DECISÃO DA COMISSÃO

de 9 de Dezembro de 1998

relativa a um processo de aplicação do artigo 85.º do Tratado CE

(IV/34.466 — *Ferries* gregos)

[notificada com o número C(1998) 3792]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas grega e italiana)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(1999/271/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.º e 86.º do Tratado [1], alterado pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia, e, nomeadamente, os seus artigos 11.º e 19.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão de 21 de Fevereiro de 1997 no sentido de dar início a um processo relativamente a este caso,

Após ter dado às partes a oportunidade de se pronunciarem sobre as acusações formuladas pela Comissão em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86 e com o Regulamento (CEE) n.º 4260/88 da Comissão [2], de 16 de Dezembro de 1988, relativo às comunicações, às denúncias, aos pedidos e às audições previstos pelo Regulamento (CEE) n.º 4056/86 do Conselho, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes no domínio dos transportes marítimos,

Considerando o seguinte:

PARTE I

OS FACTOS

A. Antecedentes da presente decisão

(1) A presente decisão resulta de uma denúncia apresentada à Comissão por um membro do público, em 23 de Agosto de 1992, segundo a qual os preços dos *ferries* eram muito similares nas rotas entre a Grécia e a Itália. A Comissão, actuando nos termos do n.º 3 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, efectuou uma investigação nos escritórios de seis operadores de *ferries*, cinco na Grécia e um na Itália. No decurso da investigação, a Comissão encontrou provas documentais que demonstram que vários operadores de *ferries* têm desde há muitos anos acordado os respectivos preços. Foram enviados posteriormente, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, pedidos de informações à Minoan Lines, Strintzis Lines e Anek Lines solicitando novas informações relativas aos documentos encontrados no decurso das investigações. A Comissão deu início a um processo formal, em 21 de Fevereiro de 1997, enviando uma comunicação de acusações aos sete destinatários da presente decisão, bem como à Med Link e à Hellenic Mediterranean Lines. Realizou-se uma audição em 13 e 14 de Maio de 1997.

B. As Empresas

(2) As empresas abrangidas pelo presente processo são os operadores de *ferry roll-on/roll-off* que prestam serviços de transporte de passageiros e de carga em várias rotas entre a Grécia e a Itália, nomeadamente, Minoan Lines, de Heráclion, Creta, Grécia (a seguir designada «Minoan»), Strintzis Lines, de Pireu, Grécia (a seguir designada «Strintzis»), Anek Lines, de Hania, Creta, Grécia (a seguir designada «Anek»), Marlines SA, de Pireu, Grécia (a seguir designada «Marlines»), Karageorgis Lines, Pireu, Grécia (a seguir designada «Karageorgis»), Ventouris Group Enterprises SA, de Pireu, Grécia (a seguir designada «Ventouris Ferries») e Adriatica di Navigazione SpA, de Venezia, Itália (a seguir designada «Adriatica»).

[1] JO L 378 de 31.12.1986, p. 4.
[2] JO L 376 de 31.12.1988, p. 1.

C. **O mercado**

(3) O mercado relevante é o da prestação de serviços de *ferry roll-on/roll-off* entre a Grécia e a Itália.

(4) Existem três rotas principais entre a Itália e a Grécia em que são oferecidos serviços regulares destinados aos passageiros, aos veículos automóveis e aos camiões. Trata-se da rota entre Ancona (Itália) e Patras (Grécia), da rota entre Brindisi (Itália) e Patras (Grécia) e da rota entre Bari (Itália) e Patras (Grécia). Além disso, Trieste e, mais recentemente, Veneza são servidas a partir de Patras.

(5) É evidente que estas rotas não são exploradas isoladamente como mercados separados e que se verifica um grau de substituibilidade entre si em função dos pontos de origem e de destino dos passageiros ou das mercadorias, bem como das preferências relativamente ao tempo de viagem, etc. No entanto, para efeitos do presente processo, a Comissão não considera necessário examinar aprofundadamente o grau de substituibilidade entre estas rotas, dado as práticas em questão no âmbito do presente processo abrangerem as três principais rotas durante, pelo menos, uma parte do período em causa.

(6) Na rota Ancona-Patras durante, pelo menos, uma parte do período da infracção presumida, que se descreve seguidamente, encontravam-se presentes cinco operadores importantes — Minoan, Anek, Strintzis, Marlines e Karageorgis. Destes, a Karageorgis cessou as suas operações em 1993. Pelo menos um outro operador, a Superfast Ferries, entrou recentemente no mercado, mas não é abrangida pelo presente processo. Relativamente às rotas entre Patras e Bari e Brindisi, existe um grande número de operadores regulares (pelo menos 11) e alguns operadores sazonais. A Minoan, a Anek, a Strintzis, a Marlines e a Karageorgis têm tido, no seu conjunto, uma quota do tráfego próxima de 100 % na rota Patras-Ancona durante o período da infracção. Relativamente a 1993, a Ventouris Ferries, a Adriatica, a Hellenic Mediterranean Lines e a Marlines tiveram uma quota combinada de tráfego de cerca de 75 % no que se refere aos passageiros e 60 % no que se refere à carga nas rotas Patras-Bari/Brindisi [1].

(7) Em 1996 foram transportados cerca de 1 258 000 passageiros e 229 000 veículos de mercadorias da Grécia para a Itália, dos quais cerca de 38 % e 46 %, respectivamente, na rota Patras-Ancona. Quanto à rota Patras-Brindisi, as respectivas percentagens foram de 35 % e 26 % e na rota Patras-Bari, 13 % e 16 %. Relativamente a 1993, estes valores foram de 1 316 003 passageiros e 213 839 veículos de mercadorias, tendo sido transportados cerca de 49 % e 38 % na rota Patras-Ancona, 35 % e 38 % na rota Patras-Brindisi e 10 % e 19 % na rota Patras-Bari. De igual modo, um número comparável de passageiros e de veículos é transportado anualmente de Itália para a Grécia.

D. **Elementos de prova**

(8) Os principais elementos de prova em que se baseia a presente decisão incluem o seguinte:

a) Mensagens enviadas, a maior parte por telex, entre vários operadores relativamente à introdução e cálculo de preços;

b) Reconhecimento de certos factos por parte da Anek e da Strintzis nas respectivas respostas ao pedido de informações da Comissão e nas respectivas respostas à comunicação de acusações da Comissão.

Elementos de prova relativos a 1987/1988/1989

(9) De um telex de 15 de Março de 1989 enviado pela Minoan à Anek, e fornecido pela Anek com base no pedido de informações, transparece que as consultas quanto aos preços se realizaram em 1987 relativamente às tarifas a praticar em 1988 na rota Patras-Ancona, tendo sido alcançado em 18 de Julho de 1987 um acordo quanto aos preços. A Minoan afirma nesse telex que «a política de preços para 1988, tal como estabelecida conjuntamente com as outras partes interessadas, foi decidida em 18 de Julho de 1987. Trata-se efectivamente da prática habitual».

(10) A Anek começou a operar *ferries* entre Patras e Ancona pela primeira vez em 1989. Nesse ano, realizaram-se consultas quanto aos preços a aplicar. No telex mencionado no considerando 9, a Minoan afirma: «Lamentamos que a vossa recusa de aceitar na sua totalidade as propostas que apresentámos na nossa anterior [mensagem], pelo menos, de momento, impeça a conclusão de um acordo mais amplo que seria extremamente vantajoso para as nossas empresas ... referimo-nos, claro está, à vossa recusa de aceitar as nossas propostas relativas à definição de uma política de preços conjunta para a rota Patras-Ancona e pedimos a vossa compreensão para as posições apresentadas seguidamente, que constituem uma resposta à vossa posição de não

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

aceitação das tarifas de 1989 em vigor para os veículos de mercadorias e de que a política de preços para o próximo ano de 1990 não pode ser definida de imediato».

(11) A Minoan tentou então persuadir a Anek a aderir ao acordo relativo aos preços informando-a do grande êxito alcançado na sua aplicação: «Nos últimos três meses, na rota em questão, foram acordados conjuntamente os reajustamentos dos preços relativos aos veículos de mercadorias por todos os armadores na rota Patras-Ancona, traduzindo-se num aumento total de 40 %, e não causaram certamente qualquer agitação ou dificuldade com os nossos colegas motoristas».

(12) Não tendo conseguido nessa altura persuadir a Anek a aderir ao acordo, a Minoan, a Karageorgis, A Marlines e a Strintzis decidiram aplicar colectivamente, a partir de 26 de Junho de 1989, exactamente os mesmos preços que a Anek para os veículos de mercadorias. Foram trocadas pelas partes tabelas muito pormenorizadas e a Anek foi informada da decisão oralmente e por escrito. Na verdade, a Minoan enviou à Anek um telex em 22 de Junho de 1989, anunciando-lhe a intenção das quatro outras empresas de aplicarem as tarifas da Anek a partir de 26 de Junho de 1989.

Elementos de prova relativos a 1990

(13) As partes começaram a discutir os preços relativos ao transporte de passageiros para 1990 em Junho de 1989. Em 20 de Junho de 1989, a Minoan enviou à Anek, à Karageorgis, à Strintzis e à Marlines propostas pormenorizadas relativas a uma política comum de preços para 1990 para o transporte de passageiros, veículos automóveis e camiões. Num telex enviado em 6 de Julho de 1989 pela Anek à Minoan, à Karageorgis, à Marlines e à Strintzis afirma-se: «Concordamos com o estabelecimento de uma tarifa uniforme para o transporte de passageiros pelas cinco empresas na rota Patras-Ancona. … Podemos, no entanto, discutir a questão dos veículos de mercadorias em Outubro».

(14) A Strintzis enviou uma mensagem à Minoan, à Karageorgis, à Marlines e à Anek em 12 de Junho de 1989 em que afirma que «os preços foram calculados com base na troca recente de telexes, na sequência do acordo de todas as nossas empresas no sentido de aderirem a uma política comum de preços». Este fax continha os preços e os descontos relativos ao transporte de passageiros e de veículos, bem como as taxas portuárias, em dracmas e em 10 moedas estrangeiras.

(15) A Anek confirmou o seu acordo «quanto aos preços propostos para a rota Patras-Igoumenitsa-Corfu-Ancona baseados na nossa decisão relativa a uma política comum de preços», por telex de 14 de Julho de 1989 dirigido às outras quatro empresas. Prosseguiram posteriormente as consultas relativamente a alguns pontos de menor importância, por exemplo, os preços relativos aos *jeeps* foram objecto de debate mediante um telex enviado pela Strintzis às outras empresas em 17 de Julho de 1989 e mediante um telex enviado pela Anek às outras empresas em 22 de Setembro de 1989.

(16) Um fax enviado em 8 de Dezembro de 1989 pela Strintzis à Minoan, à Anek, à Karageorgis e à Hellenic Mediterranean Lines [1] pormenorizava os novos preços por categoria de camião a aplicar a partir de 10 de Dezembro de 1989 na rota Patras-Ancona e nas rotas Patras-Bari e Brindisi. Este fax indicava igualmente que a fotocópia foi assinada «igualmente pela Ventouris Ferries», tendo a tabela tarifária seis assinaturas.

(17) Um outro telex demonstra de novo a política comum de preços em vigor em 1990. Este documento de 11 de Abril de 1990 enviado pela Anek à Karageorgis, à Minoan e à Strintzis, refere «a troca de telexes realizada entre as quatro empresas relativamente à política de preços na rota Patras-Ancona» em que a Anek confirma que «o nosso acordo diz respeito aos preços relativos ao transporte de passageiros, veículos de turismo e camiões, mas não diz respeito à comissão dos agentes e aos descontos colectivos».

(18) Realizaram-se de novo consultas para aumentar em conjunto os preços relativos ao transporte de camiões em 1990. As empresas procederam a uma troca de telexes em Setembro e Outubro e a Strintzis organizou uma reunião nas suas instalações. Num telex de 5 de Setembro de 1990 dirigido à Anek, à Karageorgis e à Minoan, a Strintzis afirma que «uma condição para a aplicação do aumento proposto consiste no aumento proporcional dos preços relativos às rotas de Bari e de Brindisi, porém, é necessário que se alcance um acordo de princípio entre as nossas quatro empresas». Num telex enviado à Anek, à Minoan e à Strintzis, a Karageorgis afirma que «na sequência da nossa decisão comum … somos obrigados a reajustar os preços relativos ao transporte de camiões a partir de 20 de Outubro de 1990». Segue-se uma tabela pormenorizada de preços. A Karageorgis afirma igualmente: «queiram enviar logo que possível o telex anterior, na sua redacção actual, aos vossos agentes portuários e aos vossos clientes».

[1] Embora existam elementos de prova de que a Hellenic Mediterranean Lines participou na infracção, a presente decisão não se dirige a esta empresa, dado a Comissão não ter podido enviar-lhe a comunicação de acusações.

(19) Alcançou-se um acordo entre as empresas, tendo a Strintzis enviado um fax em 30 de Outubro de 1990 a oito empresas que operam *ferries* entre a Grécia e a Itália (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis e Ventouris Ferries). Neste fax afirma: «comunicamos o acordo final relativo aos preços do transporte de camiões. Queiram dar o vosso acordo quanto ao respectivo conteúdo e sugerimos que anunciem os preços em 1 de Novembro, aplicando-os, tal como acordado, a partir de 5 de Novembro de 1990». Segue-se uma tabela de preços em dracmas e em liras italinas para várias categorias de camiões nas rotas Patras/Ancona, Bari e Brindisi.

