληροφοριών που απηύθυνε η Επιτροπή στις Μινωικές Γραμμές. Έτσι, ο κ. Σφήνιας ενεργούσε ως αντιπρόσωπος μιας λειτουργικής μονάδας εντός της επιχείρησης «Μινωικές Γραμμές». Όλες οι άλλες εταιρείες απηύθυναν τις απαντήσεις τους στα φαξ ή τα τηλέτυπα με υπογραφή του κ. Σφήνια προς τις «Μινωικές Γραμμές» ή «Μινωικές Γραμμές Αθηνών» και ποτέ προς την ΕΤΑ. Σε όλα αυτά τα έγγραφα, ο κ. Σφήνιας ανέφερε την ΕΤΑ μόνο απευθυνόμενος στην κεντρική έδρα των Μινωικών Γραμμών στο Ηράκλειο της Κρήτης. Παρ' όλα αυτά, όσον αφορά τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στην παρούσα απόφαση, οι Μινωνικές Γραμμές ισχυρίζονται ότι μόνον έξι από τα 17 έγγραφα των Μινωικών Γραμμών αφορούν την ενημέρωση των τελευταίων από την ΕΤΑ σχετικά με τις επίμαχες συμφωνίες και ότι μόνο σε δύο από αυτά η ΕΤΑ ζητά την έγκριση των Μινωικών Γραμμών για τις προτάσεις της. Η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό ότι τα έγγραφα αυτά δεν επιτρέπουν να καταλογιστούν στις Μινωικές Γραμμές οι αντιανταγωνιστικές ενέργειες της ΕΤΑ. Είναι σαφές από τα έγγραφα των Μινωικών Γραμμών που προέρχονται από την κεντρική τους έδρα στο Ηράκλειο, καθώς και από τα μηνύματα του κ. Σφήνια προς τις Μινωικές Γραμμές στο Ηράκλειο, ότι οι τελευταίες είχαν γνώση της σύμπραξης και συμμετείχαν σ' αυτήν (π.χ. έγγραφα της ΕΤΑ με ημερομηνίες 25 Φεβρουαρίου 1992, 21 Μαΐου 1992, 30 Ιουλίου 1992, όπου η ΕΤΑ ενεργεί ως αντιπρόσωπος των Μινωικών Γραμμών έναντι των άλλων εταιρειών).

(138) Κατά την άποψη της Επιτροπής, οι επιστολές του κ. Σφήνια προς τις Μινωικές Γραμμές στο Ηράκλειο σχετικά με τη συμβατική τους σχέση δεν αποδεικνύουν, όπως ισχυρίστηκαν οι Μινωικές Γραμμές, ότι η ΕΤΑ ενεργούσε αυτόνομα προς το

δικό της συμφέρον, εκτός του πλαίσιου της σύμβασης ΕΤΑ - Μινωικών Γραμμών. Αντίθετα, η αλληλογραφία αυτή, καθώς και οι αιτήσεις του κ. Σφήνια για τη συγκατάθεση των Μινωικών Γραμμών, αποδεικνύουν ότι οι τελευταίες ετηρούντο ενήμερες για τη σύμπραξη και ότι, εν πάση περιπτώσει, μπορούσαν να επηρεάσουν αποφασιστικά τη συμπεριφορά του αντιπροσώπου τους. Συμπερασματικά, η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό ότι η ΕΤΑ, η οποία αναφερόταν ως «Μινωικές Γραμμές Αθηνών» ή απλώς «Μινωικές Γραμμές» σε όλα τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα, είχε τέτοιο βαθμό εμπορικής αυτονομίας, ώστε η συμπεριφορά της να μην μπορεί να καταλογιστεί στον εντολέα της [1]. Στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, η ΕΤΑ και οι Μινωικές Γραμμές θεωρούνται ότι αποτελούν μία ενιαία νομική και οικονομική μονάδα.

(139) Από διαδικαστικής πλευράς, οι Μινωικές Γραμμές ισχυρίζονται ότι η ΕΤΑ αποτελεί ανεξάρτητη εταιρεία η οποία ενεργούσε ως αντιπρόσωπός της. Ως εκ τούτου, οι Μινωικές Γραμμές αμφισβητούν τη νομιμότητα της έρευνας στα γραφεία της ΕΤΑ και των εγγράφων που συγκέντρωσε η Επιτροπή. Ο ισχυρισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει δεκτός. Η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά έγγραφα από τα οποία προκύπτει ότι η ΕΤΑ, αντιπροσωπεύοντας τις Μινωικές Γραμμές, αυτοχαρακτηριζόταν ως «Μινωικές Γραμμές Αθηνών» ή απλώς «Μινωικές Γραμμές». Είναι σημαντικό το γεγονός ότι στις εγκαταστάσεις της ΕΤΑ στην Αθήνα, η ΕΤΑ χρησιμοποιούσε το λογότυπο και τα εμπορικά σήματα των Μινωικών Γραμμών. Ακόμα πιο σημαντικό είναι το γεγονός ότι, πριν από την εν λόγω έρευνα, ο κ. Σφήνιας απάντησε σε αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών υπογράφοντας ένα έγγραφο εξ ονόματος των Μινωικών Γραμμών. Στο επάνω μέρος του εγγράφου, η διεύθυνση των εγκαταστάσεων της ΕΤΑ αναγράφεται κάτω από το λογότυπο και το εμπορικό σήμα των Μινωικών Γραμμών, χωρίς οποιαδήποτε αναφορά στην ΕΤΑ. Η Επιτροπή συνάγει ότι, ανεξάρτητα από την κατοχή και χρησιμοποίηση των εν λόγω εγκαταστάσεων, οι Μινωικές Γραμμές επέτρεπαν στην ΕΤΑ να χρησιμοποιεί και τις εγκαταστάσεις αυτές ως εγκαταστάσεις των «Μινωικών Γραμμών Αθηνών».

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

**ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

**Άρθρο 85**

(140) Το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ απαγορεύει, ως ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, ή τις εναρμονισμένες πρακτικές, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων του εμπορίου.

(141) Για να θεωρηθεί ότι ένας περιορισμός συνιστά συμφωνία κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1, δεν είναι ανάγκη η συμφωνία αυτή να είναι νομικά δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη. Υφίσταται συμφωνία αν τα μέρη καταλήγουν σε συνεννόηση για ένα σχέδιο που περιορίζει την εμπορική τους ελευθερία, καθορίζοντας τα όρια των αμοιβαίων ενεργειών τους στην αγορά. Δεν απαιτείται η ύπαρξη συμβατικών κυρώσεων ή διαδικασιών επιβολής υποχρεώσεων. Ούτε είναι απαραίτητο να είναι έγγραφη η συμφωνία αυτή. Είναι σαφές από τα αποδεικτικά στοιχεία στην παρούσα υπόθεση ότι τα μέρη προέβησαν σε τακτικές, απευθείας διαβουλεύσεις με στόχο τον καθορισμό των τιμών των εισιτηρίων για τους επιβάτες και το ναύλο των φορτίων μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Κάθε χρόνο ελάμβαναν χώρα τακτικές, αναλυτικές συζητήσεις για να αποφασιστούν τα ύψη των τιμολογίων του επομένου έτους, ενώ ελάμβαναν επίσης χώρα διαβουλεύσεις ad hoc προκειμένου να αποφασίσουν τα μέρη για το πώς θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τα θέματα που ανέκυπταν κατά τη διάρκεια του έτους, όπως την υποτίμηση των νομισμάτων ή την εμφάνιση νέων κατηγορίων οχημάτων. Είναι επίσης σαφές ότι οι συζητήσεις αυτές ελάμβαναν χώρα σε επίπεδο ανωτάτων διευθυντικών στελεχών των εταιρειών. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι συνεννοήσεις αυτές ισοδυναμούσαν με συμφωνία, στόχος της οποίας ήταν ο καθορισμός των τιμών πώλησης και των άλλων όρων συναλλαγής μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών.

(142) Για να έχει εφαρμογή το άρθρο 85, πρέπει η συμφωνία ή η εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των μερών να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Σαφής στόχος της συμφωνίας μεταξύ των μερών στην προκειμένη περίπτωση ήταν να καθοριστούν κοινά τιμολόγια, πράγμα που περιορίζε τη δυνατότητά τους να ενεργούν κατά τρόπο ανεξάρτητο στην αγορά. Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υπάρχει λόγος να εξετάζονται οι πραγματικές συνέπειες μιας συμφωνίας, εφόσον είναι προφανές

[1] Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ, της 25ης Οκτωβρίου 1983, στην υπόθεση 107/82, AEG κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3151, αιτιολογική σκέψη 49, καθώς και την απόφαση της 14ης Ιουλίου 1972 στην υπόθεση 48/69, ICI κατά Επιτροπής, Συλλογή 1972-1973, σ. 99, αιτιολογικές σκέψεις 132 και 133, σχετικά με τον καταλογισμό της συμπεριφοράς των υποκαταστημάτων στις μητρικές τους εταιρείες.

ότι είχε ως αντικείμενο την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού [1]. Επιπλέον, στην περίπτωση αυτή, η συμφωνία δεν εμπίπτει σε καμία απαλλαγή κατά κατηγορία, ούτε πληροί τις προϋποθέσεις για ατομική απαλλαγή.