(20) A Minoan enviou em 2 de Novembro de 1990 um documento aos seus agentes com os novos preços válidos a partir de 5 de Novembro de 1990 em que afirma claramente que estes preços foram acordados pelas empresas para todas as rotas entre a Grécia e a Itália.

Elementos de prova relativos a 1991

(21) Vários documentos provam que os preços continuaram a ser objecto de acordo em 1991. A Karageorgis enviou uma carta em 10 de Agosto de 1990 à Anek, à Minoan e à Strintzis relativamente à lista de preços de 1991 da rota Patras--Ancona. Afirma: «Na sequência do acordo conluído pelas quatro empresas de que se deve efectuar um aumento de 5 % para além dos 5 % iniciais, enviamos em anexo as novas tabelas de preços com os 10 % finais».

(22) Foi enviado um telex à Anek pela Karageorgis, Minoan e Strintzis em 22 de Outubro de 1991, em que se afirma que «… registamos que pretendem aplicar na rota Patras-Trieste a mesma tarifa que acordámos todos relativamente à rota Patras-Ancona. Compreenderão que a pouca transparência da redacção nos causa grande preocupação, dado indicar a possibilidade de um colapso do equilíbrio dos preços que conseguimos, com grandes dificuldades, estabelecer para todos os portos italianos. Lembramos que através de um esforço conjunto — para o qual contribuíram — reorganizámos os preços da melhor forma que pudemos e estabelecemos diferenciais com base nas distâncias calculadas em milhas naúticas para os portos de Brindisi, Bari e Ancona. … Deste modo, solicitamos-lhe que defenda — tal como deve fazer — o acordo entre as 11 empresas e os 36 navios na travessia Grécia-Itália, uma vez que as dissidências profundas que se fazem sentir podem provocar o colapso do acordo existente. Sugerimos-lhe que o preço para a rota Patras-Trieste seja 20 % superior ao da rota Patras-Ancona (tal como foi efectivamente o caso no passado), de modo a harmonizar-se plenamente pelos diferenciais entre Ancona e os portos mais a sul… As nossas empresas devem notificar-lhe que caso insista em aplicar o mesmo preço de Trieste e de Ancona para a Grécia, a nossa aprovação de um acordo comum de preços na rota de Ancona cessará e cada empresa determinará a sua própria política de preços».

(23) A resposta de 18 de Novembro de 1991 da Anek a este telex confirma a existência de um acordo: «A ameaça de abandonar os preços comuns na rota de Ancona não se pode basear, do nosso ponto de vista, na não aplicação pela Anek deste aumento ilógico e inadmissível de 20 %. Deste modo, solicitamos-lhe que não mantenha a sua posição, a fim de se evitar perturbar o clima de cooperação entre as quatro empresas, o que teria consequências nefastas para todos nós. Em guisa de conclusão, asseguramos-lhe que, no futuro, caso a Anek decida colocar um navio na rota Patras-Trieste sem a inclusão de Ancona, o preço será obviamente superior à da rota Patras-Ancona, mas não em 20 %, o que, com base em qualquer apreciação imparcial, é, no mínimo, irrealista».

Elementos de prova relativos a 1992

(24) A colusão prosseguiu em 1992. Em 22 de Julho de 1991, a Strintzis enviou uma tabela muito pormenorizada dos preços relativos ao transporte de passageiros à Anek, à Karageorgis e à Minoan afirmando: «Enviamos em anexo a tabela de 1992, tal como acordada na nossa reunião de [ilegível] de Julho. Queiram confirmar o vosso acordo». Realizou-se posteriormente uma troca de vários telexes em que foram debatidas as formas de tratar a depreciação da dracma.

(25) Após uma reunião realizada em 7 de Outubro de 1991 entre a Strintzis, a Anek, a Karageorgis e a Minoan, a Strintzis enviou uma tabela de preços «tal como acordada» relativa a 1992 (rota Patras-Igoumenitsa-Corfu-Ancona) às três

outras empresas solicitando o respectivo acordo. Esta lista continha os preços relativos ao transporte de passageiros, pormenorizados por estação alta e baixa e por categoria de cabines, bem como relativos a todas as categorias de veículos. As partes tinham igualmente acordado os períodos correspondentes às estações alta e baixa e os preços das refeições. A Anek enviou o seu acordo por telex de 16 de Outubro de 1991. Esta resposta foi comunicada à Karageorgis e à Minoan.

Além disso, foi encontrada uma carta de 18 de Outubro de 1991 nas instalações da Strintzis, enviada pela Anek aos agentes portuários e que afirma: «Junto enviamos as tarifas em dracmas para 1992 na rota Patras-Ancona, tal como acordadas com a Strintzis, a Minoan e a Karageorgis». Uma carta análoga foi enviada pela Strintzis.

(26) As quatro empresas acordaram igualmente no período de validade da suas tarifas comuns para o período transitório do final do ano. Um telex enviado pela Anek à Karageorgis, à Minoan e à Strintzis afirma que «... concordamos com a manutenção dos preços de 1991 da rota Patras-Ancona até 10 de Janeiro de 1992». A Anek informou os seus agentes portuários, por telex de 21 de Outubro de 1991, que «... na sequência do acordo com os nossos concorrentes, os preços de 1991 na rota Patras-Ancona-Patras são válidos até 10 de Janeiro de 1992».

(27) Um telex de 7 de Janeiro de 1992, encontrado nas instalações da Minoan, enviado pela Minoan à Anek, à Strintzis e à Karageorgis, avisa-as de que vários importadores de veículos automóveis «estão a desenvolver esforços para atrair as nossas empresas para uma concorrências de preços... propomos-lhe que adira a uma política comum que evite que a situação degenere». Propõe um preço a ser publicado por todas as empresas e solicita a conclusão de um acordo «a fim de responder à Calberson que, tal como sabem, tem estado em contacto com todas as empresas». A Strintzis concordou em manter uma política comum e propôs um preço comum para todos os veículos não acompanhados. A Anek concordou igualmente com a Strintzis.

(28) Um documento de 25 de Fevereiro de 1992 encontrado nas instalações da Minoan indica que o acordo destinado a manter os diferenciais entre os preços aplicados nas rotas entre a Grécia e a Itália prosseguiu em 1992. Nesse documento, as European Trust Agencies (seguidamente designadas ETA) enviaram para a sede da Minoan «as últimas evoluções relativas às rotas de Itália». Após mencionarem a introdução de novos navios e os problemas que a tonelagem suplementar é susceptível de causar, afirma-se: «Concentramos os nossos esforços na política de preços a ser aplicada pela Ventouris na rota de Otranto. Já iniciámos um debate quanto à questão. Num intuito de clarificação, enviamos-lhe os preços actuais relativos a Bari, Otranto e Ancona e os nossos preços propostos relativos a Otranto». Segue-se uma tabela de tarifas relativa a veículos de mercadorias de diferentes dimensões.

(29) Além disso, em telex de 7 de Janeiro de 1993 enviado pela Minoan à Strintzis, à Anek e à Karageorgis propunha um ajustamento dos preços relativos aos veículos nas rotas Grécia-Itália--Grécia. Afirmava: «Salientamos que passaram dois anos desde o último ajustamento dos preços relativos a veículos».

Elementos de prova relativos a 1993

(30) Realizaram-se igualmente em 1992 consultas relativamente aos novos preços para 1993. A ETA informou a Minoan em 21 de Maio de 1992 de que uma «conferência de representantes das companhias marítimas da rota Patras-Ancona deve ser agendada para debater a preparação das novas tarifas para 1993». Este documento continha igualmente a ordem de trabalhos desta reunião. Um telex da ETA enviado à sede da Minoan de 27 de Maio de 1992 afirmava: «Informamos das propostas que apresentámos na reunião das quatro companhias marítimas e que, com ligeiras diferenças para a Karageorgis e para a Strintzis, foram aceites. A Anek mantém uma reserva quanto à sua posição e responderá dentro de 10 dias». Eram apresentados seguidamente um conjunto de aumentos específicos de preços relativamente a vários tipos de tráfego.

(31) As discussões foram retomadas mais tarde. Uma carta de 30 de Julho de 1992 da ETA para a sede da Minoan afirmava que se realizaria uma reunião de representantes das quatro «empresas que colaboram na rota Grécia-Itália» em 4 de Agosto de 1992 em que «serão debatidas todas as questões relevantes».

(32) A Strintzis enviou à Anek, à Karageorgis e à Minoan um fax em 6 de Agosto de 1992 em que anunciava que os preços expressos em moedas europeias seriam calculados com base nos preços expressos em dracmas e especificando a taxa de câmbio em marcos alemães. Propunha igualmente não divulgar os preços expressos em dracmas antes de 30 de Setembro de 1992. A Anek deu o seu acordo por telex de 7 de Agosto de 1992. Esta resposta foi igualmente enviada à Strintzis, à Karageorgis e à Minoan.

(33) A Minoan enviou uma carta em 29 de Setembro de 1992 à Anek, à Karageorgis e à Strintzis em que expressava a sua preocupação acerca das flutuações das moedas estrangeiras relativamente à dracma e pedia aos restantes que respondessem se deviam adaptar os respectivos preços, dado que, de outro modo, as listas de preços expressas em marcos alemães, em liras e em dracmas apresentariam divergências significativas. A Minoan enviou à Anek, à Karageorgis e à Strintzis em 12 de Outubro de 1992 várias propostas que já tinham sido debatidas oralmente ou mediante uma troca de telexes. Um telex de 18 de Outubro de 1992 enviado pela Minoan à Anek, à Karageorgis e à Strintzis afirmava: «Na sequência da nossa conversa relativamente ao acordo final em matéria de tarifas expressas em marcos alemães, em liras e em dracmas, apresentamos as nossas decisões:». Foi proposto um aumento de 5 % da tarifa expressa em liras. A Anek respondeu por telex de 16 de Outubro de 1992 dando o seu acordo relativamente aos preços expressos em marcos alemães e em liras. A Strintzis concordou igualmente em 16 de Outubro de 1992. A Karageorgis respondeu por telex de 26 de Outubro de 1992. A Karageorgis respondeu por telex de 26 de Outubro de 1992 dando o seu acordo e acrescentando «insistimos, além disso, num aumento das tarifas relativas a veículos e aguardamos a vossa decisão». A Anek respondeu por telex de 6 de Novembro de 1992 dando o seu acordo.

(34) Em Novembro de 1992, após ter recebido um pedido de informações da Comissão relativamente aos preços praticados nas rotas entre a Grécia e a Itália, a Minoan enviou um telex à Anek, à Karageorgis e à Strintzis afirmando: «Devido à situação delicada criada pelas perguntas da Comissão relativamente às nossas tabelas de preços na rota Grécia-Itália e na sequência de troca de pontos de vista oral, propomos o seguinte: das 17 categorias contidas na nossa tabela de preços, o "convés" não deve ser tido em conta, dado ser onde nenhum de nós pretende que qualquer empresa se situe a um nível inferior de preços; relativamente às restantes 16, cada empresa deve assumir quatro categorias cada (a serem escolhidas pelo Sr. Sakellis) [Strintzis] e reduzir a sua tabela de preços em 1 %». A Minoan enviou igualmente à Anek uma cópia da sua resposta ao pedido de informações mencionado anteriormente.

(35) Um telex de 9 de Dezembro de 1992 enviado pelo Strintzis à Anek, à Minoan e à Karageorgis, afirmava: «Relativamente aos preços de 1993, lembramos-lhe que foi acordado que devem ser aplicados a partir de 11 de Janeiro de 1993».

(36) Um telex de 7 de Janeiro de 1993 (mencionado no considerando 29) enviado pela Minoan à Strintzis, à Anek e à Karageorgis propunha um ajustamento dos preços relativos aos veículos nas rotas entre a Grécia e a Itália. Afirmava: «A nossa decisão de concluir um acordo com a vossa empresa quanto ao reajustamento sem consulta prévia das empresas presentes nas outras rotas italianas deve-se à intenção de evitar debates intermináveis que seriam inevitáveis caso se desse início a tais consultas. É nossa convicção que este acordo conjunto será acolhido favoravelmente por essas empresas... Aguardamos o vosso acordo». Em anexo era enviada a tabela de tarifas propostas. A Karageorgis respondeu por telex de 8 de Janeiro de 1993 afirmando: «Concordamos inteiramente». A Minoan enviou um outro telex à Anek, à Karageorgis e à Strintzis, em 14 de Janeiro de 1993, em que propunha que a Anek devia aplicar um aumento de 15 % dos seus preços relativos a veículos de mercadorias na rota de Trieste. A Strintzis concordou com a Minoan relativamente a estas questões em 15 de Janeiro de 1993. A Anek respondeu em 15 de Janeiro de 1993 dando o seu acordo às propostas relativas à rota Patras-Ancona, mas afirmando que já tinha publicado um aumento de 8 % na rota de Trieste com efeitos a partir de 1 de Fevereiro de 1993, sendo difícil voltar atrás neste ponto.

(37) Em 24 de Novembro de 1993, realizou-se uma reunião que contou com a participação de 14 empresas e cujo objectivo era o reajustamento dos preços para 1994 nas rotas entre Patras e Ancona, Brindisi e Bari. Um telex de 24 de Novembro de 1993 enviado pela ETA para a sede da Minoan afirmava: «Temos o prazer de os informar que, a reunião de hoje, chegámos a acordo quanto a um reajustamento dos preços relativos aos veículos de aproximadamente 15 %... com efeitos imediatos a partir de 16 de Dezembro de 1993. Congratulamo-nos especialmente porque começámos por abordar o problema do colapso do acordo anterior». Esta última frase implica a existência de um acordo relativamente à diferenciação entre Ancona/Bari e Brindisi no início desse ano.