**Η επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών**

(143) Οι υπηρεσίες που επηρεάζονται από τις εν λόγω πρακτικές στην παρούσα διαδικασία είναι οι υπηρεσίες roll-on/roll-off πορθμείων μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας. Η θαλάσσια οδός μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας απέκτησε ακόμη μεγαλύτερη σημασία μετά το 1992, όταν, με την έναρξη του πολέμου στην πρώην Γιουγκοσλαβία, έκλεισαν ουσιαστικά οι χερσαίες οδοί για τις εισαγωγές και τις εξαγωγές μεταξύ της Ελλάδας και των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά το 1993, μεταφέρθηκαν στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας 1 316 003 επιβάτες και 213 839 φορτηγά αυτοκίνητα. Από αυτούς, το 49 % και 38 % μεταφέρθηκαν μέσω της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα, 35 % και 38 % μέσω της γραμμής Πάτρα - Μπρίντιζι καθώς και 10 % και 19 % μέσω της γραμμής Πάτρα - Μπάρι. Πέντε από τις επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην παρούσα διαδικασία κάλυπταν κατά περιόδους ως το 100 % περίπου της διακίνησης της γραμμής Πάτρα - Ανκόνα. Κάθε συμφωνία που επηρεάζει τη ζήτηση υπηρεσιών μεταξύ δύο κρατών μελών (όπως μια συμφωνία που καθορίζει τα επίπεδα των τιμών μεταξύ των μεγαλύτερων εταιρειών που παρέχουν την υπηρεσία αυτή) μπορεί να εκτρέψει τη ζήτηση τόσο μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετέχουν στη συμφωνία, όσο και μεταξύ εκείνων που δεν ανήκουν στην ομάδα αυτή και, συνεπώς, να μεταβάλουν τους όρους των συναλλαγών για την υπηρεσία αυτή μεταξύ κρατών μελών.

**Συμπεράσματα**

(144) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι εταιρείες Μινωικές Γραμμές, ANEK, Καραγεώργης, Marlines και Στρίντζης συμμετείχαν σε συμφωνία η οποία είναι αντίθετη προς το άρθρο 85 της συνθήκης ΕΚ, καθορίζοντας από κοινού τιμές οι οποίες θα ίσχυαν για τις υπηρεσίες roll-on/roll-off πορθμείων μεταξύ Πάτρας και Ανκόνα. Η Επιτροπή επίσης εκτιμά ότι οι εταιρείες Μινωικές Γραμμές, Anek Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries, και Adriatica Navigazione, συμφώνησαν σχετικά με τα ναυλολόγια των φορτηγών στη γραμμή Πάτρα - Μπάρι/Μπρίντιζι. Οι συμφωνίες αυτές αποτέλεσαν μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου αθέμιτης σύμπραξης για τον καθορισμό των ναύλων για τις υπηρεσίες πορθμείων μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθούν όχι ως μεμονωμένες παραβάσεις, αλλά ως πτυχές μιας ενιαίας συνεχούς παράβασης.

**ΠΡΟΣΤΙΜΑ**

**Άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86**

(145) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή μπορεί με απόφαση να επιβάλει στις επιχειρήσεις πρόστιμο ύψους τουλάχιστον 1 000 Ecu και μέχρι 1 000 000 Ecu κατ' ανώτατο όριο, με δυνατότητα να ανέλθει το ποσό αυτό στο 10 % του ποσού που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών της προηγούμενης εταιρικής χρήσης καθεμίας από τις επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην παράβαση, όταν αυτές εκ προθέσεως ή εξ αμελείας διαπράττουν παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου λαμβάνεται υπόψη τόσο η σοβαρότητα της παράβασης όσο και η διάρκειά της. Στην παρούσα υπόθεση, η παράβαση διαπράχθηκε εκ προθέσεως, δηλαδή σκοπός της ήταν ο περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές. Άμεσα αποδεικτικά στοιχεία δείχνουν ότι τα μέρη γνώριζαν ότι η σύμπραξη αποσκοπούσε, ή τουλάχιστον ότι θα μπορούσε να οδηγήσει, στην κατάργηση του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές (παραδείγματος χάρη, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 15ης Μαρτίου 1989, τηλεομοιοτυπία της Στρίντζης της 12ης Ιουνίου 1989, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 7ης Ιανουαρίου 1992, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 7ης Ιανουαρίου 1993). Το γεγονός ότι η πρακτική που εφάρμοζαν τα μέρη είχε εσκεμμένο χαρακτήρα μπορεί να διαπιστωθεί περαιτέρω στα μέτρα για την παρακολούθηση της προσαρμογής των τιμολογίων (παραδείγματος χάρη, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 22ας Ιουνίου 1989, τηλέτυπο της Καραγεώργης της 10ης Οκτωβρίου 1990, τηλέτυπο που απεστάλη στην ANEK στις 22 Οκτωβρίου 1991, τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών του Νοεμβρίου 1992).

**Σοβαρότητα της παράβασης**

(146) Για να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παράβασης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο χαρακτήρας της ίδιας της παράβασης, ο πραγματικός της αντίκτυπος στην αγορά, εφόσον αυτός είναι δυνατό να εκτιμηθεί, καθώς και η έκταση της γεωγραφικής αγοράς αναφοράς.

(147) Μία συμφωνία με την οποία είχαν καθοριστεί οι τιμές μεταφοράς επιβατών και φορτίων με roll-on/roll-off πορθμεία μεταξύ ορισμένων από τις σημαντικότερες εταιρείες εκμετάλλευσης πορθμείων στη σχετική αγορά, συνιστά από τη φύση της πολύ σοβαρή παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας.

[1] Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου των ΕΚ, της 11ης Ιανουαρίου 1990, στην υπόθεση C-277/87, Sandoz κατά Επιτροπής, Συλλογή 1990, σ. I-45, αιτιολογική σκέψη 39.

(148) Ωστόσο, η παράβαση είχε περιορισμένο πραγματικό αντίκτυπο στην αγορά. Η Επιτροπή δέχεται ότι τα μέρη δεν εφάρμοσαν πλήρως όλες τις ειδικές συμφωνίες τιμών και ότι, κατά τη διάρκεια της παράβασης, υπήρχε μεταξύ τους ανταγωνισμός ως προς τις τιμές μέσω της εφαρμογής εκπτώσεων. Επιπλέον, η ελληνική κυβέρνηση, κατά τη διάρκεια της παράβασης, είχε ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις να διατηρούν τις αυξήσεις των ναύλων εντός των ποσοστών του πληθωρισμού. Οι ναύλοι διατηρήθηκαν σε ένα από τα χαμηλότερα επίπεδα εντός της κοινής αγοράς για τις θαλάσσιες μεταφορές από ένα κράτος μέλος στο άλλο.

(149) Επιπλέον, τα αποτελέσματα της παράβασης αφορούσαν ένα περιορισμένο τμήμα της κοινής αγοράς, δηλαδή τρεις από τις γραμμές της Αδριατικής. Ακόμη και αν ληφθούν υπόψη όλες οι γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας, η αγορά εξακολουθεί να είναι μικρή σε σύγκριση με τις άλλες αγορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στον κατάλογο που ακολουθεί παρουσιάζεται ο αριθμός των επιβατών, των αυτοκινήτων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων που μεταφέρθηκαν κατά τη διάρκεια του 1996 στην αγορά αυτή και μέσω άλλων γραμμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης [1]:

| 1996 | Επιβάτες | Αυτοκίνητα | Ρυμουλκούμενα οχήματα |
|---|---|---|---|
| Ιταλία-Ελλάδα | 1 258 000 | 245 983 | 229 000 |
| Γαλλία/Βέλγιο-Ηνωμένο Βασίλειο | 28 352 635 | 4 944 644 | 1 944 028 |
| Δανία-Γερμανία | 9 698 357 | 1 363 940 | 279 274 |
| Δανία-Σουηδία | 23 132 174 | 2 628 311 | 498 916 |
| Eurotunnel | 8 399 463 | 2 076 954 | 519 003 |

(150) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για σοβαρή παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΚ.

(151) Για τον καθορισμό του επιπέδου των προστίμων, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη την πραγματική δυνατότητα των παραβατών να προκαλέσουν σημαντική ζημία και το ύψος του επιβαλλόμενου προστίμου πρέπει να είναι τέτοιο, ώστε να έχει το ενδεδειγμένο αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να επιβληθούν μεγαλύτερα πρόστιμα στις μεγαλύτερες επιχειρήσεις από ό,τι στις μικρότερες, λόγω των σημαντικών διαφορών που υπάρχουν στα μεγέθη τους [2]. Στον πίνακα 1 παρέχεται στο σχετικό μέγεθος καθεμίας από τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις το 1993, το τελευταίο ολόκληρο έτος της παράβασης για όλες τις επιχειρήσεις [εκτός από την Marlines και την Καραγεώργης [3]], σε σύγκριση με τις Μινωικές Γραμμές, που είναι η μεγαλύτερη εταιρεία της αγοράς. Η σύγκριση έγινε με βάση τον κύκλο εργασιών του 1993 για τις υπηρεσίες roll-on/roll-off στις γραμμές της Αδριατικής. Αποτελεί την κατάλληλη βάση για τη σύγκριση του σχετικού μεγέθους των επιχειρήσεων, διότι επιτρέπει στην Επιτροπή να εκτιμήσει το ειδικό βάρος και τη σπουδαιότητα των επιχειρήσεων στη σχετική αγορά και, συνεπώς, να εκτιμήσει τον πραγματικό αντίκτυπο της παράνομης συμπεριφοράς κάθε επιχείρησης στον ανταγωνισμό.