Elementos de prova relativos a 1994

(38) Em 24 de Novembro de 1993, realizou-se uma reunião que contou com a participação de 14 empresas e cujo objectivo era chegar a acordo quanto aos preços nas rotas entre Patras e Ancona, Brindisi e Bari. Um telex de 24 de Novembro de 1993 enviado pela ETA para a sede da Minoan afirmava: «Temos o prazer de os informar que, na reunião de hoje, chegámos a acordo quanto a um reajustamento dos preços relativos aos veículos de aproximadamente 15 % … com efeitos imediatos a partir de 16 de Dezembro de 1993. Congratulamo-nos especialmente porque começámos por abordar o problema do colapso do acordo anterior, devido à oposição das empresas Kosma-Giannatou e Ventouris A, restabelecemos gradualmente a situação, passando primeiramente de 5 % para 10 % (posições da Strintzis, Ventouris G. e Adriatica), tendo finalmente chegado à percentagem mencionada anteriormente. Além disso, chegámos a uma situação de equilíbrio quanto aos vários conflitos que, como é do vosso conhecimento, existem relativamente às discrepâncias de porto para porto. Na verdade, congratulamo-nos, dado que, com base nos dados da actividade desenvolvida em 1993, tal proporcionará à nossa empresa novas receitas líquidas da ordem de 600 000 000 [dracmas] ao ano». Além disso, a nota refere que 14 empresas se encontravam presentes na reunião.

(39) A «Kosma-Giannatou» mencionada no considerando 38 é interpretada pela Comissão como sendo uma referência à empresa Med Lines, dado tanto o Sr. Kosmas como o Sr. Giannatos serem membros do seu Conselho de Administração. Crê-se que a Ventouris G. seja uma referência à Ventouris Ferries, enquanto a Ventouris A. se presume que seja uma referência à AK Ventouris, uma outra empresa. A Comissão não inclui a AK Ventouris na presente decisão, dado não ter quaisquer elementos de prova para além da nota mencionada anteriormente de que esta empresa cometeu efectivamente uma infracção às regras da concorrência. Além disso, a Comissão não pôde identificar outras pequenas empresas que eventualmente participaram na reunião.

(40) Um telex enviado em 13 de Maio de 1994 pela Minoan à Anek e à Strintzis menciona que o novo tipo de reboque se estava a generalizar na rota de Ancona e propôs uma nova categoria de tarifas e uma data de aplicação comum. Seguiram-se os telexes de 25 de Maio de 1994 e de 3 de Junho de 1994 relativos à mesma questão e solicitando o acordo.

(41) Um telex enviado em 26 de Maio de 1994 pela ETA para a sede da Minoan afirmava: «Tomámos a iniciativa de aplicar um nova tarifa nas rotas de Itália com taxas diferenciadas em função do pagamento em numerário ou por cheques a dois meses. O problema reside em que temos de obter o acordo de 16 empresas. Porém, estamos optimistas.»

(42) A investigação da Comissão realizou-se em Julho de 1994. Não existem quaisquer elementos de prova de que as empresas prosseguiram a sua colusão após esta data.

E. **Argumentação das partes**

Argumentação geral das partes

Strintzis

(43) Segundo a Strintzis, os acordos relativos a preços foram influenciados pelo enquadramento jurídico e regulamentar grego relativo à navegação costeira, em especial a Lei n.º 4195 de 11/13 de Julho de 1929. A Strintzis alega que devido:

— ao enquadramento regulamentar grego,

— à prática e às obrigações impostas pelo Ministério da Marinha Mercante (a seguir designado YEN),

— à necessidade de um horário regular,

— à duração incerta do período turístico,

— ao risco de alterações drásticas dos níveis de custos em consequência de desvalorizações anuais imprevistas da dracma,

— à necessária divulgação dos planos empresariais da Strintzis mediante as reuniões obrigatórias relativamente à parte doméstica da linha Grécia-Itália, e

— à necessidade de respeitar a directiva do YEN para que os aumentos das tarifas relativas à carga referentes à parte internacional do mercado Grécia-Itália estejam dentro dos limites da inflação,

a Strintzis tinha de se proteger de uma concorrência sem restrições contra a qual não teria podido reagir suspendendo ou reduzindo as suas actividades, dadas as obrigações impostas pelo YEN.

(44) De qualquer modo, todos os factores mencionados anteriormente constituem uma restrição à autonomia das partes na definição das respectivas políticas de preços. De acordo com a Strintzis, as orientações do YEN relativas à política de preços das empresas deviam ser consideradas como medidas restritivas na acepção da Lei grega n.º 4195/29. Além disso, a empresa não estava ao corrente de que as suas actividades constituíam uma infracção ao direito da concorrência comunitário.

(45) A Strintzis alega que os acordos não incluíam obrigações ou cláusulas negativas, que concorria efectivamente com as outras empresas oferecendo descontos e que uma parte significativa do seu lucro líquido derivava dos serviços a bordo não objecto dos acordos.

(46) Na opinião da Strintzis, as medidas do YEN definiam todos os factores de concorrência excepto os preços quanto à parte internacional das rotas Grécia-Itália. Por conseguinte, a concorrência residual era muito limitada ou mesmo impraticável. Na verdade, o acordo relativo aos preços constituía um cartel induzido e objecto de supervisão por parte do Governo e não um cartel criado por operadores a título individual com a intenção de maximizar os seus lucros. Pelo contrário, os preços das rotas Grécia-Itália eram inferiores aos praticados noutras rotas internacionais no mercado comum. No que diz respeito à gravidade da infracção, a Strintzis alega que o envolvimento das autoridades gregas criou confusão entre as partes quanto ao enquadramento jurídico aplicável e que os níveis de preços teriam sido os mesmos sem os alegados acordos de preços.

Ventouris Ferries

(47) A Ventouris alega que determinou de forma independente a sua política comercial e de preços tendo em conta as condições do mercado, a inflação e os custos de exploração, bem como a política do YEN que impunha consideráveis obrigações em matéria de serviço público às empresas que operavam na Grécia. A empresa refere que determinava o seu comportamento e prática empresarial de acordo com as disposições do direito nacional e comunitário, nomeadamente as regras do direito da concorrência e o enquadramento jurídico marítimo da Grécia. De igual modo, a Ventouris alega que operava apenas na linha Patras-Igoumenitsa-Kerkyra-Bari em que não defrontava qualquer concorrência substancial e, por conseguinte, não tinha qualquer razão para concluir um acordo com empresas que operavam em rotas diferentes sob condições diferentes e com clientes diferentes. A Ventouris alega que qualquer forma de cooperação entre as empresas se limitava aos operadores na rota Patras-Ancona.

(48) Por último, a Ventouris chama a atenção para a política do YEN e para a enquadramento jurídico e regulamentar grego, bem como para a situação específica deste mercado (transparência, concorrência com base em descontos, etc.) devido à qual, mesmo se tivesse existido um acordo, a situação no mercado teria sido a mesma relativamente à concorrência com base nos preços.

Anek

(49) A Anek reconhece que, a partir de 1990, participou num acordo para estabelecer preços comuns em certas rotas, embora na altura em que o acordo foi concluído não estivesse ao corrente de que cometia uma infracção a qualquer lei aplicável. A Anek propôs igualmente que a Comissão devia ter em conta, relativamente a todos os operadores, o contexto regulamentar nacional em que as empresas operavam, o envolvimento das autoridades nacionais na preparação do enquadramento em que os acordos se situam e o efeito limitado sobre a concorrência. A Anek invocou igualmente que a Comissão devia ter em conta a sua relutância em participar no acordo, o seu papel passivo no acordo, a duração limitada da sua participação e a sua presença limitada no mercado relevante, bem como o compromisso da Anek quanto ao respeito futuro da legislação.

(50) A Anek sustenta que relativamente a todas as rotas marítimas em que se aplica a cabotagem, as consultas entre os operadores quanto aos preços e outras questões têm sido obrigatórias quanto à parte doméstica das rotas marítimas internacionais. Embora o Ministério da Marinha Mercante não tenha exigido aos operadores de *ferry* que cheguem a um acordo de preços relativamente à parte internacional das rotas para Itália, a Anek alega que os operadores de *ferry* entendiam que o YEN os tinha encorajado a iniciar um debate sobre essa questão. Além disso, a Anek salienta que a sua participação se limitava ao período 1990-1994.

(51) A Anek alega que não actuou como um instigador ou desempenhou um papel líder na determinação dos preços e que, por vezes, exprimia objecções a certas medidas propostas por outros, nomeadamente quando considerou os preços propostos como injustos ou excessivos. Por exemplo, no final de 1991, a Anek resistiu a tentativas de outros operadores de *ferry* para chegar a acordo quanto à aplicação de um aumento de 20 % das tarifas praticadas na rota Patras--Trieste em comparação com a rota Patras-Ancona.

(52) Relativamente aos preços, a Anek alega que os preços por milha entre a Grécia e a Itália permaneciam a um nível inferior ao de outras rotas internacionais comparáveis na Europa e significativamente abaixo das tarifas nacionais. Além disso, a Anek sustenta que o acordo relativo a preços dizia apenas respeito às tarifas aplicadas e não abrangia outros domínios, tais como serviços a bordo, preços a bordo, publicidade e comissões dos agentes. De igual modo, a Anek alega que não detinha uma quota de mercado significativa na rota Patras-Brindisi e na rota Patras-Bari e, deste modo, a sua cooperação nestas rotas não podia ser considerada como tendo tido um impacto significativo sobre a concorrência.

Minoan

(53) A Minoan sustenta que os acordos alegados não tinham qualquer carácter vinculativo, mas apenas confirmavam a existência de um enquadramento geral de práticas empresariais que se encontrava, de qualquer modo, predefinido pelo enquadramento jurídico e regulamentar existente relativo à navegação e pela política prosseguida pelo YEN. Com base na troca de correspondência entre o YEN e a Comissão, a Minoan conclui que as tarifas da parte internacional das rotas Grécia-Itália foram influenciadas pelas decisões do YEN no que diz respeito aos preços para a parte interna, bem como pelas recomendações do YEN relativamente às tarifas internacionais. Em especial, a Minoan define a política do YEN como medidas preventivas na acepção da Lei grega n.º 4195/29. Na opinião da Minoan, os acordos alegados tratavam apenas dos preços para as linhas internacionais anunciados publicamente e não incluíam quaisquer outros parâmetros do comportamento empresarial das empresas, tais como a organização da rede comercial, a política de descontos e publicidade, os preços aplicados às refeições e serviços a bordo e a política de valorização. A Minoan solicita à Comissão que tenha em conta o efeito cumulativo de todos estes factores no contexto económico e jurídico do presente processo.

(54) Quanto à aplicação dos acordos relevantes, a Minoan defende que nunca foram cumpridos na prática. Além disso, a Minoan defende que a ETA representava uma empresa independente que actuava como seu agente. Por conseguinte, a Minoan põe em questão a legalidade da investigação nos escritórios da ETA e dos documentos recolhidos pela Comissão. A empresa remete para a carta de 14 de Setembro de 1993 encontrada no decurso da investigação de 5 e 6 de Julho. Na opinião da Minoan, esta carta prova que muitas das actividades atribuídas à Minoan, em especial as relacionadas com a política de preços, constituíam iniciativas da ETA e foram aplicadas sem a aprovação da Minoan.

(55) Quanto à gravidade da infracção alegada, a Minoan afirma que a existência de acordos relativos a preços não desempenhou na prática um papel importante devido à transparência do mercado. No que diz respeito à duração, a Minoan defende que os acordos alegados não foram aplicados.

Adriatica

(56) A Adriatica reconhece a participação do seu representante nos debates com as empresas que operam nas rotas entre a Grécia e a Itália. No entanto, a Adriatica alega que determinava de forma independente a sua política comercial e de preços tendo em conta as condições do mercado. Na verdade, verificava-se um grau suficiente de concorrência no mercado, dado os operadores concorrerem através de descontos, comissões, encargos suplementares para cargas perigosas, etc., não tendo as quotas de mercado jamais sido objecto de negociação. Assim, a quota de mercado da Adriatica encontrava-se numa trajectória descendente desde 1990.

(57) Por último, a Adriatica alega que não desempenhou qualquer papel na determinação dos preços e que nunca aplicou qualquer acordo nesta matéria. Estes acordos foram, de acordo com a Adriatica, negociados entre os operadores gre-

gos. Por conseguinte, caso a Comissão conclua que a Adriatica participou em tais acordos, a sua participação deve ser considerada como limitada a 1991.

Marlines

(58) A Marlines afirma não ser um armador, mas sim uma agência estabelecida na Libéria e considerada, de acordo com a Lei grega n.º 89/67, como uma empresa *offshore*. A Marlines defende que sempre ofereceu preços mais baixos do que os seus concorrentes de acordo com as instruções dos seus comitentes, tal como se pode inferir das suas brochuras de 1987, 1988 e 1989.

Argumentação das partes no que diz respeito a alegações específicas

1987 — 1988 — 1989

(59) A Strintzis aceita que em 1987, 1988 e 1989 participou em consultas sobre os preços. No entanto, alega que as reuniões entre as empresas realizadas em 1987 se relacionavam exclusivamente com os preços para 1988. No que diz respeito aos preços relativos aos veículos de mercadorias para 1989, a Strintzis admite que seguiu os preços da Anek, dado as empresas que operavam na linha Grécia-Itália seguirem ocasionalmente os preços publicados dos seus concorrentes.