*Πίνακας 1*

| | | |
|---|---|---|
| Μεγάλοι μεταφορείς | Μινωικές Γραμμές | 1,00 |
| | ANEK | 0,76 |
| Μεσαίοι μεταφορείς | Στρίντζης | 0,45 |
| | Adriatica | 0,40 |
| | Βεντούρης | 0,30 |
| | Καραγεώργης | 0,26 |
| Μικροί μεταφορείς | Marlines | 0,12 |

[1] *Πηγή:* Cruise & Ferry Info.

[2] Πρέπει να σημειωθεί ότι η Marlines και κατά πάσα πιθανότητα η Βεντούρης μπορούν να θεωρηθούν ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις σύμφωνα με τη σύσταση 96/280/ΕΚ της Επιτροπής. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας (ΕΕ C 372 της 9.12.1997, σ. 13) οι συμφωνίες μεταξύ των ΜΜΕ δεν εμπίπτουν εν γένει στην απαγόρευση του άρθρου 85 παράγραφος 1. Εντούτοις, στην προκειμένη περίπτωση, δύο μόνο από τα μέρη, δηλαδή η Marlines και η Βεντούρης μπορούν να θεωρηθούν ως ΜΜΕ. Επιπλέον, είναι βέβαιο ότι η συμφωνία παρεμποδίζει αισθητά τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς (βλέπε τμήμα III της ανακοίνωσης της Επιτροπής για τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας).

[3] Το μέγεθος της εταιρείας Καραγεώργης υπολογίζεται με βάση τις πληροφορίες που χορήγησε η εταιρεία για τον αριθμό των επιβατών των οχημάτων που μεταφέρθηκαν με τα πλοία της κατά τη διάρκεια του 1992, το οποίο, σύμφωνα με την Καραγεώργης, ήταν το τελευταίο ολόκληρο έτος των δραστηριοτήτων της στην Ελλάδα. Για την Marlines, η βάση υπολογισμού είναι ο συνολικός κύκλος εργασιών για το 1989. Για τους σκοπούς της σύγκρισης αυτής, δεν έχει σημασία εάν ληφθεί υπόψη ο κύκλος εργασιών της Marlines για το 1989 ή για το 1993.

(152) Με βάση την κατάταξη αυτή, τα πρόστιμα των μεσαίων μεταφορέων σε σχέση με τη σοβαρότητα της παράβασης ανέρχονται σε 65 % των προστίμων των μεγάλων μεταφορέων. Για τη Marlines, το ποσοστό αυτό θα είναι 20 %.

**Διάρκεια της παράβασης**

(153) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία έχει αρχίσει το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987 έως τον Ιούλιο του 1994 (ημερομηνία έναρξης των ερευνών της Επιτροπής), στην περίπτωση της Στρίντζης και των Μινωικών Γραμμών, και για την ANEK από τις 6 Ιουλίου 1989 έως τον Ιούλιο του 1994. Στην περίπτωση της Marlines, η συμμετοχή της στη συμφωνία θεωρείται ότι έχει αρχίσει το αργότερο από τις 18 Ιουλίου 1987 έως τουλάχιστον τις 8 Δεκεμβρίου 1989. Η Καραγεώργης φαίνεται να έχει αποχωρήσει από την αγορά το 1993. Συνεπώς, η διάρκεια της παράβασης για την εταιρεία αυτή θεωρείται ότι άρχισε το αργότερο στις 18 Ιουλίου 1987 έως τις 27 Δεκεμβρίου 1992.

(154) Όσον αφορά την εταιρεία Ventouris Ferries, η Επιτροπή θεωρεί ότι συμμετείχε από τις 8 Δεκεμβρίου 1989 σε καρτέλ καθορισμού τιμών, δεδομένου ότι συμφώνησε με τέσσερις από τις εταιρείες που εκτελούσαν τη γραμμή Πάτρα - Ανκόνα, σχετικά με το επίπεδο των ναύλων για φορτηγά που θα εφαρμοζόταν στις γραμμές Πάτρα προς Μπάρι και Μπρίντιζι. Η Βεντούρης συμμετείχε στην παράβαση έως τον Ιούλιο του 1994. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Adriatica συμμετείχε στο καρτέλ που προαναφέρθηκε από τις 30 Οκτωβρίου 1990 το αργότερο έως τον Ιούλιο του 1994.

(155) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η παράβαση ήταν μεγάλης διάρκειας για τις Μινωικές Γραμμές, τη Στρίντζης και την Καραγεώργης και μεσαίας διάρκειας για τις υπόλοιπες επιχειρήσεις.

(156) Οι ανωτέρω διαπιστώσεις δικαιολογούν αύξηση των προστίμων κατά 10 % για κάθε έτος της παράβασης για τις Μινωικές Γραμμές και τη Στρίντζης, κατά 20 % για τη Marlines και κατά 35 %-55 % για τις άλλες επιχειρήσεις. Στον πίνακα 2 παρουσιάζονται οι σχετικές προσαυξήσεις ανά εταιρεία.

*Πίνακας 2*

| | | |
|---|---|---|
| Μεγάλοι μεταφορείς | Μινωικές Γραμμές | + 70 % |
| | ANEK | + 45 % |
| Μεσαίοι μεταφορείς | Στρίντζης | + 70 % |
| | Adriatica | + 35 % |
| | Βεντούρης | + 40 % |
| | Καραγεώργης | + 55 % |
| Μικροί μεταφορείς | Marlines | + 20 % |

**Συμπέρασμα για το βασικό ποσό των προστίμων**

(157) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέρη διέπραξαν σοβαρή παράβαση του άρθρου 85. Συνεπώς, πρέπει να επιβληθεί ενδεδειγμένο πρόστιμο γι' αυτή τη σοβαρή παραβίαση, έτσι ώστε το αποτρεπτικό του αποτέλεσμα να αποκλείει την τυχόν επανάληψή της.

(158) Στον πίνακα 3 παρουσιάζεται ο υπολογισμός του επιπέδου των προστίμων, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρθησαν στις αιτιολογικές σκέψεις 146 έως 156. Στην πρώτη στήλη παρουσιάζεται το βασικό πρόστιμο που έχει υπολογιστεί με βάση τη σοβαρότητα της παράβασης. Στη δεύτερη στήλη παρουσιάζεται το βασικό πρόστιμο ανά εταιρεία λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της παράβασης.

*Πίνακας 3*

| | Σοβαρότητα παράβασης (εκατομμύρια Ecu) | Διάρκειαπαράβασης (εκατομμύρια Ecu) |
|---|---|---|
| Μινωικές Γραμμές | 2 | 3,4 |
| ANEK | 2 | 2,9 |
| Στρίντζης | 1,3 | 2,21 |
| Adriatica | 1,3 | 1,75 |
| Βεντούρης | 1,3 | 1,82 |
| Καραγεώργης | 1,3 | 2,01 |
| Marlines | 0,4 | 0,48 |

**Επιβαρυντικά στοιχεία**

(159) Από τα αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει σαφώς ότι οι Μινωικές Γραμμές είχαν πρωτοστατήσει στη δημιουργία του καρτέλ. Πράγματι, οι Μινωικές Γραμμές προσπάθησαν να πείσουν την ANEK να συμμετάσχει στο καρτέλ (τηλέτυπο των Μινωικών Γραμμών της 15ης Μαρτίου 1989), συζήτησαν με τη Βεντούρης σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική της στη γραμμή Οτράντο (έγγραφο της ETA της 25ης Φεβρουαρίου 1992) και οργάνωσαν άμεσες συσκέψεις με τις εταιρείες που συμμετείχαν στην παράβαση (τηλέτυπο της ETA της 21ης Μαΐου 1992, τηλέτυπο της ETA της 24ης Νοεμβρίου 1993). Η εν λόγω εταιρεία όχι μόνο παρακολουθούσε τις πράξεις του καρτέλ, αλλά προσπάθησε επίσης να διευρύνει τη συνεργασία των εταιρειών (τηλέτυπα με ημερομηνία 15 Μαρτίου 1989, 7 Ιανουαρίου 1992, 25 Φεβρουαρίου 1992, 7 Ιανουαρίου 1993, 24 Σεπτεμβρίου 1993, 26 Μαΐου 1994). Οι διαπιστώσεις αυτές δικαιολογούν την αύξηση του προστίμου κατά 25 % για τις Μινωικές Γραμμές.

(160) Το Νοέμβριο του 1992, και αφού η Επιτροπή είχε απευθύνει στα μέρη αιτήσεις για την παροχή πληροφοριών, οι Μινωικές Γραμμές πρότειναν τη διαφοροποίηση των τιμών κάθε εταιρείας κατά 1 % για τέσσερις κατηγορίες καμπίνων. Κάθε εταιρεία θα διαφοροποιούσε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες τιμών.

(161) Το γεγονός αυτό όχι μόνο αποδεικνύει το ρόλο των Μινωικών Γραμμών ως πρωτοστάτη του καρτέλ, αλλά δείχνει επίσης ότι η εταιρεία προσπάθησε να παρακωλύσει την Επιτροπή κατά τη διεξαγωγή των ερευνών της. Οι διαπιστώσεις αυτές δικαιολογούν αύξηση του προστίμου κατά 10 % για τις Μινωικές Γραμμές.

**Ελαφρυντικά στοιχεία**

(162) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα μέρη δεν εφάρμοσαν πλήρως όλες τις ειδικές συμφωνίες τιμών και ότι κατά τη διάρκεια της παράβασης, υπήρχε μεταξύ τους ανταγωνισμός ως προς τις τιμές μέσω των εφαρμοζόμενων εκπτώσεων. Ωστόσο, οι περιστάσεις αυτές έχουν ήδη ληφθεί ύποψη κατά την αξιολόγηση της σοβαρότητας της παράβασης.