(60) No que diz respeito à tentativa de persuadir a Anek a aderir ao acordo alegado, a Strintzis menciona que, de acordo com o enquadramento regulamentar grego, a Anek não podia aplicar preços que eram significativamente inferiores aos praticados no porto de Patras. Assim, as empresas propuseram uma política de preços conjunta à Anek de forma a evitar diferenças de preços significativas no sentido da baixa e a intervenção das autoridades gregas.

(61) A Strintzis defende que as reuniões relativas aos preços para 1988 e 1989 não conduziram a um acordo relativo a uma tarifa comum aplicável aos passageiros, dado os respectivos preços publicados relativos a passageiros serem diferentes dos publicados pelas outras empresas.

(62) A Minoan alega que o comportamento de outras empresas relativamente à Anek devia ser apreciado de acordo com o enquadramento jurídico e regulamentar grego e a política do YEN. Defende igualmente que qualquer eventual reajustamento dos preços não era motivado pela intenção de aumentar os lucros, mas sim por outros factores, tais como a inflação, o aumento dos preços dos combustíveis e a relação entre a dracma e outras moedas.

1990

(63) A Strintzis aceita ter acordado preços comuns relativos a passageiros e veículos de mercadorias para 1990 com a Minoan, a Anek, a Karageorgis e a Marlines. Porém, alega que os acordos relevantes nunca foram seguidos, dado a Strintzis aplicar de forma autónoma a sua própria política de preços.

(64) Em especial, no que diz respeito ao telex de 6 de Julho de 1989, a Strintzis chama a atenção para a explicação da Anek de que cada empresa podia aplicar livremente a sua política relativa a grupos. A Anek considerava como «grupo» qualquer grupo de, pelos menos, 24 pessoas que viajam com o mesmo bilhete. Em contrapartida, a Strintzis não impunha tal limitação, mas oferecia livremente descontos colectivos aos seus clientes, independentemente do número de pessoas. A Strintzis alega que a sua política de descontos e os outros descontos de fidelidade nunca foram revelados aos seus concorrentes, não tendo assim aplicado também o acordo relativo a preços para 1990.

(65) No que diz respeito ao fax de 12 de Junho de 1989, a Strintzis alega que a troca de informações foi necessária, dado o YEN ter aconselhado as cinco empresas a manter as subidas de preços dentro dos limites da inflação para cada moeda em que se emitiam os bilhetes. Mencionou igualmente que foi responsável pelo reajustamento dos preços dentro dos limites da inflação para cada moeda, dado ter melhor infra-estrutura e métodos logísticos.

(66) Em relação ao fax de 8 de Dezembro de 1989, a Strintzis defende que estas assinaturas não comportavam qualquer obrigatoriedade para além do facto de os signatários serem informados dos preços propostos. De acordo com a Minoan, as assinaturas contidas no fax de 8 de Dezembro

de 1989 não implicavam a existência de um acordo escrito típico. A assinatura era atribuída ao facto de os mercados relevantes, que exprimiam os desvios lógicos entre os preços relativos a Ancona, Bari ou Brindisi, serem igualmente tidos em conta pela Ventouris que operava nas linhas do sul. De acordo com a Minoan, os preços propostos para as várias categorias de camiões proporcionavam um modelo «ideal» para o cálculo das diferenças de preço que dependiam da distância em milhas, não constituindo qualquer intenção de fixar um preço específico para cada linha e para cada categoria de camiões. Em apoio a este argumento, a Minoan alega que não seguiu estritamente os preços relevantes na linha para Ancona e que seguiu a sua própria política de descontos.

(67) A Ventouris Ferries alega que, relativamente ao fax de 8 de Dezembro de 1989, já tinha determinado a sua política de preços para 1990 e que as assinaturas que se encontram a seguir aos preços não implicavam a existência de um acordo, dado a lista de preços não ser legalmente vinculativa. Na verdade, esta lista continha a proposta da Ventouris de preços indicativos genéricos. Porém, a empresa já tinha notificado esta lista aos seus agentes em 4 de Dezembro de 1989.

(68) Além disso, no que diz respeito ao telex de 11 de Abril de 1990, a Strintzis alega que constiui tal prova, por um lado, da existência de um acordo relativo a preços e, por outro, da liberdade das partes participantes de determinarem independentemente a sua política de descontos e a comissão a pagar aos seus agentes.

(69) De acordo com a Minoan, o telex de 11 de Abril de 1990 refere-se a um acordo quanto a alguns parâmetros da política de preços que podiam, no entanto, ser facilmente do conhecimento dos concorrentes.

(70) Relativamente ao telex de 6 de Setembro de 1990, a Strintzis afirma que um reajustamento dos preços pode ser atribuído a factores inelásticos, tais como a flutuação dos preços dos combustíveis e a outros factores objectivos que se relacionam com a política do Governo grego, tais como o aumento do transporte de camiões devido aos problemas na Jugoslávia, a decisão do Ministério dos Transportes relativamente à exportação de mercadorias e a necessidade de aumentar os preços de forma a permitir às empresas operarem no mercado Grécia-Itália durante o Inverno.

(71) Na opinião da Strintzis, a Minoan confirmou, através do fax de 13 de Setembro de 1990, que o aumento de preços foi efectuado com base numa análise dos dados económicos que compõem os custos de exploração dos navios. As empresas conheciam pormenorizadamente os elementos económicos relevantes, devido à publicação das suas licenças de exploração e às reuniões necessárias para as linhas domésticas em que participavam sob a égide do YEN. A Strintzis alega que as partes foram forçadas a debater estes elementos económicos a fim de permanecerem durante o Inverno no mercado Grécia-Itália.

(72) No que diz respeito aos telexes de 5 de Setembro de 1990 e de 10 de Outubro de 1990, a Minoan alega que, devido ao aumento dos preços dos combustíveis, aos problemas na Jugoslávia e à necessidade de continuar a operar durante o Inverno, as quatro empresas foram forçadas a considerar o reajustamente dos preços para a parte Kerkyra-Ancona, a fim de minimizar os efeitos negativos decorrentes dos custos do transporte.

(73) Relativamente ao fax de 30 de Outubro de 1990, a Strintzis aceita que aplicou os preços acordados relativos aos camiões. No entanto, alega que os preços relevantes se basearam nas despesas reais dos itinerários entre a Grécia e a Itália, isto é, o aumento dos custos dos combustíveis e a necessidade de racionalizar a diferença entre os preços domésticos internacionais por milha e por metro de camião transportado.

(74) Relativamente ao fax de 30 de Outubro de 1990, a Ventouris Ferries alega que nunca o recebeu e que os seus preços relativos a camiões foram incluídos na lista por outras empresas que provavelmente os obtiveram através de um agente da Ventouris Ferries.

(75) A Adriatica aceita ter participado numa reunião em 25 de Outubro de 1990 relativamente aos preços relativos a camiões, embora tivesse já decidido os seus preços para 1991 antes desta reunião. Na verdade, o objectivo da Adriatica era controlar a política dos seus concorrentes, tendo em conta que os operadores gregos já tinham chegado a um acordo um ano antes, isto é, em 10 de Dezembro de 1989. A Adriatica alega igualmente que não seguiu os preços acordados na reunião, tal como pode ser demonstrado pelos preços aplicados efectivamente no final de 1990.

1991

(76) A Strintzis alega que «o clima de cooperação» a que se refere o seu telex de 18 de Novembro de 1991 e a «estabilidade de preços» mencionada pela Karageorgis, Minoan e Strintzis no telex de 22 de Outubro de 1991 dizem respeito ao enquadramento geral de reuniões obrigatórias entre as empresas e à troca de informações confidenciais para a formação de um «acordo-quadro» relativo a preços para o período seguinte. De igual modo, a Strintzis alega que a intenção da Anek de realizar pela primeira vez um itinerário na linha Patras-Trieste, oferecendo exactamente as mesmas tarifas que as da rota Patras--Ancona, embora a distância para Trieste seja cerca de 20 % maior, foi considerada pela Karageorgis, Minoan e Strintzis como podendo dar origem a uma intervenção do Governo grego.

(77) A Strintzis chama a atenção para o telex de 18 de Novembro de 1991, que, na sua opinião, indica que o montante das tarifas deve ser proporcional à distância das viagens, o princípio adoptado pelo YEN para o cálculo dos preços domésticos. No parecer da Strintzis, a prevenção de concorrência dolorosa «com os efeitos conhecidos», a que se referiu no final do fax em questão, diz respeito à prevenção de uma guerra comercial no mercado Grécia-Itália e à consequente intervenção do Governo grego. Por último, a Strintzis alega que a Anek não aplicou o aumento de 20 % dos seus preços na rota Patras--Brindisi. Alega-se que, de acordo com o enquadramento regulamentar grego relativo à navegação e, em especial, a Lei n.º 4195/1929, a política de preços extremamente baixos sem proporção com os serviços oferecidos numa dada linha internacional podem conduzir à imposição de coimas aos infractores.

(78) Por último, a Strintzis defende que o «acordo--quadro» mencionado anteriormente relativo aos preços para 1991 não foi seguido na prática, dado a Strintzis ter seguido a sua própria política de descontos independente.

(79) A Minoan alega que, no período relevante, o aumento de 10 % foi ditado pelo aumento da inflação. Alega igualmente que, sob a influência do YEN e com base na distância em milhas, os preços para Trieste foram 20 % superiores aos preços para Ancona. De acordo com a Minoan, a troca de correspondência efectuada entre as partes relacionava-se com a decisão da Anek de fixar os preços para a rota Patras-Trieste ao mesmo nível que os preços para a rota Patras--Ancona e destinava-se assim a assegurar um diferencial adequado e a evitar a concorrência desleal. De igual modo, a Minoan alega que seguiu a sua própria política de descontos.

(80) A Adriatica afirma que, durante 1991, não teve qualquer contacto com as outras empresas e que continua a adoptar as suas tarifas de acordo com as condições do mercado. Além disso, a Adriatica alega que, durante 1991, a sua quota de mercado diminui devido à intensa concorrência proveniente dos operadores gregos sob a forma de descontos, reduções de preços, etc.

1992

(81) No que diz respeito ao fax de 22 de Julho de 1991 e à troca de correspondência mencionada nos considerandos 26 a 32 da comunicação de acusações, a Strintzis alega que a troca de informações relevante ocorreu no quadro das reuniões obrigatórias relativas aos preços para 1992.

(82) Relativamente ao telex de 7 de Janeiro de 1992, a Strintzis alega que, apesar do acordo inicial com a Minoan de não oferecer à Calberson o desconto solicitado, este acordo não foi seguido na prática, dado a Strintzis ter finalmente oferecido um desconto superior. A Strintzis refere que o acordo relevante foi concluído numa base oral e que a maior parte dos veículos relevantes foram transportados pela Marlines. No parecer da Strintzis, o que antecede prova a existência de uma concorrência baseada nos preços entre as empresas participantes a nível dos descontos. A Strintzis alega igualmente que o acordo mencionado anteriormente relativo aos preços para 1992 não foi seguido na prática, dado a Strintzis ter seguido a sua própria política de descontos independende.

(83) Em relação à similitude dos preços para passageiros e para veículos de passageiros, a Minoan defende que tal pode ser atribuído à sua publicação nas brochuras das empresas. Defende igualmente que a natureza oligopolística do mercado e a política do YEN conduziram a preços homogéneos. Segundo a Minoan, a concorrência exercia-se não através dos preços publicados, mas sim através da política de descontos, das ofertas e de outros incentivos proporcionados pelas empresas.

(84) Relativamente à Calberson, a Minoan alega que era lógico que as empresas reagissem e tentassem verificar se os seus concorrentes tinham oferecido tais descontos excessivos. No que diz respeito ao documento de 25 de Fevereiro de 1992, a Minoan alega que não constitui prova de um acordo e que os preços relevantes não foram aplicados na prática. De igual modo, de acordo com a Minoan, a tabela de preços sugerida da ETA para Ortona se destinava a assegurar a aprovação da Minoan, no caso de esta empresa decidir operar o navio na rota para Ancona.

(85) Relativamente ao telex de 7 de Janeiro de 1993, a Minoan alega que se relacionava com a equivalência de preços entre dracmas e liras italianas e não com um aumento de preços em ambas as moedas.

(86) Por último, a Minoan alega que não existe qualquer prova de um acordo entre si e a Ventouris Ferries, a Hellenic Mediterranean Lines e a Med Link relativamente a 1992.

(87) A Adriatica alega que, durante 1992, não estabeleceu qualquer contacto com as outras empresas e continua a adoptar as suas tarifas de acordo com as condições do mercado, tal como pode ser demonstrado através das tarifas que aplicou efectivamente. De acordo com a Adriatica, o documento da ETA de 25 de Fevereiro de 1992 demonstra que se realizaram consultas entre os operadores gregos, mas não com a Adriatica. Além disso, a Adriatica defende que, durante 1992, a sua quota de mercado diminuiu devido aos preços mais baixos praticados pelas empresas gregas.

(88) Relativamente a 1992, a Ventouris alega que não existe qualquer elemento de prova específico da sua participação em acordos de preços.

1993

(89) No que diz respeito às reuniões com as empresas que operam nas outras linhas do mercado Grécia-Itália, a Strintzis aceita que se verificou uma tentativa de acordar preços com base nos princípios da determinação dos preços domésticos. No entanto, a Strintzis não tem conhecimento do facto destas empresas nas outras linhas aplicarem ou não tais preços.