(163) Η συνήθης πρακτική —που δεν επιβάλλεται άμεσα από το νομοθετικό ή το κανονιστικό πλαίσιο— του καθορισμού των εγχώριων ναύλων στην Ελλάδα μέσω διαβούλευσης όλων των εγχώριων φορέων εκμετάλλευσης (κατά τη οποία αναμενόταν να υποβάλουν κοινή πρόταση) και της εκ των υστέρων απόφασης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να προκάλεσε ορισμένες αμφιβολίες στις ελληνικές εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες και στις εσωτερικές γραμμές για το κατά ποσόν η διαβούλευση για τον καθορισμό τιμών στις διεθνείς γραμμές συνιστούσε πράγματι παράβαση. Οι διαπιστώσεις αυτές δικαιολογούν μείωση των προστίμων κατά 15 % για όλες τις επιχειρήσεις.

(164) Οι εταιρείες Marlines, Adriatica, ANEK και Βεντούρης περιορίστηκαν απλώς να ακολουθήσουν τους πρωταίτιους της παράβασης. Οι διαπιστώσεις αυτές δικαιολογούν μείωση των προστίμων κατά 15 % για τις εν λόγω εταιρείες.

(165) Στον πίνακα 4 που ακολουθεί παρουσιάζεται το ποσό των προστίμων μετά τις προαναφερθείσες προσαρμογές.

*Πίνακας 4*

| | Προσαρμογή (%) | Πρόστιμα μετά την προσαρμογή (εκατομμύρια Ecu) |
|---|---|---|
| Μινωικές Γραμμές | + 20 | 4,08 |
| ANEK | – 30 | 2,03 |
| Στρίντζης | – 15 | 1,87 |
| Adriatica | – 30 | 1,22 |
| Βεντούρης | – 30 | 1,27 |
| Καραγεώργης | – 15 | 1,08 |
| Marlines | – 30 | 0,33 |

(166) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλει πρόστιμα που υπερβαίνουν το 1 000 000 Ecu ή το 10 % του ποσού που αντιστοιχεί στον κύκλο εργασιών της προηγούμενης εταιρεικής χρήσης για κάθε μία από τις επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην παράβαση. Για όλες τις επιχειρήσεις, εκτός από την Καραγεώργης, τα πρόστιμα που προσδιορίζονται στη στήλη «Πρόστιμα μετά την προσαρμογή» δεν υπερβαίνουν το 10 % του κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων που εμπλέκονται στην παρούσα παράβαση.

(167) Η Καραγεώργης έπαυσε τις εργασίες της τον Ιανουάριο του 1993 και εν συνεχεία έκλεισε όλα τα υποκαταστήματά της στην Ελλάδα. Η Επιτροπή δεν διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τον κύκλο εργασιών της Καραγεώργης το 1997. Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή μπορεί με απόφαση να επιβάλλει στις επιχειρήσεις πρόστιμο ύψους τουλάχιστον 1 000 Ecu και μέχρι 1 000 000 Ecu κατ' ανώτατο όριο (ή μεγαλύτερο ποσό, το οποίο όμως δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10 % του κύκλου εργασιών της προηγούμενης

εταιρικής χρήσης). Συνεπώς, το πρόστιμο που επιβάλλεται στην Καραγεώργης ορίζεται σε 1 εκατομμύριο Ecu.

(168) Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μη επιβολή ή τη μείωση των προστίμων σε περιπτώσεις συμπράξεων [1], τα πρόστιμα που επιβάλλονται στις περιπτώσεις αυτές μπορούν να μειωθούν σημαντικά σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως όταν: α) πριν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η επιχείρηση παρέχει στην Επιτροπή πληροφορίες, έγγραφα ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία που συμβάλλουν στην επιβεβαίωση της παράβασης, και β) μετά την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η επιχείρηση ενημερώνει την Επιτροπή ότι δεν αμφισβητεί τα γεγονότα επί των οποίων βασίζονται οι αιτιάσεις της.

(169) Στην προκειμένη περίπτωση, τα έγγραφα που υποβλήθηκαν από την ΑΝΕΚ πριν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων της Επιτροπής, επιβεβαίωσαν σε σημαντικό βαθμό την εν λόγω παράβαση. Επιπλέον, καμία από τις εταιρείες δεν αμφισβήτησε τα γεγονότα στα οποία στηρίζονταν οι αιτιάσεις της Επιτροπής. Οι διαπιστώσεις αυτές δικαιολογούν μείωση των προστίμων κατά 45 % για την ΑΝΕΚ και κατά 20 % για τις άλλες επιχειρήσεις.

**Συμπέρασμα για το τελικό ποσό των προστίμων**

(170) Στον πίνακα 5 παρουσιάζεται το τελικό ύψος των προστίμων, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 146 έως 169.