(90) No que diz respeito ao telex de 6 de Novembro de 1992, a Strintzis defende que a proposta da Minoan não foi seguida na prática, dadas as diferenças de preços das empresas não se basearem na proposta da Minoan, mas sim na sua política de descontos autónoma.

(91) A Minoan aceita que se realizaram discussões entre as empresas. No que diz respeito ao telex de 6 de Novembro de 1992, a Minoan alega que foi enviado pela ETA sem conhecimento ou aprovação da Minoan. Além disso, relativamente à reunião de 24 de Novembro de 1993, a Minoan refere que o «acordo anterior» alegado constituía uma declaração não vinculativa efectuada por várias empresas, que devia haver um diferencial entre a distância em milhas e os preços aplicados e que se deveria evitar a concorrência desleal através de quaisquer desvalorizações. No entanto, alega-se que a declaração mencionada anteriormente não foi seguida na prática.

(92) No que diz respeito a 1993, a Adriatica afirma que prosseguiu a sua política independente reajustando os seus preços relativos a camiões em 4,03 % relativamente aos preços de 1992 devido às flutuações cambiais. Desde 1 de Janeiro de 1993, a Adriatica foi igualmente obrigada, ao contrário dos operadores gregos, a introduzir um IVA previsto pelo regulamento comunitário relevante. No entanto, a Adriatica reconhece ter estado representada na reunião de 24 de Novembro de 1993 realizada entre os operadores de *ferry*, mas alega ter decidido não concluir o acordo proposto relativo a tarifas devido à eventual infracção às regras da concorrência comunitárias.

(93) Relativamente a 1992, a Ventouris Ferries alega que não existem quaisquer elementos de prova específicos da sua participação nos acordos de preços em 1993. Porém, relativamente ao fax de 24 de Novembro de 1993, a Ventouris Ferries reconhece que participou na reunião relevante, mas alega que já tinha determinado a sua política de preços para esse ano.

1994

(94) A Strintzis não tem conhecimento do facto de os preços relevantes serem seguidos ou não pelas empresas. No que diz respeito ao itinerário Patras-Ancona, a Strintzis aceita que o «acordo-

quadro» relativo a preços foi aplicado. No entanto, alega que o acordo relevante não foi seguido na prática, dado a Strintzis ter seguido a sua própria política de descontos autónoma.

(95) A Minoan nega igualmente a existência de um acordo relativo a preços. Relativamente ao telex de 13 de Maio de 1994 que se refere à nova categoria de reboques de 12-14 metros, a Minoan alega que, tal como decorre do telex de 23 de Junho de 1994, tinha alterado a categoria relevante de reboques de 12-14 metros para 12,5-14 metros. Na sua opinião, tal indica que os reboques de 12,5 metros representavam uma categoria diferente de preços mais baixos. Por último, relativamente ao telex de 26 de Maio de 1994, a Minoan alega que não aprovou a «iniciativa» alegada da ETA e que aplicou uma política diferente, tal como demonstrado por outros documentos à disposição da Comissão.

(96) A Adriatica alega que não aumentou os seus preços em 1994, embora tenha reajustado a taxa de câmbio da lira relativamente ao dólar americano em 1,22 %.

F. Apreciação da Comissão dos elementos de prova e a argumentação das partes

Conclusão

(97) A Comissão conclui que as empresas de *ferry* que operam nas rotas entre Ancona, Bari e Brindisi e a Grécia participaram num cartel de fixação de preços durante vários anos. Tratava-se de um acordo permanente qualificado pelas empresas como «a prática habitual» (telex da Minoan de 15 de Março de 1989). Elementos de prova conclusivos sugerem a existência de um amplo acordo que inclui um grande número de empresas (por exemplo, o documento de 2 de Novembro de 1990 da Minoan que afirma que os preços foram acordados pelas empresas em todas as rotas Grécia-Itália, o telex enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991 que afirma «o acordo entre as 11 empresas e os 36 navios», o telex da ETA de 24 de Novembro de 1993 que se refere a 14 empresas, o telex da ETA de 26 de Maio de 1994 que se refere ao «acordo das 16 empresas»). A Comissão pôde estabelecer que certas empresas que operavam na rota Ancona-Grécia participavam no cartel de fixação de preços no que diz respeito a preços relativos a passageiros e veículo, pelo menos, desde 18 de Julho de 1987. Embora se tenham realizado consultas antes dessa data, não existe qualquer indicação da data exacta em que começaram as negociações relativas à fixação de preços. Além disso, a Comissão considera que certos operadores de *ferry* nas rotas Bari/Brindisi-Grécia participaram no cartel, pelo menos, desde 8 de Dezembro de 1989, no mínimo, no que diz respeito ao nível dos preços relativos aos camiões. A colusão durou, pelo menos, até Julho de 1994. O cartel operava sob forma de reuniões regulares e trocas de correspondência a fim de reajustar colectivamente os preços relativos a passageiros e a veículos. A Comissão pôde identificar sete empresas que participaram no cartel: a Minoan, a Karageorgis, a Marlines, a Strintzis, a Anek, a Ventouris Ferries e a Adriatica. O grau e a duração da participação de cada uma destas empresas são apreciados nos considerandos 111 a 139.

Apreciação da argumentação geral das partes

Papel das autoridades gregas

(98) Nas suas respostas aos pedidos de informações que a Comissão lhes dirigiu, a Minoan, a Strintzis e a Anek, em 9 e 10 de Fevereiro de 1995, afirmaram nomeadamente que o acordo relativo às tarifas em questão tinha sido concluído no âmbito do enquadramento legislativo aplicável sob a égide do Ministério da Marinha Mercante (YEN).

(99) Em apoio deste argumento, as três empresas apresentaram uma cópia da Lei n.º 4195/29 relativa à concorrência desleal, bem como o conjunto de decisões e recomendações emitidos pelo YEN relativamente às linhas marítimas Grécia-Itália no que diz respeito às obrigações de serviço público neste sector e, em especial, a frequência das ligações, a prioridade, consoante as estações, a ser dada ao transporte de produtos agrícolas frescos, o número mínimo de navios em serviço e a calendarização da entrada em serviço destes navios.

(100) Por carta de 28 de Outubro de 1994, a Comissão solicitou ao Ministério da Marinha Mercante da Grécia que apresentasse certas estatísticas relacionadas com o tráfego nas rotas Grécia-Itália, bem como uma clarificação do facto de o Ministério ter alguma vez ameaçado retirar as licenças de exploração relativamente a rotas domésticas, caso as empresas não chegassem a acordo quanto a preços em rotas internacionais.

(101) Em 23 de Dezembro de 1994, o Ministério respondeu à Comissão indicando que o corredor marítimo entre a Grécia e a Itália devia ser considerando de importância nacional e comunitária primordial, devendo os preços ser competitivos, mas ao mesmo tempo situar-se a um nível em que os custos de transporte sejam mantidos a um nível reduzido. Porém, o Ministério negou qualquer relação entre a revogação das licenças de operação e os acordos de preços das empresas nas rotas internacionais.

(102) Em 13 de Janeiro de 1995, a Comissão dirigiu à Representação Permanente da Grécia junto da União Europeia uma cópia das informações enviadas pelas empresas, solicitando as observações do Governo grego quanto ao seu eventual papel nos acordos relativos às linhas marítimas entre a Grécia e a Itália e, em especial, na fixação de preços nessas linhas.

(103) Em 17 de Março de 1995, a Representação Permanente da Grécia respondeu à Comissão no sentido de que o Governo grego considerava os serviços prestados na rota em questão como serviços de interesse público e, por conseguinte, o objectivo principal do Governo consistia na viabilidade da rota e em evitar qualquer eventual «guerra de preços» susceptível de prejudicar a promoção eficiente do comércio de importação e de exportação, bem como no transporte de veículos e passageiros. No entanto, a intervenção do YEN a nível da fixação de tarifas dizia apenas respeito às rotas internas (cabotagem). No caso das linhas marítimas entre a Grécia e a Itália que incluíam a parte nacional (por exemplo, Patras-Corfu-Ancona), apenas o trajecto nacional (Patras-Corfu) é abrangido pela política de preços do YEN. Relativamente à parte internacional das linhas marítimas, o YEN não intervém de qualquer modo e os preços são fixados livremente pelas empresas em questão, tendo em conta que o preço fixado pelo Estado quando à parte doméstica da rota tem um impacto indirecto e parcial sobre o preço total da viagem com destino e com origem em Itália. Além disso, a Representação Permanente salientou que o YEN encoraja, de uma forma informal, as empresas a manterem os preços a níveis reduzidos e os aumentos anuais dentro dos limites da inflação. Por último, a liberdade das empresas de estabelecerem os seus preços encontra-se limitada pela Lei n.º 4195/29 em caso de provocar concorrência desleal. O artigo 2.º dessa lei proíbe qualquer descida dos preços relativos a passageiros e a mercadorias nas rotas externas (internacionais) para um nível que seria insignificante e desproporcionado com o nível de serviço prestado, com um objectivo de concorrência desleal. De acordo com o artigo 4.º, caso a liberdade de fixação de preços nessas rotas degenere em concorrência desleal, o Ministério da Marinha Mercante pode impor níveis superiores e inferiores de preços.

(104) Por conseguinte, a Comissão rejeita o argumento de que algumas das empresas gregas que não actuaram de forma autónoma no domínio da política de preços devido ao enquadramento regulamentar aplicável na Grécia.

(105) No âmbito do presente processo, é evidente que as empresas gregas que operam nas rotas Grécia-Itália estão sujeitas a um enquadramento regulamentar e legal rígido no que diz respeito à parte doméstica das rotas, em especial no que diz respeito à operação de licenças de exploração e à fixação de preços pelo Ministério da Marinha Mercante. Porém, tal não tem qualquer efeito directo, tal como as autoridades gregas confirmaram, sobre a política de preços das empresas relativamente à parte internacional das rotas. Além disso, as autoridades gregas negaram firmemente que, através da sua prática administrativa relativamente à aplicação destas regras, obrigassem as empresas gregas a concluir acordos de preços relativos aos preços internacionais. Na sua resposta de 23 de Dezembro de 1994 a uma carta da Comissão, o Director do Ministério da Marinha Mercante, o Sr. Manos, afirmou: «… não há qualquer envolvimento do Ministério na política de fixação de preços que é seguida pelas empresas nas rotas internacionais. O nosso envolvimento limita-se estritamente à fixação dos preços nas rotas domésticas apenas … é impensável e fora de questão que o Ministério ameace retirar as licenças de operação relativas às rotas domésticas caso as empresas não cheguem a acordo quanto aos preços nas rotas internacionais».

(106) É igualmente óbvio que a Lei n.º 4195/29 não elimina a concorrência com base nos preços. Pelo contrário, pressupõe a existência deste tipo de concorrência a liberdade de fixação dos respectivos preços por parte das empresas. É apenas no caso em que esta liberdade é utilizada para fins de concorrência desleal que o artigo 4.º dessa lei prevê a intervenção do Ministério da Marinha Mercante. Mesmo neste caso, o Ministério pode apenas definir os preços mínimos e máximos, não podendo impor um nível específico de preços. Além disso, deve salientar-se que esta lei jamais foi aplicada.

(107) A Comissão considera relevante que, embora as partes aleguem que muitos dos seus debates foram motivados pelo desejo de satisfazer os requisitos do YEN e de evitar a concorrência desleal (as discussões com a Anek quando lançou a rota de Trieste, por exemplo), nenhum dos documentos recentes considerados como elementos de prova pela Comissão contém qualquer menção ao YEN ou à Lei n.º 4195/29. Consequentemente, rejeita-se o argumento de que as empresas gregas eram obrigadas pelas medidas preventivas do Ministério a adoptar práticas de colusão devido ao receio de que o artigo 4.º da lei pudesse ser aplicado.

(108) É igualmente difícil aceitar que as recomendações do Ministério dirigidas às empresas relativamente aos aumentos de preços dentro dos limites da inflação tinham qualquer relação com a lei mencionada anteriormente. O artigo 2.º dessa lei aplica-se claramente apenas quando os preços são insignificantes, mas não quando são elevados. Tal como o Ministério explicou, as suas recomendações baseavam-se noutras concentrações relacionadas com os fluxos do comércio internacional da Grécia. Em síntese, as companhias gregas do sector do transporte marítimo que desenvolvem actividades no Mar Adriático devem ser consideradas, em matéria de política de preços, como actuando de forma autónoma.

Apreciação dos outros argumentos gerais das partes

(109) É igualmente simplista que certas partes afirmem que as iniciativas em matéria de preços das empresas foram o resultado não de colusão, mas sim das forças naturais do mercado (por exemplo, o impacto dos custos dos combustíveis) ou outros acontecimentos específicos, com a guerra na ex-Jugoslávia ou flutuações cambiais súbitas. Esta afirmação encontra-se em contradição total com os elementos de prova documentais relativos à colusão em matéria de fixação de preços. O argumento de certas partes de que seguiam apenas os aumentos de preços dos quais tinham conhecimento através da respectiva rede de agentes pode, de igual modo, ser rejeitado. É óbvio que a quase totalidade de correspondência relativa aos «aumentos de preços» foi obtida por trocas directas entre concorrentes e não através dos agentes.

Apreciação da argumentação relacionada com a duração da infracção

(110) No que diz respeito à duração da infracção, a maior parte das empresas da rota Patras-Ancona invocaram que, embora tivesse sido alcançado em 1987 um acordo de fixação de preços, este dizia exclusivamente respeito aos preços relativos a 1988. De forma análoga, a Anek alega que concluiu os acordos em 1989, mas relativamente aos preços referentes a 1990. A Comissão rejeita este argumento, dado a conclusão de acordos de fixação de preços constituir em si uma infracção ao artigo 85.º do Tratado CE.