*Πίνακας 5*

| | Τελικό ύψος προστίμων (εκατομμύρια Ecu) |
|---|---|
| Μινωικές Γραμμές | 3,26 |
| ΑΝΕΚ | 1,11 |
| Στρίντζης | 1,5 |
| Adriatica | 0,98 |
| Βεντούρης | 1,01 |
| Καραγεώργης | 1,00 |
| Marlines | 0,26 |

[1] ΕΕ C 207 της 18.7.1996, σ. 4.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

1. Οι εταιρείες Μινωικές Γραμμές, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines και Srintzis Lines παρέβησαν το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ με τη συμφωνία τους όσον αφορά τις τιμές για τις υπηρεσίες roll-on/roll-off πορθμείων μεταξύ Πάτρας και Ανκόνα. Η διάρκεια των παραβάσεων είναι η ακόλουθη:

α) στην περίπτωση των Μινωικών Γραμμών και της Strintzis Lines, από τις 18 Ιουλίου 1987 ως τον Ιούλιο του 1994·

β) στην περίπτωση της Karageorgis Lines, από τις 18 Ιουλίου 1987 ως τις 27 Δεκεμβρίου 1992·

γ) στην περίπτωση της Marlines από τις 18 Ιουλίου 1987 μέχρι τις 8 Δεκεμβρίου 1989·

δ) στην περίπτωση της Anek Lines, από τις 6 Ιουλίου 1989 ως τον Ιούλιο του 1994.

2. Οι εταιρείες Μινωικές Γραμμές, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica Navigazione, Όμιλος Βεντούρη και Strintzis Lines παρέβησαν το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, καθορίζοντας από κοινού τα επίπεδα των ναύλων για τα φορτηγά στις γραμμές Πάτρας προς Μπάρι και Μπρίντιζι. Η διάρκεια των παραβάσεων είναι η ακόλουθη:

α) στην περίπτωση των Μινωικών Γραμμών, της Ventouris Group Enterprises SA και της Strintzis Lines, από τις 8 Δεκεμβρίου 1989 μέχρι τον Ιούλιο του 1994·

β) στην περίπτωση της Karageorgis Lines, από τις 8 Δεκεμβρίου 1989 μέχρι τις 27 Δεκεμβρίου 1992·

γ) στην περίπτωση της Anek Lines, από τις 8 Δεκεμβρίου 1989 έως τον Ιούλιο του 1994·

δ) στην περίπτωση της Adriatica Navigazione, από τις 30 Οκτωβρίου 1990 έως τον Ιούλιο του 1994.

*Άρθρο 2*

Στις ακόλουθες επιχειρήσεις επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα όσον αφορά την παράβαση που διαπιστώνεται στο άρθρο 1:

— Μινωικές Γραμμές: πρόστιμο 3,26 εκατομμύρια Ecu,

— Strintzis Lines: πρόστιμο 1,5 εκατομμύρια Ecu,

— Anek Lines: πρόστιμο 1,11 εκατομμύρια Ecu,

— Marlines: πρόστιμο 0,26 εκατομμύρια Ecu,

— Karageorgis Lines: πρόστιμο 1 εκατομμύριο Ecu,

— Ventouris Group Enterprises SA: πρόστιμο 1,01 εκατομμύρια Ecu,

— Adriatica: πρόστιμο 0,98 εκατομμύρια Ecu,

*Άρθρο 3*

Τα πρόστιμα πρέπει να καταβληθούν εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στον ακόλουθο λογαριασμό:

Λογαριασμός αριθ. 310–0933000–43
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond-point Schuman/Schumanplein 5
B 1040 Βρυξέλλες.

Μετά την πάροδο τριών μηνών, οφείλονται αυτοδικαίως τόκοι, με επιτόκιο που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα για τις συναλλαγές της σε Ecu κατά την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μήνα κατά τον οποίο εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, προσαυξημένο κατά 3,5 ποσοστιαίες μονάδες, δηλαδή 7,5 %.

*Άρθρο 4*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις:

— Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ
25ης Αυγούστου 17
GR-71202 Ηράκλειο,, Κρήτη

— Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή ΑΕ
Ακτή Ποσειδώνος 26
GR-18531 Πειραιάς

— Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης ΑΕ (ANEK ΑΕ)
Νικολάου Πλαστήρα & Αποκορώνου
GR-Χανιά, Κρήτη

— Marlines SA Liberia
Ακτή Ποσειδώνος 38
GR-18531 Πειραιάς

— Karageorgis Lines
Μέγαρο Καραγεώργη
Ακτή Κονδύλη 26-28
GR- 18053 Πειραιάς

— Ventouris Group Enterprises SA
Λεωφόρος Πειραιώς 91 και Κυθήρων 2
GR-18541 Πειραιάς

— Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venezia

Η παρούσα απόφαση αποτελεί εκτελεστό τίτλο δυνάμει του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ.

Βρυξέλλες, 9 Δεκεμβρίου 1998.

*Για την Επιτροπή*
Karel VAN MIERT
*Μέλος της Επιτροπής*