Apreciação da argumentação das partes relacionada com alegações específicas

A participação das diferentes empresas

(111) Relativamente a cada destinatário da presente decisão, deve verificar-se a sua participação na infracção. Mas, contrariamente ao que certas empresas pretendem, tal não exige provas directas de que cada um dos alegados participantes deu expressamente o seu acordo ou cometeu um acto de apoio declarado a cada um dos diferentes aspectos dos acordos de preços concluídos pelas empresas por vários anos. O cerne da infracção reside no facto de várias empresas durante vários anos terem participado num comportamento ilegal com um objectivo comum.

(112) A abordagem adequada num processo como o presente consiste em demonstrar a existência, a operação e as principais características da colusão em questão e, então, determinar a) se existem provas credíveis e convincentes que per-

mitam relacionar cada uma das empresas com o sistema comum e b) a duração da participação de cada empresa [1].

(113) Existem numerosas provas directas que permitem demonstrar que cada destinatário da presente decisão participou na infracção. De forma geral, os documentos essenciais que provam a existência da cooperação global ou de manifestações individuais desta designam os participantes pelo nome.

(114) As provas da participação de cada empresa na infracção são fornecidas: a) pelas referências expressas à empresa em questão na correspondência trocada entre as partes; b) pela participação da empresa em reuniões e em colusões posteriores quanto aos preços e c) pela documentação interna desta empresa ou de uma outra, que a vincula à colusão. No quadro do processo, nenhuma destas provas foi refutada nem contestada relativamente a qualquer aspecto significativo.

(115) Vários documentos (em especial, fax da Minoan de 15 de Março de 1989, fax da Strintzis de 12 de Julho de 1989, fax enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991, resposta da Anek de 18 de Novembro de 1991, carta da Anek aos seus agentes de 2 de Novembro de 1990, carta da Anek aos seus agentes de 21 de Outubro de 1991, telex da Minoan de 7 de Janeiro de 1993 e telex da ETA de 24 de Novembro de 1993) demonstram que as consultas e os acordos relativos a preços foram uma prática constante durante vários anos entre todos os destinatários da presente decisão.

(116) A Minoan, a Strintzis e a Anek reconhecem a respectiva participação na colusão, enquanto a Karageorgis não apresentou quaisquer argumentos em sua defesa.

(117) No que diz respeito aos operadores Bari-Brindisi, a Adriatica e a Ventouris Ferries reconhecem a sua participação em reuniões em que os preços foram discutidos e acordados entre operadores de *ferry* concorrentes. Além disso, certos documentos (faxes da Strintzis de 8 de Dezembro de 1989, de 5 de Setembro de 1990 e de 30 de Outubro de 1990, carta da Minoan de 2 de Novembro de 1990, fax enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991, documento da Minoan de 25 de Fevereiro de 1992, telex da Minoan de 7 de Janeiro de 1993 e telex da ETA de 24 de Novembro de 1993) indicam negociações em curso e acordos entre os operadores de Ancona e de Bari/Brindisi. Apenas o telex da Minoan de 7 de Janeiro de 1993 se refere a um acordo entre os operadores de Ancona, afirmando expressamente que outras empresas não se encontravam ao corrente nessa altura. Porém, mesmo este documento refere-se a discussões em que participaram as empresas de Bari/Brindisi que, tal como o documento indica, foram posteriormente consultadas pelos operadores de Ancona. A Comissão não pôde identificar outras empresas que operam nas linhas de Bari/Brindisi, que participaram eventualmente na colusão. Em especial, a presente decisão não se dirige à AK Ventouris e à Hellenic Mediterranean Lines, dado não existirem elementos de prova suficientes de que infringiram efectivamente as regras da concorrência (ambas as empresas são mencionadas uma só vez em documentos de outras empresas).

Marlines

(118) A participação da Marlines na colusão entre 1987 e 1989 encontra-se provada por oito documentos (referidos nas secções relacionadas com os acordos de 1988 e 1989) recebidos pela Marlines ou indicando a Marlines como parte dos acordos relevantes. Com base nesses elementos, a Comissão conlcui que a Marlines negociou e acordou numa base anual com a Strintzis, a Minoan e a Karageorgis preços comuns relativos a passageiros e a veículos de mercadorias na rota Patras-Ancona a partir de 18 de Julho de 1987 e relativamente a 1988 e 1989. A última referência à Marlines nos elementos de prova documentais é num telex enviado pela Anek à Marlines em 22 de Setembro de 1989. Não existem quaisquer elementos de prova de que a Marlines participou em consultas posteriores com outras empresas nem existem quaisquer elementos de prova conclusivos do seu envolvimento subsequente no cartel. A Comissão conclui que a Marlines participou na infracção, pelo menos, desde 18 de Julho de 1987 até 8 de Dezembro de 1989 quando as outras empresas acordaram o reajustamento dos respectivos preços.

[1] Ver acórdão do Tribunal de Primeira Instância no processo T-1/89, Rhône-Poulenc. Colectânea 1991, p. II-867, ponto 126.

(119) Deve rejeitar-se o argumento da Marlines de que é uma empresa *offshore* de acordo com a lei grega. A Comissão nunca alegou que a infracção se limitasse apenas às empresas gregas.

Med Link

(120) A Med Link Lines afirma que não tem qualquer relação com as empresas mencionadas na comunicação de acusações dirigida pela Comissão à Med Link, enquanto Mediterranean Lines Inc. ou Med Line. Além disso, a Med Link alega igualmente não ter participado em qualquer uma das infracções alegadas. Em especial, o representante da Med Link, o Sr. Giannatos, cujo nome se encontra mencionado no telex de 24 de Novembro de 1993 enviado pela ETA à sede da Minoan, afirma que não participou na reunião referida neste telex. Afirma que a Med Link foi criada na Libéria em 15 de Julho de 1993 e estabeleceu a sua sede na Grécia após 31 de Dezembro de 1993.

(121) A Comissão aceita que não existem quaisquer elementos de prova claros de um vínculo orgânico entre a Med Link e a Mediterranean Line. Em especial, a Med Link não pode ser considerada como a sucessora da Mediterranean Line nas suas actividades no mercado relevante. Por conseguinte, a presente decisão não se dirige à Med Link.

Adriatica

(122) A Adriatica reconhece a sua participação nas consultas de fixação de preços com os seus concorrentes nas rotas Grécia-Itália. Em especial, aceita ter participado em duas reuniões, em 25 de Outubro de 1990 e em 24 de Novembro de 1993, respectivamente, em que os preços foram objecto de acordo entre operadores de *ferry*. Porém, a Adriatica nega ter tido outros contactos com os seus concorrentes das rotas Itália-Grécia.

(123) No que diz respeito à reunião de 25 de Outubro de 1990 e ao fax da Strintzis de 30 de Outubro de 1990, a Adriatica alega que não seguiu os preços debatidos na reunião e apresentados no fax da Strintzis (ver *supra*), mesmo se o fax da Strintzis incluía os preços relativos aos camiões da Adriatica quanto à rota Brindisi-Grécia. Além disso, a Adriatica alega que os seus preços se encontravam a um nível 10 % inferior ao das empresas gregas na mesma rota.

(124) A pedido da Comissão, a Adriatica apresentou em 27 de Outubro de 1992 duas listas dos seus preços relativos a camiões para 1991. Na primeira lista, as categorias de veículos são efectivamente diferentes das utilizadas no fax da Strintzis. No entanto, a segunda lista é idêntica à incluída nesse fax. Além disso, são igualmente referidas no fax da Strintzis diferenças entre os preços da Adriatica e dos operadores gregos da mesma rota. Por conseguinte, a Comissão rejeita os argumentos da Adriatica de que apenas os operadores gregos estavam envolvidos na elaboração de preços relativos a outros camiões para 1991 e que a Adriatica não seguiu os preços acordados.

(125) No que diz respeito à reunião de 24 de Novembro de 1993, a Adriatica reconhece a sua participação, mas alega que instruiu posteriormente o seu representante no sentido de evitar qualquer prática de colusão, dado tal ser susceptível de ser considerando um cartel pela Comissão. Porém, uma nota interna não constitui uma prova suficiente que permita à Adriatica furtar-se às suas responsabilidades quanto ao restante período da infracção (ver acórdão do Tribunal de Primeira Instância no processo T-141/89, Trefil Europe [1]). No entanto, a Comissão tem em conta os elementos de prova fornecidos pela Adriatica de que não seguiu na prática o reajustamento acordado de 15 % para 1994.

(126) Na opinião da Comissão, elementos de prova sólidos indicam a existência de um acordo permanente entre os operadores de Ancona e os operadores de Bari/Brindisi. Existem elementos de prova directos de que a Adriatica participou no cartel, pelo menos, desde 30 de Outubro de 1990, acordando em reajustar os seus preços relativos a camiões para 1991. Existem igualmente suficientes elementos de prova directos do seu envolvimento em 1993. Em 24 de Novembro de 1993, a Adriatica negociou e acordou com os seus concorrentes o reajustamento dos seus preços relativos a camiões com efeitos a partir de Dezembro de 1993. Relativamente ao

[1] Colectânea 1995, p. II-791, ponto 85.

período compreendido entre 30 de Outubro de 1990 e 24 de Novembro de 1993, existem elementos de prova de que a participação dos operadores de Bari/Brindisi na colusão permanente, mas não existem quaisquer elementos de prova de que a Adriatica, após ter aderido ao cartel, o tenha abandonado durante esse período. O telex enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991 refere-se à colusão entre «as 11 empresas e os 36 navios na travessia Grécia-Itália». Por conseguinte, a Comissão concluiu que a Adriatica participou na infracção até Julho de 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

(127) A Hellenic Mediterranean Lines encontra-se mencionada uma vez no telex da Strintzis de 30 de Outubro de 1990. Dado não existir qualquer outro elemento de prova da sua participação na colusão, a presente decisão não se dirige à Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Existem elementos de prova da participação da Ventouris Ferries na colusão no período compreendido entre 8 de Dezembro de 1989 e Julho de 1994. A Comissão rejeita os argumentos da Ventouris de que não recebeu os documentos relevantes ou que já tinha decidido a sua política de preços antes da participação nas consultas em questão (ver considerandos 47 e 48).

(129) Relativamente ao segundo argumento, a Ventouris Ferries apresentou um telex enviado a um dos seus agentes em 4 de Dezembro de 1989 que inclui as tabelas de preços contidas no fax da Strintzis de 8 de Dezembro de 1989 quanto à rota Bari-Grécia. A Ventouris alega que o fax da Strintzis se limita a reproduzir as tarifas da Ventouris fixadas antes de 8 de Dezembro de 1989. Porém, é inegável que o fax da Strintzis diz apenas respeito a um acordo entre várias empresas, nomeadamente a Ventouris. Deste modo, é óbvio que a Ventouris Ferries participou na fixação de preços. Deve igualmente salientar-se que os dois documentos não apenas contêm a mesma tabela de preços, mas mencionam expressamente que esses preços seriam aplicados a partir de 10 de Dezembro de 1989.

(130) Além disso, a Ventouris Ferries apresentou cartas dirigidas aos seus clientes ou agentes de 8 de Outubro de 1990 e de 11 de Outubro de 1990 que contêm os preços relativos a camiões apresentados no fax da Strintzis de 30 de Outubro de 1990. Porém, estas cartas confirmam os elementos contidos no fax da Strintzis. A Strintzis refere-se a «um acordo final em matéria de preços relativos a camiões» e propõe «anunciar os preços em 1 de Novembro e aplicá-los, tal como acordado, a partir de 5 de Novembro de 1990». Nas suas cartas, a Ventouris afirmou que esses preços eram «indicativos» e que tencionava aplicá-los «a partir do final de Outubro/início de Novembro de 1990». Na verdade, essas cartas confirmam que a infracção consistia num acordo permanente em que a Ventouris participava.

(131) Provas sólidas indicam a existência de um acordo permanente entre os operadores de Ancona e os de Bari/Brindisi. Mesmo em relação a 1992, ano em que a Ventouris alega que não existem quaisquer elementos de prova contra si, o documento da ETA de 25 de Fevereiro de 1992 demonstra que a Ventouris participou na colusão, debatendo preços quanto à rota de Otranto. Relativamente a 1991, o telex enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991 refere-se à colusão entre «as 11 empresas e os 36 navios na travessia Grécia-Itália». A Comissão conclui que a Ventouris Ferries continuou a participar na colusão em 1991, dado não existirem provas directas suficientes do envolvimento da Ventouris Ferries nos restantes anos da infracção, isto é, o telex da Strintzis de 8 de Dezembro de 1989, o fax da Strintzis de 30 de Outubro de 1990, o documento da ETA de 25 de Fevereiro de 1992 e o telex enviado pela ETA à sede da Minoan de 24 de Novembro de 1993, e dado não existirem quaisquer provas de que a Ventouris Ferries se tenha retirado do acordo em 1991.

Strintzis

(132) A Strintzis não refutou a sua participação na colusão alegada. Os seus argumentos referem-se ao papel das autoridades gregas e ao carácter não vinculativo dos acordos. A Comissão conclui que a Strintzis participou na alegada colusão de fixação de preços, pelo menos, a partir de 18 de Julho de 1987 até Julho de 1994.

Anek

(133) A Anek não refutou a sua participação na colusão alegada. Os seus argumentos referem-se ao papel das autoridades gregas e ao carácter não vinculativo dos acordos. A Comissão conclui que a Anek participou na alegada colusão de fixação de preços desde 6 de Julho de 1989 até Julho de 1994.

Karageorgis

(134) A Karageorgis não apresentou quaisquer argumentos em sua defesa. A Comissão conclui que a Karageorgis participou na concertação de fixação de preços, pelo menos, a partir de 18 de Julho de 1987 até 27 de Dezembro de 1992, altura em que a Karageorgis retirou definitivamente os seus navios das rotas Grécia-Itália.

Minoan

(135) A Mionan não refutou a sua participação na colusão alegada. Os seus argumentos referem-se ao papel das autoridades gregas às condições do mercado e ao carácter não vinculativo dos argumentos. A Comissão concluiu que a Minoan participou na alegada colusão de fixação de preços, pelo menos, a partir de 18 de Julho de 1987 até Julho de 1994.

(136) A Minoan invoca a sua relação contratual com a ETA, o seu agente geral exclusivo para todos os seus navios que operam nas rotas internacionais. A Minoan alega que várias das suas actividades referidas na presente decisão consistiam em iniciativas da ETA, não aprovadas pela Minoan, por vezes fora do âmbito dos contratos ETA-Minoan, não devendo a Minoan ser por eles considerada responsável. A Comissão não aceita este argumento. No que diz respeito à relação entre a ETA e a Minoan, é óbvio, com base em todos os contratos entre as duas partes à disposição da Comissão, de que a ETA é o agente geral central exclusivo da Minoan que opera sob as instruções e o controlo da Minoan. Ao abrigo de todos estes contratos, a ETA representa a Minoan perante todas as autoridades nacionais e internacionais e organiza a rede local e de agentes portuários da Minoan. Caso a Minoan o solicite, a ETA deve envidar todos os esforços para assegurar a cooperação da Minoan com as outras empresas. Várias disposições definem com exactidão (em termos de percentagem de montantes fixos) as comissões que a Minoan deve pagar à ETA e as que a ETA deve pagar a outros agentes da Minoan ou agentes turísticos.

(137) Por conseguinte, a ETA deve ser classificada como o «instrumento» da Minoan, que opera como seu representante e como seu intermediário que actua exclusivamente por sua conta e não desenvolve actividades por iniciativa própria. Em todos os elementos de prova documentais utilizados na presente decisão, o Sr. Sfinias, o representante legal e gestor da ETA, representou a Minoan (Atenas) assinando todos os documentos relevantes, mesmo uma resposta de 20 de Novembro de 1992 a um pedido de informações dirigido à Minoan pela Comissão. Na verdade, o Sr. Sfinias actuou como o representante de uma unidade funcional da Minoan. Todas as outras empresas que responderam a mensagens de fax ou de telex assinadas pelo Sr. Sfinias dirigiram as suas respostas à «Minoan» ou «Minoan Atenas» e nunca à ETA. Em todos estes documentos, o Sr. Sfinias referiu-se à ETA apenas quando se dirigiu à sede da Minoan em Heráclion, Creta. Porém, a Minoan refere-se a elementos de prova documentais utilizados na presente decisão alegando que apenas seis dos dezassete documentos da Minoan se relacionam com a prestação de informações da ETA à Minoan quanto aos acordos em questão e em apenas dois deles a ETA requer a aprovação da Minoan quanto às suas propostas. No entanto, a Comissão rejeita o argumento de que estes documentos não permitem atribuir as medidas anticoncorrenciais da ETA à Minoan. É óbvio, com base nos documentos da Minoan com origem na sua sede em Heráclion, bem como com base nas mensagens do Sr. Sfinias dirigidas à Minoan Heráclion, que a Minoan estava ao corrente da colusão, tendo participado nela (por exemplo, os documentos da ETA de 25 de Fevereiro de 1992, 21 de Maio de 1992 e 30 de Julho de 1992 em que a ETA actua como representante da Minoan relativamente a outras empresas).

(138) Segundo a Comissão, as cartas do Sr. Sfinias à Minoan Heráclion relativamente à respectiva relação contratual não provam, como a Minoan alega, que a ETA actuou de forma autónoma no seu próprio interesse e fora do âmbito dos contratos ETA-Minoan. Pelo contrário, esta corres-

pondência, bem como os pedidos do Sr. Sfinias da aprovação da Minoan, provam que a Minoan foi sempre mantida informada da colusão e que podia, em qualquer caso, determinar o comportamento do seu agente geral. Em síntese, a Comissão rejeita o argumento da ETA de que foi qualificada como «Minoan Atenas» ou apenas como «Minoan» em todos os elementos de prova documentais relevantes e de que tinha um tal grau de autonomia comercial que o seu comportamento não podia ser atribuído ao seu comitente [1]. Para efeitos da presente decisão, considera-se que a ETA e a Minoan formam uma única entidade jurídica e económia.

(139) A nível do processo, a Minoan afirma que a ETA é uma empresa independente que actuou como seu agente. Por conseguinte, a Minoan contesta a legalidade da investigação realizada nos escritórios da ETA e dos documentos recolhidos pela Comissão. Este argumento não pode ser aceite. A Comissão considera que existem suficientes elementos de prova documentais de que a ETA, enquanto representante da Minoan, se intitulava «Minoan Atenas» ou apenas «Minoan». É relevante que nas instalações da ETA em Atenas, a ETA utilizou o logotipo e as marcas comerciais da Minoan. De forma mais relevante, antes da investigação em questão, o Sr. Sfinias respondeu a um pedido de informações da Comissão assinando um documento em nome da Minoan. No cabeçalho desse documento, a direcção das instalações da ETA aparecem por debaixo do logotipo e da marca comercial da Minoan, sem qualquer menção da ETA. A Comissão conclui que, independentemente da ocupação e da utilização das instalações em questão pela ETA, a Minoan permitiu à ETA que utilizasse estas instalações como as «instalações da Minoan Atenas».

PARTE II

APRECIAÇÃO JURÍDICA

Artigo 85.º

(140) Nos termos do n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE, são incompatíveis com o mercado comum e proibidos todos os acordos entre empresas e todas as práticas concertadas que sejam susceptíveis de afectar o comércio entre os Estados-membros e que tenham por objectivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência e, em especial, os que directa ou indirectamente fixem os preços de compra ou de venda ou quaisquer outras condições de transacção.

(141) Para que uma restrição constitua um acordo na acepção do n.º 1 do artigo 85.º, não é indispensável que o acordo seja juridicamente vinculativo para as partes. Na verdade, um acordo existe desde que as partes cheguem a um consenso quanto a um plano que limite a respectiva liberdade comercial definindo as orientações das respectivas actuações mútuas no mercado. Não são necessárias quaisquer sanções contratuais nem procedimentos de aplicação. Da mesma forma que não é necessário que tal acordo seja formulado por escrito. Ressalta claramente dos elementos de prova do presente processo que as partes realizaram consultas directas e regulares destinadas a fixar as tarifas relativas aos passageiros e à carga entre a Grécia e a Itália. Realizarem-se anualmente debates regulares e aprofundados com o objectivo de definir os níveis das tarifas para o ano seguinte, bem como consultas pontuais para decidir a forma como as partes deviam reagir a problemas surgidos durante o ano, tal como a desvalorização cambial ou novas categorias de veículos. É igualmente óbvio que estes debates ocorreram entre as partes a um nível hierárquico superior. É incontestável que estas disposições equivaliam a um acordo, cujo objecto era a fixação dos preços de venda e outras condições de transacção pelas partes.

(142) Para que o artigo 85.º seja aplicável, é necessário que o acordo ou a prática concertada entre as partes tenha por objectivo ou por efeito restringir a concorrência. No presente processo, o objectivo manifesto do acordo concluído entre as partes consistiu em impor preços comuns, restringindo assim a respectiva possibilidade de actuar de forma independente no mercado. Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, não é necessário considerar os efeitos reais de um acordo desde que este tenha tido por objectivo impedir, restringir ou falsear a concorrência (ver, por exemplo, o acórdão de 11 de Janeiro

[1] Ver acórdão do Tribunal de Justiça de 25 de Outubro de 1993 no processo 107/82 AEG, colectânea 1983, p. 3151, ponto 49, e igualmente o acórdão de 14 de Julho de 1972 no processo 48/69 ICI, colectânea 1972, p. 0151, pontos 132 e 133, relativamente à responsabilidade das empresas-mãe pelo comportamento das suas filiais.

de 1990 no processo C-277/87 Sandoz) [1]. Além disso, no presente processo, o acordo não é abrangido por qualquer isenção por categoria aplicável e também não satisfaz as condições relativas à isenção por categoria.

Efeito sobre o comércio entre os Estados-membros

(143) Os serviços afectados pelas práticas em questão no âmbito do presente processo consistem nos serviços de *ferry roll-on/roll-off* entre a Grécia e a Itália. As rotas marítimas entre a Grécia e a Itália assumiram ainda maior importância em 1992 quando o início da guerra na ex-Jugoslávia fechou efectivamente as rotas terrestres para as importações e exportações entre a Grécia e o resto da União Europeia. Em 1993, 1 316 003 passageiros e 213 839 veículos de mercadorias foram transportados nas rotas Grécia-Itália. Destes, 49 % e 38 % foram transportados através da rota Patras-Ancona, 35 % e 38 % na rota Patras-Brindisi e 10 % e 19 % na rota Patras-Bari. Cinco das empresas objecto do presente processo representaram quase 100 % do tráfego em determinadas alturas na rota Patras-Ancona. Qualquer acordo que afecte a procura de serviços entre dois Estados-membros (tal com um acordo que fixe os níveis de preços entre os principais prestadores desse serviço) é susceptível de desviar a procura no âmbito do grupo, das empresas implicadas no acordo, mas também das empresas fora deste grupo e, por conseguinte, de alterar os fluxos de comércio entre Estados-membros no que se refere a esse serviço.

Conclusão

(144) Com base no que precede, a Comissão considera que a Minoan, a Anek, a Karageorgis, a Marlines e a Strintzis participaram num acordo contrário ao disposto no artigo 85.º do Tratado CE, chegando a acordo quanto aos preços que serão aplicados nos serviços de *ferry roll-on/roll-off* entre Patras e Ancona. A Comissão considera igualmente que a Minoan, a Anek, a Karageorgis, a Strintzis, a Ventouris Ferries e a Adriatica chegaram a acordo quanto aos níveis das tarifas relativas aos camiões a serem aplicadas nas rotas entre Patras e Bari/Brindisi. Estes acordos fazem parte de um sistema de colusão mais amplo quanto à fixação de tarifas relativas aos serviços de *ferry* entre a Itália e a Grécia. Por conseguinte, não devem ser consideradas infrações distintas, mas aspectos de uma única infracção ininterrupta.

COIMAS

N.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86

(145) Nos termos do n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, a Comissão pode, através de decisão, aplicar às empresas coimas que podem variar entre mil e um milhão de ecus, podendo este último montante ser elevado a 10 % do volume de negócios realizado durante o exercício social precedente por cada uma das empresas que participaram na infracção se, deliberadamente ou por negligência, cometerem uma infracção ao disposto no n.º 1 do artigo 85.º do Tratado. Para determinar o montante de coima, devem ser tomadas em consideração a gravidade e a duração da infracção. No presente caso, a infracção foi cometida intencionalmente, isto é, teve por objectivo restringir a concorrência a nível dos preços. Provas documentais directas indicam que as partes tinham consciência de que a colusão tinha por objectivo, ou pelo menos podia, eliminar a concorrência a nível dos preços (por exemplo, o telex da Minoan de 15 de Março de 1989, o fax da Strintzis de 12 de Julho de 1989 e os telexes da Minoan de 7 de Janeiro de 1992 e de 7 de Janeiro de 1993). O carácter deliberado da actuação das partes pode ainda ser reconhecido nas medidas para controlar o ajustamento das tarifas (por exemplo, o telex da Minoan de 22 de Julho de 1989, o telex da Karageorgis de 10 de Outubro de 1990, o telex enviado à Anek em 22 de Outubro de 1991 e o telex da Minoan de Novembro de 1992).

Gravidade

(146) A avaliação do grau de gravidade da infracção deve ter em consideração a natureza da própria infracção, o seu efeito concreto sobre o mercado quando for quantificável e a dimensão do mercado geográfico relevante.

(147) Um acordo através do qual alguns dos operadores mais importantes de *ferry* no mercado relevante acordaram os preços do transporte de passageiros e de carga por *ferries roll-on/roll-off* constitui, pela sua natureza, uma infracção muito grave do direito comunitário da concorrência.

[1] Colectânea 1990, p. I-45, ponto 39.

(148) No entanto, a infracção produziu um efeito real reduzido sobre o mercado. A Comissão admite que as partes não aplicaram integralmente todos os acordos específicos de preços e que durante o período da infracção concorreram entre si ao nível dos preços através da aplicação de descontos. Além disso, o Governo grego, durante o período da infracção, incentivou as empresas a procederem a aumentos das tarifas que não ultrapassassem a taxa de inflação. As tarifas foram mantidas a um dos níveis mais baixos do mercado comum para os transportes marítimos entre Estados-membros.

(149) Por outro lado, a infracção produziu efeitos numa parte limitada do mercado comum, isto é, em três das rotas do mar Adriático. Mesmo considerando todas as rotas Grécia-Itália, o mercado continua ainda a ser reduzido em comparação com outros mercados na UE. A lista a seguir indica o número de passageiros, de veículos e de reboques transportados em 1996 neste mercado e noutras rotas da UE [1]:

1996	Passageiros	Veículos	Camiões
Itália-Grécia	1 258 000	245 983	229 000
França/ /Bélgica-RU	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Dinamarca- -Alemanha	9 698 357	1 363 940	279 274
Dinamarca- -Suécia	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Por conseguinte, a Comissão conclui que esta infracção constitui uma infracção grave das regras comunitárias de concorrência.

(151) Ao fixar o nível das coimas, a Comissão pode tomar em consideração a capacidade efectiva dos participantes na infracção de causarem um prejuízo importante e determinar um montante que assegure que a coima apresenta um carácter suficientemente dissuasivo. A Comissão considera adequada aplicação de coimas de montante superior às empresas de maior dimensão do que às mais pequenas, devido à disparidade considerável das suas dimensões [2]. O quadro 1 indica a dimensão relativa de cada uma das empresas em causa em 1993, que foi o último ano completo da infracção por parte de todas as empresas [excepto no que se refere à Marlines e à Karageorgis [3]], em comparação com a Mionan, o maior operador no mercado. A comparação foi feita com base no volume de negócios de 1993 relativamente aos serviços *roll-on* e *roll-off* nas rotas do Adriático. É esta a base adequada para a comparação da dimensão relativa das empresas, porque permite à Comissão avaliar o peso e a importância específica das empresas no mercado relevante e, por conseguinte, avaliar o verdadeiro impacto sobre a concorrência do comportamento ilícito de cada uma das empresas.

Quadro 1

Grandes transportadores	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Transportadores médios	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Pequenos transportadores	Marlines	0,12

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

[2] Deve salientar-se que a Marlines e provavelmente a Ventouris podem ser consideradas PME, de acordo com a Recomendação 96/280 da Comissão. Segundo a comunicação da Comissão relativa aos acordos de pequena importância (JO C 372 de 9.12.1997, p. 13), os acordos entre PME não são, em geral, abrangidos pela proibição no n.º 1 do artigo 85.º No entanto, neste caso, apenas duas das partes podem ser consideradas PME, isto é, a Marlines e a Ventouris. Além disso, não há dúvidas de que o acordo entravou significativamente a concorrência numa parte substancial do mercado relevante (ver capítulo III da comunicação da Comissão relativa aos acordos de pequena importância).

[3] A dimensão da Karageorgis foi calculada a partir das informações fornecidas por esta empresa relativamente ao número de passageiros e de veículos transportados nas suas embarcações em 1992, que segundo a Karageorgis foi o último ano completo das suas actividades na Grécia. No que se refere à Marlines, o cálculo teve por base o seu volume de negócios total em 1989. Para efeitos desta comparação, não tem qualquer relevância o facto de se considerar o volume de negócios da Marlines em 1989 ou 1993.

(152) De acordo com esta divisão, as coimas aplicadas aos transportadores médios relacionadas com a gravidade da infracção corresponderão a 65 % das coimas dos grandes transportadores. No que se refere à Marlines, a percentagem correspondente será de 20 %.

Quadro 2

Grandes transportadores	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Transportadores médios	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Pequenos transportadores	Marlines	+ 20 %

Duração

(153) A Comissão considera que o acordo data, o mais tardar, de 18 de Julho de 1987 e que durou até Julho de 1994 (data das investigações da Comissão) no caso da Strintzis e da Minoan Lines e em relação à Anek de 6 de Julho de 1989 até Julho de 1994. No caso da Marlines, considera-se que a sua participação no acordo durou pelo menos desde 18 de Julho de 1987 até 18 de Dezembro de 1989. A Karageorgis parece ter abandonado o mercado em 1993. Por conseguinte, a duração da infracção no que se refere a esta empresa deve ser considerada desde pelo menos 18 de Julho de 1987 até 27 de Dezembro de 1992.

(154) Relativamente à Ventouris Ferries, a Comissão considera que esta empresa entrou no cartel de fixação de preços desde 8 de Dezembro de 1989, altura em que acordou com quatro das empresas que operavam na rota Patras-Ancona o nível das tarifas para camiões a aplicar nas rotas de Patras para Bari e para Brindisi. A Ventouris participou na infracção até Julho de 1994. Por outro lado, a Comissão considera que a Adriatica participou no cartel referido pelo menos desde 30 de Outubro de 1990 até Julho de 1994.

(155) A Comissão conclui que se trata de uma infracção de longa duração para a Minoan, a Strintzis e a Karageorgis e de duração média para o resto das empresas.

(156) Esta apreciação justifica um aumento das coimas de 10 % por cada ano da infracção para a Minoan e para a Strintzis, de 20 % para a Marlines e de 35 %-55 % para as outras empresas. No quadro 2 são indicados os respectivos ajustamentos por empresa.

Conclusão sobre o montante de base das coimas

(157) A Comissão conclui que as partes cometeram uma infracção grave ao artigo 85.º Consequentemente, deve ser-lhes aplicada uma coima que penalize esta grave violação de forma adequada e que exclua, pelo seu efeito dissuasivo, quaisquer reincidências.

(158) O quadro 3 apresenta o cálculo das coimas tomando em consideração os elementos nos considerandos 146 e 156. Na coluna 1 é indicado o montante de base da coima calculado tendo em conta a gravidade da infracção. Na coluna 2 indica-se o montante de base de coima por empresa, atendendo à duração da infracção.

Quadro 3

	Gravidade (milhões de ecus)	Duração (milhões de ecus)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Circunstâncias agravantes

(159) Ressalta claramente das provas documentais que a Minoan actuou como instigador do cartel. Com efeito, foi a Minoan que tentou persuadir a Anek a juntar-se ao cartel (telex da Minoan de 15 de Março de 1989), que discutiu com a Ventouris Ferries a última política de preços na rota de Otranto (documento da ETA de 25 de Fevereiro de 1992) e que organizou e dirigiu as reuniões com as empresas envolvidas na infracção (telexes da ETA de 21 de Maio de 1992 e de 24 de Novembro de 1993). Esta empresa não só controlava o funcionamento do cartel, como tentou igualmente alargar o âmbito da cooperação das empresas (telexes de 15 de Março de 1989, 7 de Janeiro de 1992, 25 de Fevereiro de 1992, 7 de Janeiro de 1993, 24 de Setembro de 1993 e 26 de Maio de 1994). Esta apreciação justifica um aumento da coima aplicada à Minoan de 25 %.

(160) Em Novembro de 1992, depois de as partes terem recebido pedidos de informação da Comissão, a Minoan propôs que cada empresa diferenciasse os seus preços em 1 % relativamente a quatro categorias de cabines. Cada empresa devia diferenciar quatro categorias diferentes de preços.

(161) Este facto não só demonstra o papel da Minoan como instigador do cartel, mas constitui igualmente uma tentativa de obstrução da investigação da Comissão. Esta apreciação justifica um aumento da coima aplicada à Minoan de 10 %.

Circunstâncias atenuantes

(162) A Comissão admite que as partes não aplicaram integralmente todos os acordos específicos de preços e que durante o período da infracção concorreram entre si a nível de preços através de descontos. No entanto, estas considerações já foram tidas em conta na apreciação da gravidade da infracção.

(163) A prática habitual — que não é imposta de forma directa pelo enquadramento legal ou regulamentar — de fixar as tarifas internas na Grécia através de uma consulta entre todos os operadores nacionais (no quadro da qual deviam apresentar uma proposta comum), com uma decisão *ex post* do Ministério da Marinha Mercante, pode ter criado algumas dúvidas às empresas gregas que operam igualmente nas rotas internas quanto ao facto de a consulta para fixação dos preços relativos à rota internacional constituir efectivamente uma infracção. Esta apreciação justifica uma redução das coimas de 15 % para todas as empresas.

(164) A Marlines, a Adriatica, a Anek e a Ventouris Ferries desempenharam na infracção um papel exclusivamente de «seguidores do líder». Esta apreciação justifica uma redução das coimas aplicadas à Marlines, à Adriatica, à Anek e à Ventouris Ferries de 15 %.

(165) O quadro 4 indica o montante das coimas depois dos ajustamentos acima referidos.

Quadro 4

	Ajustamento (%)	Coimas após ajustamento (milhões de ecus)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	– 30	2,03
Strintzis	– 15	1,87
Adriatica	– 30	1,22
Ventouris	– 30	1,27
Karageorgis	– 15	1,08
Marlines	– 30	0,33

(166) De acordo com o artigo 19.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, a Comissão não pode aplicar coimas que excedam um milhão de ecus ou 10 % do volume de negócios realizado no ano social precedente por cada uma das empresas participantes na infracção. Em relação a todas as empresas, com excepção da Karageorgis, as coimas indicadas na coluna «Coimas após redução» não excedem 10 % do volume de negócios das empresas envolvidas na presente infracção.

(167) A Karageorgis cessou as suas operações em Janeiro de 1993 e posteriormente encerrou todos os seus escrtitórios na Grécia. A Comissão não poussui quaisquer informações relativamente ao volume de negócios da Karageorgis em 1997. Nos termos do n.º 2 do artigo 19.º do Regulamento (CEE) n.º 4056/86, a Comissão pode, através de decisão, aplicar às empresas coimas que podem variar entre mil e um milhão de ecus (podendo este último montante ser elevado a 10 % do volume de negócios realizado durante o

exercício social precedente). Por conseguinte, a coima aplicada à Karageorgis é fixada em 1 milhão de ecus.

(168) De acordo com a comunicação da Comissão sobre a não aplicação ou a redução de coimas [1], as coimas previstas neste regulamento podem ser objecto de uma redução significativa em diversos casos. Entre esses casos incluem-se os seguintes: a) uma empresa, antes do envio de uma comunicação de acusações, fornecer à Comissão informações, documentação ou outras provas que contribuam para confirmar a existência da infracção; e b) uma empresa, após ter recebido a comunicação de acusações, informar a Comissão de que não contesta a materialidade dos factos em que a Comissão baseia as suas acusações.

(169) No presente caso, os documentos apresentados pela Anek antes de a Comissão enviar a comunicação de acusações confirmaram, em grande medida, a existência da infracção em questão. Além disso, nenhuma das empresas contestou a base factual da comunicação de acusações da Comissão. Esta apreciação justifica uma redução das coimas de 45 % para a Anek e de 20 % para as outras empresas.

Conclusão sobre o montante final de coimas

(170) No quadro 5 indicam-se o montante final das coimas depois de considerados os elementos referidos nos considerandos 146 a 169.

Quadro 5

	Coimas após redução (milhões de ecus)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris Ferries	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

[1] JO C 207 de 18.7.1996, p. 4.

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A Minoan Lines, a Anek Lines, a Karageorgis Lines, a Marlines SA e a Strintzis Lines infringiram o n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE ao acordarem os preços a aplicar aos serviços de *ferry roll-on/roll-off* entre Patras e Ancona.

A duração destas infracções foi a seguinte:

a) No caso da Minoan Lines e da Strintzis Lines, entre 18 de Julho de 1987 e Julho de 1994;

b) No caso da Karageorgis Lines, de 18 de Julho de 1987 até 27 de Dezembro de 1992;

c) No caso da Marlines, de 18 de Julho de 1987 até 8 de Dezembro de 1989; e

d) No caso da Anek Lines, de 6 de Julho de 1989 até Julho de 1994.

2. A Minoan Lines, a Anek Lines, a Karageorgis Lines, a Adriatica di Navigazione Spa, a Ventouris Group Enterprises SA e a Strintzis Lines infringiram o n.º 1 do artigo 85.º do Tratado CE ao acordarem os níveis das tarifas relativas aos camiões a aplicar nas rotas entre Patras e Bari/Brindisi.

A duração destas infracções foi a seguinte:

a) No caso da Minoan Lines, Ventouris Group e Strintzis Lines, de 8 de Dezembro de 1989 até Julho de 1994;

b) No caso da Karageorgis Lines, de 8 de Dezembro de 1989 até 27 de Dezembro de 1992;

c) No caso da Anek Lines, de 8 de Dezembro de 1989 até Julho de 1994; e

d) No caso da Adriatica Navigazione, de 30 de Outubro de 1990 até Julho de 1994.

Artigo 2.º

São impostas as seguintes coimas às empresas a seguir designadas no que respeita à infracção referida no artigo 1.º:

— Minoan Lines, uma coima de 3,26 milhões de ecus,

— Strintzis Lines, uma coima de 1,5 milhões de ecus,

— Anek Lines, uma coima de 1,11 milhões de ecus,

— Marlines SA, uma coima de 0,26 milhões de ecus,

— Karageorgis Lines, uma coima de 1 milhão de ecus,

— Ventouris Group Enterprises SA, uma coima de 1,01 milhões de ecus,

— Adriatica di Navigazione Spa, uma coima de 0,98 milhões de ecus.

Artigo 3.º

As coimas devem ser pagas no prazo de três meses a contar da data de notificação da presente decisão na seguinte conta:

Conta n.º 310–0933000–43,
Comissão Europeia
Banque Bruxelles-Lambert,
Agência Europeia
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5,
B-1040 Bruxelas.

No termo do prazo de três meses, vencerão automaticamente juros à taxa aplicada pelo Banco Central Europeu nas suas transacções em ecus no primeiro dia útil do mês em que foi adoptada a presente decisão, majorada de 3,5 pontos percentuais, isto é, 7,5 %.

Artigo 4.º

São destinatárias da presente decisão as seguintes empresas:

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

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Pireu

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

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Pireu

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

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

— Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Veneza

A presente decisão constitui título executivo nos termos do artigo 192.º do Tratado CE.

Feito em Bruxelas, em 9 de Dezembro de 1998 .

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão