

Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

Inhalt

I Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

.....

II Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte

Kommission

1999/269/EG:

- ★ Entscheidung der Kommission vom 16. September 1998 über bedingte Genehmigung der von Italien zugunsten der Italstrade SpA gewährten Beihilfe (*Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 2859*) ⁽¹⁾ 1

1999/270/EG:

- ★ Entscheidung der Kommission vom 2. Dezember 1998 über Beihilfen zugunsten des Steinkohlebergbaus 1998 (*Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 4026*) ⁽¹⁾ 14

1999/271/EG:

- ★ Entscheidung der Kommission vom 9. Dezember 1998 in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag (IV/34.466 — Griechische Fährschiffe) (*Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3792*) ⁽¹⁾ 24

1999/272/EG:

- ★ Entscheidung der Kommission vom 9. Dezember 1998 über die geplante Maßnahme Österreichs zur Sanierung der Kiener Deponie Bachmanning (*Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 4195*) ⁽¹⁾ 51

2

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 16. September 1998

über bedingte Genehmigung der von Italien zugunsten der Italstrade SpA gewährten Beihilfe

*(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 2859)**(Nur der italienische Text ist verbindlich)**(Text von Bedeutung für den EWR)*

(1999/269/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung aller Beteiligten zur Äußerung gemäß den Bestimmungen dieser Artikel ⁽¹⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Die Aktiengesellschaft Italstrada SpA (im folgenden „Italstrade“) ist im Sektor Ingenieurleistungen und Verkehrswege (Straßen, Schienenwege usw) tätig und gehörte ursprünglich zu 100 % der Iritecna SpA (im folgenden „Iritecna“), einer 100 %igen Holdinggesellschaft von IRI SpA (im folgenden „IRI“), die wiederum zu 100 % vom italienischen Schatzministerium

kontrolliert wird. 1993 beschloß IRI die folgenden Maßnahmen, um ihre Geschäftsbereiche Ingenieurleistungen und Bau von Verkehrswegen umzugestalten:

- Liquidation von Iritecna mit Gesamtkosten in Höhe von 4 490 Mrd. ITL (2,3 Mrd. ECU);
- Gründung der neuen Unterholding Fintecna SpA (im folgenden „Fintecna“), die mit der Privatisierung gewinnbringender Geschäftsbereiche beauftragt wurde.

Aufgrund der im Zeitraum 1992-1994 verzeichneten hohen Verluste wurde Italstrade zunächst zwecks Abwicklung Iritecna zugesprochen. Danach wurde das Unternehmen – vor allem aufgrund seines umfangreichen Auftragsbestands, der hauptsächlich aus der Beteiligung an den Konsortien Iricav 1 und 2 resultierte, die den Zuschlag für die im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsprojekts zu bauenden Strecken Rom-Neapel und Verona-Venedig erhalten hatten – als für private Investoren interessanter Vermögenswert betrachtet; deshalb wurde das gesamte Kapital der Gesellschaft im Hinblick auf ihre Privatisierung auf Fintecna übertragen.

Italstrade hatte im Zeitraum 1991-1994 Verluste in Höhe von insgesamt 267 Mrd. ITL (137 Mio. ECU) verzeichnet. Die Bruttospanne der Gesellschaft war im Verhältnis zum Umsatz von 9 % im Jahr 1991 auf -15 % im Jahr 1994 gesunken. Während dieser Zeit

⁽¹⁾ ABl. C 328 vom 30.10.1997, S.3.

mußte Iritecna wiederholt finanzielle Unterstützungsmaßnahmen (Kapitalerhöhungen und Krediterlaß) für einen Gesamtbetrag von über 450 Mrd. ITL (231 Mio. ECU) ergreifen)

Die von Italstrade durchgeführten Umstrukturierungsmaßnahmen (Personalabbau von ursprünglich 1 447 auf 866 Beschäftigte, Wertberichtigungen bei laufenden Arbeiten usw.) und die mit der Wiederaufnahme der Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt verbundenen Perspektiven erweckten bei Fintecna den Eindruck, daß eine rasche Privatisierung des Unternehmens möglich sei. In dem der Kommission vorgelegten Umstrukturierungsplan war ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, die im Bauwesen tätigen Unternehmen, darunter auch Italstrade, schon innerhalb des Jahres 1995 auf dem Markt zu verkaufen. Zu diesem Zweck war bereits Ende 1994 ein Berater damit beauftragt worden, potentielle Erwerber auszuwählen.

Mit der Entscheidung 95/524/EG der Kommission⁽¹⁾ (im folgenden „die Entscheidung“) wurden die Beihilfen, die Iritecna und Fintecna im Rahmen der Liquidation von Iritecna gewährt wurden, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt und darüber hinaus auch die Kapitalzuführungen genehmigt, die Iritecna bis zum 31. Dezember 1994 zur Deckung der Verluste von Italstrade vorgenommen hatte (450 Mrd. ITL bzw. 231 Mio. ECU).

In Artikel 1 der Entscheidung wurde die Einhaltung des von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsplans gefordert, der u. a. die Privatisierung der Tochtergesellschaften von Fintecna, darunter auch Italstrade, innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens und ohne weitere Beihilfen vorsah.

Nach dem Erlaß der Entscheidung setzte jedoch die italienische Regierung die Kommission davon in Kenntnis, daß der Verkauf der Gesellschaft ausgesetzt worden sei, um die rechtlichen Konsequenzen der vertraglichen Garantien, die IRI in bezug auf die Arbeiten am Hochgeschwindigkeitszugprojekt übernommen hatte, zu prüfen.

Nachdem diese rechtlichen Fragen geklärt waren, wurde das Verkaufsverfahren im November 1995 wiederaufgenommen, wobei jedoch nur eine Minderheitsbeteiligung verkauft werden sollte; die Veräußerung des restlichen Kapitals sollte verschoben werden, bis IRI von den Garantien für die Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt entbunden würde.

Inzwischen verzeichnete Italstrade weiterhin erhebliche Verluste: von 115 Mrd. ITL (8 Mio. ECU) im Jahr 1995 stiegen sie einschließlich Veräußerungsgewinnen von über 167 Mrd. ITL auf 96 Mrd. ITL (49 Mio. ECU) im Jahr 1996.

Um das durch diese Verluste aufgezehrte Grundkapital zu erneuern, war Fintecna gezwungen, Italstrade im Zeitraum 1996-1997 weitere Mittel in Höhe von insgesamt 126 Mrd. ITL (64 Mio. ECU) zuzuführen.

Auf Ersuchen der Kommission teilten die italienischen Behörden am 24. Juni 1997 mit, daß die vorstehend beschriebenen vermögenswirksamen Maßnahmen zugunsten von Italstrade vollzogen und die Verhandlungen zum Verkauf der Gesellschaft wiederaufgenommen worden seien. Nach Auffassung der italienischen Behörden waren die von Fintecna vorgenommenen Kapitalzuführungen an Italstrade gemäß dem italienischen Zivilgesetzbuch zwingend vorgeschrieben, um die Liquidation des Unternehmens zu verhindern.

Schließlich veräußerte Fintecna im März 1997 49 % ihrer Italstrade-Anteile an einen privaten Investor (Astaldi), wobei im Verkaufsvertrag die folgenden Klauseln enthalten waren:

- Astaldi gewährt Fintecna eine Verkaufsoption für die restlichen Anteile zu einem vorab festgesetzten Preis; die Option gilt von Januar 1999 bis sechs Monate nach Ablauf der von IRI für die Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt übernommenen Garantien oder, im Fall der vorzeitigen Entbindung der IRI von diesen Garantien, bis zum 30. Juni 1999;
- der Verkaufspreis wird auf der Grundlage eines mit 30 Mrd. ITL (15 Mio. ECU) veranschlagten Gesamtwertes von Italstrade festgelegt;
- Fintecna verpflichtet sich, das Kapital von Italstrade bei deren Verkauf bis zu einem Betrag von 30 Mrd. ITL zu erneuern.

Um nun die eine Erneuerung des Grundkapitals beinhaltende Klausel zu erfüllen, führte Fintecna im April und im August 1997 dem Unternehmen Italstrade weitere Mittel in Höhe von 27 Mrd. ITL (14 Mio. ECU) zu.

Die Kommission beschloß daraufhin, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag in bezug auf die in den Jahren 1995 bis 1997 vorgenommenen Kapitalzuführungen, die unzureichenden Umstrukturierungsmaßnahmen und die Bedingungen für die Privatisierung des Unternehmens einzuleiten, da diese im Widerspruch zu den in der Entscheidung festgelegten Bedingungen zu stehen schienen. Dieser Beschluß der Kommission wurde der italienischen Regierung mit Schreiben vom 1. August 1997⁽²⁾ mitgeteilt.

⁽¹⁾ ABl. L 300 vom 13.12.1995, S. 23.

⁽²⁾ ABl. C 328 vom 30.10.1997, S. 3.

Die italienische Regierung teilte ihre Stellungnahme offiziell mit Schreiben vom 20. Oktober 1997 mit.

Innerhalb der vorgesehenen Frist gingen bei der Kommission keine Bemerkungen von anderen Mitgliedstaaten oder sonstigen Beteiligten ein. Mit Schreiben vom 30. Januar 1998 ersuchte die Kommission die italienischen Behörden um einige zusätzliche Auskünfte, die mit Schreiben vom 6. März 1998 erteilt wurden. Schließlich übermittelten die italienischen Behörden der Kommission am 5. Mai 1998 eine Kopie der Bilanz der Gesellschaft für 1997 sowie ihres Geschäftsplans für den Zeitraum 1998-2000.

Aus den Angaben der italienischen Behörden ging hervor, daß Fintecna am 31. Dezember 1997 Italstrade erneut Kapital in Höhe von 52 Mrd. ITL zugeführt hatte; dieser Betrag wurde dem Erwerber als Ausgleich für weitere Abwertungen der Aktive von Italstrade gewährt. Aufgrund dieser Option erhöhte sich der Gesamtbetrag der Mittel, die Fintecna dem Unternehmen Italstrade nach 1994 zugeführt hat, auf 178 Mrd. ITL (91 Mio. ECU).

II

Die italienische Regierung erklärte in ihrer Stellungnahme zur Eröffnung des Verfahrens,

- i) daß die Entscheidung die Möglichkeit neuer Kapitalzuführungen an Italstrade vorgesehen habe,
- ii) daß diese Maßnahmen von Fintecna mit deren eigenen Mitteln vom Standpunkt eines privaten Kapitalgebers durchgeführt worden seien und demnach keine staatlichen Beihilfen darstellen und
- iii) daß kein Verstoß gegen die in der Entscheidung festgelegten Bedingungen vorläge.

Die italienische Regierung vertrat ferner die Auffassung, daß die vorstehend beschriebenen Maßnahmen, sofern sie als staatliche Beihilfen betrachtet würden, auf jeden Fall gemäß Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt werden müßten.

Zu Ziffer i) macht die italienische Regierung geltend, daß die Kommission zum Zeitpunkt der Entscheidung bereits über die Notwendigkeit weiterer die Privatisierung ermöglichender Kapitalzuführungen an die Gesellschaft unterrichtet war. Zudem sei die Kommission nach Auffassung der italienischen Behörden rechtzeitig über jede neue Kapitalausstattung von Italstrade sowie über den Stand des Verfahrens zum Verkauf des Unternehmens informiert worden.

Der mit der Entscheidung genehmigte Umstrukturierungsplan sah die Übertragung gesunder oder sanierungsfähiger Unternehmen auf Fintecna vor, um deren Privatisierung zu erleichtern. In der Entscheidung sei demnach die Notwendigkeit berücksichtigt worden, vor allem im Bausektor, in dem Italstrade tätig ist, bestimmte Umstrukturierungsmaßnahmen zu finanzieren.

Darüber hinaus hätten sowohl Fintecna als auch ihre Muttergesellschaft IRI die Kommission nach der Entscheidung regelmäßig über den Fortgang der Privatisierung unterrichtet. Insbesondere hätten IRI und Fintecna im Rahmen der im Juni 1997 in Rom abgehaltenen Sitzung alle Angaben vorgelegt, die für die Bewertung der im Mittelpunkt des laufenden Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 stehenden Sachverhalte erforderlich sind.

Zu Ziffer ii) betont die italienische Regierung, daß die von Fintecna zugunsten von Italstrade durchgeführten Maßnahmen mit durch ihre eigene Geschäftstätigkeit erwirtschafteten Mitteln und ohne jedwede staatliche Unterstützung finanziert worden seien. Darüber hinaus habe Fintecna bei diesen Maßnahmen nach dem Grundsatz des privaten Kapitalgebers gehandelt, weshalb diese Eingriffe auch nicht als staatliche Beihilfen betrachtet werden könnten.

So habe Fintecna die Kosten der Liquidation von Italstrade mit denen ihrer neuen Kapitalausstattung/Privatisierung verglichen. Da die voraussichtlichen Liquidationskosten höher sind als die Kosten einer angenommenen Privatisierung und Veräußerung des Unternehmens, seien keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 erkennbar.

Im einzelnen würden die von Fintecna geschätzten Kosten für die Liquidation von Italstrade 535 oder aber 1 500 Mrd. ITL betragen – je nachdem, ob es sich um eine freiwillige oder um eine gerichtlich veranlaßte Liquidation handelt. Angesichts dieser Kosten habe es Fintecna für aussichtsreicher gehalten, Italstrade mit neuem Kapital auszustatten und in Erwartung ihrer Privatisierung am Leben zu erhalten. Unter diesem Blickwinkel habe sich Fintecna wie ein privater Kapitalgeber verhalten, und die Zuwendungen an Italstrade würden deshalb keine staatliche Beihilfe beinhalten.

Zu Ziffer iii) versichert die italienische Regierung, daß alle in der Entscheidung enthaltenen Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Gesamtkosten der Umstrukturierung, der Verpflichtungen zur Umstrukturierung des Konzerns sowie der Privatisierung von Italstrade, erfüllt wurden.

Im Zusammenhang mit den Gesamtkosten des von der Kommission genehmigten Plans hebt die italienische Regierung hervor, daß in der Entscheidung ein maximaler Beihilfebetrag in Höhe von 4 490 Mrd. ITL

genehmigt worden sei. Dieser Betrag enthält 1 090 Mrd. ITL für bereits in den Jahren 1991-1993 zugunsten von Tochtergesellschaften, darunter auch Italstrade, vorgenommene Kapitalzuführungen sowie 3 400 Mrd. ITL, die als Kosten für die Liquidation von Iritecna veranschlagt wurden (einschließlich Erlöse in Höhe von 1 653 Mrd. ITL aus von Fintecna getätigten Verkäufen).

Obwohl der mit dem Verkauf von Italstrade erzielte Erlös geringer war als erwartet, geht die italienische Regierung derzeit von endgültigen Kosten aus, die unter dem genannten Höchstbetrag liegen: Die in der Entscheidung enthaltene Bedingung wäre somit erfüllt.

Zu den gemäß der Entscheidung vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen betont die italienische Regierung, daß bei den durchgeführten Maßnahmen der von der Kommission genehmigte Plan tatsächlich eingehalten worden sei. In bezug auf den Personalabbau (und damit indirekt auf den Abbau von Produktionskapazitäten) unterstreicht die italienische Regierung, daß sich die von der Kommission in dem Beschluß über die Verfahrenseröffnung aufgeführten Angaben auf die Anzahl der „aktiven“ Beschäftigten mit unbefristeten Arbeitsverträgen beziehen, während in den aus den Bilanzen entnommenen Angaben auch die Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverhältnissen und die in der Cassa Intergrazione Guadagni (Lohnausgleichskasse) erfaßten Personen enthalten sind.

Zur Tatsache, daß die wirtschaftlichen Ergebnisse von Italstrade hinter den Erwartungen des Plans (Nettogewinn in Höhe von 24 Mrd. ITL im Jahr 1995 und in Höhe von 26 Mrd. ITL im Jahr 1996) zurückbleiben, führt die italienische Regierung an, daß dies den ungünstigeren Marktbedingungen und nicht der mißglückten Umstrukturierung des Unternehmens zuzuschreiben sei.

Ihrer Auffassung nach können die von Italstrade im Zweijahreszeitraum 1995/96 erreichten Ergebnisse nicht ohne weiteres mit dem von der Kommission in ihrer Entscheidung genehmigten Umstrukturierungsplan verglichen werden. Das Nichterreichen der im Plan veranschlagten Verkaufserlöse habe in diesen zwei Jahren eine Verringerung der Bruttospanne um 170 Mrd. ITL bewirkt. Rechnet man zu diesem negativen Effekt einige zum Zeitpunkt der Planerstellung nicht vorhersehbare, von der Geschäftsführung nicht beeinflussbare Posten in Höhe von 99 Mrd. ITL hinzu, so würde sich erweisen, daß die vorgesehenen Umstrukturierungsbedingungen mehr als erfüllt wurden.

Zu der in der Entscheidung enthaltenen Verpflichtung zur Privatisierung bemerkt die italienische Regierung folgendes:

- Diese Verpflichtung wird noch immer vom Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften geprüft;

- abgesehen von diesem Umstand hat Fintecna diese Bedingung erfüllt, da Italstrade innerhalb eines von der Entscheidung vorgesehenen „vertretbaren Zeitrahmens“ veräußert wurde.

In ihrem Beschluß zur Verfahrenseröffnung vertrat die Kommission die Auffassung, daß aufgrund der damals verfügbaren Informationen der Verkauf von Italstrade nicht als eine echte Privatisierung betrachtet werden könne, da Fintecna lediglich 49 % ihrer Anteile veräußert und die übrigen 51 % behalten hatte.

Die italienische Regierung macht hierzu geltend, daß die Privatisierung von Italstrade als echt und endgültig zu betrachten sei. Die Veräußerung der genannten 49 % ist de facto an besondere Vertragsbestimmungen gebunden, nach denen der Verkauf der restlichen 51 % unvermeidlich sei. Die Entscheidung zur Veräußerung in zwei Teilen wurde nach Aussage der italienischen Regierung aufgrund einer Vertragsklausel getroffen, die Bestandteil einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft TAV SpA (im folgenden „TAV“) und dem auch Italstrade einschließenden Iricav-Konsortium ist. Dieses Konsortium ist Auftragnehmer der TAV beim Bau des Abschnitts Rom-Neapel der Hochgeschwindigkeitsstrecke. Gemäß dieser Klausel ist IRI verpflichtet, bis zum Abschluß der Arbeiten die „Mehrheitsbeteiligung“ an dem Auftragnehmer-Konsortium zu halten.

Diese Klausel könnte nach Auffassung der italienischen Regierung durch eine Vereinbarung zwischen dem Iricav-Konsortium und der Auftraggeberin TAV aufgehoben werden. Für diesen Fall sieht der Italstrade betreffende Verkaufsvertrag bereits die Möglichkeit vor, daß Fintecna die verbleibende Kapitalbeteiligung veräußert.

Als Beweis dafür, daß die Veräußerung von Italstrade als endgültig zu betrachten sei, führte die italienische Regierung zwei weitere Argumente an:

- Die Wettbewerbs- und Marktaufsichtsbehörde habe im Rahmen ihrer Untersuchung festgestellt, daß, obwohl die Veräußerung nur 49 % des Kapitals betraf, sie doch den unmittelbaren Übergang der Geschäftsführungsbefugnisse auf den Erwerber bewirkte;
- die für die Bilanzprüfung von Fintecna zuständige Gesellschaft werde aufgrund des Kriteriums der effektiven Kontrolle die Ergebnisse des Unternehmens für 1997 aus dem Konzernabschluß von Fintecna herausnehmen.

In der Entscheidung wurde außerdem gefordert, daß die Privatisierung von Italstrade ohne weitere Beihilfen durchgeführt werden sollte. Hierzu macht die italienische Regierung geltend, daß die nach 1994 von Fin-

tecna zugunsten von Italstrade durchgeführten Kapitalzuführungen in Höhe von etwa 178 Mrd. ITL (ca. 91 Mio. ECU) aus den unter Ziffer ii) angeführten Gründen nicht als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 betrachtet werden dürfen. Hilfsweise vertrat die italienische Regierung die Auffassung, daß, sofern diese Beihilfe als solche eingestuft werden sollte, sie aus den folgenden Gründen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar anzusehen sei:

- Die Mittel wurden im Rahmen eines Umstrukturierungsplans zur Verfügung gestellt, dessen Ziel die später durch die Privatisierung bestätigte Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens war;
- sie waren auf das notwendige Mindestmaß beschränkt, um zu gewährleisten, daß die Gesellschaft wieder unter marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig sein kann.

III

In Anbetracht dieser Sachverhaltsdarstellung ist als erstes zu prüfen, ob die beschriebenen Maßnahmen Verstöße gegen die in der Entscheidung vorgesehenen Bedingungen darstellen. In einem solchen Fall müßte auch die Vereinbarkeit der Italstrade bis 1994 gewährt und im Rahmen der genannten Entscheidung genehmigten Beihilfen erneut geprüft werden. Um nun die Einhaltung der Bedingungen gemäß Artikel 1 Absätze 4 und 5 zu prüfen, muß darüber hinaus untersucht werden, ob die dem Unternehmen Italstrade nach 1994 zugeführten Mittel staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag darstellen und ob in einem solchen Fall die Beihilfemaßnahmen zugunsten von Italstrade insgesamt mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

Wie schon erwähnt, waren die Beihilfen, die Italstrade bis zum Jahr 1994 gewährt wurden (450 Mrd. ITL bzw. 231 Mio. ECU), in der Entscheidung als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt worden, sofern einige Auflagen erfüllt würden. Hierzu gehörten:

- i) die Pflicht für Italstrade, die im von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen durchzuführen;
- ii) die Verpflichtung, Fintecna und deren Tochtergesellschaften, darunter auch Italstrade, gemäß dem der Kommission vorgelegten Zeitplan, auf jeden Fall aber innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens, zu privatisieren;
- iii) das Verbot, die Einnahmen aus den von Fintecna getätigten Verkäufen zur Unterstützung noch nicht verkaufter Unternehmen in Schwierigkeiten zu verwenden;

iv) das Verbot, im Zusammenhang mit den Privatisierungen weitere Beihilfen zu gewähren.

- i) Die Pflicht zur Umsetzung der im Plan vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen.

Im Beschluß zur Eröffnung des Verfahrens vertrat die Kommission die Auffassung, daß die im Umstrukturierungsplan vorgesehene wirtschaftliche Sanierung von Italstrade nicht abgeschlossen wurde. Insbesondere wurde folgendes bemängelt:

- Die Zahl der Beschäftigten mit unbefristeten Arbeitsverträgen lag 1994 bei 866 (sie wurde dann 1995 auf 793 verringert) und war damit höher als im Umstrukturierungsplan für den gesamten Bereich Bautätigkeiten vorgesehen;
- dieser überhöhte Personalbestand fiel mit einer eindeutig negativen Wirtschaftslage zusammen, d. h. mit Verlusten in Höhe von 15 Mrd. ITL im Jahr 1995 und in Höhe von 96 Mrd. ITL im Jahr 1996.

Die italienische Regierung hat in ihrer Erwiderung geltend gemacht, daß die von der Kommission herangezogenen Angaben auch Arbeitnehmer einschließen, die zwar in der Personalkartei geführt werden, in Wirklichkeit jedoch nicht beschäftigt sind (zum Beispiel die in der Lohnausgleichskasse erfaßten Personen). Ein angemessener Vergleich hätte nach Auffassung der italienischen Regierung zu folgenden Ergebnissen geführt:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personalbestand laut Umstrukturierungsplan (Durchschnitt)	1 003	759	550	...	609
Personalbestand laut Kartei (zum Jahresende)	854	645	680	642	543

Anmerkung: Die Angaben betreffen den gesamten Geschäftsbereich Bautätigkeiten (Condotte und Italstrade).

Nach Auffassung der italienischen Regierung belegen die vorstehenden Angaben, daß das im Plan für die Leistungsfähigkeit vorgesehene Ziel erreicht wurde.

Um einen korrekten Datenvergleich vorzunehmen, müssen jedoch die Jahresmittelwerte der Beschäftigungszahlen miteinander verglichen werden (geschätzt als arithmetisches Mittel der zum Ende von zwei aufeinanderfolgenden Jahren ermittelten Daten):

	1993	1994	1995	1996	1997
Durchschnittlicher jährlicher Personalbestand (Schätzwerte der Kommission)	n. v.	750	663	661	592

Hieraus ist ohne weiteres zu entnehmen, daß lediglich der Durchschnittswert von 1994 den Prognosen des Umstrukturierungsplans entspricht, während die Werte danach, sowohl 1995 als auch 1996, deutlich über den im Plan veranschlagten Werten liegen.

Gleichzeitig, und zum Teil auch gerade deshalb, arbeitete Italstrade im Gegensatz zu den Erwartungen des Umstrukturierungsplans mit hohen wirtschaftlichen Verlusten. Gegenüber einem geplanten Jahresüberschuß von 24 bzw. 26 Mrd. ITL für die Jahre 1995 und 1996 hatte Italstrade in diesen beiden Jahren Verluste von netto 15 bzw. 96 Mrd. ITL verzeichnet. Nur 1997 verbuchte die Gesellschaft einen Gewinn von 2 Mrd. ITL, der jedoch auf außerordentliche Erträge (größtenteils von Fintecna gewährte Mittel) in Höhe von 66 Mrd. ITL zurückzuführen ist.

Das von der italienischen Regierung angeführte Argument, diese Verschlechterung sei auf die nicht vorhersehbare ungünstige Marktentwicklung zurückzuführen, reicht hier nicht aus. Der Plan sah nämlich vor, daß Italstrade dank interner Umstrukturierungsmaßnahmen imstande wäre, bereits ab 1995 eine Bruttospanne – vor Abrechnung der Strukturkosten – in Höhe von 7 % des Umsatzes zu erreichen. Eine solche Spanne hätte es theoretisch ermöglicht, 1995 trotz des Erlösrückgangs einen Jahresüberschuß in Höhe von 12 Mrd. ITL und 1996 in Höhe von 13 Mrd. ITL zu erwirtschaften.

Die Kommission vertrat die Auffassung, daß die Gesellschaft dank einer Bruttospanne von 7 % auch unter – den dann eingetretenen – ungünstigeren marktwirtschaftlichen Bedingungen in der Lage gewesen wäre, ein grundlegendes wirtschaftliches Gleichgewicht zu bewahren, ohne weitere Kapitalzuführungen zu verlangen. Im Gegensatz dazu verzeichnete Italstrade jedoch 1995 und 1996 sogar eine negative Bruttospanne und 1996 einen das Grundkapital übersteigenden Nettoverlust.

Es muß allerdings hervorgehoben werden, daß der Zeitraum 1995-1997 in Italien eine der schwierigsten Perioden für die Baubranche war (in der Italstrade über 60 % ihrer Aufträge akquirierte), was bedeutete, daß (insbesondere von den öffentlichen Auftraggebern) Aufträge im wesentlich geringerem Umfang ausgeschrieben wurden und die Gewinnspanne drastisch zurückgingen. Um diesem Konjunkturabschwung zu begegnen, führte die Gesellschaft einschneidendere Umstrukturierungsmaßnahmen als im genehmigten Plan vorgesehen durch, indem sie ihre Betriebskosten verringerte und ihre Organisationsstruktur weiter vereinfachte.

Insbesondere verringerte Italstrade die eigenen Strukturkosten noch drastischer als im von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsplan vorgesehen. Wie Übersicht 1 erkennen läßt, reduzierte Italstrade angesichts des Rückgangs der Bruttospanne die Strukturkosten von 15 Mrd. ITL im Jahr 1995 (-6 % gegenüber dem Plan) auf 13 Mrd. ITL im Jahr 1997 (-35 % gegenüber dem Plan).

Dank dieser Umstrukturierungsbemühungen vermochte Italstrade eine Bruttospanne in Höhe von 6 % des Umsatzes zu erzielen, obwohl die Erlöse unverändert um 70 % unter den im Plan veranschlagten Werten lagen. Darüber hinaus konnte Italstrade aufgrund dieser Bemühungen erstmals nach langer Zeit einen – wengleich geringen – Nettogewinn erwirtschaften.

Übersicht 1

Finanzielle und wirtschaftliche Ergebnisse von Italstrade

(in Mrd. ITL)

	1995 Soll	1995 Ist	1996 Soll	1996 Ist	1997 Soll	1997 Ist
Nettoumsatz	503	197	790	239	854	330
Bruttospanne	28	(10)	35	(2)	35	18
Strukturkosten	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Nettogewinn (Nettoverlust)	24	(15)	26	(96)	27	2

Quelle: Bilanzen von Italstrade für die Jahre 1995, 1996 und 1997, neu gegliedert in der Aufstellung IRI vom 19. Januar 1998.

Die in diesem Zeitraum von der Gesellschaft verzeichneten Nettoverluste sind allerdings zu einem Großteil auf Mindereinnahmen infolge der bei den laufenden und bereits akquirierten Arbeiten realisierbaren geringeren Spannen zurückzuführen.

Darüber hinaus sei betont, daß die Rationalisierungsmaßnahmen entsprechend dem der Kommission vorgelegten Plan weiter verstärkt werden, wobei den Kosten der Hauptstruktur besondere Beachtung gewidmet wird.

Aufgrund dessen kann davon ausgegangen werden, daß die in Artikel 1 Absatz 2 der Entscheidung enthaltene Bedingung erfüllt wurde, wobei auch die Bemühungen des Unternehmens zur Bewältigung einer im Vergleich zu den Voraussagen des Plans ungünstigeren Marktsituation berücksichtigt wurden.

ii) Verpflichtung zur Privatisierung von Italstrade gemäß dem vorgesehenen Zeitplan, auf jeden Fall aber innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens

Bei der Entscheidung wurde u. a. die Verpflichtung der italienischen Regierung zur raschen Privatisierung von Italstrade entsprechend den Festlegungen des Umstrukturierungsplans in Betracht gezogen; aufgrund der vorgelegten Informationen wurde in der Entscheidung davon ausgegangen, daß diese Privatisierung innerhalb einer sehr kurzen Frist vollzogen werden könne⁽¹⁾. Die rasche Veräußerung von Italstrade wurde von der Kommission als eines der Hauptelemente für die Bewertung der Vereinbarkeit der Iritecna gewährten Beihilfen betrachtet, u. a. auch unter Berücksichtigung der hohen Beihilfen, die der Geschäftsbereich Bauwesen der Gesellschaft bis dahin empfangen hatten.

Die Kommission räumte ein, daß die Umstrukturierungen in diesem Bereich zum Zeitpunkt der Entscheidung teilweise noch andauerten; eingedenk der Festlegungen des Plans „Iritecna“ schätzte sie jedoch in ihrer Entscheidung ein, daß diese „im Jahr 1995 abgeschlossen werden⁽²⁾“, um die Veräußerung der Unternehmen zu ermöglichen. Aus diesen Gründen wurde in Artikel 1 Absätze 3 und 5 der Entscheidung die Verpflichtung festgeschrieben, die Tochtergesellschaften von Fintecna gemäß dem der Kommission vorgelegten Zeitplan oder jedenfalls innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens ohne weitere staatliche Beihilfen zu privatisieren.

Kurz nach Erlaß der Entscheidung wurden jedoch die Verkaufsverfahren, wie schon erwähnt, gestoppt und erst im November 1995 wiederaufgenommen. Dies geschah laut Aussage der italienischen Regierung aufgrund der Notwendigkeit, die rechtlichen Konsequenzen der von IRI für die Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt übernommenen vertraglichen Garantien eingehender zu prüfen.

Erst im März 1997 wurde der Vertrag über die Veräußerung von 49 % des von Fintecna an Italstrade gehaltenen Kapitals an die Gesellschaft Astaldi unterzeichnet. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Verfahrens verfügte die Kommission über keine ausreichende Informationen, um festzustellen, ob die Veräußerung wie in der Entscheidung festgelegt als „echt“ und unwiderruflich betrachtet werden kann. Insbesondere äußerte die Kommission ihre Bedenken zu folgenden Punkten:

- die Übertragung der Geschäftsführungsbefugnis (Einsetzung der Unternehmensführung) von Fintecna auf den Erwerber;
- die finanziellen Auswirkungen eventueller weiterer Verluste von Italstrade auf Fintecna;

— die Bedingungen für die Veräußerung der restlichen 51 % des Kapitals;

— die Möglichkeit der Geltendmachung der Garantien, die IRI für die Verträge im Zusammenhang mit dem Hochgeschwindigkeitsprojekt übernommen hatte.

Die in der Antwort der italienischen Regierung enthaltenen Informationen reichen aus, um diese Bedenken der Kommission auszuräumen.

Zur Übertragung der Geschäftsführungsbefugnis wird hervorgehoben, daß die Verantwortung für die Bestellung des geschäftsführenden Verwaltungsratsmitglieds, dem nach Billigung des Verwaltungsrats die Führungsbefugnis erteilt wird, dem Erwerber zuerkannt wird. Seine Befugnisse dürfen nur im Fall von Handlungen beschnitten werden, die Fintecna oder IRI bei den Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt benachteiligen könnten. Der Verwaltungsrat setzt sich aus sieben Mitgliedern zusammen, von denen drei, darunter auch das geschäftsführende Verwaltungsratsmitglied, von Astaldi SpA (im folgenden „Astaldi“) und drei von Fintecna bestellt werden; der Präsident wird von Astaldi mit Zustimmung von Fintecna ernannt.

Aufgrund dieser Informationen kann bestätigt werden, daß der Erwerber vollständig in die von Fintecna bei Italstrade ausgeübten Geschäftsführungsbefugnisse eingetreten ist.

Was die eventuellen finanziellen Verpflichtungen anbelangt, die Fintecna aus Verlusten von Italstrade erwachsen könnten, so sieht der Vertrag vor, daß sich die Anteilseigner bis zum Verkauf der restlichen Beteiligung von Fintecna entsprechend ihren Anteilen am Grundkapital der Gesellschaft an der Deckung eines eventuellen Finanzbedarfs von Italstrade beteiligen. Ab diesem Zeitpunkt hat selbstverständlich Astaldi die volle vermögensrechtliche Haftung für die Ergebnisse von Italstrade zu übernehmen.

Aufgrund dieses Mechanismus kann Fintecna erneut in die Lage kommen, anlässlich künftiger Kapitalerhöhungen Italstrade öffentliche Mittel zuführen zu müssen. Laut Vertrag werden jedoch Fintecna und Astaldi diese Kapitalaufstockungen gemeinsam finanzieren, d. h. in einem Verhältnis entsprechend ihren jeweiligen Anteilen am Unternehmen. Darüber hinaus gewährleistet die Präsenz eines privaten Anteilseigners, daß jede eventuelle Investition bei Italstrade gemäß dem Kriterium des angemessenen Rückflusses der zugeführten Mittel erfolgt; im Fall negativer Entwicklungsaussichten für Italstrade wird ein privater Kapitalgeber keine weiteren Mittel bereitstellen, sondern sich vielmehr für die Liquidation des Unternehmens entscheiden.

Es ist also durchaus möglich, daß Italstrade über Fintecna weiter öffentliche Mittel zugute kommen; diese

⁽¹⁾ Siehe Abschnitt III, Nummer 6.

⁽²⁾ Siehe Abschnitt IV, Nummer 3.

Mittel müssen jedoch als normale Marktinvestitionen betrachtet werden, da sie mit maßgeblicher (nahezu gleicher) Beteiligung des privaten Wirtschaftsakteurs zur Verfügung gestellt werden. Die in Rede stehenden Mittel können daher nicht als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag betrachtet werden.

Bei Kapitalzuführungen vermutet die Kommission immer dann das Fehlen staatlicher Beihilfen, wenn einem Unternehmen öffentliche Mittel entsprechend einer gleichen Investition privater Anteilseigner zufließen⁽¹⁾.

Im vorliegenden Fall werden sich Fintecna und Astaldi ausschließlich in einem Verhältnis entsprechend ihren jeweiligen Unternehmensanteilen an eventuellen Kapitalaufstockungen zugunsten von Italstrade beteiligen. Somit kann vermutet werden, daß eine eventuell von Fintecna zugunsten von Italstrade durchgeführte Kapitalzuführung nach Modalitäten erfolgt, die für einen unter marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden privaten Kapitalgeber akzeptabel sind.

Was die Bedingungen für die Übertragung der restlichen 51 % des Kapitals von Fintecna an Astaldi betrifft, so sieht der Vertrag für Fintecna das Recht vor, ab dem 1. Januar bis zum 30. Juni 1999 oder bis sechs Monate nach Entbindung der IRI von den Garantien für das Hochgeschwindigkeitsprojekt an Astaldi ihre restlichen 51 % zu dem festgesetzten Preis zu veräußern.

Aus den von der italienischen Regierung übermittelten Informationen geht hervor, daß die beiden Parteien keine rechtliche Verpflichtung zur Vollendung des Verkaufs von Italstrade haben. Fintecna hat nur das Recht zur Veräußerung des restlichen Kapitals, und nur wenn sie diese Recht wahrnimmt, ist die andere Partei verpflichtet, den Verkauf abzuschließen. Es ist demnach durchaus möglich, daß keine der Parteien von diesem Fall Gebrauch macht: In einem solchen Fall würde die Veräußerung von Italstrade nicht vollendet werden, und die in der Entscheidung vorgesehene Bedingung wäre somit nicht erfüllt.

Die italienische Regierung hat jedoch die Verpflichtung übernommen, daß Fintecna die restlichen Italstrade-Anteile zu den im Vertrag vorgesehenen Bedingungen und unter besonderer Berücksichtigung der für diese Option geltenden Termine veräußert. Angesichts dieser Verpflichtung kann davon ausgegangen werden, daß die jetzige restliche Beteiligung von Fintecna an Italstrade nur vorübergehenden Charakter hat und auf den Schutz des Vermögens von IRI im Zusammenhang mit jenen Garantien gerichtet ist, die letztere im Rahmen der Verträge zum Hochgeschwindigkeitsprojekt für mögliche Vertragsverletzungen durch den Erwerber eingegangen ist.

⁽¹⁾ Siehe Mitteilung über die Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag auf die Beteiligung der öffentlichen Hand am Kapital der Unternehmen, Bulletin EG 9.1984, Nummer 3.2.

Obwohl Fintecna also immer noch zu 51 % an Italstrade beteiligt ist, ist die in Artikel 1 Absatz 3 der Entscheidung vorgesehene Bedingung erfüllt. Die Verzögerungen beim Verkaufsverfahren wurden faktisch durch Umstände herbeigeführt, die nicht von Fintecna zu vertreten sind (die Vertragsklausel über die Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt); Fintecna hat sich, sofern dies ihrem Einfluß unterlag, für die schnellstmögliche Privatisierung von Italstrade eingesetzt. Aufgrund der im Verkaufsvertrag enthaltenen Bestimmungen sowie der Verpflichtung der italienischen Behörden, die Veräußerung der restlichen Beteiligung zum frühestmöglichen Termin abzuschließen, kann dieses Ziel, wie schon erwähnt, als erreicht betrachtet werden.

Was die Vertragsklauseln zu den Arbeiten am Hochgeschwindigkeitsprojekt anbelangt, so nimmt die Kommission zur Kenntnis, daß Verhandlungen zwischen IRI und der Auftraggeberin TAV laufen, um die eine Aufrechterhaltung der absoluten Aktienmehrheit von IRI an Italstrade vorgesehene Klausel aufzuheben. Die Kommission ist der Auffassung, daß ein möglicher positiver Abschluß dieser Verhandlungen den — auch formalen — Übergang des gesamten Italstrade-Kapitals an Astaldi beschleunigen könnte.

- iii) Das Verbot, die Einnahmen aus den von Fintecna getätigten Verkäufen zur Unterstützung von Unternehmen in Schwierigkeiten zu verwenden, und
- iv) das Verbot, im Zusammenhang mit Privatisierungen weitere Beihilfen zu gewähren

Um festzustellen, ob Fintecna die Bedingungen gemäß Artikel 1 Absätze 4 und 5 der Entscheidung und insbesondere das Verbot zur Gewährung weiterer Beihilfen eingehalten hat, muß geprüft werden, ob die Italstrade nach 1994 zugeführten Finanzmittel im Hinblick auf Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag als eine marktwirtschaftlichen Kriterien entsprechende Investition betrachtet werden können oder ob sie staatliche Beihilfen darstellen.

Um nun zu prüfen, ob die Finanzbeziehungen zwischen einem Staat und öffentlichen Unternehmen Beihilfen im Sinne von Artikel 92 beinhalten, untersucht die Kommission die Kapitalströme nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Im vorliegenden Fall ist also zu prüfen, ob es sich bei den Zuwendungen an Italstrade um öffentliche Mittel handelt und ob diese Mittel nach dem genannten Grundsatz ausgereicht wurden.

Italstrade wurde im Rahmen des Plans Iritecna auf Fintecna, eine 100 %ige Tochter der Industrieholding IRI, die wiederum zu 100 % vom italienischen Schatzamt kontrolliert wird, übertragen. Die italienische Regierung setzt den Verwaltungsrat von IRI ein, die ihrerseits den Verwaltungsrat von Fintecna bestellt.

Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (siehe insbesondere Urteil vom 21. März 1991, Rechtssache C-305/89, Italienische Republik/Kommission) ist bei der Feststellung, ob eine Beihilfe als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 92 EG-Vertrag betrachtet werden kann, „nicht danach zu unterscheiden, ob die Beihilfe unmittelbar durch den Staat oder durch von ihm zur Durchführung der Beihilferegulierung errichtete oder beauftragte öffentliche oder private Einrichtungen gewährt wird“⁽¹⁾. Deshalb kann, auch wenn die Italstrade zugeflossenen Mittel nicht unmittelbar vom Staat gewährt wurden, dennoch auf deren öffentlichen Charakter geschlossen werden.

Das von der italienischen Regierung in ihrer Stellungnahme angeführte Argument, die Finanzoperationen von Fintecna seien mit durch deren eigene Betriebsführung erwirtschafteten und nicht mit vom Staat erhaltenen Mittel durchgeführt worden, reicht hier nicht aus. Eine unrentable Verwendung von betrieblichem Cashflow wie hier bei Italstrade schmälert den Gewinn des Aktionärs der Gesellschaft – IRI – und damit letztendlich des Staates. Fintecna hätte ihre Eigenmittel für einträglichere Tätigkeiten verwenden können und es somit IRI und also auch dem Staat ermöglicht, einen höheren wirtschaftlichen Ertrag mit der eigenen Investition zu erzielen.

Da ein von IRI bei Fintecna erreichter geringerer Investitionsertrag sich in letzter Instanz in einem Gewinnausfall für den Staat äußert, kann behauptet werden, daß die Italstrade gewährten Mittel, obwohl sie nicht unmittelbar vom Staat ausgereicht wurden, dennoch staatliche Mittel darstellen. Um nun zu beurteilen, ob sie unter das Verbot gemäß Artikel 92 Absatz 1 fallen, müssen sie im Hinblick auf den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers geprüft werden⁽²⁾.

Diesem Grundsatz zufolge enthält eine finanzielle Transaktion zwischen dem Staat und einem öffentlichen Unternehmen eine Beihilfe, wenn sie von einem privaten Investor unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen nicht durchgeführt worden wäre. Das Vorhandensein staatlicher Beihilfen ist insbesondere dann zu vermuten, wenn „unter Berücksichtigung der Finanzlage des Unternehmens, insbesondere der Struktur und des Umfangs der Verschuldung, es nicht gerechtfertigt erscheint, innerhalb einer angemessenen Frist eine normale Rendite (in Form von Dividenden oder Kapitalzuwachs) aus dem investierten Kapital zu erwarten“⁽³⁾.

Hierzu muß die finanzwirtschaftliche Situation von Italstrade in den Jahren vor den Kapitalerhöhungen bewertet werden, wie sie aus Übersicht 2 hervorgeht.

⁽¹⁾ Slg. 1991, I-1603, Randnummer 13.

⁽²⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 93 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3), Kapitel III.

⁽³⁾ Ebenda, Nummer 16.

Übersicht 2

Finanzielle und wirtschaftliche Ergebnisse von Italstrade

(in Mrd. ITL)

	1993	1994	1995	1996
Nettoumsatz	n. v.	245,1	197,3	238,9
Bruttospaune	n. v.	(37,5)	18,9 ⁽²⁾	(2,0)
Nettogewinn (Nettoverlust)	(183,0)	(19,3) ⁽¹⁾	(15,0) ⁽²⁾	(96)
Eigenkapital	n. v.	(30,0)	(15,0)	(32,0)

⁽¹⁾ Einschließlich 186 Mrd. ITL Krediterlaß durch Iritecna.

⁽²⁾ Einschließlich 45,8 Mrd. ITL für außerordentliche Einnahmen, davon 22 Mrd. ITL aus dem Verkauf von Vermögenswerten an Tochtergesellschaften und an Iritecna.

Quelle: Bilanzen von Italstrade.

Die vorstehend angeführten Zahlen belegen, daß Italstrade zum Zeitpunkt der von Fintecna vorgenommenen Kapitalzuwendung kein rentables Unternehmen war. Fintecna führte 1996 neues Kapital zu, obwohl aufgrund der wirtschaftlichen Ergebnisse der Gesellschaft keine Veranlassung bestand, einen nennenswerten Investitionsertrag zu erwarten.

Zudem reicht es nicht aus, sich auf den Umstand zu berufen, die Kosten für die Abwicklung des Unternehmens wären höher als der Betrag der vorgenommenen Kapitalaufstockungen gewesen. De facto hätte ein privater Anteilseigner angesichts der Verschlechterung der Marktchancen und der Unmöglichkeit einer Sanierung gegebenenfalls das Unternehmen viel früher als 1996 und sogar vor 1994 in Liquidation gestellt und somit kostenaufwendige Kapitalaufstockungen vermieden und die Liquidationskosten selbst spürbar verringert.

Aufgrund der vorstehenden Erwägungen stellen die nach 1994 von Fintecna dem Unternehmen Italstrade zugeführten Finanzmittel staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag dar. Die in Artikel 1 Absatz 5 der Entscheidung vorgesehene Bedingung wurde demnach nicht erfüllt; deshalb muß zusammen mit der Vereinbarkeit der neuen Beihilfen auch nochmals die Vereinbarkeit der Beihilfen geprüft werden, die Italstrade früher erhalten hat und die im Rahmen der Entscheidung genehmigt wurden (450 Mrd. ITL).

Um zu bewerten, ob der Entscheidung nachgekommen wurde, reicht es nicht aus festzustellen, daß der Gesamtbetrag der genehmigten Beihilfen nicht überschritten wird. Artikel 1 Absatz 5 der genannten Entscheidung sah ausdrücklich vor, daß die einzelnen Privatisierungen nicht durch weitere staatliche Beihilfen finanziert werden durften. Der logische Hintergrund dieser Verpflichtung bestand in der Notwendigkeit, die verfälschenden Wirkungen der gewährten Beihilfen auf ein Mindestmaß zu begrenzen, und demnach in der Notwendigkeit, alle durch die Veräußerungen gewon-

nenen Mittel für die Verringerung der Liquidationskosten des Konzerns Iritecna/Fintecna zu verwenden.

Eingedenk der Tatsache, daß die für eventuelle private Investoren lohnendsten Betriebe zum Zweck der Veräußerung – und nur in begrenztem Maße zu Zwecken weiterer Umstrukturierungen – auf Fintecna übertragen wurden, sah die Entscheidung ferner das spezielle Verbot der Gewährung weiterer Beihilfen zugunsten dieser Betriebe vor.

Grundsätzlich können Privatisierungen öffentlicher Unternehmen Anlaß zu staatlichen Beihilfen zugunsten des Erwerbers (falls der Verkauf nicht zum Marktpreis stattfindet) oder zugunsten des veräußerten Unternehmens geben (falls der Verkaufsvertrag dem Erwerber Bedingungen hinsichtlich der Fortführung unrentabler Geschäftstätigkeiten auferlegt, die von einem marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber aufgegeben worden wären).

Zum Verkauf der Italstrade an einen privaten Kapitalgeber muß hervorgehoben werden, daß dieses Geschäft entsprechend den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften abgeschlossen wurde. Insbesondere wurden sowohl das – später ausgesetzte – Verfahren von 1994 als auch das mit dem Verkauf der Gesellschaft an Astaldi endende Verfahren von 1995 mittels öffentlicher Ausschreibung durchgeführt. In deren Rahmen hatten 20 Kapitalgeber vorab ihr Interesse am Verkauf der im Tiefbausektor tätigen Fintecna-Betriebe bekundet. 13 von ihnen bestätigten dann ihr Interesse und bekamen die Informationsunterlagen zugeschickt, und danach wurden drei von ihnen in die engere Wahl gezogen. Am Ende reichte nur Astaldi ein verbindliches Angebot ein und wurde daher für die Prüfung mit der angemessenen Sorgfalt zugelassen.

Fintecna stellte mit der von ihr angewandten Verfahrensweise sicher, daß alle potentiellen Investoren unter gleichen Bedingungen am Verkauf teilnehmen konnten und schließlich das günstigste Angebot ausgewählt wurde. Daraus kann die Kommission schließen, daß das Unternehmen zum Marktpreis veräußert wurde und demnach Astaldi beim Erwerb von Italstrade keine Beihilfe gewährt wurde.

Darüber hinaus werden dem Erwerber im Verkaufsvertrag keine besonderen Verpflichtungen im Sinne der Aufrechterhaltung eventueller verlustbringender Geschäftsbereiche auferlegt. Deshalb kann nicht festgestellt werden, daß Italstrade im Zusammenhang mit den Verkaufsbedingungen eine Beihilfe zugute kam.

Nach Feststellung, daß die Italstrade nach 1994 gewährten Zuwendungen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 darstellen und demzufolge auch die Beihilfen, die das Unternehmen vor 1994 mit der in der Entscheidung erteilten Genehmigung der Kommission erhielt, grundsätzlich als unrechtmäßig zu betrachten sind, gilt es nun zu prüfen, ob diese Beihilfen insgesamt mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind.

IV

Gemäß Artikel 92 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag sind bestimmte Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar oder können als mit ihm vereinbar angesehen werden.

Der Charakter der zu untersuchenden Beihilfemaßnahmen schließt eine Anwendung von Artikel 92 Absatz 2 sowie Absatz 3 Buchstaben a) und b) EG-Vertrag aus. Da Italstrade vielfältige Tätigkeiten an zahlreichen Standorten ausübt und die Maßnahmen keine regionalen Ziele verfolgen, kommt nur die Ausnahmeregelung von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) – soweit sie die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige betrifft – in Betracht. Insbesondere muß die betreffende Beihilfe aufgrund ihres Charakters als Beihilfe zur Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden.

Für diese Art von Beihilfen hat die Kommission die Leitlinien für die Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (nachstehend „Leitlinien“)⁽¹⁾ aufgestellt. Ad-hoc-Beihilfen zugunsten von Unternehmen in Schwierigkeiten kommen demnach nur dann für eine Genehmigung durch die Kommission in Betracht, wenn sie die nachstehenden Voraussetzungen erfüllen:

- i) Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens;
- ii) Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen;
- iii) Verhältnismäßigkeit der Beihilfe in bezug auf die Kosten und den Nutzen der Umstrukturierung und also ihre Beschränkung auf das notwendige Mindestmaß;
- iv) vollständige Durchführung des Umstrukturierungsplans;
- v) Überwachung und Kontrolle der Plandurchführung durch die Kommission.

Nur bei Erfüllung all dieser Voraussetzungen kann die Kommission die Beihilfe als dem gemeinsamen Interesse nicht zuwiderlaufend betrachten und diese gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) genehmigen.

In bezug auf Ziffer i) hatten die italienischen Behörden anläßlich der Entscheidung einen Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit von Italstrade ab 1995 vorgelegt. Die Italstrade bis 1994 zugeführten Beihilfen (450 Mrd. ITL) waren auf der

⁽¹⁾ ABl. C 368 vom 23.12.1994, S. 12.

Grundlage eben dieses Plans sowie der Leitlinien als vereinbar betrachtet worden. Italstrade hat jedoch die vorgesehenen wirtschaftlichen Ergebnisse nicht erreicht und mußte folglich erneut öffentliche Unterstützung in Anspruch nehmen (wie bereits erwähnt, in Höhe von ca. 178 Mrd. ITL).

Der von der Kommission im Rahmen der Entscheidung genehmigte Umstrukturierungsplan für Italstrade beruhte auf vorsichtigen Annahmen bezüglich der Entwicklung des Auftragsvolumens des Unternehmens. Zum 31. Dezember 1992 hatte die Gesellschaft Aufträge im Wert von 2 377 Mrd. ITL übernommen, davon Arbeiten für ca. 558 Mrd. im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsprojekts. Angesichts der von der Auftraggeberin festgelegten Ausführungsfristen war es durchaus berechtigt, die in der nachstehenden Übersicht 3 dargestellte Entwicklung des Umsatzes und der wirtschaftlichen Ergebnisse von Italstrade vorausszusagen.

Übersicht 3

Vorausschau der finanziellen und wirtschaftlichen Ergebnisse von Italstrade

	<i>(in Mrd. ITL)</i>		
	1995	1996	1997
Nettoumsatz	503	790	854
Bruttospaune	28	35	35
Betriebsergebnis	12	16	15
Nettogewinn (Nettoverlust)	24	26	27

Quelle: Umstrukturierungsplan „Iritecna“.

Allerdings war die Krise im italienischen Bausektor ernster als erwartet, und zudem kam es aus von der Gesellschaft nicht zu beeinflussenden Gründen zu Verzögerungen bei den schon vorher übernommenen Aufträgen für das Hochgeschwindigkeitsprojekt.

- 1995 lag der Umsatz bei 197 Mrd. ITL, das entspricht 39 % des veranschlagten Wertes;
- 1996 erreichte er 239 Mrd. ITL und damit 30 % des geplanten Wertes.

In beiden Fällen war der Umsatz von Italstrade wie schon 1994 um ca. 50 % niedriger als 1992 – einem Geschäftsjahr, in dem allerdings der Sektor, in dem Italstrade tätig ist, schon äußerst schwer getroffen war. Es sei festgestellt, daß der Umsatz von Italstrade in diesem Zeitraum stärker als auf dem Markt insgesamt zurückging. Auf diese durch äußere Kräfte verursachte Verschlechterung der Marktbedingungen reagierte Italstrade mit zusätzlichen, d. h. außerplanmäßigen Umstrukturierungsmaßnahmen.

Insbesondere stellte das Unternehmen 1996 einen neuen Plan für die innerbetriebliche Umstrukturierung auf (siehe Übersicht 4), um wieder ein stabiles Rentabilitätsniveau seiner Geschäftstätigkeit zu erreichen. Der Plan sieht unter anderem eine leichte Erholung für die Tätigkeiten im Rahmen des Hochgeschwindigkeitsprojekts vor, beruht aber hauptsächlich auf Maßnahmen zur Dämpfung der Strukturkosten, die zusätzlich zu dem im Rahmen der Entscheidung genehmigten Plan durchgeführt werden sollen.

Übersicht 4

Geschäftsplan von Italstrade für die Jahre 1998–2000

	<i>(in Mrd. ITL)</i>		
	1998	1999	2000
Nettoumsatz	370	400	453
Bruttospaune	21	28,5	31
Betriebsergebnis	(15)	(15)	(16)
Nettogewinn (Nettoverlust)	6	7,5	9,5

Quelle: Umstrukturierungsplan „Italstrade“ 1998–2000.

Insbesondere sollen die Strukturkosten um 25 % unter den im Plan veranschlagten Werten liegen, um trotz eines Umsatzes, der deutlich niedriger als ursprünglich angenommen sein wird, eine ausreichende Rentabilität zu bewahren.

Ungeachtet eines Produktionsniveaus, das knapp 50 % des im Plan Iritecna für 1996 vorgesehenen Wertes erreicht, soll Italstrade einen Nettogewinn in Höhe von 2 % des Umsatzes erzielen. Dies wird durch eine weitere Kürzung der Strukturkosten möglich, die im Wege eines zusätzlichen Personalabbaus am Stammsitz sowie durch Umgestaltungen der Betriebsabläufe erreicht wird.

Es trifft allerdings zu, daß die Gesellschaft 1996 sowohl beim Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit als auch beim Nettoergebnis Einbußen hinnehmen mußte. Trotzdem ist bereits 1996 ein positiver Trend zur Verringerung der Betriebsverluste, d. h. eine aus eigener Kraft erreichte Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu erkennen. 1997 wurde dieser Trend durch die positiven Ergebnisse bei der Bruttospaune wie auch beim Jahresüberschuß bestätigt.

Dank der Umstrukturierungsmaßnahmen, die das Unternehmen insbesondere im Zeitraum 1996/97 über den von der Kommission in der Entscheidung genehmigten Plan hinaus durchführte, wird Italstrade imstande sein, trotz der jähen Verschlechterung der Marktbedingungen ein ausreichendes Rentabilitätsniveau zu erreichen. Ferner sei hervorgehoben, daß diese langfristige Rentabilität eher durch den entscheidenden Beitrag innerbetrieblicher Rationalisierungsmaßnahmen (Kapazitätsabbau usw.) als durch optimi-

stische Erwartungen hinsichtlich der Marktentwicklung erreicht wird.

In diesem Sinne kann die erste Voraussetzung für die Genehmigung von Umstrukturierungsbeihilfen als erfüllt angesehen werden.

Hierzu stellt die Kommission fest, daß das Unternehmen an einen privaten Anteilseigner verkauft wurde und der Staat aufgrund der vorgesehenen Vertragsmechanismen etwaige künftige Verluste von Italstrade nicht finanzieren muß. Zudem bietet auch die Präsenz eines die Kontrolle ausübenden privaten Anteilseigners (siehe Abschnitt III, Ziffer ii)) größere Sicherheit für die künftige Rentabilität von Italstrade.

Gemäß der Voraussetzung von Ziffer ii) dürfen die einem Unternehmen gewährten Beihilfen nicht zu unzumutbaren Wettbewerbsverfälschungen führen. Grundsätzlich verfälscht jede einem Unternehmen vom Staat gewährte Beihilfe auf inakzeptable Weise den Wettbewerb, da sie das betreffende Unternehmen im Vergleich zu seinem Konkurrenten in eine günstigere wirtschaftliche Situation versetzt. Diese Auswirkungen müssen vor allem in Sektoren mit deutlichen Überkapazitäten wie dem Tiefbau durch einen Kapazitätsabbau ausgeglichen werden.

Im vorliegenden Fall sah der von der Kommission in der Entscheidung genehmigte Umstrukturierungsplan bereits nennenswerte Reduzierungen der Produktionskapazität vor. Im Bausektor beruht die Produktionskapazität der Unternehmen hauptsächlich auf den Arbeitskräften im Planungs- wie auch im eigentlichen Baubereich. Die maßgebliche Verringerung dieses Personalbestands und die erhebliche Drosselung der Produktion ließen zum Zeitpunkt der Entscheidung klar einen beachtlichen Rückgang der Marktanteile des Unternehmens erkennen. Die Kommission gelangte deshalb zu der Auffassung, daß die Italstrade bis zum 31. Dezember 1994 gewährten Beihilfen die für Umstrukturierungsbeihilfen geltenden Voraussetzungen erfüllten.

Da Italstrade nach dieser Entscheidung weitere Beihilfen erhalten hat, muß darüber hinaus untersucht werden, ob diese neuen Zuwendungen eine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Wirkung auf den innergemeinschaftlichen Handel haben. Dies wäre dann zutreffend, wenn das Unternehmen diese Mittel zur Finanzierung von Geschäftspraktiken verwenden konnte, aufgrund deren es seinen Marktanteil zum Nachteil der Wettbewerber, die keine Beihilfen erhalten haben, erhöhen kann.

Wie jedoch schon festgestellt wurde, hat Italstrade im Zeitraum 1995-1997 seinen Personalbestand und damit seine Produktionskapazität stärker als im Plan vorgesehen verringert.

Im übrigen war die Kommission zu der Auffassung gelangt, daß die im Umstrukturierungsplan vorgesehene Umsatzentwicklung (siehe Übersicht 3) den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigen würde. Zudem erreichte Italstrade im Zeitraum 1995-1997 nur ca. 30 % des geplanten Umsatzes, und wie aus Übersicht 5 ersichtlich ist, war auch die Auftragsakquisition merklich zurückgegangen.

Übersicht 5

Umsatz- und Auftragsentwicklung von Italstrade

(in Mrd. ITL)

	1993	1994	1995	1996	1997
Nettoumsatz	660	245	197	239	370
Auftragsbestand	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
Darunter Hochgeschwindigkeitsprojekt	558	530	480	380	n. d.

Quelle: Bilanzen von Italstrade.

Diese Angaben lassen erkennen, daß die wettbewerbswirksamen Tätigkeiten von Italstrade auf den Weltmärkten infolge der Umstrukturierung der Gesellschaft allmählich nachließen. Der in der Entscheidung genehmigte Umstrukturierungsplan sah eine Auftragsakquisition vor, die im wesentlichen dem Wert des Umsatzes in jedem Planjahr entsprach. Ein solches Produktions- und Akquisitionsniveau wurde in Abhängigkeit von den von der Gesellschaft bereits unternommenen umfangreichen Umstrukturierungsbemühungen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen.

Obwohl der Umsatz um ca. 70 % unter dem geplanten Wert lag, verringerte Italstrade auch ihren Auftragsbestand um ca. 40 % gegenüber dem 31. Dezember 1993 und schränkte damit ihre wettbewerbswirksame Tätigkeit auf den betreffenden Märkten erheblich, d. h. stärker als im Plan „Iritecna“ gefordert wurde, ein. Deshalb kann davon ausgegangen werden, daß ihre endgültige Wettbewerbsposition den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigen wird.

Gemäß Ziffer iii) ist nun zu prüfen, ob die staatliche Beihilfen, damit sie als vereinbar erklärt werden können, auf das für die Finanzierung der Sanierung notwendige Mindestmaß begrenzt sind und nicht über das für die Wiederherstellung der Rentabilität notwendige Maß hinaus dafür verwendet werden, ein aggressives Wettbewerbsverhalten zu finanzieren.

Anhand der von der italienischen Regierung übermittelten Angaben läßt sich überprüfen, daß die Zuwen-

dungen von Fintecna an Italstrade notwendig waren, um die hauptsächlich durch Reduzierung der Geschäftstätigkeit und durch die Kosten der Kapazitätsabbaus (Personalabgänge) verursachten Verluste auszugleichen. Im Rahmen der Verzögerungen des Verkaufsverfahrens hat Fintecna zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen zu den im Plan „Iritecna“ vorgesehenen finanziert, um der unermuteten Verschlechterung der Marktchancen zu begegnen.

Die Kommission ist daher zu der Auffassung gelangt, daß dem Unternehmen durch die gewährten Beihilfen keine zusätzlichen, in keinem angemessenen Verhältnis zum Umstrukturierungsprozeß stehenden Liquiditäten zugeflossen sind, die zur Finanzierung aggressiver Geschäftspraktiken oder von für die Umstrukturierung nicht erforderlichen Investitionen dienen könnten.

Darüber hinaus stellt die Kommission fest, daß Italstrade keine Steuergutschriften für durch die Zuwendungen von Fintecna gedeckte Verluste erhalten wird.

Ferner wird das begünstigte Unternehmen in erheblichem Maße zur Finanzierung der Umstrukturierung beitragen, da eventuelle weitere Aufwendungen bis zur endgültigen Übertragung der restlichen 51 % von beiden Anteilseignern in einem Verhältnis entsprechend ihren jeweiligen Anteilen am Unternehmen zu tragen sind.

Die italienische Regierung hat regelmäßig über den Fortgang der Privatisierung sowie über die Durchführung des für Italstrade vorgesehenen Umstrukturierungsplans zu berichten —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfen zugunsten der Italstrade SpA („Italstrade“), die in Form von in den Jahren 1995-1997 vorgenommenen Kapitalzuführungen in Höhe von insgesamt 178 Mrd. ITL (78 Mio. ECU) erfolgten, sowie die vor 1994 gewährten und vorab durch die Kommission genehmigten Beihilfen in Höhe von 450 Mrd. ITL stellen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen dar.

Die Beihilfen erfüllen die Voraussetzungen gemäß den „Leitlinien für die Beurteilung von staatlichen Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“ vom 27. Juli 1994. Daher werden sie vom Verbot gemäß Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen ausgenommen und kraft Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklärt, sofern die Bestimmungen von Artikel 2 eingehalten werden.

Artikel 2

Italien verkauft dem privaten Anteilseigner die restlichen von Fintecna gehaltenen Anteile an Italstrade zu den im Verkaufsvertrag festgelegten Terminen und Bedingungen unter besonderer Berücksichtigung der für die Optionsausübung vorgesehenen Fristen.

Artikel 3

In Gewährleistung seiner Mitwirkungspflichten bei der Kontrolle dieser Entscheidung unterbreitet Italien der Kommission Halbjahresberichte über die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung von Italstrade und übermittelt ihr rechtzeitig die wichtigsten Unterlagen zur Veräußerung der restlichen von Fintecna an Italstrade gehaltenen Beteiligung.

Der erste Bericht enthält die wirtschaftlichen und finanziellen Ergebnisse von Italstrade zum 30. Juni 1998 und ist der Kommission bis spätestens 31. Dezember 1998 vorzulegen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 16. September 1998

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 2. Dezember 1998

über Beihilfen zugunsten des Steinkohlebergbaus 1998

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 4026)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/270/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl,

gestützt auf die Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS der Kommission vom 28. Dezember 1993 über die Gemeinschaftsregelung für staatliche Beihilfen zugunsten des Steinkohlebergbaus⁽¹⁾ insbesondere auf Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 9,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I

Mit Schreiben vom 28. Oktober 1997 hat Deutschland der Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS eine Mitteilung zu den für das Jahr 1998 vorgesehenen Beihilfen für den Steinkohlebergbau notifiziert. Auf Ersuchen der Kommission hat Deutschland mit den Schreiben vom 26. März 1998, 28. April 1998, 27. August 1998, 23. Oktober 1998 und 4. November 1998 weitere Informationen übermittelt.

Mit Schreiben vom 26. März 1998 hat Deutschland gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS die neuen Leitlinien der Kohlepolitik bis zum Jahr 2002 mitgeteilt, die den Plan modifizieren, zu dem die Kommission in ihrer Entscheidung 94/1070/EGKS⁽²⁾ betreffend die Steinkohlebeihilfen für das Jahr 1994 eine befürwortende Stellungnahme abgegeben hat (nachstehend „Umstrukturierungsplan von 1994“).

Gemäß der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS nimmt die Kommission erstens zu der Vereinbarkeit des Plans zur Modernisierung, Rationalisierung, Umstrukturierung und Rücknahme der Fördertätigkeit im Steinkohlebergbau mit den allgemeinen und besonderen Zielen der Entscheidung Stellung.

Sie befindet gemäß der Entscheidung zweitens für das Jahr 1998 über folgende finanzielle Maßnahmen:

- a) eine Betriebsbeihilfe gemäß Artikel 3 der Entscheidung in Höhe von 5 171 Mio. DEM;
- b) eine Beihilfe für die Rücknahme der Fördertätigkeit gemäß Artikel 4 der Entscheidung in Höhe von 3 164 Mio. DEM;
- c) eine Beihilfe gemäß Artikel 3 der Entscheidung in Höhe von 81 Mio. DEM zur Erhaltung der Untertagebelegschaft (Bergmannsprämie);
- d) eine Beihilfe im Sinne von Artikel 5 der Entscheidung in Höhe von 1 011 Mio. DEM zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG, Preussag Anthrazit GmbH und Sophia Jacoba GmbH; diese Beihilfe umfaßt:
 - eine Beihilfe zur Deckung zusätzlicher Wasserkosten im Rahmen der Umstrukturierungsmaßnahmen zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Preussag Anthrazit GmbH in Höhe von 161 Mio. DEM;
 - eine Beihilfe zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Sophia Jacoba GmbH in Höhe von 850 Mio. DEM, die es ihnen ermöglicht, die Kosten zu decken, die durch die Umstrukturierung des Steinkohlebergbaus entstehen oder entstanden sind und nicht mit der laufenden Produktion zusammenhängen (Altlasten).

⁽¹⁾ ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 12.,

⁽²⁾ ABl. L 385 vom 31.12.1994, S. 18.

Die von Deutschland geplanten finanziellen Maßnahmen zugunsten des Steinkohlebergbaus entsprechen den Vorschriften von Artikel 1 Absatz 1 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS. Infolgedessen muß die Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Entscheidung über diese Maßnahmen befinden. Dabei beurteilt die Kommission, ob sie mit den allgemeinen Zielen und Kriterien des Artikels 2 und den besonderen Kriterien der Artikel 3 und 4 der Entscheidung in Einklang stehen und ob sie mit dem Funktionieren des Gemeinsamen Marktes vereinbar sind. Ferner bewertet die Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Entscheidung, ob die notifizierten Maßnahmen mit dem vorgelegten Plan zur Modernisierung, Rationalisierung, Umstrukturierung und Rücknahme der Fördertätigkeit vereinbar sind.

Am 20. Juli 1998 hat das Steinkohlenbergbauunternehmen RJB Mining plc – ein Unternehmen im Sinne von Artikel 80 EGKS-Vertrag – beim Gericht erster Instanz der Europäischen Gemeinschaften Klage gegen die Entscheidung der Kommission vom 10. Juni 1998 über Beihilfen Deutschlands zugunsten des Steinkohlenbergbaus 1997 eingereicht⁽¹⁾.

II

Am 13. März 1997 wurde zwischen der Bundesregierung, den Landesregierungen Nordrhein-Westfalens und des Saarlands sowie den Bergbauunternehmen und den Gewerkschaftsverbänden im Bereich Bergbau und Stromerzeugung im Rahmen des Artikels 8 Absatz 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS eine Einigung über die neuen Leitlinien für den deutschen Steinkohlenbergbau für den Zeitraum 1998–2005 erzielt.

Diese Vereinbarung sieht eine anhaltende Rücknahme der jährlichen Fördermenge auf 37 Mio. t Steinkohleinheit (SKE) im Jahr 2002 und eine Verringerung der Belegschaft um 30 000 Mitarbeiter auf insgesamt 56 000 vor, einschließlich der Nebenaktivitäten. Die Förderung wird dann von 12 Bergwerken erbracht. Obwohl die Planung für den Zeitraum bis 2005 erstellt wurde, gehen die im November 1997 beschlossenen Einzelmaßnahmen nur bis zum Auslaufen der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS. Die Kostenentwicklung, die Preise bei der Importkohle und vor allem die Absatzmöglichkeiten lassen sich nicht mit hinreichender Sicherheit absehen, um das Tempo der im Anschluß daran erforderlichen Förderrücknahme in diesem Sektor genau festlegen zu können.

Der Plan zur Modernisierung, Rationalisierung, Umstrukturierung und Rücknahme der Fördertätigkeit wurde von der Kommission auf der Ebene der einzelnen Schachtanlagen der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Preussag Anthrazit GmbH geprüft.

⁽¹⁾ Rechtssache T-110/98 (ABl. C 299 vom 26.9.1998, S. 38).

Plan zur Modernisierung, Rationalisierung, Umstrukturierung und Rücknahme der Fördertätigkeit des Steinkohlenbergbaus für den Zeitraum 1998–2002

Die Bergbauplanung, die den Plänen zur Modernisierung, Rationalisierung, Umstrukturierung und Rücknahme der Fördertätigkeit im deutschen Steinkohlenbergbau zugrunde liegt, geht von den folgenden Zielen aus:

- optimale Verwendung der geringeren Finanzmittel;
- Produktions- und Kostenverringering;
- nach gegenwärtiger Planung Beibehaltung des Zugriffs auf die wichtigsten Lagerstätten sowie der Option auf die Nordwanderung;
- Gewährleistung der qualitäts- und zeitgerechten Versorgung der Kunden;
- sozialverträglicher Personalabbau unter Vermeidung betriebsbedingter Kündigungen;
- Berücksichtigung der regionalen Auswirkungen der Maßnahmen.

Zur Umsetzung dieser Ziele wurde die Situation der Bergwerke von den Unternehmen anhand der folgenden Kriterien bewertet:

- Reichweite der Lagerstätten;
- Kohlequalität;
- Kosten.

Diese einheitlichen Kriterien dürften eine objektive Bewertung der aktuellen Situation und der künftigen Entwicklung der Produktionsstätten ermöglichen. Auf dieser Basis haben die betreffenden Unternehmen der Kommission folgende Informationen übermittelt.

Umstrukturierung der Produktionsstätten der RAG Aktiengesellschaft

A. Stilllegungsmaßnahmen

- Die Emschermulde mit den Bergwerken Hugo/Consolidation und Ewald/Schlägel & Eisen;
- die Lippemulde mit den Bergwerken Fürst Leopold/Wulfen und Westerholt;

— der Bereich Ost mit den Bergwerken Haus Aden/Monopol und Heinrich Robert;

— das Bergwerk Westfalen.

1. Die Emschermulde mit den Bergwerken Hugo/Consolidation und Ewald/Schlägel & Eisen

Aus den genannten Bereichen wurde als erste Maßnahme die Neuordnung der Emschermulde mit der Bildung des Verbundbergwerks Ewald/Hugo bereits zum 1. Juli 1997 beschlossen und verwirklicht.

Hierbei handelt es sich um die letzte Phase eines mehrstufigen Umstrukturierungsprozesses, den dieser Lagerstättenbereich seit der Gründung des Unternehmens RAG Aktiengesellschaft erfahren hat.

Aufgrund der Planung wird das Bergwerk Ewald/Hugo vor dem 23. Juli 2002 auslaufen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden die qualitativ guten Koks-kohlen dieser Lagerstätte abgebaut sein. Der Lagerstättenbereich Emschermulde wird damit endgültig stillgelegt.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 4,4 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 6 832.

2. Die Lippemulde mit den Bergwerken Fürst Leopold/Wulfen und Westerholt

In der Lippemulde sind die folgenden Maßnahmen geplant:

- a) Zum 1. April 1998 wurden die Bergwerke Fürst Leopold/Wulfen und Westerholt zum Verbundbergwerk Lippe zusammengeführt. Der Förderstandort Fürst Leopold soll bis zur Fertigstellung des fördertechnischen Verbunds im Jahr 2001 erhalten bleiben.
- b) Bis zum Jahr 2001 wird die Förderung aus dem Bereich Fürst Leopold/Wulfen mit dem Abbau der wirtschaftlich gewinnbaren Vorräte und dem Auslaufen von Baufeldern schrittweise zurückgeführt. Durch die Aufgabe von Schächten und entsprechenden Tagesanlagen wird die Infrastruktur unter und über Tage optimiert. Die verbleibende Förderung wird auf den Förderstandort Westerholt konzentriert.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 4,9 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 6 035.

3. Der Bereich Ost mit den Bergwerken Haus Aden/Monopol und Heinrich Robert

Für diesen Bereich sind die folgenden Maßnahmen geplant:

- a) Zum 1. April 1998 wurden die Bergwerke Haus Aden/Monopol und Heinrich Robert unter Aufgabe des Nordfeldes Haus Aden zum Verbundbergwerk Ost zusammengeführt. Bis zum Jahr 2000 bleibt für das Baufeld-Monopol der Förderstandort Haus Aden erhalten.
- b) Im Jahr 2000 wird nach der Herstellung des untertägigen Anschlusses die Förderung aus den Baufeldern Haus Aden/Monopol und Heinrich Robert auf den Förderstandort Heinrich Robert konzentriert. Hiermit verbunden ist das Abwerfen von Feldesteilen sowie die Aufgabe von Schächten und Tagesanlagen.

Durch diese Maßnahme wird die Koks-kohlenproduktion im östlichen Revier gesichert und einstweilen die Option auf eine Nordwanderung erhalten.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 5 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 6 857.

4. Das Bergwerk Westfalen

Das Bergwerk Westfalen wird im Jahr 2000 stillgelegt. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Lagerstätte wirtschaftlich optimal genutzt. Die bereits eingeleitete Abraumphase führt zu entsprechend niedrigen Kosten.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 2,5 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 2 809.

B. Andere Maßnahmen

Neben den dargestellten Maßnahmen, die eine endgültige Reduzierung der Förderkapazitäten betreffen, wird der Modernisierungs-, Umstrukturierungs- und Rationalisierungsprozeß in allen verbleibenden Anlagen fortgesetzt. Damit werden zusätzliche Kostensenkungen erzielt.

Das Bergwerk Friedrich Heinrich/Rheinland

Nachdem der Verbund beider Anlagen in der ersten Hälfte der neunziger Jahre mit der Bereinigung der Infrastruktur und dem Abriß bzw. der anderweitigen Verwendung nicht mehr benötigter Tagesanlagen abgeschlossen wurde, erfolgten im Bereich der Produktivität erhebliche Fortschritte durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen.

Durch die Konzentration auf die leistungsfähigsten Baufelder und die damit verbundene anhaltende Steigerung der Betriebspunktförderung konnte die Anzahl der betriebenen Bauketten reduziert werden. Da gleichzeitig die nachgeschalteten Bereiche optimiert wurden, gehört das Bergwerk heute zu denen, die das geringste Defizit aufweisen.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 3,7 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 4 117.

Das Bergwerk Niederberg

Trotz der Rücknahme der Förderung konnte das Bergwerk Niederberg in den letzten Jahren eine im Hinblick auf die Reduzierung der Förderkosten positive Entwicklung verzeichnen. Weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden die Situation des Bergwerks stabilisieren. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 2,2 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 2 424.

Das Bergwerk Walsum

Das Bergwerk Walsum gehört zu den vorratsreichen und leistungsfähigen Bergwerken des Unternehmens. Durch eine gezielte Flözauswahl und bestimmte technische Maßnahmen dürfen die vorübergehenden betrieblichen Probleme im Abbaubereich überwunden und seine Leistungsfähigkeit gesichert werden. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 2,9 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 3 802.

Das Bergwerk Lohberg/Osterfeld

Obwohl derzeit Rationalisierungsmaßnahmen die Kosten- und Leistungsdaten dieses Förderstandorts belasten, fördert das Bergwerk Lohberg/Osterfeld hochwertige Kokscohlen. Es befindet sich in einer Konsolidierungsphase und wird in Kürze die aufwendige Infrastruktur unter Tage bereinigt haben, die noch aus dem Verbund mit dem ehemaligen Bergwerk Osterfeld resultiert. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 2,9 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 4 262.

Das Bergwerk Prosper/Haniel

Das Bergwerk Prosper/Haniel verzeichnete in den letzten Jahren Förderkosten, die zu den niedrigsten des Unternehmens gehören. Weitere Rationalisierungseffekte im Betrieb werden in den nächsten Jahren erwartet. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 3,7 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 4 078.

Das Bergwerk Auguste Victoria

Das Bergwerk Auguste Victoria gehört zu den vorratsreichen und leistungsfähigen Bergwerken des Unternehmens. Nach seinem Verkauf durch das Unternehmen BASF im Jahr 1992 und der vollständigen Eingliederung in den Bergbaubereich des Unternehmens im Jahr 1996 wurden die vorhandenen Rationalisierungs-

potentiale erschlossen. Diese insgesamt positive Entwicklung wird vorübergehend durch geologische Schwierigkeiten beeinträchtigt. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 3,1 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 4 173.

Das Bergwerk Blumenthal/Haard

Das Bergwerk Blumenthal/Haard wird derzeit ebenfalls mit geologisch bedingten Förderschwierigkeiten konfrontiert. Die daraus resultierenden Förderausfälle führen zu einem vorübergehenden Kostenanstieg. Durch eine Konzentration der betriebenen Grubenfelder in Verbindung mit einem später zu realisierenden Anschlußkonzept für die weiterhin bestehenden Nordwanderungsoption dürften die Kosten nachhaltig sinken. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 3,3 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 4 447.

C. Auswirkungen der geplanten Maßnahmen

Die dargestellten Maßnahmen haben zur Folge, daß die Zahl der Arbeitsplätze im gesamten Bergbaubereich des Unternehmens um rund 44 500 von durchschnittlich 89 500 im Jahr 1992 auf 45 000 im Jahr 2002 zurückgeht. Dies entspricht einem jährlichen Abbau von rund 4 500 Beschäftigten. Im Vergleich zum Umstrukturierungsplan von 1994 bedeutet dies einen zusätzlichen Stellenabbau von 14 500 Beschäftigten bis zum Jahr 2002. Der jetzt geplanten Belegschaftsentwicklung liegt eine Leistungssteigerung von 4 % im Jahr zugrunde. Im Jahr 1997 belief sich die Zahl der Beschäftigten auf 60 820.

Die Verringerung der Produktionskosten wird, in Preisen von 1992 ausgedrückt, bis zum Jahr 2002 mit rund 37 DEM/t SKE mehr als doppelt so hoch ausfallen wie im Umstrukturierungsplan von 1994 (16 DEM/t SKE) vorgesehen. Bis zum 31. Dezember 1997 hatten sich die Realkosten um rund 21 DEM/t SKE verringert.

Die Förderung soll von 47,6 Mio. t SKE im Jahr 1992 auf 30,1 Mio. t SKE im Jahr 2002 zurückgeführt werden. Gegenüber dem Umstrukturierungsplan von 1994 bedeutet dies eine um 8,2 Mio. t SKE höhere Förderreduzierung in diesem Zeitraum. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 38,7 Mio. t SKE.

Umstrukturierung der Produktionsstätten des Unternehmens Saarbergwerke AG

Die Vereinbarung über die neuen Leitlinien für den deutschen Steinkohlenbergbau vom 13. März 1997 wird zu einem weiteren Förderrückgang sowie zur Notwendigkeit führen, ein Bergwerk des Unternehmens im Jahr 2000 zu schließen.

A. Stilllegungsmaßnahmen

Das Bergwerk Göttelborn/Reden

Trotz erheblicher Investitionen im Zeitraum 1990–1995 für die Zusammenlegung der Bergwerke Reden, Göttelborn und Camphausen muß die Produktionsstätte aufgrund von geologischen Schwierigkeiten im Jahr 2000 stillgelegt werden.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 1,9 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 2 899.

B. Andere Maßnahmen

Das Bergwerk Ens Dorf

Aufgrund des Anfang der neunziger Jahre eingeleiteten Programms zur Modernisierung dieser Förderstätte konnte eine hohe Produktivität aufrechterhalten werden. Das Bergwerk Ens Dorf war traditionell das leistungsstärkste deutsche Bergwerk und dürfte seine Leistungsstärke im hier betrachteten Zeitraum erhalten. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor und werden mittelfristig durch ständige Produktivitätsverbesserungen gesichert. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 2,5 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 2 231.

Das Bergwerk Warndt/Luisenthal

Das Bergwerk wird seine Leistungsfähigkeit voraussichtlich steigern, indem

- Ende 1999 zwei Baufelder abgeworfen werden und
- in den Zukunftsfeldern neue Zuschnitte mit neuer Technik zu erheblichen Optimierungen führen werden.

Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 22,2 Mio. t SKE und die Zahl der Beschäftigten auf 3 504.

C. Auswirkungen der geplanten Maßnahmen

Die Belegschaft wird von 18 671 Mitarbeitern auf 8 478 im Jahr 2002 abgebaut, was einem Rückgang um 10 193 entspricht. Gegenüber dem Umstrukturierungsplan von 1994 bedeutet dies einen zusätzlichen Belegschaftsabbau von 6 000 Beschäftigten bis zum Jahr 2002. Im Jahr 1997 belief sich die Zahl der Beschäftigten auf 14 220.

Die Verringerung der Produktionskosten wird, in Preisen von 1992 ausgedrückt, im Jahr 2002 mit 100 DEM/t SKE um 40 DEM/t SKE höher ausfallen als im

Umstrukturierungsplan von 1994 vorgesehen. Zum 31. Dezember 1997 hatten sich die Realkosten um 44 DEM/t SKE verringert.

Die Förderkapazität wird von rund 8 Mio. t SKE im Jahr 1992 bis zum Jahr 2002 auf 5,1 Mio. t SKE zurückgeführt; gegenüber dem Plan von 1994 ist dies ein Rückgang um weitere 2,2 Mio. t SKE. Im Jahr 1997 betrug die Förderung 6,7 Mio. t SKE.

Umstrukturierung der Produktionsstätten der Preussag Anthrazit GmbH

Das Unternehmen rechnet für den Zeitraum 1998–2002 weiterhin mit einer degressiven Kostenentwicklung. Gegenüber der für diesen Zeitraum zuletzt im August 1994 vorgelegten Planung wurde die Förderung jedoch infolge einer rückläufigen Absatzentwicklung nach unten korrigiert (von 2,05 Mio. t SKE/a auf rund 1,7 Mio. t SKE/a). Aufgrund der inzwischen erreichten Entwicklung im Grubenbetrieb ist das Unternehmen der Ansicht, daß eine deutlich verbesserte Schichtleistung und daher eine gewisse Reduzierung der Förderkosten möglich sind. Im Jahr 1997 belief sich die Förderung auf 1,7 Mio. t SKE.

Die Grundlage zu dieser Verbesserung wurde durch die Umsetzung des 1990 erstellten Sanierungsplans gelegt.

Dieser Plan sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- Umstellung des Gewinnungsverfahrens von Vorbau auf rückbauartigen Verhieb. Die hierzu erforderlichen Vorleistungen (Vorauffahrung von Abbaubegleitstrecken) wurden im wesentlichen in den Jahren 1991 bis 1994 erbracht und in den folgenden zwei Jahren bis auf das angestrebte Maß ausgebaut. Infolge dieser Umstellung kann die gesamte Strebförderung aus Rückbaubetrieben gewonnen werden.
- Ausstattung der Abbaubetriebe und Streckenvortriebe mit leistungsfähigeren Gewinnungs- und Vortriebeinrichtungen. Diese Umrüstung ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen.
- Anpassung der Infrastruktur an die geringere Fördermenge und deren Konsolidierung. Dieser eher zuschnittsabhängige Prozeß ist bereits weit fortgeschritten und dürfte sich auf die Höhe der Fixkosten auswirken.
- Die Belegschaft von 4 024 Mitarbeitern im Jahr 1992 wird auf 2 667 Mitarbeiter im Jahr 2002 zurückgeführt. Dies entspricht einem Rückgang um 33 % statt – wie im Umstrukturierungsplan 1994 vorgesehen – um rund 25 %. Im Jahr 1997 belief sich die Belegschaft der Förderstätte auf 2 757 Mitarbeiter.

III

Dem von Deutschland übermittelten Plan zufolge wird der Rückgang der staatlichen Beihilfe zu einem anhaltenden Rückgang der Kohleförderung führen. Die Kohleförderung soll von 47 Mio. t SKE im Jahr 1997 auf 37 Mio. t SKE im Jahr 2002 zurückgehen. Wenngleich ein gewisser Rückgang der durchschnittlichen Förderkosten im deutschen Steinkohlenbergbau zu verzeichnen ist und unter Berücksichtigung des Artikels 3 Absatz 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS, sind die Förderkosten, in konstanten Preisen von 1992 ausgedrückt, nach wie vor hoch, da sie im Jahr 2002 noch 242 DEM/t SKE gegenüber 288 DEM/t SKE im Jahr 1992 betragen dürften. Gegenüber dem Plan von 1994, der 28 DEM/t SKE Kostensenkung auswies, liegt die jetzt geplante Reduktion in Höhe von 46 DEM/t SKE deutlich höher. Die Weltmarktpreise dürften mit rund 80 DEM/t relativ stabil bleiben, was das ungünstige Verhältnis zwischen der Importkohle und der deutschen Steinkohle grundsätzlich fortbestehen ließe.

Die Förderung im Jahre 2002 wird auf 37 Mio. t SKE – verglichen mit 48 Mio. t SKE nach dem Umstrukturierungsplan von 1994 – zurückgenommen.

Die Zahl der Beschäftigten geht bis zum Jahr 2002 auf ca. 56 000 – statt der im Plan von 1994 vorgesehenen rund 82 400 – zurück.

Aufgrund dieser Ausführungen läßt sich feststellen, daß eine deutliche Reduzierung der Beihilfe im wesentlichen durch Maßnahmen zur Rückführung der Fördertätigkeit erzielt werden kann.

Deshalb muß Deutschland bei der Umsetzung des Plans für den Zeitraum 1992–2002 verfolgen, wie sich die Förderkosten der Unternehmen, die staatliche Beihilfen gemäß Artikel 3 der Entscheidung erhalten, entwickeln. Deutschland verpflichtet sich, der Kommission für den Fall, daß das Ziel einer realistischen tendenziellen Senkung nicht erreicht werden kann, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen wie die Überprüfung der Einordnung von Schachtanlagen nach Artikel 3 und Artikel 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS vorzuschlagen.

Die Kommission hat bei der Beurteilung des Plans dem Erfordernis Rechnung getragen, die sozialen und regionalen Folgen der rückläufigen Entwicklung im Steinkohlenbergbau in Deutschland so weit wie möglich abzuschwächen.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, daß der von Deutschland vorgelegte Plan mit den Zielen und Kriterien der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS vereinbar ist.

IV

Die Beihilfe gemäß Artikel 3 in Höhe von 5 171 Mio. DEM ist für den Betrieb der Bergwerke vorgesehen, die den Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Preussag Anthrazit GmbH, Dr. Arnold Schäfer GmbH und Merchweiler GmbH gehören.

Im Fall der RAG Aktiengesellschaft soll die Beihilfe den Bergwerken Friedrich Heinrich/Rheinland, Niederberg, Walsum, Lohberg/Osterfeld, Prosper/Haniel, Westerholt, Auguste Victoria, Blumenthal/Haard und Heinrich Robert zugute kommen. Bei der Saarbergwerke AG ist die Maßnahme für die Bergwerke Ens-dorf und Warndt/Luisenthal bestimmt. Im Fall der Preussag Anthrazit GmbH ist die Beihilfe für den Standort Ibbenbüren vorgesehen.

Diese Beihilfe in Höhe von 5 171 Mio. DEM ist dazu bestimmt, die Differenz zwischen den Produktionskosten und dem auf der Grundlage der Weltmarktbedingungen für Kohle ähnlicher Qualität aus Drittländern frei vereinbarten Verkaufspreis der Vertragsparteien auszugleichen.

Nach den von Deutschland mitgeteilten Informationen und unter Berücksichtigung des Artikels 3 Absatz 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS dürften die durchschnittlichen Förderkosten der Bergwerke, die unter Artikel 3 fallen, zu Preisen von 1992 im Jahr 1997 real um 5,4 % niedriger als im Jahr 1995 liegen, d. h. 253 DEM/t SKE im Vergleich zu 268 DEM/t SKE betragen.

Bei der Beurteilung der Betriebsbeihilfe gemäß Artikel 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS hat die Kommission auch der Notwendigkeit Rechnung getragen, die sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung des Steinkohlenbergbaus in ohnehin von überdurchschnittlicher struktureller Arbeitslosigkeit betroffenen Regionen so weit wie möglich abzuschwächen.

So liegt der Anteil der Beschäftigungslosen in den Kohlerevieren des Ruhrgebiets mit rund 15 % (Bezirk Duisburg 15,8 %, Recklinghausen 13,7 %, Gelsenkirchen 16,4 %) weit über dem westdeutschen Durchschnitt von 9,7 %. Auch im Saarland ist die Arbeitslosigkeit in den Kohlefördergebieten überdurchschnittlich hoch (Saarbrücken 13,9 %, Saarlouis 11 %)

Die Kohleregionen sind weiterhin Zielgebiete der europäischen Regionalförderung (Ziel-2-Gebiete mit rückläufiger industrieller Entwicklung) und gleichzeitig nationale Fördergebiete im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag.

Aufgrund der von Deutschland übermittelten Informationen und der von Deutschland eingegangenen Verpflichtungen (siehe Abschnitt VIII dieser Entscheidung) ist die für das Jahr 1998 vorgesehene Beihilfe mit der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS, insbesondere mit den Artikeln 2 und 3, vereinbar.

V

Die für die Rücknahme der Fördertätigkeit gemäß Artikel 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS vorgesehene Beihilfe in Höhe von 3 164 Mio. DEM soll die Differenz zwischen den Produktionskosten und dem auf der Grundlage der Weltmarktbedingungen für Kohle ähnlicher Qualität aus Drittländern von den Vertragsparteien frei vereinbarten Verkaufspreis ausgleichen. Im Rahmen des Unternehmens RAG Aktiengesellschaft kommt sie den Bergwerken Fürst Leopold/Wulfen, Ewald/Hugo, Haus Aden/Monopol und Westfalen zugute. Im Fall des Unternehmens Saarbergwerke AG ist die Maßnahme für das Bergwerk Göttelborn/Reden bestimmt.

Diese Beihilfe ist in ein Programm zur vollständigen bzw. teilweisen Stilllegung der genannten Bergwerke einbezogen.

Die genannten Stilllegungen sind Teil der Vereinbarung vom 13. März 1997, die zwischen 1998 und 2002 zu einer Verringerung der Produktionskapazitäten um 10 Mio. t (21 % der Produktionskapazitäten insgesamt) und zum Abbau von 30 000 Arbeitsplätzen führen wird.

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS werden die Förderstandorte Göttelborn/Reden, Ewald/Hugo und Westfalen vor dem Ablauf der Geltungsdauer der genannten Entscheidung vollständig stillgelegt. Durch die Zusammenlegung von Bergwerken wird es zu Teilstilllegungen kommen, die zu einem anhaltenden und voraussichtlich erheblichen Rückgang der Fördertätigkeit vor Ablauf der Geltungsdauer der Entscheidung führen werden. Gemäß Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS trägt diese Beihilfe zur Lösung der sozialen und regionalen Probleme bei, die mit der vollständigen oder teilweisen Rücknahme der Fördertätigkeit verbunden sind.

Der zwischen 1992 und 1998 zu verzeichnende Produktionsrückgang dürfte den von Deutschland vorgelegten Informationen zufolge 22 % betragen. Die für das Jahr 1998 vorgesehene Beihilfe ist mit der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS, insbesondere mit den Artikeln 2 und 4, vereinbar.

VI

Die Beihilfe in Höhe von 81 Mio. DEM zur Finanzierung der Prämien für die Bergarbeiter des deutschen

Steinkohlenbergbaus („Bergmannsprämien“), die bei 10 DEM pro Schicht unter Tage liegen, soll ein Anreiz für qualifiziertes Personal sein, unter Tage zu arbeiten, und die Rationalisierung der Produktion fördern. Aus der Notifizierung Deutschlands geht hervor, daß diese Beihilfe für die Bergarbeiter ein geldwerter Vorteil ist. Obwohl die Bergmannsprämie nicht Bestandteil der Produktionskosten der Steinkohleunternehmen ist, trägt die Beihilfe zu einer Entlastung der Unternehmen bei ihren Lohnkosten bei. Demnach handelt es sich bei ihr um eine Beihilfe, die anhand von Artikel 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS zu prüfen ist.

Die vorgesehene Beihilfe trägt dazu bei, die Produktivität so weit wie möglich zu steigern, und erleichtert dadurch die Umstrukturierung und Rationalisierung im Steinkohlenbergbau. Sie trägt somit auch zur Erreichung des in Artikel 2 Absatz 1 erster Gedankenstrich genannten Ziels bei, d. h. in Anbetracht der Kohlepreise auf dem Weltmarkt weitere Fortschritte in Richtung Wirtschaftlichkeit zu erzielen, um einen Abbau der Beihilfen zu erreichen.

Bei der Beurteilung der Beihilfe hat die Kommission gemäß Artikel 2 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS dem Erfordernis Rechnung getragen, die sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung so weit wie möglich abzuschwächen.

Die Beihilfe trägt gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 der Entscheidung dazu bei, die unzureichende Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden Unternehmen geringfügig zu verbessern, da die Produktivitätssteigerung infolge der Erhaltung einer qualifizierten Untertagebelegschaft zu einer Verringerung der Produktionskosten führt.

Deutschland verpflichtet sich, daß diese Beihilfe zusammen mit den anderen Beihilfen für die laufende Produktion für kein Unternehmen oder für keine Produktionsstätte den Unterschied zwischen den Produktionskosten und den voraussichtlichen Erlösen übersteigt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen und der von Deutschland mitgeteilten Informationen ist die für das Jahr 1998 vorgesehene Beihilfe mit den Zielen der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS und insbesondere mit deren Artikeln 2 und 3 vereinbar.

VII

Die Beihilfe zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen gemäß Artikel 5 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG, Preussag Anthrazit GmbH und Sophia Jacoba GmbH beträgt 1 011 Mio. DEM.

Diese finanzielle Maßnahme umfaßt erstens eine Beihilfe in Höhe von 161 Mio. DEM zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Preussag Anthrazit GmbH.

Diese Beihilfe dient zur Deckung zusätzlicher Wasserhaltungskosten für Betriebe, die im Rahmen der Umstrukturierungsmaßnahmen stillgelegt wurden und sich in der Nähe von aktiven Bergwerken befinden. Da in den stillgelegten Bergwerken keine oder nur noch eingeschränkte Wasserhaltung betrieben wird, fließt Wasser, das in keiner Weise an die bestehende Produktion gebunden ist, dem nahegelegenen aktiven Bergwerk zu und verursacht zusätzliche Kosten. Dieses Wasser muß überdies gereinigt werden.

Diese Beihilfe, die nicht mit der laufenden Produktion zusammenhängt und ausdrücklich unter Abschnitt I Buchstabe i) und Abschnitt II Buchstabe b) des Anhangs der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS vorgesehen ist, deckt durch Umstrukturierungen verursachte Aufwendungen für die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung ab. Um den Anforderungen des Artikels 5 der Entscheidung zu genügen, darf die besondere Beihilfe die Aufwendungen nicht übersteigen.

Die Kommission hat die Verträge zwischen der öffentlichen Hand und den Unternehmen sowie – im Rahmen einer Rechnungsprüfung – die Angaben zu den Kosten geprüft und festgestellt, daß die Beihilfe die gebundenen Mittel nicht übersteigt.

Die dadurch möglich gewordene Entlastung der betroffenen Unternehmen vermindert deren finanzielles Ungleichgewicht und ermöglicht ihnen, ihre Tätigkeit weiterzuführen. Damit entspricht die Beihilfe den in Artikel 2 Absatz 1 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS genannten Zielen.

Die genannte finanzielle Maßnahme umfaßt zweitens eine Beihilfe zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen in Höhe von 850 Mio. DEM zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Sophia Jacoba GmbH

Diese Beihilfe soll die Kosten decken, die durch die Umstrukturierung des Steinkohlenbergbaus entstehen oder entstanden sind und nicht mit der laufenden Produktion zusammenhängen (Altlasten).

Diese Beihilfe ist das Ergebnis von Beschlüssen, die im Rahmen der Kohlerunde vom 11. November 1991 von Bergbau- und Stromerzeugungsunternehmen, der Bundesregierung, den Landesregierungen Nordrhein-Westfalens und des Saarlands sowie den Gewerkschaften

der Bereiche Bergbau und Stromerzeugung getroffen wurde.

Sie ist zur Deckung folgender Kosten – mit Ausnahme der vom Staat als besonderer Beitrag im Sinne von Artikel 56 EGKS-Vertrag übernommenen Kosten für Sozialleistungen – bestimmt: Belastungen durch die Zahlung von Sozialleistungen, soweit sie auf die Verrentung von Beschäftigten vor Erreichen des gesetzlichen Rentenalters zurückzuführen sind, andere außergewöhnliche Aufwendungen, soweit sie auf die Auflösung von Arbeitsverhältnissen als Folge von Umstrukturierungen und Rationalisierungsmaßnahmen zurückzuführen sind, Rentenzahlungen und Abfindungen außerhalb der gesetzlichen Versicherung an infolge von Umstrukturierungen und Rationalisierungsmaßnahmen ausgeschiedene Beschäftigte sowie an die vor den Umstrukturierungen Anspruchsberechtigten, Lieferungen von Deputatkohle an die infolge von Umstrukturierungen und Rationalisierungsmaßnahmen ausgeschiedene Beschäftigten sowie an die vor den Umstrukturierungen Bezugsberechtigten. In technischer und finanzieller Hinsicht ist sie dazu bestimmt, durch Umstrukturierungen verursachte zusätzliche Sicherheitsarbeiten unter Tage sowie außerordentliche Substanzverluste, soweit sie durch Umstrukturierungen von Unternehmen verursacht werden, zu decken.

Diese Beihilfe zur Deckung der ausdrücklich unter Abschnitt I Buchstaben a), b), c), d), f) und k) des Anhangs zur Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS genannten Kosten darf besagte Kosten nicht überschreiten, wenn sie mit den Bestimmungen des Artikels 5 der Entscheidung in Einklang stehen soll.

Die Kommission hat die Angaben zu den Kosten im Rahmen einer Rechnungsprüfung geprüft und festgestellt, daß die Beihilfen die gebundenen Mittel nicht übersteigen.

Die dadurch möglich gewordene Entlastung der betroffenen Unternehmen vermindert deren finanzielles Ungleichgewicht und ermöglicht ihnen dadurch, ihre Tätigkeit weiterzuführen. Die Beihilfe entspricht somit den in Artikel 2 Absatz 1 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS genannten Zielen.

VIII

Ziel ist eine Minimierung der Beihilfen; folgt man ferner dem von Deutschland vertretenen Grundsatz, daß Beihilfen nur für die Produktion zu gewähren sind, die der Elektrizitätsgewinnung und der Eisen- und Stahlindustrie der Gemeinschaft zugeführt wird, verpflichtet Deutschland sich, die für Industrie und Hausbrand bestimmte Produktion zu Preisen (Nettopreise ohne Gewährung von Vergütungen) abzusetzen, die die Produktionskosten decken.

Die Kommission nimmt zur Kenntnis, daß Deutschland im Rahmen von Verordnungen die Maßnahmen trifft, die notwendig sind, damit die aufgrund dieser Entscheidung gewährten Beihilfen die Differenz zwischen den Produktionskosten und dem auf der Grundlage der Weltmarktbedingungen von den Vertragsparteien frei vereinbarten Verkaufspreis für den Absatz an kohleverbrauchende Unternehmen nicht übersteigen. Die Beihilfen pro Tonne laufender Produktion dürfen nicht dazu führen, daß die Preise für Gemeinschaftskohle unter denen für Kohle ähnlicher Qualität aus Drittländern liegen. Ferner trägt Deutschland dafür Sorge, daß die Beihilfen keine Wettbewerbsverzerrungen bewirken und keine Diskriminierung zwischen Kohleerzeugern sowie zwischen Kohlekäufern und -verbrauchern in der Gemeinschaft verursachen.

Deutschland verpflichtet sich, im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 86 EGKS-Vertrag dafür zu sorgen, daß die Beihilfen auf das unter Berücksichtigung sozialer und regionaler Erwägungen im Zusammenhang mit dem Rückgang des Steinkohlenbergbaus in der Gemeinschaft unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden und sie weder direkt noch indirekt einen wirtschaftlichen Vorteil für eine andere Tätigkeit als für die Steinkohlenförderung bewirken, zum Beispiel für industrielle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Förderung oder Umwandlung von Steinkohle aus der Gemeinschaft.

Ferner weist die Kommission Deutschland darauf hin, daß ein wesentliches Merkmal der Beihilfenregelung darin besteht, daß die Beihilfen unbedingt dem Gemeinschaftsinteresse entsprechen müssen und das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes nicht stören dürfen.

Damit die Kommission prüfen kann, ob die Produktionsstätten, die Betriebsbeihilfen gemäß Artikel 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS erhalten, tatsächlich eine tendenzielle Senkung der Produktionskosten gemessen an den Weltmarktpreisen herbeiführen, verpflichtet sich Deutschland, der Kommission spätestens bis zum 30. September jeden Jahres die Produktionskosten für das Vorjahr mitzuteilen sowie alle Angaben gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS. Wenn die in Artikel 3 Absatz 2 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS festgelegten Bedingungen nicht erfüllt werden können, schlägt Deutschland der Kommission Korrekturmaßnahmen wie eine Überprüfung der Einordnung von Schachtanlagen nach den Artikeln 3 und 4 der Entscheidung vor.

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich und Artikel 9 Absätze 2 und 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS muß die Kommission prüfen, ob die für die laufende Produktion genehmigten Beihilfen den Zielen der Artikel 3 und 4 der genannten Entscheidung entsprechen. Deutschland teilt daher spätestens zum 30. September 1999 die Höhe der 1998 tatsächlich

ausgezahlten Beihilfen sowie eventuelle Anpassungen der ursprünglich notifizierten Beträge mit. Deutschland stellt anläßlich dieser jährlichen Aufstellung alle Informationen zur Verfügung, die zur Überprüfung der Einhaltung der in den genannten Artikeln festgelegten Kriterien erforderlich sind.

Bei der Genehmigung der Beihilfen hat die Kommission dem Erfordernis Rechnung getragen, die sozialen und regionalen Folgen der Umstrukturierung so weit wie möglich abzuschwächen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Deutschland wird ermächtigt, folgende Maßnahmen zugunsten des Steinkohlenbergbaus zu treffen:

- a) eine Betriebsbeihilfe gemäß Artikel 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS in Höhe von 5 171 Mio. DEM;
- b) eine Beihilfe für die Rücknahme der Fördertätigkeit gemäß Artikel 4 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS in Höhe von 3 164 Mio. DEM;
- c) eine Beihilfe gemäß Artikel 3 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS in Höhe von 81 Mio. DEM zur Erhaltung der Untertagebelegschaft (Bergmannsprämie);
- d) eine Beihilfe gemäß Artikel 5 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Preussag Anthrazit GmbH in Höhe von 161 Mio. DEM;
- e) eine Beihilfe gemäß Artikel 5 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS zur Deckung außergewöhnlicher Belastungen zugunsten der Unternehmen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG und Sophia Jacoba GmbH in Höhe von 850 Mio. DEM, die es den Unternehmen ermöglicht, die Kosten zu decken, die durch die Umstrukturierung des Steinkohlenbergbaus entstehen oder entstanden sind und nicht mit der laufenden Produktion zusammenhängen.

Artikel 2

Gemäß Artikel 86 EGKS-Vertrag verpflichtet sich Deutschland, alle allgemeinen und besonderen Maßnahmen zu treffen, um den ihm aus dieser Entscheidung erwachsenden Verpflichtungen nachzukommen. Deutschland stellt sicher, daß die genehmigten Beihil-

fen nur für die genannten Zwecke verwendet werden und daß alle nichtgetätigten, zu hoch angesetzten oder fehlverwendeten Ausgaben im Zusammenhang mit den in dieser Entscheidung genannten Posten an Deutschland zurückgezahlt werden.

Artikel 3

Deutschland teilt spätestens am 30. September 1999 mit, welche Beträge im Laufe des Wirtschaftsjahres 1998 tatsächlich gezahlt wurden, und übermittelt die Angaben gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 3632/93/EGKS.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Brüssel, den 2. Dezember 1998

Für die Kommission

Christos PAPOUTSIS

Mitglied der Kommission

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 1998

in einem Verfahren nach Artikel 85 EG-Vertrag

(IV/34.466 — Griechische Fährschiffe)

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 3792)

(Nur der griechische und der italienische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/271/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des EG-Vertrages auf den Seeverkehr⁽¹⁾, geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, insbesondere auf die Artikel 11 und 19,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 21. Februar 1997 zur Einleitung eines Verfahrens in dieser Sache,

nachdem allen Betroffenen Gelegenheit gegeben wurde, nach Artikel 23 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und nach der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kommission⁽²⁾, geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, zu den von der Kommission vorgebrachten Beschwerdepunkten Stellung zu nehmen,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen auf dem Gebiet des Seeverkehrs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

TEIL I

SACHVERHALT

A. Hintergrund dieser Entscheidung

(1) Diese Entscheidung geht auf eine Beschwerde zurück, die ein Bürger am 23. August 1992 bei der Kommission einreichte und in der er darauf verwies, daß im Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien auf den einzelnen Strecken sehr

ähnliche Fährpreise gelten. Beamte der Kommission nahmen gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in den Geschäftsräumen von sechs Fährdienstbetreibern – davon fünf in Griechenland und einer in Italien – Nachprüfungen vor. Bei den Nachprüfungen fand die Kommission Belege dafür, daß eine Reihe von Fährdienstbetreibern bereits seit Jahren Preisabsprachen trafen. Nach Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 wurden Minoan Line, Strintzis Lines und Anek später aufgefordert, nähere Auskünfte zu den bei den Nachprüfungen aufgefundenen Unterlagen zu erteilen. Die Kommission leitete am 21. Februar 1997 förmliche Verfahren ein, indem sie den sieben Adressaten dieser Entscheidung sowie Med Link und Hellenic Mediterranean Lines eine Mitteilung der Beschwerdepunkte übersandte. Am 13. und 14. Mai 1997 fand eine mündliche Anhörung statt.

B. Die Unternehmen

- (2) Bei den von diesem Verfahren betroffenen Unternehmen handelt es sich um Betreiber von Roll-on-roll-off-Fährschiffen, die auf mehreren Routen zwischen Griechenland und Italien Leistungen im Personen- und Frachtverkehr erbringen, nämlich
- Minoan Lines, Heraklion, Kreta, Griechenland (nachstehend „Minoan“ genannt),
 - Strintzis Lines, Piräus, Griechenland (nachstehend „Strintzis“ genannt),
 - Anek Lines, Chania, Kreta, Griechenland (nachstehend „Anek“ genannt),
 - Marlines S.A., Piräus, Griechenland (nachstehend „Marlines“ genannt),
 - Karageorgis Lines, Piräus, Griechenland (nachstehend „Karageorgis“ genannt),
 - Ventouris Group Enterprises S.A., Piräus, Griechenland (nachstehend „Ventouris Ferries“ genannt),
 - Adriatica di Navigazione Spa, Venedig, Italien (nachstehend „Adriatica“ genannt).

⁽¹⁾ ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4.

⁽²⁾ ABl. L 376 vom 31.12.1988, S. 1.

C. Der Markt

- (3) Maßgeblich ist der Markt für den Roll-on-roll-off-Fährschiffverkehr zwischen Griechenland und Italien.
- (4) Zwischen Italien und Griechenland bestehen drei Hauptrouten, auf denen Liniendienste für Personen, Pkw und Lkw angeboten werden. Es handelt sich dabei um die Verbindungen zwischen Ancona (Italien) und Patras (Griechenland), Brindisi (Italien) und Patras (Griechenland) sowie Bari (Italien) und Patras (Griechenland). Darüber hinaus werden Triest und seit kurzem auch Venedig von Patras aus angelaufen.
- (5) Natürlich werden diese Routen nicht getrennt als Einzelmärkte betrieben, sondern es besteht zwischen ihnen – je nach Ursprungs- und Bestimmungsort der Passagiere bzw. Waren, der zeitlichen Präferenzen für die Überfahrt u. ä. – ein gewisses Maß an Austauschbarkeit. Im Sinne dieses Verfahrens erachtet es die Kommission jedoch nicht für erforderlich, den Grad der Austauschbarkeit zwischen diesen Routen im einzelnen zu untersuchen, da die in diesem Verfahren untersuchten Praktiken zumindest während eines Teils des betreffenden Zeitraums alle drei Hauptrouten betrafen.
- (6) Während des Zeitraums, in dem das mutmaßliche vertragswidrige Verhalten auftrat, waren auf der Strecke Ancona—Patras zumindest zeitweise fünf größere Betreiber tätig: Minoan, Anek, Strintzis, Marlines und Karageorgis. Von diesen stellte Karageorgis 1993 den Betrieb ein. Zumindest ein weiteres Unternehmen – Superfast Ferries – gesellte sich unlängst dazu, ist aber nicht in dieses Verfahren einbezogen. Auf den Strecken zwischen Patras und Bari bzw. Brindisi verkehren zahlreiche (mindestens 11) Unternehmen im Liniendienst und einige im Saisonbetrieb. Während der Zeit des vertragswidrigen Verhaltens vereinten Minoan, Anek, Strintzis, Marlines und Karageorgis auf der Strecke Patras—Ancona nahezu 100 % des Verkehrsaufkommens auf sich. Im Jahr 1993 hatten Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean und Marlines auf den Routen Patras—Bari/Brindisi zusammengenommen einen Anteil von 75 % am Passagierverkehr und von 60 % am Frachtverkehr⁽¹⁾.
- (7) Im Jahr 1996 wurden etwa 1 258 000 Passagiere und 229 000 Güterfahrzeuge von Griechenland nach Italien befördert, davon 38 % bzw. 46 % auf der Route Patras—Ancona. Die Strecke Patras—Brindisi war daran zu 35 % bzw. 26 %

beteiligt, die Strecke Patras—Bari zu 13 % bzw. 16 %. Die Vergleichszahlen für 1993 lauteten 1 316 003 Passagiere und 213 839 Güterfahrzeuge. Davon wurden 49 % bzw. 38 % auf der Route Patras—Ancona befördert, 35 % bzw. 38 % auf der Route Patras—Brindisi sowie 10 % bzw. 19 % auf der Route Patras—Bari. Eine vergleichbare Zahl von Passagieren und Fahrzeugen wird alljährlich auch von Italien nach Griechenland transportiert.

D. Beweismaterial

- (8) Zum Hauptbeweismaterial, auf das sich diese Entscheidung stützt, gehören
- a) zumeist per Fax ausgetauschte Mitteilungen zwischen den Betreibern zur Frage der Einführung und Berechnung von Preisen;
 - b) Eingeständnisse von Anek und Strintzis in ihren Antworten auf das Auskunftsverlangen der Kommission und in ihren Antworten auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte durch die Kommission.

Beweismaterial für 1987/1988/1989

- (9) Ein vom 15. März 1989 datiertes Fernschreiben von Minoan an Anek, das Anek auf Verlangen herausgab, deutet darauf hin, daß 1987 Preisconsultationen zu den 1988 geltenden Tarifen auf der Route Patras—Ancona stattfanden. Eine Preisvereinbarung wurde am 18. Juli 1987 erzielt. Minoan hielt dazu in einem Fernschreiben fest: „Die gemeinsam mit den anderen Beteiligten festgelegte Preispolitik für 1988 wurde am 18. Juli 1987 beschlossen. Dies ist im übrigen gängige Praxis.“
- (10) Anek nahm 1989 den Fährbetrieb zwischen Patras und Ancona auf. Es kam damals zu Konsultationen über die anzuwendenden Tarife. In dem erwähnten Fernschreiben äußerte sich Minoan wie folgt: „Wir bedauern, daß Ihre Weigerung, die in unserer früheren Mitteilung unterbreiteten Vorschläge vollständig anzunehmen, zumindest bis auf weiteres den Abschluß einer umfassenderen Vereinbarung verhindert, die für unsere Unternehmen äußerst vorteilhaft wäre. ... Gemeint ist damit natürlich Ihre Ablehnung unserer Vorschläge zur Festlegung einer gemeinsamen Preispolitik für die Strecke Patras—Ancona. Wir bitten Sie daher um Verständnis für die nachstehend dargelegten Positionen, die als Reaktion darauf zu verstehen sind, daß Sie die 1989 geltenden Tarife für Güterfahrzeuge nicht

⁽¹⁾ *Quelle:* Cruise & Ferry Info.

akzeptieren können und daß die Preispolitik für das Folgejahr 1990 nicht umgehend festgelegt werden kann.“

- (11) Minoan versuchte daraufhin, Anek durch Schilderung der erfolgreichen Handhabung zur Beteiligung an der Preisabsprache zu bewegen: „In den letzten drei Monaten vereinbarten alle auf der Strecke Patras—Ancona tätigen Reeder zwei Korrekturen der Beförderungspreise, die insgesamt 40 % ausmachten und bei unseren Fahrerkollegen bestimmt keine ärgerlichen Reaktionen oder Schwierigkeiten auslösten.“
- (12) Nachdem es zunächst nicht gelungen war, Anek zur Beteiligung an der Absprache zu überreden, beschlossen Minoan, Karageorgis, Marlines und Strintzis, vom 26. Juni 1989 an genau dieselben Tarife für Güterfahrzeuge anzuwenden wie Anek. Zwischen den Parteien wurden sehr detaillierte Tabellen ausgetauscht, und Anek wurde mündlich wie schriftlich über das Ergebnis unterrichtet. Minoan übersandte Anek am 22. Juni 1989 ein Telex mit der Ankündigung, daß die vier anderen Unternehmen beabsichtigten, ab 26. Juni 1989 die Tarife Aneks zu übernehmen.

Beweismaterial für 1990

- (13) Die Parteien begannen im Juni 1989 damit, die Preise zur Beförderung von Passagieren für 1990 zu erörtern. Am 20. Juni 1989 übersandte Minoan den Unternehmen Anek, Karageorgis, Strintzis und Marlines detaillierte Vorschläge zu einer gemeinsamen Preispolitik für Passagiere, Pkws und Lkws im Jahr 1990. In einem Fernschreiben, das Anek am 6. Juli 1989 an Minoan, Karageorgis, Marlines und Strintzis sandte, heißt es: „Wir stimmen der Festlegung eines einheitlichen Tarifs für Passagiere durch alle fünf Unternehmen auf der Route Patras—Ancona zu. ... Die Frage der Güterfahrzeuge kann im Oktober behandelt werden“.
- (14) Strintzis teilte Minoan, Karageorgis, Marlines und Anek am 12. Juni 1989 mit, daß „die Preise auf der Grundlage der unlängst ausgetauschten Fernschreiben berechnet wurden, nachdem sich unsere Unternehmen durchweg darauf verständigt hatten, an der gemeinsamen Preispolitik festzuhalten“. In diesem Fax werden die Preise und Preisnachlässe für Passagiere und Fahrzeuge sowie die Hafensteuern in Drachmen und zehn ausländischen Währungen angegeben.
- (15) In einem an die vier anderen Unternehmen gerichteten Fernschreiben vom 14. Juli 1989 bestätigte Anek seine Zustimmung „zu den vorgeschlagenen Tarifen für die Route Patras—Igoumenitsa—Korfu—Ancona entsprechend unserer Entscheidung über eine gemeinsame

Preispolitik“. Zu einigen Detailfragen fanden weitere Konsultationen statt. So wurden die Preise für Geländefahrzeuge in einem vom 17. Juli 1989 datierten Fernschreiben von Strintzis an die anderen Unternehmen und in einem vom 22. September 1989 datierten Fernschreiben von Anek an die anderen Unternehmen behandelt.

- (16) Ein Fax, das am 8. Dezember 1989 von Strintzis an Minoan, Anek, Karageorgis und Hellenic Mediterranean Lines⁽¹⁾ gesandt wurde, enthält die nach Lkw-Kategorien aufgeschlüsselten Preise, die ab 10. Dezember 1989 für die Route Patras—Ancona und die Routen Patras—Bari/Brindisi gelten sollten. Aus diesem Fax geht zudem hervor, daß die Fotokopie „auch von Ventouris Ferries“ abgezeichnet wurde, und die Tariftabelle trägt sechs Unterschriften.
- (17) Ein weiteres Fernschreiben belegt die 1990 geltende gemeinsame Preispolitik. Dieses vom 11. April 1990 datierte Schriftstück, das von Anek an Karageorgis, Minoan und Strintzis übermittelt wurde, nimmt Bezug auf die „zwischen den vier Unternehmen ausgetauschten Fernschreiben zur Frage der Preispolitik für die Strecke Patras—Ancona“, wobei Anek bestätigt, daß „unsere Vereinbarung die Beförderungspreise für Passagiere, Pkws und Lkws betrifft, aber nicht die Provisionen der Agenten und die Preisnachlässe für Reisegruppen“.
- (18) Es fanden erneute Konsultationen statt, um 1990 gemeinsam die Beförderungspreise für Lkws zu erhöhen. Im September und Oktober tauschten die Unternehmen eine Reihe von Fernschreiben aus, und Strintzis organisierte in seinen Geschäftsräumen eine Zusammenkunft. In einem Fernschreiben vom 5. September 1990, das an Anek, Karageorgis und Minoan gerichtet ist, erklärt Strintzis, daß „eine Bedingung für die Anwendung der vorgeschlagenen Erhöhung ein proportionaler Anstieg der Preise für die Routen nach Bari und Brindisi ist. Jedenfalls ist es erforderlich, zu einer prinzipiellen Vereinbarung zwischen unseren vier Unternehmen zu gelangen“. In einem an Anek, Minoan und Strintzis gerichteten Fernschreiben teilt Karageorgis mit, daß „wir entsprechend unserem gemeinsamen Beschluß ... verpflichtet sind, ab 20. Oktober 1990 eine Preisanpassung für Lkws vorzunehmen“. Es folgt eine detaillierte Preisaufstellung. Karageorgis fügt hinzu: „Bitte übersenden Sie das Fernschreiben so bald wie möglich in unveränderter Form an Ihre Hafensagenten und Ihre Kunden.“

(1) Obwohl es Anhaltspunkte dafür gibt, daß Hellenic Mediterranean Lines am Verstoß beteiligt war, richtet sich diese Entscheidung nicht an dieses Unternehmen, weil ihm die Kommission nicht die Mitteilung der Beschwerdepunkte zustellen konnte.

(19) Es kam zu einer Einigung, woraufhin Strintzis am 30. Oktober 1990 an acht Betreiber von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Line, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis und Ventouris Ferries) ein Fax folgenden Inhalts sandte: „Wir übermitteln hiermit die endgültige Vereinbarung über Beförderungspreise für Lkws. Bitte bestätigen Sie Ihre Zustimmung zum Inhalt. Wir schlagen vor, die Preise am 1. November bekanntzugeben und sie – wie vereinbart – am 5. November 1990 in Kraft zu setzen.“ Es folgt eine Aufstellung der in Drachmen und Lire angegebenen Preise für verschiedene Kategorien von Lkws auf den Routen von Patras nach Ancona, Bari und Brindisi.

(20) Minoan übersandte seinen Agenten am 2. November 1990 ein Schriftstück mit den ab 5. November 1990 geltenden neuen Preisen, aus dem eindeutig hervorgeht, daß die Preise von den Betreibern aller Fährverbindungen zwischen Griechenland und Italien gemeinsam festgelegt wurden.

Beweismittel für 1991

(21) Mehrere Schriftstücke belegen, daß auch die Tarife für 1991 abgesprochen wurden. Karageorgis sandte am 10. August 1990 ein Schreiben an Anek, Minoan und Strintzis zu den Preislisten des Jahres 1991 für die Route Patras—Ancona. Darin heißt es: „Da sich die vier Unternehmen darauf verständigt haben, zusätzlich zu den ersten 5 % noch einmal 5 % aufzuschlagen, übermitteln wir hiermit die neuen Preislisten mit insgesamt 10 % Aufschlag.“

(22) Am 22. Oktober 1991 erhielt Anek ein Fernschreiben von Karageorgis, Minoan und Strintzis mit folgendem Inhalt: „... Wir haben zur Kenntnis genommen, daß Sie für die Strecke Patras—Triest den gleichen Beförderungspreis zugrunde legen, den wir gemeinsam für die Strecke Patras—Ancona vereinbart haben. Sie werden verstehen, daß wir aufgrund der unklaren Formulierungen sehr besorgt sind, denn es wird damit die Möglichkeit eines völligen Zusammenbruchs des Tarifgleichgewichts heraufbeschworen, das wir nur mit großer Mühe für alle italienischen Häfen herstellen konnten. Wir möchten Sie daran erinnern, daß wir durch gemeinsame Anstrengungen, an denen Sie selbst Anteil hatten, die Tarife nach unseren Möglichkeiten umgestaltet und für die Häfen Brindisi, Bari und Ancona differenzierte Preise entsprechend der Entfernung in Seemeilen festlegten. ... Wir möchten Sie daher nachdrücklich ersuchen, die zwischen den 11 Unternehmen und 36 Schiffen

der Fährrouen Griechenland—Italien geschlossene Vereinbarung aufrechtzuerhalten, wie es Ihre Pflicht ist, denn angesichts der unter der Oberfläche schwelenden heftigen Differenzen könnte der bestehenden Vereinbarung leicht der Boden entzogen werden. Wir möchten Ihnen vorschlagen, für die Verbindung Patras—Triest einen 20 % höheren Tarif als für die Strecke Patras—Ancona anzusetzen (wie dies ja zuvor der Fall war), damit darin voll der Unterschied zwischen Ancona und den südlicher gelegenen Häfen zum Ausdruck kommt. ... Sollten Sie für Triest und Ancona auf einem einheitlichen Preis bestehen, müssen wir Sie darauf hinweisen, daß unsere Vereinbarung über eine gemeinsame Preispolitik auf der Ancona-Route dann hinfällig ist und jedes Unternehmen seine Preispolitik künftig selbst gestaltet.“

(23) Das vom 18. November 1991 datierte Antwortschreiben von Anek belegt das Vorhandensein einer Vereinbarung: „Der angedrohte Ausstieg aus der einheitlichen Preisregelung für die Ancona-Route läßt sich unseres Erachtens nicht damit begründen, daß Anek den unlogischen und unzulässigen Aufschlag von 20 % ablehnt. Wir möchten Sie daher ersuchen, nicht auf Ihrer Position zu beharren, um eine Störung des Klimas der Zusammenarbeit zwischen den vier Unternehmen zu vermeiden, da dies verheerende Folgen für uns alle hätte. Abschließend möchten wir Ihnen versichern, daß Anek künftig bei Einrichtung eines Liniendienstes auf der Route Patras—Triest ohne Einbeziehung von Ancona natürlich einen höheren Tarif als für die Strecke Patras—Ancona zugrunde legen, aber nicht 20 % mehr berechnen wird, was nach objektiver Beurteilung zumindest unrealistisch wäre.“

Beweismaterial für 1992

(24) Die Absprachen hielten auch 1992 an. Am 22. Juli 1991 sandte Strintzis eine sehr detaillierte Aufstellung der Beförderungspreise für Passagiere an Anek, Karageorgis und Minoan. Das Anschreiben lautete: „Beiliegend erhalten Sie das auf unserer Zusammenkunft am [unleserlich] Juli vereinbarte Preisverzeichnis für 1992. Bitte bestätigen Sie Ihr Einverständnis.“ Anschließend wurden mehrere Fernschreiben ausgetauscht, die mit der Abwertung der Drachme zusammenhängende Fragen zum Gegenstand hatten.

(25) Nach einem am 7. Oktober 1991 unter Beteiligung von Strintzis, Anek, Karageorgis und Minoan durchgeführten Treffen übersandte Strintzis die „vereinbarten“ Listenpreise für 1992 (Strecke Patras—Igoumenitsa—Korfu—

Ancona) an die drei anderen Unternehmen und bat sie um ihre Zustimmung. Die Liste enthielt die nach Haupt- und Nebensaison sowie Kabinenkategorien aufgeschlüsselten Preise für Passagiere und die Preise für alle Fahrzeugkategorien. Die Parteien hatten sich auch auf die Zeiträume der Haupt- und Nebensaison und die Preise für gastronomische Leistungen verständigt. Anek übermittelte sein Einverständnis fernschriftlich am 16. Oktober 1991. Die Antwort wurde an Karageorgis und Minoan weitergeleitet.

Darüber hinaus wurde in den Geschäftsräumen der Strintzis ein Schreiben vom 18. Oktober 1991 gefunden, in dem Anek den Hafentagenten mitteilte: „Beigefügt sind die 1992 geltenden Drachmentarife für die Route Patras—Ancona, wie sie von den Unternehmen Strintzis, Minoan und Karageorgis vereinbart wurden.“ Strintzis sandte ein ähnlich lautendes Schreiben.

- (26) Die vier Unternehmen einigten sich auch über die Geltungsdauer der gemeinsam vereinbarten Tarife für die Übergangsperiode am Jahresende. In einem von Anek an Karageorgis, Minoan und Strintzis übermittelten Fernschreiben heißt es: „...Wir stimmen der Verlängerung der 1991 für die Route Patras—Ancona geltenden Preise bis zum 10. Januar 1992 zu“. Anek informierte seine Hafentagenten am 21. Oktober 1991 fernschriftlich, daß „... nach einer mit unseren Mitbewerbern getroffenen Vereinbarung die 1991 für die Strecke Patras—Ancona—Patras festgelegten Preise noch bis zum 10. Januar 1992 gelten“.
- (27) Ein Fernschreiben vom 7. Januar 1992, das in den Geschäftsräumen von Minoan Lines gefunden wurde und von Minoan an Anek, Strintzis und Karageorgis adressiert war, enthält die Warnung, daß mehrere Fahrzeugimporteure „unsere Unternehmen zu einem Tarifwettbewerb verleiten wollen. ... Wir schlagen Ihnen vor, an einer gemeinsamen Politik festzuhalten, die uns vor diesem gefährlichen Weg bewahren wird“. Darin wird ein von allen Unternehmen anzugebender Preis vorgeschlagen und Zustimmung erbeten, „um auf die Firma Calberson reagieren zu können, die bekanntlich mit jedem unserer Unternehmen in Kontakt getreten ist.“ Strintzis war mit der Beibehaltung einer gemeinsamen Politik einverstanden und schlug einen einheitlichen Preis für alle Kraftfahrzeuge ohne Begleitung vor. Anek stimmte Strintzis ebenfalls zu.
- (28) Ein in den Geschäftsräumen von Minoan aufgefundenes Schriftstück vom 25. Februar 1992 läßt erkennen, daß die Vereinbarung zur Beibehaltung der unterschiedlichen Tarife für die ein-

zelnen Fährverbindungen zwischen Griechenland und Italien auch 1992 andauerte. Darin berichtet European Trust Agencies (nachstehend „ETA“ genannt) der Zentrale von Minoan über „die neuesten Entwicklungen auf den Strecken nach Italien“. Nach einem Hinweis auf die Indienststellung neuer Schiffe und die aufgrund der zusätzlichen Tonnage zu erwartenden Probleme heißt es dort: „Wir konzentrieren unsere Anstrengungen auf die Preispolitik, die von der Firma Ventouris auf der Route nach Otranto zu verfolgen ist. Gespräche in dieser Angelegenheit haben bereits begonnen. Zur besseren Orientierung geben wir die derzeitigen Beförderungspreise für Bari, Otranto und Ancona sowie die von uns vorgeschlagenen Preise für Otranto an.“ Es folgt eine Preistabelle für Güterfahrzeuge verschiedener Größenklassen.

- (29) Darüber hinaus wird in einem Fernschreiben von Minoan an Strintzis, Anek und Karageorgis mit Datum vom 7. Januar 1993 eine Anpassung der Beförderungstarife für Fahrzeuge auf den Routen Griechenland — Italien — Griechenland vorgeschlagen. Konkret heißt es dazu: „Wir möchten darauf hinweisen, daß seit der letzten Anpassung des Fahrzeugtarifs zwei Jahre ins Land gegangen sind.“

Beweismaterial für 1993

- (30) Konsultationen gab es 1992 auch, um den Tarif für 1993 festzulegen. ETA teilte Minoan am 21. Mai 1992 mit, daß eine „Konferenz von Vertretern der auf der Route Patras—Ancona tätigen Reedereien einberufen werden soll, um die Erarbeitung des neuen Tarifs für 1993 zu erörtern“. Das Schreiben enthielt auch die Tagesordnung für die Zusammenkunft. In einem von ETA an die Zentrale von Minoan gerichteten Fernschreiben vom 27. Mai 1992 heißt es: „Wir möchten Sie über die Vorschläge unterrichten, die wir auf dem Treffen der vier Reedereien unterbreiteten und die mit geringfügigen Abänderungen bei den Unternehmen Karageorgis und Strintzis angenommen wurden. Anek behält sich eine Stellungnahme noch vor und wird in 10 Tagen antworten.“ Es schloß sich eine Reihe konkreter Preiserhöhungen für verschiedene Arten von Verkehr an.
- (31) Die Gespräche wurden später fortgesetzt. Ein vom 30. Juli 1992 datiertes Schreiben von ETA an die Zentrale von Minoan besagte, daß am 4. August 1992 eine Zusammenkunft von Vertretern der „vier kooperierenden Unternehmen auf der Route Griechenland—Italien“ stattfinden würde, „um alle anstehenden Fragen zu erörtern“.

- (32) Am 6. August 1992 sandte Strintzis an Anek, Karageorgis und Minoan ein Fax mit der Mitteilung, daß die Preise in anderen europäischen Währungen auf der Basis des Drachmentarifs festgelegt würden, sowie mit Angaben zum DEM-Umrechnungskurs. Zudem wurde darin vorgeschlagen, den Drachmentarif nicht vor dem 30. September 1992 bekanntzugeben. Anek stimmte dem am 7. August 1992 fernschriftlich zu. Die Antwort wurde auch Strintzis, Karageorgis und Minoan übermittelt.
- (33) Am 29. September 1992 äußerte sich Minoan in einem Schreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis besorgt über die Kursschwankungen ausländischer Währungen gegenüber der Drachme und erbat eine Stellungnahme zur Frage, ob eine Preisanpassung erfolgen sollte, weil die Listenpreise in DEM, ITL und GRD andernfalls stark voneinander abweichen würden. Minoan übersandte Anek, Karageorgis und Strintzis am 12. Oktober 1992 mehrere Vorschläge, die bereits mündlich oder fernschriftlich erörtert worden waren. In einem Fernschreiben von Minoan an Anek, Strintzis und Karageorgis mit Datum vom 15. Oktober 1992 heißt es: „Unter Bezugnahme auf unser Gespräch über die endgültige Tarifgestaltung in DEM, ITL und GRD fügen wir unsere Festlegungen bei.“ Es wurde eine Erhöhung des Lira-Tarifs um 5 % vorgeschlagen. Anek erwiderte in einem Fernschreiben vom 16. Oktober 1992, daß es mit den Preisangaben in DEM und ITL einverstanden sei. Strintzis erklärte ebenfalls am 16. Oktober 1992 sein Einverständnis. Karageorgis gab seine Antwort in einem Fernschreiben vom 26. Oktober 1992, in dem es seine Zustimmung zum Ausdruck brachte und hinzufügte: „Wir bestehen weiterhin auf einer Anhebung der Fahrzeugtarife und erwarten Ihre Entscheidung.“ Anek bekundete am 6. November 1992 fernschriftlich sein Einverständnis.
- (34) Nachdem Minoan von der Kommission ein Auskunftsverlangen zu den Preisen auf den Routen zwischen Griechenland und Italien erhalten hatte, sandte es im November 1992 ein Fernschreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis mit folgendem Inhalt: „Aufgrund der heiklen Situation, die sich durch die Anfrage der Kommission bezüglich unserer Preislisten für den Fahrverkehr zwischen Griechenland und Italien ergeben hat, schlagen wir nach dem mündlichen Meinungsaustausch folgendes vor: Von den 17 Kategorien unserer Preisliste sollte die Kategorie 'Deck' ausgeklammert bleiben, denn hier möchte keiner von uns Abstriche vornehmen. Was die übrigen 16 anbelangt, so sollte jedes Unternehmen bei jeweils 4 (die Auswahl erfolgt durch Herrn Sakellis) [von Strintzis] den Tarif um 1 % senken.“ An Anek sandte Minoan eine Kopie seiner Antwort auf das erwähnte Auskunftsverlangen.
- (35) In einem am 9. Dezember 1992 von Strintzis an Anek, Minoan und Karageorgis übermittelten Fernschreiben heißt es: „Bezüglich der Beförderungspreise für 1993 möchten wir Sie daran erinnern, daß diese vereinbarungsgemäß ab 11. Januar 1993 gelten sollen.“
- (36) Am 7. Januar 1993 schlug Minoan in einem (in Randnummer 29 erwähnten) Fernschreiben an Strintzis, Anek und Karageorgis eine Anpassung der Beförderungstarife für Fahrzeuge auf den Routen zwischen Griechenland und Italien vor. Dort ist zu lesen: „Unsere Entscheidung, mit Ihnen zu einer Vereinbarung über die Anpassung zu gelangen, ohne erst die Unternehmen auf den anderen Routen nach Italien zu konsultieren, rührt aus dem Wunsch her, die endlosen Diskussionen zu vermeiden, die sich im Fall einer solchen Konsultation ergeben würden. Wir glauben, daß diese gemeinsame Vereinbarung von diesen Unternehmen positiv aufgenommen wird. ... Wir rechnen mit Ihrer Zustimmung.“ Beigefügt wurde eine Aufstellung der vorgeschlagenen Tarife. Karageorgis erklärte sich in einem Fernschreiben mit Datum vom 8. Januar 1993 „völlig einverstanden“. Am 14. Januar 1993 schlug Minoan in einem Fernschreiben an Anek, Karageorgis und Strintzis vor, daß Anek auf der Route nach Triest den Tarif für Güterfahrzeuge um 15 % anheben solle. Strintzis teilte am 15. Januar 1993 mit, daß es in beiden Fragen mit Minoan konform gehe. Anek stimmte am 15. Januar 1993 den Vorschlägen zur Strecke Patras—Ancona zu, erklärte aber, daß für die Strecke nach Triest bereits eine Preisanhebung um 8 % zum 1. Februar 1993 bekanntgegeben worden sei und man davon nicht ohne weiteres abrücken könne.
- (37) Am 24. November 1993 fand eine Zusammenkunft statt, auf der 14 Unternehmen vertreten waren. Zweck des Treffens war die Anpassung der Preise auf den Strecken von Patras nach Ancona, Brindisi und Bari im Jahr 1994. In einem vom 24. November 1993 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir uns auf dem heutigen Treffen auf eine Anpassung des Tarifs für die Fahrzeugbeförderung um ca. 15 % geeinigt haben, ... die schon am 16. Dezember 1993 in Kraft treten soll. Darüber sind wir sehr zufrieden, denn zunächst standen wir ja vor dem Problem, daß die bisherige Vereinbarung in die Brüche gegangen war.“ Aus dem letzten Satz geht hervor, daß bereits zuvor eine Vereinbarung zur Preisdifferenzierung zwischen Ancona, Bari und Brindisi gegolten hatte.

Beweismaterial für 1994

- (38) Am 24. November 1993 fand eine Zusammenkunft statt, auf der 14 Unternehmen vertreten waren. Zweck des Treffens war die Anpassung der Preise auf den Strecken von Patras nach Ancona, Brindisi und Bari. In einem vom 24. November 1993 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir uns auf dem heutigen Treffen auf eine Anpassung des Tarifs für die Fahrzeugbeförderung um ca. 15 % geeinigt haben, ... die schon am 16. Dezember 1993 in Kraft treten soll. Darüber sind wir sehr zufrieden, denn zunächst standen wir ja vor dem Problem, daß die bisherige Vereinbarung aufgrund des Widerstands von Kosma-Giannatou und Ventouris A. in die Brüche gegangen war. Wir brachten die Dinge Zug um Zug in Ordnung, setzten uns erfolgreich gegen die vorgeschlagenen 5 % bis 10 % (wie von Strintzis, Ventouris G. und Adriatica befürwortet) durch und gelangten schließlich zum oben genannten Prozentsatz. Außerdem erreichten wir im Hinblick auf die verschiedenen Konflikte, die bekanntlich wegen der vorhandenen Diskrepanzen zwischen den Häfen bestehen, einen Interessenausgleich. Wir können wirklich sehr zufrieden sein, denn legt man das Aufkommen von 1993 zugrunde, wird unser Unternehmen ab sofort einen zusätzlichen Nettoerlös in der Größenordnung von 6 000 000 [GRD] jährlich verbuchen können.“ In der Mitteilung wird auch vermerkt, daß auf der Zusammenkunft 14 Unternehmen vertreten waren.
- (39) Die Kommission interpretiert den Hinweis auf „Kosma-Giannatou“ in Randnummer 38 als Bezugnahme auf das Unternehmen, da sowohl Herr Kosmas als auch Herr Giannatos dem Vorstand dieses Unternehmens angehörten. Mit Ventouris G. ist vermutlich Ventouris Ferries gemeint, mit Ventouris A. ein anderes Unternehmen, nämlich AK Ventouris. Die Kommission hat AK Ventouris bei dieser Entscheidung ausgeklammert, da es außer dem besagten Hinweis keine Anhaltspunkte dafür gibt, daß das Unternehmen wirklich gegen die Wettbewerbsregeln verstoßen hat. Andere kleinere Unternehmen, die an diesem Treffen teilnahmen, konnten von der Kommission nicht ausfindig gemacht werden.
- (40) Am 13. Mai 1994 wies Minoan in einem Fernschreiben an Anek und Strintzis darauf hin, daß auf der Strecke nach Ancona immer häufiger ein neuer Typ von Anhängern anzutreffen sei, und schlug daher eine neue Beförderungskategorie und einen einheitlichen Zeitpunkt der Einführung vor. Am 25. Mai 1994 und 3. Juni 1994

folgten weitere Fernschreiben zu diesem Thema mit der Bitte um Zustimmung.

- (41) In einem vom 26. Mai 1994 datierten Fernschreiben von ETA an die Zentrale von Minoan heißt es: „Wir haben eine Initiative gestartet, um auf den Routen nach Italien einen neuen Tarif mit unterschiedlichen Sätzen für Barzahlung und Zweimonatsschecks durchzusetzen. Das Problem besteht darin, die Zustimmung von 16 Unternehmen einzuholen. Dennoch sind wir optimistisch.“
- (42) Die Nachprüfung durch die Kommission fand im Juli 1994 statt. Es gibt keine Anzeichen dafür, daß die Unternehmen auch danach noch Absprachen trafen.

E. Die Argumente der Parteien*Allgemeine Argumente der Parteien**Strintzis*

- (43) Nach Ansicht von Strintzis erfolgten die Preisabsprachen unter dem Einfluß der griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Küstenschifffahrt, insbesondere des Gesetzes 4195 vom 11./13. Juli 1929. Strintzis macht für sein Verhalten folgende Punkte geltend:
- die griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften;
 - die Praxis und die Auflagen des Ministeriums für die Handelsschifffahrt (nachstehend „Ministerium“ genannt);
 - den Zwang zum fahrplanmäßigen Liniendienst;
 - die nicht absehbare Dauer der Touristensaison;
 - die Gefahr drastischer Veränderungen des Kostenniveaus als Folge unerwarteter jährlicher Abwertungen der Drachme;
 - die notwendige Offenlegung der Geschäftspläne von Strintzis durch die obligatorischen Zusammenkünfte für den Inlandsbereich des Fährverkehrs Griechenland—Italien;
 - die Notwendigkeit zur Befolgung der Weisung des Ministeriums, sich bei Erhöhungen der Frachtsätze für den internationalen Bereich des Marktes Griechenland—Italien im Rahmen der Teuerungsrate zu bewegen.

Danach mußte sich Strintzis vor dem ungemehnten Wettbewerb schützen, auf den es nicht durch Aussetzung oder Einschränkung seiner Geschäftstätigkeit reagieren konnte.

- (44) Auf jeden Fall war durch die erwähnten Faktoren die Autonomie der Parteien bei der Gestaltung der Preispolitik eingeschränkt. Die Leitlinien des Ministeriums für die Preispolitik der Unternehmen seien als wettbewerbsbeschränkende Maßnahmen im Sinne des griechischen Gesetzes 4195/29 zu werten. Zudem war sich das Unternehmen nicht der Tatsache bewußt, daß es mit seiner Tätigkeit gegen das gemeinschaftliche Wettbewerbsrecht verstieß.
- (45) Strintzis verweist darauf, daß die Vereinbarungen keine Verpflichtungen oder negativen Klauseln enthielten, daß es durch das Angebot von Preisnachlässen faktisch mit den anderen Unternehmen konkurrierte und daß ein erheblicher Teil des Nettoertrags aus Bordleistungen herührte, die nicht Gegenstand der Vereinbarungen waren.
- (46) Nach Ansicht von Strintzis gab das Ministerium mit seinen Maßnahmen sämtliche Wettbewerbsfaktoren mit Ausnahme der Preise im internationalen Bereich des Fährverkehrs zwischen Griechenland und Italien vor. Folglich konnte in diesem noch verbleibenden Teil – falls überhaupt – nur von einem sehr begrenzten Wettbewerb die Rede sein. Bei der Preisvereinbarung handelte es sich faktisch um ein staatlich veranlaßtes und überwachttes Kartell, nicht um ein Kartell von Personen, denen es um die Maximierung des Gewinns der Beteiligten ging. Vielmehr waren die Preise auf den Routen zwischen Griechenland und Italien niedriger als auf anderen internationalen Routen innerhalb des Gemeinsamen Marktes. Im Hinblick auf die Schwere des Verstoßes macht Strintzis geltend, daß sich die Parteien wegen der Mitwirkung der griechischen Behörden nicht darüber im klaren waren, welcher rechtliche Rahmen eigentlich galt, und daß das Preisniveau auch ohne die behaupteten Preisabsprachen nicht viel anders ausgesehen hätte.

Ventouris Ferries

- (47) Ventouris Ferries führt an, daß es selbst über seine Vertriebs- und Preispolitik bestimmte und dabei die Marktverhältnisse, die Inflationsrate und die Betriebskosten sowie die Politik des Ministeriums berücksichtigte, das den in Griechenland operierenden Unternehmen erhebliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegte. Das Unternehmen steht auf dem Standpunkt, daß es sein Geschäftsgebaren und seine Geschäftspraxis im Einklang mit den Vorschriften des nationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts gestaltete und dabei die Regelungen

des Wettbewerbsrechts und die in Griechenland geltenden Rechtsvorschriften für den Schiffsverkehr gebührend berücksichtigte. Ventouris Ferries gibt zudem an, daß es nur auf der Strecke Patras— Igoumenitsa—Kerkyra—Bari tätig war, auf der kein nennenswerter Wettbewerb stattfand, so daß es keine Veranlassung zu Absprachen mit Unternehmen gab, die auf anderen Routen, unter anderen Bedingungen und mit anderen Kunden operierten. Ventouris argumentiert, daß sich jegliche Form der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen auf die Betreiber der Route Patras—Ancona beschränkte.

- (48) Schließlich verweist Ventouris Ferries auf die Politik des Ministeriums und auf die griechischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie auf die besondere Marktsituation (Transparenz, Wettbewerb mit Preisnachlässen usw.), die es mit sich gebracht hätten, daß selbst bei Vorliegen einer Absprache der Preiswettbewerb nicht anders ausgesehen hätte.

Anek

- (49) Anek räumt ein, ab 1990 an einer Vereinbarung zur Festlegung einheitlicher Preise auf bestimmten Routen teilgenommen zu haben, erklärt aber, daß es sich bei Abschluß dieser Vereinbarung keines Verstoßes gegen geltendes Recht bewußt war. Darüber hinaus solle die Kommission bei allen Betreibern den inländischen Rechtsrahmen für die Tätigkeit der Betreiber, die Mitwirkung der nationalen Behörden bei der Schaffung der Voraussetzungen für die Absprachen und die geringen Auswirkungen auf den relevanten Wettbewerb berücksichtigen. Anek meint zudem, die Kommission solle in Rechnung stellen, daß sich Anek nur widerstrebend und zeitweilig an der Vereinbarung beteiligte und dabei nur eine passive Rolle spielte, daß Anek auf dem relevanten Markt nur in geringem Umfang präsent war und entschlossen ist, die Rechtsvorschriften künftig einzuhalten.
- (50) Anek macht geltend, daß auf allen Schifffahrtsrouten, auf denen die Kabotage zur Anwendung kommt, für den Inlandsbereich der internationalen Routen Konsultationen zwischen den Betreibern zur Preisgestaltung und zu anderen Fragen vorgeschrieben sind. Auch wenn das Ministerium von den Fährdienstbetreibern nicht ausdrücklich verlangt habe, sich über die Preise für den internationalen Bereich der Route nach Italien zu verständigen, wäre bei den Fährdienst-

betreibern der Eindruck entstanden, daß das Ministerium sie zur Aufnahme von Gesprächen zu dieser Frage ermuntert habe. Zudem hebt Anek hervor, daß seine Mitwirkung auf den Zeitraum 1990—1994 beschränkt war.

- (51) Anek gibt an, daß es bei der Festlegung der Preise weder als treibende Kraft fungierte noch eine führende Rolle spielte und daß es sich gegen bestimmte Vorschläge von anderer Seite wandte, insbesondere wenn es die vorgeschlagenen Tarife für unangemessen oder überzogen hielt. Beispielsweise widersetzte es sich Ende 1991 den Versuchen anderer Fährdienstbetreiber, die Beförderungspreise für die Route Patras—Triest im Vergleich zur Route Patras—Ancona um 20 % heraufzusetzen.
- (52) Zur Frage der Preisgestaltung führt Anek an, daß die nach Seemeilen berechneten Preise für den Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien unter denen vergleichbarer internationaler Routen in Europa und deutlich unter denen im Inlandsverkehr blieben. Zudem habe die Preisvereinbarung nur die Beförderungstarife betroffen und sich nicht auf andere Bereiche wie Bordleistungen, Bordpreise, Werbung und Agentenprovisionen erstreckt. Anek verweist zudem darauf, daß es im Fährverkehr zwischen Patras und Brindisi sowie zwischen Patras und Bari über keinen wesentlichen Marktanteil verfügt und man folglich nicht davon ausgehen kann, daß seine Mitwirkung an Absprachen auf diesen Routen den Wettbewerb nachhaltig beeinflusste.

Minoan

- (53) Minoan führt an, daß die behaupteten Vereinbarungen nicht bindend waren, sondern lediglich das Bestehen eines allgemeinen Rahmens für die Geschäftspraxis bestätigten, der ohnehin durch die bestehenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Schifffahrt und durch die Politik des Ministeriums vorgegeben war. Aus dem Schriftverkehr des Ministeriums mit der Kommission zieht Minoan den Schluß, daß die Beförderungspreise für den internationalen Bereich des Fährverkehrs Griechenland—Italien von den Entscheidungen des Ministeriums zur Preisgestaltung im Inlandsbereich sowie von den Empfehlungen des Ministeriums zur Preisgestaltung im internationalen Bereich beeinflusst wurden. Insbesondere wertet Minoan die Politik des Ministeriums als Präventivmaßnahmen im Sinne des griechischen Gesetzes 4195/29. Nach Ansicht von Minoan betrafen die behaupteten Vereinbarungen nur die öffentlich bekanntgegebenen Beförderungspreise für internationale Linien und bezogen sich nicht auf andere Para-

meter der Geschäftspraxis der Unternehmen wie etwa den Aufbau des Vertriebsnetzes, die Gewährung von Preisnachlässen, Werbemaßnahmen, die Preise für gastronomische und sonstige Leistungen an Bord sowie Modernisierungsmaßnahmen. Minoan ersucht die Kommission, die kumulative Wirkung all dieser Faktoren im wirtschaftlichen und rechtlichen Kontext dieses Falls zu berücksichtigen.

- (54) Minoan macht geltend, daß die betreffenden Vereinbarungen in der Praxis nie befolgt wurden. Zudem gibt es an, daß es sich bei ETA um ein eigenständiges Unternehmen handelte, das als sein Agent fungierte. Aus diesem Grund bezweifelt Minoan die Rechtmäßigkeit der Nachprüfungen in den Geschäftsräumen von ETA und der Beschlagnahme von Schriftstücken durch die Kommission. Das Unternehmen verweist auf das Schreiben vom 14. September 1993, das bei der Nachprüfung am 5. und 6. Juli aufgefunden wurde. Nach Auffassung von Minoan beweist dieses Schreiben, daß viele der Aktivitäten, die Minoan zur Last gelegt werden, insbesondere im Zusammenhang mit der Preisgestaltung, von ETA ausgingen und ohne Zustimmung von Minoan erfolgten.
- (55) Im Hinblick auf die Schwere des behaupteten Verstoßes erklärt Minoan, daß das Vorhandensein von Preisvereinbarungen aufgrund der Transparenz des Marktes faktisch keine große Rolle spielen würde. Zur Dauer erklärt Minoan, daß die behaupteten Absprachen gar nicht zum Tragen kamen.

Adriatica

- (56) Adriatica räumt ein, daß sein Vertreter an Gesprächen mit den Betreibern von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien teilnahm. Allerdings führt Adriatica an, daß es seine Vertriebs- und Preispolitik unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse eigenständig festlegte. Auf dem Markt habe ein hinreichendes Maß an Wettbewerb geherrscht, da die Betreiber über Preisnachlässe, Provisionen, Zusatzgebühren für gefährliche Fracht usw. miteinander konkurrierten und die Marktanteile nie Gegenstand von Verhandlungen gewesen seien. Der Marktanteil von Adriatica habe sich seit 1990 rückläufig entwickelt.
- (57) Des weiteren macht Adriatica geltend, daß es bei der Preisfestlegung nie eine Rolle spielte und Preisvereinbarungen nie in der Praxis anwandte. Nach Darstellung von Adriatica wurden die Vereinbarungen zwischen den griechischen Betrei-

bern ausgehandelt. Sollte also die Kommission zu dem Schluß kommen, daß sich Adriatica an derartigen Absprachen beteiligte, könne dies nur für das Jahr 1991 gelten.

Marlines

- (58) Marlines gibt an, daß es nicht als Reederei, sondern als Agenturunternehmen mit Sitz in Liberia fungiert, das nach dem griechischen Gesetz 89/67 als „Offshore“-Unternehmen einzustufen ist. Marlines erklärt, daß es im Einklang mit den Weisungen seiner Auftraggeber stets unter dem Preisniveau seiner Mitbewerber blieb, wie aus den Prospekten der Jahre 1987, 1988 und 1989 hervorgeht.

Argumente der Parteien zu einzelnen Beschwerdepunkten

1987, 1988, 1989

- (59) Strintzis gibt zu, daß es 1987, 1988 und 1989 an Konsultationen zur Preisgestaltung teilnahm. Es führt aber an, daß sich die Zusammenkünfte der Unternehmen im Jahr 1987 ausschließlich auf die Beförderungspreise für 1988 bezogen. Was die Preise für Güterfahrzeuge 1989 angeht, räumt Strintzis ein, daß es sich nach den Preisen von Anek richtete, weil sich Betreiber von Fährdiensten zwischen Griechenland und Italien gelegentlich an den veröffentlichten Preisen ihrer Mitbewerber orientierten.
- (60) Im Hinblick auf den Versuch, Anek zur Teilnahme an der behaupteten Vereinbarung zu bewegen, weist Strintzis darauf hin, daß Anek entsprechend dem griechischen Ordnungsrahmen keine Preise festsetzen durfte, die deutlich unter denen im Hafen Patras lagen. Daher schlugen die Unternehmen Anek eine gemeinsame Preispolitik vor, um größere Preisunterschiede nach unten und ein Eingreifen der griechischen Behörden zu vermeiden.
- (61) Strintzis gibt an, daß die Zusammenkünfte zur Erörterung der Preise für 1988 und 1989 nicht zu einer Vereinbarung über einen gemeinsamen Tarif für Passagiere führten, da die eigenen veröffentlichten Preise für Passagiere von denen der anderen Unternehmen abwichen.

- (62) Minoan meint, daß das Verhalten der anderen Unternehmen gegenüber Anek unter dem Blickwinkel des griechischen Rechts- und Ordnungsrahmens und der Politik des Ministeriums bewertet werden sollte. Es führt zudem an, daß eine mögliche Preisanpassung nicht vom Wunsch nach höheren Gewinnen, sondern anderen Faktoren wie Inflation, steigenden Kraftstoffpreisen und dem Umrechnungskurs der Drachme zu anderen Währungen bestimmt war.

1990

- (63) Strintzis gibt zu, daß es mit Minoan, Anek, Karageorgis und Marlines für 1990 einheitliche Preise für die Beförderung von Passagieren und Güterfahrzeugen vereinbarte. Die entsprechenden Absprachen seien aber nie befolgt worden, da Strintzis eine eigenständige Preispolitik betrieb.
- (64) Im einzelnen verweist Strintzis mit Blick auf das Fernschreiben vom 6. Juli 1989 auf die von Anek gegebene Erläuterung, daß es jedem Unternehmen freistehe, bei Reisegruppen eine eigene Politik zu verfolgen. Anek verstand unter „Gruppe“ einen Kreis von mindestens 24 Personen mit Sammelticket. Strintzis habe dies aber nicht so eng ausgelegt, sondern Preisnachlässe unabhängig von der Zahl der Personen gewährt. Strintzis macht geltend, daß es die eigene Praxis bei der Gewährung von Preisnachlässen und Treuerabatt niemals den Mitbewerbern offenbarte und daher die Preisvereinbarung für 1990 nicht in die Praxis umsetzte.
- (65) Zum Fax vom 12. Juni 1989 argumentiert Strintzis, daß der Informationsaustausch notwendig war, weil das Ministerium die fünf Unternehmen angehalten hatte, bei Preiserhöhungen nicht über die Teuerungsrate der Währung, in der das jeweilige Ticket ausgestellt wurde, hinauszugehen. Es verweist auch darauf, daß es für die inflationsgerechte Anpassung der Beförderungspreise in den einzelnen Währungen zuständig war, weil es über die bessere Infrastruktur und bessere logistische Methoden verfügte.
- (66) Im Hinblick auf das Fax vom 8. Dezember 1989 bringt Strintzis vor, daß die Unterschriften keine bindende Wirkung hatten, sondern die Unterzeichner damit lediglich die vorgeschlagenen Preise zur Kenntnis nahmen. Nach Ansicht von Minoan bedeuten die Unterschriften auf dem Fax vom 8. Dezember 1989 nicht, daß es sich um eine typische schriftliche Vereinbarung handelte. Die Unterschrift wird damit begründet,

- daß die relevanten Schriftstücke, in denen der logische Preisunterschied zwischen Ancona und Bari bzw. Brindisi zum Ausdruck kam, auch von Ventouris, das auf den südlichen Routen tätig war, zur Kenntnis genommen wurden. Nach Darstellung von Minoan stellten die vorgeschlagenen Preise für die verschiedenen Lkw-Kategorien ein „ideales“ Modell zur Berechnung der Preisunterschiede nach Entfernung in Seemeilen dar; es war nicht beabsichtigt, für jede Linie und jede Lkw-Kategorie einen speziellen Preis festzulegen. Zur Erhärtung dieses Arguments führt Minoan an, daß es sich nicht streng an die Preise für die Route nach Ancona hielt, sondern bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.
- (67) Ventouris Ferries erklärt im Hinblick auf das Fax vom 8. Dezember 1989, daß es seine Preispolitik für 1990 bereits festgelegt hatte und daß die Unterschriften unter den Preisen nicht als Vereinbarung zu werten sind, da die Preisliste rechtlich nicht bindend war. Vielmehr enthalte die Liste den von Ventouris Ferries unterbreiteten Vorschlag allgemeiner Richtpreise. Dennoch hatte das Unternehmen seine Agenten bereits am 4. Dezember 1989 über diese Liste unterrichtet.
- (68) Zum Fernschreiben vom 11. April 1990 äußert sich Strintzis dahin gehend, daß dies einerseits das Vorhandensein einer Preisvereinbarung belegt, andererseits aber auch den Gestaltungsspielraum der beteiligten Seiten bei der Festlegung von Preisnachlässen und Provisionen für die Agenten.
- (69) Nach Ansicht von Minoan bezieht sich das Fernschreiben vom 11. April 1990 auf eine Vereinbarung über bestimmte Parameter der Preispolitik, von der die Mitbewerber aber leicht Kenntnis erlangen konnten.
- (70) Unter Bezugnahme auf das Fernschreiben vom 6. September 1990 erklärt Strintzis, daß die Anpassung der Beförderungspreise auf unelastische Faktoren wie Schwankungen der Kraftstoffpreise zurückzuführen ist, aber auch auf andere objektive Faktoren, die mit der Politik der griechischen Regierung zusammenhängen, z. B. die Zunahme des Lkw-Verkehrs aufgrund der Probleme in Jugoslawien, die Entscheidung des Verkehrsministeriums zur Warenausfuhr und der Zwang zur Preisanhebung, damit die Unternehmen auch im Winter auf dem Markt Griechenland—Italien tätig sein können.
- (71) Nach Auffassung von Strintzis bestätigte Minoan mit dem Fax vom 13. September 1990, daß die Preisanhebung auf der Grundlage einer Analyse der für die Betriebskosten der Schiffe maßgeblichen Wirtschaftsdaten erfolgte. Die Unternehmen wußten über die relevanten wirtschaftlichen Gegebenheiten genau Bescheid, da ihre Betriebszulassungen veröffentlicht wurden und sie zur Teilnahme an Zusammenkünften der Inlandslinien unter dem Dach des Ministeriums verpflichtet waren. Strintzis argumentiert, daß die Parteien genötigt waren, diese wirtschaftlichen Gegebenheiten zu erörtern, um sich während der Winterperiode auf dem Markt Griechenland—Italien zu halten.
- (72) Zum Fernschreiben vom 5. September 1990 und zum Fernschreiben vom 10. Oktober 1990 bringt Minoan vor, daß die vier Unternehmen aufgrund des Anstiegs der Kraftstoffpreise, der Probleme in Jugoslawien und des Zwangs zur Aufrechterhaltung des Betriebs in der Winterperiode gezwungen waren, eine Korrektur der Beförderungspreise für den Bereich Kerkyra—Ancona in Betracht zu ziehen, um die negativen Folgen der steigenden Transportkosten zu mildern.
- (73) Im Hinblick auf das Fax vom 30. Oktober 1990 räumt Strintzis ein, daß es die vereinbarten Preise für Lkw zur Anwendung brachte. Es macht aber geltend, daß die relevanten Preise die realen Kosten auf den Strecken zwischen Griechenland und Italien widerspiegeln, d. h. den Anstieg der Kraftstoffkosten und die Notwendigkeit, den Unterschied zwischen den inländischen und internationalen Beförderungspreisen nach Seemeilen und Beförderungsstrecke zu berücksichtigen.
- (74) Zum Fax vom 30. Oktober 1990 erklärt Ventouris Ferries, daß es dieses nie erhalten hat und daß seine vermutlich von einem Ventouris-Agenten stammenden Lkw-Preise von den anderen Unternehmen in die Liste aufgenommen wurden.
- (75) Adriatica gibt zu, daß es am 25. Oktober 1990 an einer Zusammenkunft über die Beförderungspreise für Lkw teilnahm, doch habe es seine Preise für 1991 bereits vor diesem Treffen festgelegt. Es habe damit lediglich den Zweck verfolgt, sich über die Politik der Mitbewerber zu informieren, zumal die griechischen Betreiber bereits ein Jahr zuvor, d. h. am 10. Dezember 1989, eine Vereinbarung getroffen hatten. Zudem führt Adriatica an, daß es sich nicht an die auf dieser Zusammenkunft beschlossenen Preise hielt, wie aus den tatsächlich Ende 1990 berechneten Preisen ersichtlich ist.

1991

(76) Strintzis argumentiert, daß das im Fernschreiben vom 18. November 1991 angeführte „Klima der Zusammenarbeit“ und die von Karageorgis, Minoan und Strintzis im Fernschreiben vom 22. Oktober 1991 erwähnte „Preisstabilität“ den allgemeinen Rahmen der vorgeschriebenen Zusammenkünfte zwischen den Unternehmen und den Austausch vertraulicher Informationen zur Schaffung einer „Rahmenvereinbarung“ über die Preise für den nächsten Zeitraum betreffen. Der Plan von Anek, erstmals die Strecke Patras—Triest zu befahren und dafür genau die gleichen Preise zu verlangen wie für die Route Patras—Ancona, obwohl die Strecke etwa 20 % länger ist, habe bei Karageorgis, Minoan und Strintzis die Befürchtung geweckt, die griechische Regierung könne sich zum Eingreifen veranlaßt sehen.

(77) Zu diesem Punkt verweist Strintzis auf das Fernschreiben vom 18. November 1991, das nach seiner Ansicht belegt, daß die Höhe der Beförderungspreise der jeweiligen Entfernung entsprechen muß, wie es das Ministerium als Grundsatz für die Berechnung der Inlandspreise beschlossen hat. Nach Auffassung von Strintzis geht es bei der Verhinderung eines schmerzlichen Wettbewerbs „mit den bekannten Folgen“, von dem am Ende des betreffenden Fax die Rede ist, um die Vermeidung eines Handelskrieges auf dem Markt Griechenland—Italien und der dann unvermeidlichen Intervention der griechischen Regierung. Des weiteren verweist Strintzis darauf, daß Anek für die Route Patras—Brindisi keinen Preisaufschlag von 20 % einführte. Nach dem griechischen Ordnungsrahmen für die Schifffahrt, insbesondere Gesetz 4195/29, könne die Festlegung extrem niedriger Preise, die den Leistungen auf einer bestimmten internationalen Linie nicht entsprechen, die Verhängung von Geldbußen nach sich ziehen.

(78) Schließlich macht Strintzis geltend, daß die besagte „Rahmenvereinbarung“ über die Preise für 1991 in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(79) Minoan gibt an, daß die Erhöhung um 10 % in dem betreffenden Zeitraum inflationsbedingt war. Unter dem Einfluß des Ministeriums und aufgrund der Entfernung in Seemeilen seien die Preise für Triest um 20 % höher gewesen als die Preise für Ancona. Nach Darstellung von Minoan bezog sich der Schriftverkehr zwischen den Parteien auf die Entscheidung von Anek, für die Route Patras—Triest die gleichen Beför-

derungspreise anzusetzen wie für die Route Patras—Ancona. Es sei also darum gegangen, für einen angemessenen Unterschied zu sorgen und einen unlauteren Wettbewerb zu vermeiden. Minoan macht darüber hinaus geltend, daß es bei Preisnachlässen eine eigene Politik betrieb.

(80) Adriatica gibt an, daß es 1991 keinerlei Kontakt zu den anderen Unternehmen unterhielt und seine Preise weiterhin entsprechend den Marktbedingungen festlegte. Zudem sei der Marktanteil 1991 aufgrund des harten Wettbewerbs seitens der griechischen Betreiber in Form von Preisnachlässen, Rabatten usw. zurückgegangen.

1992

(81) Im Hinblick auf das Fax vom 22. Juli 1991 und den in den Punkten 26 bis 32 der Mitteilung der Beschwerdepunkte erwähnten Schriftverkehr erklärt Strintzis, daß der betreffende Informationsaustausch im Rahmen der vorgeschriebenen Zusammenkünfte über die Preise für 1992 stattfand.

(82) Zum Fernschreiben vom 7. Januar 1992 führt Strintzis an, daß zwar anfänglich mit Minoan vereinbart worden war, Calberson Company nicht den geforderten Preisnachlaß zu gewähren, diese Vereinbarung aber in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis letztendlich einen höheren Preisnachlaß gewährte. Strintzis erklärt, daß die betreffende Vereinbarung mündlich erfolgte und die größte Zahl der betroffenen Fahrzeuge von Marlines befördert wurde. Nach Ansicht von Strintzis belegt dies, daß zwischen den beteiligten Unternehmen ein Preiswettbewerb über Preisnachlässe stattfand. Zudem sei die besagte Vereinbarung über die Preise für 1992 nicht zum Tragen gekommen, weil Strintzis bei Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

(83) Minoan macht in bezug auf die Ähnlichkeit der Preise für Passagiere und Pkws geltend, daß dies mit der öffentlichen Bekanntgabe in den Prospekten der Unternehmen zusammenhängt. Zudem habe der oligopolistische Charakter des Marktes und die Politik des Ministeriums eine Angleichung der Preise begünstigt. Nach Ansicht von Minoan vollzog sich der Wettbewerb nicht über die veröffentlichten Preise, sondern über die Gewährung von Preisnachlässen, über Sonderangebote und andere vom Unternehmen gebotene Anreize.

- (84) Im Hinblick auf Calberson Company führt Minoan aus, es sei logisch, daß die Unternehmen reagiert und versucht hätten, sich darüber Klarheit zu verschaffen, ob ihre Wettbewerber zur Gewährung von unangemessenen Preisnachlässen bereit waren. Zum Schriftstück vom 25. Februar 1992 erklärt Minoan, daß es nicht als Beleg für eine Vereinbarung dienen kann und daß die entsprechenden Preise in der Praxis nicht zur Anwendung kamen. Nach Darstellung von Minoan war die von ETA angeregte Preisliste für Ortona dazu bestimmt, die Zustimmung von Minoan für den Fall einzuholen, daß es sich dazu entschloß, ein Schiff auf der Route nach Ancona einzusetzen.
- (85) Zum Fernschreiben vom 7. Januar 1993 erklärt Minoan, daß es sich auf die Preisverhältnisse zwischen Drachme und italienischer Lira und nicht auf eine Preisanhebung in einer von beiden Währungen bezog.
- (86) Schließlich bringt Minoan zum Ausdruck, daß sich eine Vereinbarung des eigenen Unternehmens mit Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines und Med Link für 1992 nicht nachweisen läßt.
- (87) Adriatica bringt vor, daß es 1992 keinerlei Kontakt zu den anderen Unternehmen unterhielt und seine Preise weiterhin entsprechend den Marktbedingungen festlegte, wie aus den tatsächlich angewandten Preisen hervorgeht. Nach Auffassung von Adriatica belegt das ETA-Schriftstück vom 25. Februar 1992, daß Konsultationen zwar zwischen den griechischen Betreibern stattfanden, nicht aber mit Adriatica. Des weiteren erklärt Adriatica, daß sein Marktanteil 1992 aufgrund der niedrigeren Preise der griechischen Unternehmen zurückging.
- (88) Ventouris Ferries führt im Hinblick auf 1992 an, daß keine konkreten Anhaltspunkte für seine Beteiligung an Preisabsprachen vorliegen.
- (89) Im Hinblick auf 1992 argumentiert Ventouris Ferries, daß es keinen konkreten Beleg für seine Teilnahme an Preisabsprachen für 1993 gibt. Ventouris Ferries gibt in bezug auf das Fax vom 24. November 1993 zwar zu, daß es an der betreffenden Zusammenkunft teilnahm, erklärt aber zugleich, daß es seine Preispolitik für das besagte Jahr bereits festgelegt hatte.
- (90) Zum Fernschreiben vom 6. November 1992 macht Strintzis geltend, daß der Vorschlag von Minoan in der Praxis nicht befolgt wurde, da die Preisunterschiede zwischen den Unternehmen nicht auf den Vorschlag von Minoan zurückzuführen sind, sondern auf eine jeweils eigenständige Politik bei den Preisnachlässen.
- (91) Minoan räumt ein, daß zwischen den Unternehmen Gespräche stattfanden. Zum Fernschreiben vom 6. November 1992 erklärt Minoan, daß ETA dies ohne Kenntnis oder Billigung von Minoan absandte. Unter Bezugnahme auf das Treffen vom 24. November 1993 macht Minoan geltend, daß es sich bei der behaupteten „vorherigen Vereinbarung“ um eine unverbindliche Erklärung mehrerer Unternehmen handelte, der zufolge sich unterschiedliche Entfernungen in Seemeilen auch in den Beförderungspreisen niederschlagen sollen und ein unlauterer Wettbewerb durch Abwertung zu vermeiden ist. Die besagte Erklärung sei aber in der Praxis nicht befolgt worden.
- (92) Im Hinblick auf 1993 bringt Adriatica zum Ausdruck, daß es nach wie vor eine eigenständige Politik betrieb und aufgrund von Wechselkurschwankungen die Beförderungspreise für Lkws gegenüber 1992 um 4,03 % heraufsetzte. Im Gegensatz zu den griechischen Betreibern mußte Adriatica auch am 1. Januar 1993 die in der entsprechenden Gemeinschaftsverordnung vorgesehene Mehrwertsteuer einführen. Adriatica gibt zu, an der Zusammenkunft der Fährdienstbetreiber am 24. November 1993 teilgenommen zu haben, betont aber, daß es sich der vorgeschlagenen Tarifvereinbarung nicht anschloß, weil dies einen Verstoß gegen die gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln bedeuten könnte.
- (93) Im Hinblick auf 1992 argumentiert Ventouris Ferries, daß es keinen konkreten Beleg für seine Teilnahme an Preisabsprachen für 1993 gibt. Ventouris Ferries gibt in bezug auf das Fax vom 24. November 1993 zwar zu, daß es an der betreffenden Zusammenkunft teilnahm, erklärt aber zugleich, daß es seine Preispolitik für das besagte Jahr bereits festgelegt hatte.

1993

- (89) In bezug auf die Zusammenkünfte mit den auf den anderen Linien des Marktes Griechenland—Italien tätigen Unternehmen räumt Strintzis ein, daß versucht wurde, auf der Grundlage der Grundsätze für die Festlegung der Inlandspreise zu einer Preisvereinbarung zu gelangen. Allerdings vermag Strintzis nicht zu sagen, ob sich die Unternehmen der anderen Linien danach richteten oder nicht.

1994

- (94) Strintzis vermag nicht zu sagen, ob sich die anderen Unternehmen nach den betreffenden Preisen richteten. Im Hinblick auf die Route Patras—Ancona räumt Strintzis ein, daß die

„Rahmenvereinbarung“ über Preise zur Anwendung kam. Es macht allerdings geltend, daß die entsprechende Vereinbarung in der Praxis nicht befolgt wurde, da Strintzis bei den Preisnachlässen eine eigenständige Politik verfolgte.

- (95) Minoan leugnet erneut das Bestehen einer Preisvereinbarung. Im Hinblick auf das Fernschreiben vom 13. Mai 1994, in dem von der neuen Anhänger-kategorie (12—14 m) die Rede ist, bringt Minoan vor, daß es — wie aus dem Fernschreiben vom 23. Juni 1994 ersichtlich — die entsprechende Anhänger-kategorie von 12—14 m auf 12,5—14 m abgeändert hatte. Nach seiner Ansicht belegt dies, daß die Anhänger bis 12,5 m Länge in eine andere, niedrigere Preiskategorie fielen. Zum Fernschreiben vom 26. Mai 1994 führt Minoan an, daß es die behauptete „Initiative“ von ETA nicht billigte und eine andere Politik betrieb, wie aus anderen der Kommission zugänglichen Unterlagen hervorgeht.
- (96) Adriatica argumentiert, daß es 1994 keine Preiserhöhungen vornahm, allerdings das Umrechnungsverhältnis zwischen US-Dollar und italienischer Lira um 1,22 % an hob.

F. Beurteilung der Argumente der Parteien durch die Kommission

Schlußfolgerung

- (97) Die Die Kommission gelangt zu der Schlußfolgerung, daß sich die Fährdienstbetreiber auf den Routen von Ancona, Bari und Brindisi nach Griechenland über mehrere Jahre an einem Preiskartell beteiligten. Es handelte sich dabei um ein ständiges abgestimmtes Vorgehen, das von den Unternehmen als „gängige Praxis“ bezeichnet wurde (Fernschreiben von Minoan, 15. März 1989). Vieles spricht für eine breit angelegte Absprache unter Mitwirkung einer großen Zahl von Unternehmen (vgl. Schriftstück von Minoan, 2. November 1990, in dem es heißt, daß die Preise von den Unternehmen auf sämtlichen Routen Griechenland—Italien vereinbart wurden, das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben, in dem auf die „Vereinbarung zwischen 11 Unternehmen und 36 Schiffen verwiesen wird“, das ETA-Fernschreiben vom 24. November 1993 mit Bezug auf 14 Unternehmen und das vom 26. Mai 1994 datierte Fernschreiben von ETA, in dem von der „Zustimmung von 16 Unternehmen“ die Rede

ist). Die Kommission konnte den Nachweis erbringen, daß sich bestimmte auf der Route Ancona—Griechenland tätige Unternehmen spätestens ab 18. Juli 1987 an dem die Beförderung von Passagieren und Fahrzeugen betreffenden Preiskartell beteiligten. Zwar fanden schon zuvor Konsultationen statt, doch gibt es keine Anhaltspunkte für den genauen Zeitpunkt, an dem die Verhandlungen zur Preisfestlegung eingeleitet wurden. Die Kommission wies zudem nach, daß bestimmte Fährdienstbetreiber auf den Routen Bari/Brindisi—Griechenland spätestens ab 8. Dezember 1989 am Kartell mitwirkten, zumindest im Hinblick auf die Beförderungspreise für Lkws. Das vertragswidrige Verhalten dauerte mindestens bis zum Juli 1994 an. Die Kartellbildung erfolgte in Form von regelmäßigen Zusammenkünften und Schriftverkehr mit dem Ziel, kollektive Preisanpassungen für die Beförderung von Passagieren und Fahrzeugen vorzunehmen. Die Kommission konnte sieben am Kartell beteiligte Unternehmen ausfindig machen: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries und Adriatica. Die Mitwirkung und Beteiligungsdauer der einzelnen Unternehmen werden in den Randnummern 111 bis 139 erörtert.

Beurteilung der allgemeinen Argumente der Parteien

Mitwirkung der griechischen Behörden

- (98) In ihren Antworten auf das Informationsverlangen der Kommission erklärten Minoan, Strintzis und Anek am 9. und 10. Februar 1995 u. a., daß die besagte Preisvereinbarung im Rahmen des geltenden rechtlichen Rahmens unter der Federführung des Ministeriums geschlossen wurde.
- (99) Zur Erhärtung dieses Arguments legten die drei Unternehmen eine Abschrift des Gesetzes 4195/29 über den unlauteren Wettbewerb sowie eine Reihe von Entscheidungen und Empfehlungen des Ministeriums zu den Schifffahrtslinien Griechenland—Italien vor, die die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieser Branche betrafen, namentlich die Fahrabstände, die saisonbedingte vorrangige Beförderung frischer Agrarprodukte, die Mindestzahl der zu betreibenden Schiffe sowie die Abfahrtszeiten.

- (100) In einem Schreiben vom 28. Oktober 1994 bat die Kommission das Ministerium, bestimmte statistische Angaben zum Verkehr auf den Routen Griechenland—Italien vorzulegen sowie klarzustellen, ob das Ministerium jemals den Entzug der Betriebsgenehmigungen für die Inlandsrouten für den Fall angedroht hatte, daß sich die Unternehmen nicht über die Preise auf den internationalen Routen verständigten.
- (101) Am 23. Dezember 1994 erwiderte das Ministerium auf die Anfrage der Kommission, daß dem Meeresskorridor zwischen Griechenland und Italien größte Bedeutung für das eigene Land und die Gemeinschaft zukommt. Die Tarife sollten wettbewerbsorientiert, zugleich aber auf niedrige Beförderungskosten gerichtet sein. Das Ministerium bestritt aber jeglichen Zusammenhang zwischen dem Entzug von Betriebsgenehmigungen und den Preisabsprachen auf internationalen Routen.
- (102) Am 13. Januar 1995 übermittelte die Kommission der Ständigen Vertretung Griechenlands bei der Europäischen Union eine Kopie der von den Unternehmen gegebenen Auskünfte und ersuchte die griechische Regierung um Angaben zu ihrer möglichen Mitwirkung an Absprachen auf den Schifffahrtslinien zwischen Griechenland und Italien, insbesondere an der Tarifgestaltung auf diesen Strecken.
- (103) Am 17. März 1995 erklärte die Ständige Vertretung Griechenlands in ihrem Antwortschreiben, daß Griechenland die auf der besagten Route erbrachten Leistungen als gemeinwirtschaftliche Leistungen betrachtete und ihm daher sehr an der Lebensfähigkeit der Route und an der Vermeidung eines möglichen „Preiskrieges“ gelegen war, der möglicherweise die reibungslose Abwicklung des Außenhandels sowie die Beförderung von Fahrzeugen und Personen behindern würde. Allerdings betraf die Mitwirkung des Ministeriums an der Tarifgestaltung lediglich die inländischen Routen (Kabotage). Bei den Schifffahrtslinien zwischen Griechenland und Italien, die einen inländischen Bereich einschließen (z. B. Patras—Korfu—Ancona), unterliegt nur dieser inländische Bereich der Preispolitik des Ministeriums. Was den internationalen Bereich der Schifffahrtslinien anbelangt, so mischt sich das Ministerium in keiner Weise ein; vielmehr werden die Preise eigenständig von den betreffenden Unternehmen unter Berücksichtigung der Tatsache festgelegt, daß sich der staatlicherseits für den inländischen Teil der Route festgelegte Preis mittelbar und teilweise auf den Gesamtpreis von und nach Italien auswirkt. Darüber hinaus betonte die Ständige Vertretung, daß das Ministerium auf informelle Weise die Unternehmen dazu anhält, die Tarife auf niedrigem Niveau zu halten und bei den jährlichen Anhebungen nicht über die Teuerungsrates hinauszugehen. Letztlich ist der Gestaltungsspielraum der Unternehmen bei der Preisfestlegung durch das Gesetz 4195/29 eingeschränkt, um einen unlauteren Wettbewerb zu verhindern. Artikel 2 dieses Gesetzes untersagt auf den Außenrouten (internationalen Strecken) jegliche Absenkung der Beförderungspreise für Passagiere und Güter auf ein Niveau, das unseriös ist und in keinem Verhältnis zur erbrachten Leistung steht, also auf unlauteren Wettbewerb hinausläuft. Nach Artikel 4 ist das Ministerium in solchen Fällen, in denen die freie Gestaltung der Preise auf diesen Routen in einen unlauteren Wettbewerb ausartet, zur Festlegung von Preisober- und -untergrenzen befugt.
- (104) Aus diesen Gründen weist die Kommission das Argument einiger griechischen Unternehmen zurück, sie hätten aufgrund des in Griechenland geltenden rechtlichen Rahmens nicht eigenständig handeln können.
- (105) Im vorliegenden Fall ist offensichtlich, daß die auf den Routen Griechenland—Italien tätigen griechischen Unternehmen einem starren Rechts- und Ordnungsrahmen unterliegen, der den inländischen Teil der Routen betrifft, insbesondere im Hinblick auf die Gewährung von Betriebsgenehmigungen und die Festlegung der Beförderungspreise durch das Ministerium. Wie die griechischen Behörden bestätigen, hat dies jedoch keine direkten Auswirkungen auf die Preispolitik der Unternehmen im internationalen Bereich des Fährverkehrs. Zudem haben die griechischen Behörden nachhaltig dementiert, daß sie die griechischen Unternehmen durch ihre administrative Praxis bei der Anwendung dieser Regeln dazu zwangen, Preisabsprachen zum internationalen Bereich zu treffen. In seiner vom 23. Dezember 1994 datierten Antwort auf ein Schreiben der Kommission erklärte Direktor Manos vom Ministerium für die Handelsschifffahrt: „An der Gestaltung der Tarife für die internationalen Routen durch die Unternehmen ist das Ministerium nicht beteiligt. Unsere Mitwirkung beschränkt sich ausnahmslos auf die Festlegung der Preise im Inlandsbereich. ... Es ist unvorstellbar und völlig ausgeschlossen, daß das Ministerium mit dem Entzug der Betriebsgenehmigungen für die inländischen Routen droht, falls sich die Unternehmen nicht über die Preise für die internationalen Strecken verständigen.“

(106) Offensichtlich ist auch, daß das Gesetz 4195/29 den Preiswettbewerb nicht ausschaltet. Es setzt vielmehr voraus, daß ein Preiswettbewerb stattfindet und die Unternehmen ihre Preise nach eigenem Ermessen festlegen. Erst wenn dieser Spielraum für unlauteren Wettbewerb mißbraucht wird, hat das Ministerium nach Artikel 4 des Gesetzes die Möglichkeit zum Eingreifen. Aber selbst dann kann das Ministerium lediglich eine Ober- und Untergrenze festlegen und kein konkretes Preisniveau vorgeben. Zudem ist zu berücksichtigen, daß dieses Gesetz nie zur Anwendung gekommen ist.

(107) Die Kommission erachtet es für bedeutsam, daß die Parteien zwar viele ihrer Gespräche auf das Bemühen um Einhaltung der Vorgaben des Ministeriums und um Vermeidung eines unlauteren Wettbewerbs zurückführten (so beispielsweise die Gespräche mit Anek bei der Eröffnung der Route nach Triest), aber nirgends in den von der Kommission dazu zitierten Schriftstücken ein Hinweis auf das Ministerium oder das Gesetz 4195/29 zu finden ist. Das Argument, daß sich die Unternehmen durch die Präventivmaßnahmen des Ministeriums zu einem abgestimmten Vorgehen veranlaßt sahen, damit nicht Artikel 4 des Gesetzes zur Anwendung kommt, wird daher zurückgewiesen.

(108) Es ist auch schwer einzusehen, daß die vom Ministerium an die Unternehmen gegebenen Empfehlungen, sich bei Preiserhöhungen im Rahmen der Teuerungsrate zu bewegen, irgendeinen Bezug zum besagten Gesetz aufweisen. Aus Artikel 2 des Gesetzes ist klar ersichtlich, daß es nur bei unseriös niedrigen Preisen, nicht aber bei hohen Preisen gilt. Wie das Ministerium erläuterte, lagen seinen Empfehlungen andere Überlegungen zugrunde, die mit der Entwicklung des griechischen Außenhandels zusammenhängen. Alles in allem ist davon auszugehen, daß die im Adriatischen Meer tätigen griechischen Seeverkehrsunternehmen auf dem Gebiet der Preisgestaltung autonom sind.

Beurteilung anderer allgemeiner Argumente der Parteien

(109) Recht naiv ist die von einigen Parteien vorgebrachte Behauptung, daß die Preisinitiativen der Unternehmen nicht auf Absprachen zurückzuführen waren, sondern auf das natürliche Wirken der Marktkräfte (z. B. die Auswirkungen der Kosten für Kraftstoff) oder andere konkrete Geschehnisse wie den Krieg im ehemaligen Jugoslawien oder plötzliche Wechselkursschwankungen. Diese Behauptung läuft dem Beweismaterial zur abgestimmten Preisgestaltung völlig zuwider. Das Argument einiger Parteien, daß sie lediglich

Preiserhöhungen befolgten, von denen sie über die Netze ihrer Agenten Kenntnis hatten, ist jedenfalls zu verwerfen. Es liegt auf der Hand, daß fast der gesamte Schriftverkehr zu „Preiserhöhungen“ auf direkte Kommunikation zwischen den Wettbewerbern zurückging und nicht von Agenten stammte.

Dauer des Verstoßes

(110) Was die Dauer des Verstoßes anbelangt, so machen die auf der Route Patras—Ancona tätigen Unternehmen zumeist geltend, daß zwar 1987 eine Preisvereinbarung getroffen wurde, diese aber ausschließlich die Preise für 1988 betraf. Anek führte seinerseits an, daß es sich 1989 der Vereinbarung anschloß, aber im Hinblick auf die Preise für 1990. Die Kommission weist dieses Argument zurück, da die Beteiligung an einer Preisabsprache an sich einen Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag darstellt.

Beurteilung der Argumente der Parteien zu einzelnen Beschwerdepunkten

Mitwirkung der einzelnen Unternehmen

(111) Es ist notwendig, jedem Adressaten dieser Entscheidung die Beteiligung am Verstoß nachzuweisen. Dazu ist aber nicht, wie einige Unternehmen argumentieren, der direkte Nachweis erforderlich, daß jeder mutmaßliche Beteiligte während der gesamten Dauer ausdrücklich seine Zustimmung zu jedem Aspekt der Preisabsprachen bekundete oder sich offen dazu bekannte. Das Wesen des Verstoßes liegt im mehrjährigen Zusammenwirken der Unternehmen bei der gemeinsamen Verfolgung eines rechtswidrigen Vorhabens nach einheitlichem Plan.

(112) In einem Fall wie diesem besteht die korrekte Vorgehensweise darin, das Vorhandensein, das Funktionieren und die Hauptmerkmale des abgestimmten Vorgehens nachzuweisen und dann zu ermitteln, a) ob stichhaltige und überzeugende Beweise für die Mitwirkung der einzelnen Unter-

nehmen am gemeinsamen Plan vorliegen und b) über welchen Zeitraum die einzelnen Unternehmen daran mitwirkten⁽¹⁾.

- (113) Es liegt umfangreiches direktes Beweismaterial vor, um die Beteiligung jedes Adressaten dieser Entscheidung am Verstoß nachzuweisen. In den „Kernunterlagen“, die das Zusammenwirken überhaupt bzw. einzelne Erscheinungsformen belegen, werden die Beteiligten in der Regel namentlich benannt.
- (114) Als Beweise für die Beteiligung der einzelnen Unternehmen am Verstoß dienen: a) ausdrückliche Hinweise auf das Unternehmen im Schriftverkehr der Parteien, b) die Teilnahme an Zusammenkünften und sich daran anschließenden abgestimmten Preisinitiativen sowie c) die betriebsinternen Unterlagen des jeweiligen oder eines anderen Unternehmens, die eine Mitwirkung an der Absprache belegen. Diese Beweise wurden im Verlauf des administrativen Verfahrens weder in nennenswertem Umfang widerlegt, noch haben sie sich als unzuverlässig erwiesen.
- (115) Mehrere Schriftstücke – insbesondere das Fax von Minoan (15. März 1989), das Fax von Strintzis (12. Juli 1989), das Fax an Anek (22. Oktober 1991), die Antwort von Anek (18. November 1991), das Schreiben von Minoan an seine Agenten (2. November 1990), das Schreiben von Anek an seine Agenten (21. Oktober 1991) und das Fernschreiben von ETA (24. November 1993) – belegen, daß Konsultationen und Absprachen zur Preisgestaltung über mehrere Jahre hinweg kontinuierlich zwischen allen Adressaten dieser Entscheidung stattfanden.
- (116) Minoan, Strintzis und Anek geben ihre Beteiligung an der behaupteten Absprache zu, während Karageorgis keine Argumente zu seiner Verteidigung vorbrachte.
- (117) Was die Betreiber der Routen nach Bari/Brindisi angeht, so geben Adriatica und Ventouris Ferries ihre Teilnahme an Zusammenkünften zu, auf denen zwischen miteinander konkurrierenden Fahrdienstbetreibern Beförderungspreise erörtert und vereinbart wurden. Zudem belegen

mehrere Schriftstücke – Faxe von Strintzis (8. Dezember 1989, 5. September 1990 und 30. Oktober 1990), Schreiben von Minoan (2. November 1990), Fax an Anek (22. Oktober 1991), Schriftstück von Minoan (25. Februar 1992), Fernschreiben von Minoan (7. Januar 1993), Fernschreiben von ETA (24. November 1993) – fortlaufende Verhandlungen und Absprachen zwischen den Betreibern der Routen nach Ancona und nach Bari/Brindisi. Lediglich im Fernschreiben von Minoan vom 7. Januar 1993 wird auf eine Vereinbarung zwischen den auf der Route nach Ancona tätigen Unternehmen Bezug genommen und ausdrücklich vermerkt, daß andere Unternehmen zum damaligen Zeitpunkt davon nichts wußten. Aber selbst dieses Schriftstück enthält den Verweis auf Gespräche unter Beteiligung der auf der Route Bari/Brindisi tätigen Unternehmen, die – wie das Schriftstück belegt – anschließend von den Betreibern der Route nach Ancona konsultiert werden sollten. Die Kommission konnte keine anderen auf der Route nach Bari/Brindisi tätigen Unternehmen ausfindig machen, die sich schließlich an der Absprache beteiligten. Insbesondere richtet sich diese Entscheidung nicht an AK Ventouris und Hellenic Mediterranean Lines, weil es keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür gibt, daß sie tatsächlich gegen die Wettbewerbsregeln verstießen (beide Unternehmen werden nur einmal in Schriftstücken anderer Unternehmen erwähnt).

Marlines

- (118) Die Beteiligung von Marlines am abgestimmten Vorgehen im Zeitraum 1987–1989 geht aus acht Schriftstücken hervor (siehe Abschnitte zu den Absprachen für die Jahre 1988 und 1989), die an Marlines gingen bzw. belegen, daß Marlines an den entsprechenden Absprachen beteiligt war. Die Kommission zieht daraus den Schluß, daß Marlines bereits ab 18. Juli 1987 sowie für 1988 und 1989 mit Strintzis, Minoan und Karageorgis alljährlich einheitliche Preise für Passagiere und Güterfahrzeuge auf der Route Patras—Ancona aushandelte und vereinbarte. Im Beweismaterial wird Marlines letztmalig in einem Fernschreiben erwähnt, das Anek am 22. September 1989 an Marlines übermittelte. Dennoch übernahm Marlines am 13. Dezember 1989 die Beförderungspreise für Lkws, die im Fax von Strintzis mit Datum vom 8. Dezember 1989 aufgeführt sind und 1989 zwischen Marlines und anderen Betreibern ausgehandelt wurden. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Marlines spätestens ab 18. Juli 1987 und mindestens bis zum 13. Dezember 1989 am Verstoß beteiligt war.

⁽¹⁾ Urteil des Gerichts erster Instanz, Rs. T-1/89, Rhône-Poulenc, Slg. 1995, II-867, Rn. 126.

(119) Das von Marlines vorgebrachte Argument, es sei nach griechischem Recht ein Offshore-Unternehmen, ist nicht stichhaltig. Die Kommission hat nie behauptet, daß am Verstoß lediglich griechische Unternehmen beteiligt waren.

Med Link

(120) Med Link macht geltend, daß es keinerlei Beziehungen zu den Unternehmen unterhält, die in der ihm übermittelten Mitteilung der Beschwerdepunkte durch die Kommission als Mediterranean Lines Inc. bzw. Med Line bezeichnet werden. Darüber hinaus gibt Med Link an, daß es an keinem der behaupteten Verstöße beteiligt war. Insbesondere betont der Vertreter von Med Link, Herr Giannatos, dessen Name in dem am 24. November 1993 von ETA an die Zentrale von Minoan gesandten Fernschreiben genannt ist, daß er nicht an der in diesem Fernschreiben erwähnten Zusammenkunft teilnahm. Er erklärt, daß Med Link am 15. Juli 1993 in Liberia gegründet wurde und seinen Sitz in Griechenland erst nach dem 31. Dezember 1993 einrichtete.

(121) Die Kommission erkennt an, daß es keine eindeutigen Anhaltspunkte für einen organischen Zusammenhang zwischen Med Link und Mediterranean Line gibt. Insbesondere kann Med Link im Hinblick auf seine Geschäftstätigkeit im relevanten Markt nicht als Nachfolger von Mediterranean Line betrachtet werden. Aus diesem Grund richtet sich diese Entscheidung nicht an Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica räumt seine Beteiligung an Konsultationen zur Preisgestaltung mit seinen Mitbewerbern auf den Routen Griechenland—Italien ein. Insbesondere gibt es die Teilnahme an zwei Zusammenkünften – am 25. Oktober 1990 bzw. 24. November 1993 – zu, auf denen zwischen den Fährdienstbetreibern Preisabsprachen getroffen wurden. Es leugnet aber weitere Kontakte zu seinen Mitbewerbern auf den Routen Italien—Griechenland.

(123) Im Hinblick auf das Treffen vom 25. Oktober 1990 und das Fax von Strintzis vom 30. Oktober 1990 macht Adriatica geltend, daß es sich nicht an die auf diesem Treffen erörterten und im Fax von Strintzis aufgeführten Preise (siehe oben) hielt, obwohl im Fax von Strintzis auch die Preise von Adriatica zur Beförderung von

Lkws auf der Route Brindisi—Griechenland aufgeführt sind. Adriatica gibt an, daß seine Beförderungspreise um etwa 10 % unter denen der griechischen Unternehmen auf derselben Route lagen.

(124) Auf Verlangen der Kommission legte Adriatica am 27. Oktober 1992 zwei Listen seiner Lkw-Beförderungspreise für 1991 vor. Auf der ersten Liste unterscheiden sich die Fahrzeugkategorien tatsächlich von denen im Fax von Strintzis. Die zweite Liste stimmt allerdings mit der im Fax überein. Zudem sind Preisunterschiede zwischen Adriatica und den griechischen Betreibern auf der gleichen Route auch aus dem Fax von Strintzis ersichtlich. Aus diesem Grund weist die Kommission die Argumente von Adriatica zurück, daß nur griechische Betreiber an der Erarbeitung der Lkw-Beförderungspreise für 1991 beteiligt waren und sich Adriatica nicht an die vereinbarten Preise hielt.

(125) Was die Zusammenkunft vom 24. November 1993 anbelangt, so gibt Adriatica seine Teilnahme zu, führt aber an, daß es anschließend seinen Vertreter anwies, jegliches abgestimmte Vorgehen zu vermeiden, da dies von der Kommission als Kartellbildung ausgelegt werden könnte. Ein interner Aktenvermerk reicht jedoch als Beweismaterial nicht aus, um Adriatica für den verbleibenden Zeitraum des Verstoßes von der Verantwortung freizusprechen⁽¹⁾. Die Kommission berücksichtigt aber das von Adriatica vorgelegte Beweismaterial, dem zufolge es sich nicht an die für 1994 vereinbarte Preisanpassung um 15 % hielt.

(126) Nach Ansicht der Kommission spricht vieles für eine laufende Absprache zwischen den auf den Routen nach Ancona und Bari/Brindisi tätigen Unternehmen. Es gibt direkte Indizien dafür, daß Adriatica sich spätestens am 30. Oktober 1990 dem Kartell anschloß, indem es sich damit einverstanden erklärte, seine Lkw-Beförderungspreise für 1991 anzupassen. Ebenso gibt es hinlängliche direkte Beweise für seine Beteiligung 1993. Am 24. November 1993 kam es zwischen Adriatica und seinen Mitbewerbern zu Verhandlungen und Vereinbarungen über die Anpassung seiner Lkw-Beförderungspreise ab Dezember 1993. Für diesen Zeitraum vom 30. Oktober

⁽¹⁾ Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz, Rs. T-141/89, *Treffil Europe*, Slg. 1995, II-791, Rn. 85.

1990 bis zum 24. November 1993 gibt es Belege für die Mitwirkung der auf der Route Bari/Brindisi tätigen Unternehmen an den laufenden Absprachen. Dagegen gibt es keine Beweise dafür, daß Adriatica, das sich dem Kartell angeschlossen hatte, während dieses Zeitraums auschied. Das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben bezieht sich auf das abgestimmte Vorgehen der „11 Unternehmen und 36 Schiffe auf den Fährtrouten Griechenland—Italien“. Aus diesem Grund vertritt die Kommission die Auffassung, daß Adriatica bis zum Juli 1994 am Verstoß beteiligt war.

Hellenic Mediterranean Lines

- (127) Hellenic Mediterranean Lines wird einmalig in einem Fernschreiben von Strintzis mit Datum vom 30. Oktober 1990 erwähnt. Da keine sonstigen Anhaltspunkte für seine Beteiligung an dem abgestimmten Vorgehen vorliegen, richtet sich diese Entscheidung nicht an Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

- (128) Es gibt Anhaltspunkte dafür, daß Ventouris Ferries vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994 am abgestimmten Vorgehen beteiligt war. Die Kommission weist die Argumente von Ventouris zurück, denen zufolge es die entsprechenden Unterlagen nicht erhielt bzw. seine Preispolitik bereits vor Teilnahme an den Konsultationen festgelegt hatte (Randnummern 47, 48).
- (129) Im Hinblick auf das zweite Argument legte Ventouris Ferries ein Fernschreiben vor, das es am 4. Dezember 1989 einem seiner Agenten übermittelte und das die im Fax von Strintzis (8. Dezember 1989) aufgeführten Preise für die Route Bari—Griechenland enthielt. Ventouris Ferris gibt an, daß das Fax von Strintzis lediglich die von Ventouris Ferris bereits vor dem 8. Dezember 1989 festgelegten Preise wiedergibt. Es läßt sich jedoch nicht in Abrede stellen, daß das Fax von Strintzis eine Vereinbarung zwischen mehreren Unternehmen, darunter Ventouris Ferris, betrifft. Damit steht fest, daß Ventouris Ferris an Preisfestsetzungen beteiligt war. Dabei ist anzumerken, daß beide Schriftstücke nicht nur die gleiche Preisliste, sondern auch jeweils den ausdrücklichen Hinweis enthalten, daß die Preise vom 10. Dezember 1989 an gelten.
- (130) Darüber hinaus legte Ventouris Ferris vom 8. Oktober 1990 und 11. Oktober 1990 datierte

Schreiben an seine Klienten bzw. Agenten vor, in denen die im Fax von Strintzis (30. Oktober 1990) aufgeführten Lkw-Beförderungspreise enthalten sind. Diese Schreiben bestätigen aber die im Fax von Strintzis enthaltenen Anhaltspunkte. Strintzis bezieht sich auf eine „endgültige Vereinbarung über Lkw-Beförderungspreise“ und schlägt vor, „die Preise am 1. November bekanntzugeben und sie vereinbarungsgemäß am 5. November 1990 in Kraft zu setzen“. Ventouris brachte in seinen Schreiben zum Ausdruck, daß es sich um Preise mit „Richtcharakter“ handelte und daß es beabsichtigte, sie „Ende Oktober/Anfang November 1990“ in Kraft zu setzen. Somit belegen diese Schreiben, daß der Verstoß in Form laufender Absprachen erfolgte und daß Ventouris daran beteiligt war.

- (131) Zahlreiche Anhaltspunkte sprechen für laufende Absprachen zwischen den auf der Route nach Ancona und den auf der Route nach Bari/Brindisi tätigen Unternehmen. Das Schriftstück von ETA (25. Februar 1992) belegt selbst für 1992, daß sich Ventouris Ferris am abgestimmten Vorgehen beteiligte, indem es auch die Preise für die Route nach Otranto erörterte, während nach Darstellung von Ventouris kein Beweismaterial für das betreffende Jahr vorliegt. Im Hinblick auf 1991 nimmt das am 22. Oktober 1991 an Anek übermittelte Fernschreiben auf die Abstimmung zwischen „11 Unternehmen und 36 Schiffen der Fährtrouten Griechenland—Italien“ Bezug. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß sich Ventouris Ferris auch 1991 am abgestimmten Verhalten beteiligte, da hinreichende direkte Anhaltspunkte für die Mitwirkung in den übrigen Jahren des vertragswidrigen Verhaltens bestehen, z. B. das Fernschreiben von Strintzis (8. Dezember 1989), das Fax von Strintzis (30. Oktober 1990), das Schriftstück von ETA (25. Februar 1992) und das am 24. November 1993 von ETA an die Zentrale von Minoan übermittelte Fernschreiben. Dagegen gibt es keine Beweise dafür, daß sich Ventouris Ferris 1991 von der Absprache lossagte.

Strintzis

- (132) Strintzis bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Strintzis spätestens ab 6. Juli 1989 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Anek

- (133) Anek bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Anek vom 20. Juni 1989 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Karageorgis

- (134) Karageorgis brachte keine Argumente zu seiner Verteidigung vor. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Karageorgis spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum 14. Januar 1993 – dem Zeitpunkt, zu dem Karageorgis seine Schiffe endgültig von den Routen Griechenland—Italien zurückzog – an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.

Minoan

- (135) Minoan bestritt seine Beteiligung am behaupteten abgestimmten Vorgehen nicht. Seine Argumente betreffen die Mitwirkung der griechischen Behörden, die Marktverhältnisse und den nichtverbindlichen Charakter der Vereinbarungen. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Minoan spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum Juli 1994 an den behaupteten Absprachen zur Preisgestaltung teilnahm.
- (136) Minoan verweist auf sein Vertragsverhältnis zu ETA, dem Alleinvertreter für alle von Minoan auf internationalen Routen eingesetzten Schiffe. Minoan führt an, daß mehrere Aktivitäten, auf die in dieser Entscheidung Bezug genommen wird, auf die Eigeninitiative von ETA zurückgingen, die von Minoan nicht gebilligt wurden und zum Teil Verträge ETA—Minoan sprengten, so daß Minoan nicht dafür verantwortlich gemacht werden dürfe. Die Kommission akzeptiert dieses Argument nicht. Was das Verhältnis zwischen ETA und Minoan anbelangt, so geht aus allen der Kommission vorliegenden Verträgen zwischen den beiden Parteien hervor, daß ETA als Alleinvertreter für Minoan fungiert und den Weisungen und der Kontrolle von Minoan unterliegt. Auf der Basis all dieser Verträge vertritt ETA Minoan vor allen inländischen und internationalen Instanzen und organisiert das Netz der lokalen Agenten und Hafentagenten von

Minoan. Wenn es von Minoan dazu aufgefordert wird, muß ETA sich nachhaltig dafür einsetzen, die Zusammenarbeit von Minoan mit anderen Unternehmen zu gewährleisten. Die von Minoan an ETA bzw. von ETA an andere Agenten von Minoan oder Reisebüros zu zahlenden Provisionen werden durch mehrere Klauseln genau bestimmt (in Prozentsätzen oder Festbeträgen).

- (137) Aus diesem Grund ist ETA als „longa manus“ (verlängerter Arm) von Minoan anzusehen, der als Vertreter von Minoan fungiert, als Mittler, der ausschließlich im Auftrag von Minoan tätig ist und keine Geschäfte auf eigene Rechnung betreibt. Im gesamten Beweismaterial, das dieser Entscheidung zugrunde liegt, wurde Minoan (Athens) von Herrn Sfinias, dem gesetzlichen Vertreter und Geschäftsführer von ETA, vertreten, der dabei alle relevanten Schriftstücke unterzeichnete, sogar eine vom 20. November 1992 datierte Antwort auf ein von der Kommission an Minoan gerichtetes Auskunftverlangen. Herr Sfinias handelte faktisch als Vertreter einer Funktionseinheit innerhalb des Unternehmens Minoan. Alle anderen Unternehmen, die von Herrn Sfinias unterzeichnete Faxe oder Fernschreiben beantworteten, richteten ihre Antworten an „Minoan“ oder „Minoan Athens“, aber niemals an ETA. In all diesen Schriftstücken nimmt Herr Sfinias nur dann auf ETA Bezug, wenn er sich an die Zentrale von Minoan in Heraklion, Kreta, wendet. Dessen ungeachtet verweist Minoan auf das dieser Entscheidung zugrunde liegende Beweismaterial und macht geltend, daß es in nur 6 der 17 Schriftstücke von Minoan um die Unterrichtung von Minoan über die getroffenen Absprachen durch ETA geht und ETA lediglich in zwei Fällen die Zustimmung von Minoan zu seinen Vorschlägen erbittet. Die Kommission weist aber das Argument zurück, daß diese Schriftstücke die Zuordnung der von ETA getroffenen wettbewerbsbeschränkenden Maßnahmen zu Minoan nicht zulassen. Aus den Schriftstücken von Minoan, die aus der Zentrale in Heraklion stammen, sowie aus den Mitteilungen von Herrn Sfinias an Minoan Heraklion ist klar ersichtlich, daß sich Minoan der abgestimmten Vorgehensweise bewußt war und sich daran beteiligte (z. B. Schriftstücke von ETA vom 25. Februar 1992, 21. Mai 1992 und 30. Juli 1992, in denen ETA gegenüber den anderen Unternehmen als Vertreter von Minoan auftritt).
- (138) Nach Auffassung der Kommission sind die Schreiben von Herrn Sfinias an Minoan Heraklion, die sich auf ihr Vertragsverhältnis beziehen, entgegen der von Minoan vorgebrachten Behauptung kein Beleg dafür, daß ETA eigen-

ständig und in eigenem Interesse handelte und dabei über den Rahmen der Verträge ETA—Minoan hinausging. Vielmehr beweisen dieser Schriftwechsel und die Bitten von Herrn Sfinias um Zustimmung, daß Minoan ständig über das abgestimmte Vorgehen auf dem laufenden gehalten wurde und daß es auf jeden Fall das Verhalten seines Alleinvertreters entscheidend beeinflussen konnte. Folglich weist die Kommission das Argument zurück, daß ETA, das in allen relevanten Beweisstücken als „Minoan Athens“ oder einfach als „Minoan“ bezeichnet wurde, über ein so hohes Maß an wirtschaftlicher Eigenständigkeit verfügte, daß sein Verhalten nicht seinem Auftraggeber zugeordnet werden kann⁽¹⁾. Im Sinne dieser Entscheidung werden ETA und Minoan als rechtliche und wirtschaftliche Einheit angesehen.

- (139) In verfahrensrechtlicher Hinsicht macht Minoan geltend, daß ETA ein eigenständiges Unternehmen darstellt, das als sein Agent tätig war. Daher bezweifelt Minoan die Rechtmäßigkeit der Nachprüfung in den Geschäftsräumen von ETA und die Beschlagnahme von Schriftstücken durch die Kommission. Dieses Argument kann nicht akzeptiert werden. Nach Auffassung der Kommission liegt hinreichendes Beweismaterial dafür vor, daß sich ETA bei der Interessenvertretung von Minoan als „Minoan Athens“ oder einfach als „Minoan“ bezeichnete. Aufschlußreich ist dabei, daß ETA in seinen Athener Geschäftsräumen das Firmenzeichen und die Warenzeichen von Minoan verwendete. Noch mehr fällt ins Gewicht, daß Herr Sfinias vor der besagten Nachprüfung ein Auskunftsverlangen der Kommission beantwortete und ein Schriftstück im Namen von Minoan unterzeichnete. Im Kopf des Schriftstücks erscheint die Anschrift des Büros von ETA unter dem Firmen- und Warenzeichen von Minoan, ohne daß ETA überhaupt erwähnt wird. Die Kommission vertritt die Auffassung, daß Minoan – unabhängig davon, daß ETA die besagten Geschäftsräume belegte und nutzte – es ETA zudem gestattete, diese Geschäftsräume unter der Bezeichnung „Geschäftsräume von Minoan Athens“ zu nutzen.

TEIL II

RECHTLICHE WÜRDIGUNG

Artikel 85

- (140) Mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten sind nach Artikel 85 Absatz 1 EG-Ver-

trag alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken, insbesondere die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen.

- (141) Damit eine Einschränkung des Wettbewerbs den Tatbestand einer Vereinbarung im Sinne von Artikel 85 Absatz 1 erfüllt, muß nicht beabsichtigt sein, die Vereinbarung für die Parteien rechtsverbindlich zu gestalten. Eine Vereinbarung liegt vor, wenn sich die Parteien über einen Plan verständigen, der ihre wirtschaftliche Freiheit begrenzt, indem er die Grundzüge ihres gegenseitigen Handels am Markt bestimmt. Es sind dazu keine vertraglichen Sanktionen oder Verfahren zur Durchsetzung erforderlich. Auch bedarf eine solche Vereinbarung nicht der Schriftform. Aus dem Beweismaterial im vorliegenden Fall geht eindeutig hervor, daß die Parteien an regelmäßigen direkten Konsultationen zur Festlegung der Preise für die Beförderung von Passagieren und Fracht zwischen Griechenland und Italien teilnahmen. Alljährlich fanden regelmäßige ausführliche Gespräche statt, um das Preisniveau für das folgende Jahr zu beschließen, und es gab zudem Ad-hoc-Konsultationen der Parteien zur Erörterung von im Laufe des Jahres entstandenen Problemen, beispielsweise Währungsabwertungen oder neue Fahrzeugkategorien. Auch ist offensichtlich, daß die Gespräche zwischen den Parteien auf hoher Ebene stattfanden. Es steht außer Zweifel, daß diese Absprachen den Tatbestand einer Vereinbarung erfüllen, mit der die Parteien bezweckten, Verkaufspreise oder sonstige Geschäftsbedingungen festzulegen.

- (142) Die Anwendbarkeit von Artikel 85 setzt voraus, daß die Vereinbarung oder die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise der Parteien die Einschränkung des Wettbewerbs bezweckt oder bewirkt. Eindeutiger Zweck der Absprache zwischen den Parteien war es, die Festlegung einheitlicher Preise herbeizuführen, wodurch die Möglichkeit zum eigenständigen Handeln am Markt eingeschränkt wurde. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es nicht erforderlich, die konkreten Auswirkungen einer Vereinbarung zu untersuchen, wenn offensichtlich ist, daß damit eine Verhinderung, Einschrän-

⁽¹⁾ Siehe EUGH-Urteil vom 25. Oktober 1983, Rs. 107/82, AEG, Slg. 1983, 3151, Rn. 49, sowie Urteil vom 14. Juli 1972, Rs. 48/69, ICI, Slg. 1972, 619, Rn. 132 und 133, betreffend die Zuordnung des Verhaltens von Tochtergesellschaften zu ihren Muttergesellschaften.

kung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezweckt wird⁽¹⁾. Die fragliche Absprache kann weder nach einer geltenden Gruppenfreistellungsverordnung noch individuell vom Kartellverbot freigestellt werden.

Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (143) Die Verhaltensweisen, die Gegenstand dieses Verfahrens sind, betreffen die Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Griechenland und Italien. Die Seewege zwischen Griechenland und Italien gewannen 1992 noch an Bedeutung, da durch den Ausbruch des Krieges im ehemaligen Jugoslawien die Landverbindungen für Ein- und Ausfahrten zwischen Griechenland und der übrigen Europäischen Union faktisch unterbrochen wurden. Im Jahr 1993 wurden auf den Routen Griechenland—Italien 1 316 003 Passagiere und 213 839 Güterfahrzeuge befördert. Davon entfielen 49 % bzw. 38 % auf die Route Patras—Ancona, 35 % bzw. 38 % auf die Route Patras—Brindisi sowie 10 % bzw. 19 % auf die Route Patras—Bari. Fünf der von diesem Verfahren betroffenen Unternehmen vereinigten zeitweilig fast 100 % des Verkehrsaufkommens der Strecke Patras—Ancona auf sich. Jegliche Vereinbarung, die sich auf die Nachfrage nach Dienstleistungen zwischen zwei Mitgliedstaaten auswirkt (wie z. B. eine Vereinbarung der Hauptanbieter einer Dienstleistung zur Festlegung des Preisniveaus), dürfte zu Verschiebungen der Nachfrage sowohl innerhalb der an der Vereinbarung beteiligten Gruppe von Unternehmen als auch außerhalb dieser Gruppe führen und damit die Struktur des Handels zwischen den Mitgliedstaaten auf dem entsprechenden Dienstleistungsmarkt verändern.

Schlußfolgerung

- (144) Aus den genannten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines und Strintzis unter Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag an einer Vereinbarung beteiligt waren, indem sie sich über Preise für Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Patras und Ancona verständigten. Die Kommission vertritt ebenfalls die Auffassung, daß sich Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferris und Adriatica über die Höhe der Beförderungspreise für Lkws auf den Routen von Patras nach Bari bzw. Brindisi verständigten. Diese Vereinbarungen bildeten einen Bestandteil eines umfassenden Absprachearrangements der Preisfestsetzung für Fährdienstleistungen zwischen Griechenland und Italien. Diese Verein-

barungen sind daher zwar als separate Zuwiderhandlungen, aber im Rahmen einer kontinuierlichen Zuwiderhandlung zu betrachten.

GELDBUSSEN

Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86

- (145) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 kann die Kommission gegen Unternehmen, die vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 1 Mio. ECU oder über diesen Betrag hinaus bis zu 10 % des von jedem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes festsetzen. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere auch die Dauer des Verstoßes zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall wurde die Zuwiderhandlung vorsätzlich begangen, denn sie zielte auf die Einschränkung des Preiswettbewerbs ab. Wie aus den Beweismitteln eindeutig hervorgeht, waren sich die beteiligten Unternehmen bewußt, daß ihr Verhalten die Ausschaltung des Preiswettbewerbs bezweckt oder zumindest bewirkt (siehe z. B. Telex von Minoan vom 15. März 1989, Fax von Strintzis vom 12. Juni 1989, Telex von Minoan vom 7. Januar 1992 und vom 7. Januar 1993). Der Vorsatz läßt sich auch an den Maßnahmen ablesen, die die beteiligten Unternehmen getroffen haben, um die Anpassung von Tarifen zu überwachen (siehe z. B. Telex von Minoan vom 22. Juni 1989, Telex von Karageorgis vom 10. Oktober 1990, Telex an Anek vom 22. Oktober 1991, Telex von Minoan von November 1992).

Schwere des Verstoßes

- (146) Bei der Ermittlung der Schwere eines Verstoßes sind die Art und, soweit meßbar, die konkreten Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt sowie der Umfang des räumlich-relevanten Markts zu berücksichtigen.
- (147) Eine Absprache über den Preis für die Beförderung von Passagieren und Fracht mit Roll-on-/Roll-off-Fährschiffen, wie sie von einigen der führenden Anbieter auf den fraglichen Strecken getroffen wurde, ist von ihrem Wesen her ein sehr schwerer Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht.

⁽¹⁾ Siehe beispielsweise das Urteil vom 11. Januar 1990, Rs. C-277/87, Sandoz, Slg. 1990, I-45, Rn. 39.

(148) Die konkreten Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt waren jedoch begrenzt. Die Kommission räumt ein, daß die beteiligten Unternehmen nicht alle einschlägigen Preisvereinbarungen vollständig umgesetzt haben, sondern durch die Gewährung von Nachlässen während der Dauer der Zuwiderhandlung auch Preiswettbewerb betrieben. Außerdem hat die griechische Regierung während der Dauer der Zuwiderhandlung darauf hingewirkt, daß die Unternehmen ihre Tarife nicht über die Inflationsrate hinaus erhöhen. Die Preise wurden so auf einem Niveau gehalten, das zu den niedrigsten im gemeinsamen Markt des Seeverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten gehört.

(149) Darüber hinaus betraf die Zuwiderhandlung nur einen kleinen Teil des Gemeinsamen Markts, nämlich drei Verkehrsstrecken im Adriatischen Meer. Doch selbst der gesamte Fährverkehr zwischen Griechenland und Italien ist im Verhältnis zu anderen Fahrtgebieten in der Gemeinschaft ein kleiner Markt. Aus der nachstehenden Aufstellung wird ersichtlich, wie viele Passagiere, Pkws und Lkws 1996 in diesem und in anderen Verkehrsgebieten der Gemeinschaft befördert wurden⁽¹⁾:

1996	Passagiere	Pkws	Lkws
Italien—Griechenland	1 258 000	245 983	229 000
Frankreich/Belgien—Vereinigtes Königreich	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Dänemark—Deutschland	9 698 357	1 363 940	279 274
Dänemark—Schweden	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Die Kommission stellt somit fest, daß es sich bei der fraglichen Zuwiderhandlung um einen schweren Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht handelt.

(151) Bei der Berechnung der Höhe der Geldbußen kann die Kommission auch die tatsächliche Fähigkeit der Urheber des Verstoßes, andere in erheblichem Umfang zu schädigen, berücksichtigen und einen Betrag festsetzen, der eine hinreichend abschreckende Wirkung entfaltet. Die Kommission hält es wegen der beträchtlichen

Größenunterschiede zwischen den Unternehmen für angebracht, gegen große Unternehmen höhere Geldbußen zu verhängen als gegen kleine⁽²⁾. Tabelle 1 gibt Aufschluß über die Größe der einzelnen Unternehmen im Jahr 1993 (dem letzten vollen Jahr, in dem alle Unternehmen mit Ausnahme von Marlines und Karageorgis⁽³⁾ an der Zuwiderhandlung beteiligt waren), und zwar gemessen am Marktführer Minoan. Vergleichsbasis ist der Umsatz aus Roll-on-/Roll-off-Diensten im Adriaverkehr 1993. Dies ist eine angemessene Grundlage, die der Kommission erlaubt, die Stellung und die Rolle der Unternehmen auf dem relevanten Markt zu ermitteln und so die tatsächlichen Auswirkungen des beanstandeten Verhaltens jedes einzelnen Unternehmens auf den Wettbewerb zu ermitteln.

Tabelle 1

Große Transportunternehmen	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Mittelgroße Transportunternehmen	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Kleine Transportunternehmen	Marlines	0,12

⁽²⁾ Marlines und wahrscheinlich auch Ventouris Ferries sind als KMU im Sinne der Empfehlung 96/280/EG der Kommission anzusehen. Nach der Bekanntmachung der Kommission über Vereinbarungen von geringer Bedeutung (ABl. C 372 vom 9.12.1997, S. 13) fallen Vereinbarungen zwischen KMU in der Regel nicht unter das Kartellverbot des Artikels 85 Absatz 1 EG-Vertrag. Im vorliegenden Fall können allerdings nur zwei der beteiligten Unternehmen — Marlines und Ventouris — als KMU eingestuft werden. Außerdem wird durch die fragliche Vereinbarung der Wettbewerb in einem wesentlichen Teil des relevanten Marktes spürbar beeinträchtigt (siehe Abschnitt III der Bekanntmachung).

⁽³⁾ Die Größe von Karageorgis ergibt sich aufgrund der Zahl der Passagiere und Fahrzeuge, die das Unternehmen eigenen Angaben zufolge im Jahr 1992, dem letzten vollen Jahr seiner Geschäftstätigkeit in Griechenland, auf seinen Schiffen befördert hat. Für Marlines wurde der Gesamtumsatz des Jahres 1989 herangezogen. Für diesen Vergleich ist es unerheblich, ob der Marlines-Umsatz von 1989 oder von 1993 zugrunde gelegt wird.

⁽¹⁾ Quelle: Cruise & Ferry Info.

- (152) Nach dieser Einteilung macht der für die Schwere des Verstoßes festgesetzte Betrag der Geldbuße für die mittelgroßen Fährgesellschaften 65 % des Betrags für die großen Gesellschaften aus; der entsprechende Prozentsatz für Marlines beträgt 20 %.

Dauer des Verstoßes

- (153) Die fragliche Vereinbarung bestand nach Ansicht der Kommission im Fall von Strintzis und Minoan spätestens ab 18. Juli 1987 bzw. im Fall von Anek ab 6. Juli 1989 bis einschließlich Juli 1994, als die Kommission ihre Nachforschungen aufnahm. Die Teilnahme von Marlines hat sich spätestens ab 18. Juli 1987 bis mindestens zum 8. Dezember 1989 erstreckt. Karageorgis war spätestens ab 18. Juli 1987 bis zum 27. Dezember 1992 beteiligt; das Unternehmen ist 1993 offensichtlich aus dem Markt ausgestiegen.
- (154) Die Fährgesellschaft Ventouris ist dem Preiskartell nach Auffassung der Kommission am 8. Dezember 1989 beigetreten, als sie sich mit vier der Unternehmen, die die Strecke Patras—Ancona befahren, über die Tarife für die Beförderung von Lkws auf den Strecken Patras—Bari und Patras—Brindisi einigte. Sie war bis Juli 1994 an der Zuwiderhandlung beteiligt. Das Unternehmen Adriatica gehörte dem Preiskartell spätestens ab 30. Oktober 1990 bis Juli 1994 an.

- (155) Die Kommission stellt fest, daß der Verstoß im Fall der Fährgesellschaften Minoan und Strintzis von langer, bei den übrigen beteiligten Unternehmen von mittlerer Dauer war.

- (156) Für jedes Jahr der Zuwiderhandlung ist deshalb ein Aufschlag in Höhe von 10 % im Fall von Minoan, Strintzis und Karageorgis, 20 % im Fall von Marlines bzw. 35 % bis 55 % im Fall der übrigen Unternehmen gerechtfertigt. In Tabelle 2 sind die für die Dauer des Verstoßes berechneten Aufschläge je Unternehmen angegeben:

Tabelle 2

Große Transportunternehmen	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Mittelgroße Transportunternehmen	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Kleine Transportunternehmen	Marlines	+ 20 %

Grundbetrag der Geldbußen

- (157) Die Kommission konstatiert, daß die beteiligten Unternehmen einen schweren Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag begangen haben. Zur Ahndung dieses Verstoßes müssen angemessene Geldbußen verhängt werden, die vor einer Wiederholung der Zuwiderhandlung abschrecken.
- (158) Tabelle 3 zeigt die unter Berücksichtigung der in den Randnummern 146 bis 156 angeführten Elemente ermittelte Höhe der Geldbußen an. Spalte 1 enthält den für die Schwere des Verstoßes festgesetzten Betrag. Spalte 2 gibt den Grundbetrag der Geldbuße je Unternehmen unter Berücksichtigung der Dauer des Verstoßes wieder:

Tabelle 3

	Schwere (Mio. ECU)	Dauer (Mio. ECU)
Minoan	2	3,4
Anek	2	2,9
Strintzis	1,3	2,21
Adriatica	1,3	1,75
Ventouris	1,3	1,82
Karageorgis	1,3	2,01
Marlines	0,4	0,48

Erschwerende Umstände

(159) Die Beweismittel belegen eindeutig die Rolle von Minoan als Anstifter des Kartells. Das Unternehmen hat versucht, Anek zur Teilnahme am Kartell zu bewegen (Telex von Minoan vom 15. März 1989), hat mit Ventouris Ferries dessen Tarifpolitik auf der Otranto-Strecke erörtert (Schriftstück von ETA vom 25. Februar 1992) und hat Zusammenkünfte mit den an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen organisiert und geleitet (Telex von ETA vom 21. Mai 1992 und vom 24. November 1993). Es hat nicht nur die Umsetzung der Absprachen überwacht, sondern auch den Versuch unternommen, die Zusammenarbeit der Unternehmen auszudehnen (Telex vom 15. März 1989, 7. Januar 1992, 25. Februar 1992, 7. Januar 1993, 24. September 1993, 26. Mai 1994). Diese Umstände rechtfertigen eine Erhöhung des Grundbetrags der gegen Minoan verhängten Geldbuße um 25 %.

(160) Nach Eingang des Auskunftverlangens der Kommission legte Minoan den Unternehmen im November 1992 nahe, ihre Tarife für jeweils vier unterschiedliche Kabinenkategorien um 1 % zu senken.

(161) Dieses Vorgehen ist nicht nur ein Beleg für die Anstifterrolle von Minoan, sondern läuft auch auf den Versuch hinaus, die Nachforschungen der Kommission zu behindern. Dieser Umstand rechtfertigt eine Erhöhung des Grundbetrags der gegen Minoan verhängten Geldbuße um weitere 10 %.

Mildernde Umstände

(162) Die Kommission räumt ein, daß die beteiligten Unternehmen nicht alle einschlägigen Preisabsprachen vollständig umgesetzt haben, sondern durch die Gewährung von Nachlässen während der Dauer der Zuwiderhandlung auch Preiswettbewerb betrieben. Dieser Umstand wurde allerdings bereits bei der Ermittlung der Schwere des Verstoßes berücksichtigt.

(163) Die in Griechenland übliche, in keinem Gesetz oder keiner Verordnung direkt vorgeschriebene Praxis, wonach das Ministerium für die Handelsmarine die Inlandstarife nach Anhörung aller inländischen Anbieter – von denen erwartet wurde, daß sie einen gemeinsamen Vorschlag unterbreiten – durch Entscheidung festlegt, kann dazu beigetragen haben, daß die griechischen Fähr-

gesellschaften, die auch Strecken im Inland bedienen, sich nicht ganz im klaren darüber waren, daß Konsultationen über die Festsetzung der Tarife für die Beförderung auf internationalen Strecken gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen. Dieser Umstand rechtfertigt eine Verringerung der Geldbußen für alle Unternehmen um 15 %.

(164) Marlines, Adriatica, Anek und Ventouris Ferries waren reine Mitläufer. Dieser Umstand rechtfertigt eine Verringerung der Geldbußen für die vier genannten Unternehmen um 15 %.

(165) In Tabelle 4 sind die Geldbußen nach Vornahme der Anpassung des Grundbetrags angegeben:

Tabelle 4

	Höhe der Anpassung (%)	Geldbuße nach Vornahme der Anpassung (Mio. ECU)
Minoan	+ 20	4,08
Anek	- 30	2,03
Strintzis	- 15	1,87
Adriatica	- 30	1,22
Ventouris	- 30	1,27
Karageorgis	- 15	1,08
Marlines	- 30	0,33

(166) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 darf die Kommission keine Geldbußen festsetzen, die 1 Mio. ECU oder 10 % des von jedem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes übersteigen. Nach der Vornahme der vorstehenden Anpassungen wird die 10 %-Schwelle lediglich bei Karageorgis überschritten.

(167) Diese Fährgesellschaft hat im Januar 1993 den Betrieb eingestellt und anschließend alle Geschäftsstellen in Griechenland geschlossen. Der Kommission liegen keine Angaben über den Umsatz des Unternehmens im Jahr 1997 vor. Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 kann die Kommission durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 bis 1 Mio. ECU (oder über diesen Betrag hinaus bis

zu 10 % des im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes) festsetzen. Sie setzt daher die Geldbuße für Karageorgis auf 1 Mio. ECU fest.

- (168) Nach der Mitteilung der Kommission über die Nichtfestsetzung oder die niedrigere Festsetzung von Geldbußen in Kartellsachen⁽¹⁾ kann die Höhe der in der Kartellsache vorgesehenen Geldbußen spürbar verringert werden, wenn ein Unternehmen der Kommission vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte Informationen, Unterlagen oder andere Beweismittel liefert, die zur Feststellung des Vorliegens eines Verstoßes beitragen, oder wenn ein Unternehmen der Kommission nach Erhalt der Mitteilung der Beschwerdepunkte mitteilt, daß es den Sachverhalt, auf den die Kommission ihre Einwände stützt, nicht bestreitet.
- (169) In dieser Sache wurde das Vorliegen der Zuwiderhandlung durch die Unterlagen, die Anek der Kommission vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte zukommen ließ, in erheblichem Umfang bestätigt. Außerdem hat keines der beteiligten Unternehmen – mit Ausnahme von Karageorgis – den der Mitteilung der Beschwerdepunkte zugrunde liegenden Sachverhalt bestritten. Diese Umstände rechtfertigen eine Verringerung der Geldbuße für Anek um 45 % bzw. für die übrigen Unternehmen um 20 %.

Endbetrag der Geldbußen

- (170) Tabelle 5 gibt die nach Berücksichtigung der in den Randnummern 146 bis 169 angeführten Elemente ermittelten Endbeträge der Geldbußen wieder:

Tabelle 5

	Endbetrag der Geldbuße (Mio. ECU)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1
Marlines	0,26

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines S.A. und Strintzis Lines haben gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Preisabsprachen für Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Patras und Ancona trafen. Die Verstöße fanden in folgendem Zeitraum statt:

- für Minoan Lines und Strintzis Lines vom 18. Juli 1987 bis zum Juli 1994;
- für Karageorgis Lines vom 18. Juli 1987 bis zum 27. Dezember 1992;
- für Marlines S.A. vom 18. Juli 1987 bis zum 8. Dezember 1989;
- für Anek Lines vom 6. Juli 1989 bis zum Juli 1994.

(2) Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione Spa, Ventouris Group Enterprises S.A. und Strintzis Lines haben gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, indem sie Preisabsprachen für die Beförderung von Lkws auf den Routen von Patras nach Bari bzw. Brindisi trafen. Die Verstöße fanden in folgendem Zeitraum statt:

- für Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises S.A. und Strintzis Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994;
- für Karageorgis Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum 27. Dezember 1992;
- für Anek Lines vom 8. Dezember 1989 bis zum Juli 1994;
- für Adriatica di Navigazione Spa vom 30. Oktober 1990 bis zum Juli 1994.

Artikel 2

Gegen folgende Unternehmen werden wegen des in Artikel 1 festgestellten Verstoßes folgende Geldbußen festgesetzt:

⁽¹⁾ ABl. C 207 vom 18.7.1996, S. 4.

- Minoan Lines: eine Geldbuße in Höhe von 3,26 Mio. ECU;
- Strintzis Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1,5 Mio. ECU;
- Anek Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1,11 Mio. ECU;
- Marlines S.A.: eine Geldbuße in Höhe von 0,26 Mio. ECU;
- Karageorgis Lines: eine Geldbuße in Höhe von 1 Mio ECU;
- Ventouris Group Enterprises S.A.: eine Geldbuße in Höhe von 1,01 Mio. ECU;
- Adriatica die Navigazione Spa: eine Geldbuße in Höhe von 0,98 Mio. ECU.

Artikel 3

Die Geldbußen sind innerhalb von drei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung auf folgendes Bankkonto einzuzahlen:

Konto-Nr. 310-0933000-43,
Kommission der Europäischen Gemeinschaften,
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5,
B-1040 Brüssel.

Nach Ablauf von drei Monaten werden automatisch Zinsen zu dem Satz fällig, der am ersten Arbeitstag des Monats, in dem diese Entscheidung erlassen wurde, von der Europäischen Zentralbank für Ecu-Transaktionen berechnet wird, zuzüglich 3,5 Prozentpunkte, das heißt 7,5 %.

Artikel 4

Die Entscheidung ist gerichtet an:

- Minoan Lines
25th August 17
GR-71202 Herakleon, Kreta
- Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piräus
- Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Chania, Kreta
- Marlines S.A.
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piräus,
- Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26—28
GR-18053 Piräus
- Ventouris Group Enterprises S.A.
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Piräus
- Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venedig

Diese Entscheidung ist ein vollstreckbarer Titel gemäß Artikel 192 EG-Vertrag.

Brüssel, den 9. Dezember 1998

Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 9. Dezember 1998

über die geplante Maßnahme Österreichs zur Sanierung der Kiener Deponie Bachmanning

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(1998) 4195)

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(1999/272/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Bestimmungen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 23. September 1997 unterrichtete Österreich die Kommission von der Absicht des Landes Oberösterreich, die Sanierung der stillgelegten kontaminierten Kiener Deponie Bachmanning teilweise zu finanzieren. Die Kommission forderte mit Schreiben vom 20. Oktober 1997 ergänzende Informationen an. Die Antwort Österreichs ging am 18. November 1997 ein. Nach einer Zusammenkunft in Brüssel am 12. Dezember 1997 erbat die Kommission mit Schreiben vom 18. Dezember 1997 weitere Angaben zu noch ungeklärten Fragen. Diese wurden von Österreich mit Schreiben vom 21. Januar 1998 übermittelt, das auch eine förmliche Notifizierung der geplanten Teilfinanzierung des Vorhabens durch die Bundesregierung enthielt.

Mit Schreiben vom 22. April 1998 hat die Kommission Österreich davon in Kenntnis gesetzt, daß wegen der notifizierten Maßnahme das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag eingeleitet wird.

Dieser Beschluß der Kommission wurde im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* ⁽¹⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die anderen Beteiligten auf, etwaige Bemerkungen vorzubringen. Bei der Kommission sind keine diesbezüglichen Bemerkungen eingegangen.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

Die stillgelegte kontaminierte Kiener Deponie Bachmanning befindet sich in Oberösterreich. Das Grundstück ist unter der Nr. 345/2 im Grundbuch von 51101 Aichkirchen eingetragen.

Die Deponie wurde von der Kieba BaugmbH (in Liquidation), Unterseling 19, A-4672 Bachmanning, (nachstehend „Kieba“) in den Jahren 1975 bis 1983 betrieben. Kieba ist als KMU im Sinne der Empfehlung der Kommission vom 3. April 1996 betreffend die Definition der kleinen und mittleren Unternehmen ⁽²⁾ zu betrachten und befindet sich derzeit in Liquidation. Hauptgesellschafter von Kieba war der verstorbene Herbert Kiener.

Derzeitiger Eigentümer der Liegenschaft ist die Atlas ImmobilienverwaltungsgmbH, Unterseling 19, A-4672 Bachmanning (nachstehend „Atlas“). Atlas wurde eigens im Zusammenhang mit der Kontaminierung gegründet und war sich dieser bewußt. Bei Atlas handelt es sich um ein KMU im Sinne der Empfehlung betreffend die Definition der kleinen und mittleren Unternehmen, Hauptgesellschafter war ebenfalls Herr Kiener.

Über die erforderlichen Bescheide zur Sanierung der Deponie verfügt die ASA Oberösterreich Holding

⁽¹⁾ ABl. C 201 vom 27.6.1998, S. 8.

⁽²⁾ ABl. L 107 vom 30.4.1996, S. 4.

GmbH (nachstehend „ASA“), die auf dem Gebiet der Dekontaminierung von Grundstücken tätig ist. ASA gehört zum französischen Konzern Electricité de France („EdF“) und gilt im Sinne der Empfehlung betreffend die Definition der kleinen und mittleren Unternehmen als Großunternehmen.

Die Gesamtkosten der Sanierung werden mit 313,2 Mio. ATS (22,7 Mio. ECU) veranschlagt. ASA beantragte die öffentliche Finanzierung der Sanierungsmaßnahme am 22. Mai 1995 beim Bund und am 23. Januar 1996 beim Land Oberösterreich. Die Maßnahme soll gänzlich vom Staat finanziert werden.

- a) Die Bundesregierung verpflichtete sich, auf der Grundlage eines Beschlusses, der am 12. Juni 1996 im Rahmen der Förderungsrichtlinien 1991 für die Altlastensanierung und -sicherung (nachstehend „Förderungsrichtlinien 1991“) gefaßt wurde, 206,7 Mio. ATS (15,0 Mio. ECU) bereitzustellen, und schloß mit der ASA am 20. Dezember 1996 einen entsprechenden Fördervertrag ab.
- b) Das Land Oberösterreich verpflichtete sich, auf der Grundlage eines Beschlusses der Oberösterreichischen Landesregierung vom 7. November 1996 106,5 Mio. ATS (7,7 Mio. ECU) bereitzustellen, und schloß mit der ASA am 23. und 28. April 1997 entsprechende Förderverträge ab.

Die Zahlungen sollen in den Jahren 1998 bis 2000 nach Vorlage der Rechnungen geleistet werden.

3. ERSTE STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

In dem Beschluß über die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag vertrat die Kommission folgenden Standpunkt:

- a) Österreich hatte die geplante staatliche Finanzierung als Ad-hoc-Beihilfe zu notifizieren, da fraglich ist, ob der Bund die Förderungsrichtlinien 1991 in Einklang mit allen darin enthaltenen Bestimmungen angewandt hat, und da diese Richtlinien es dem Land Oberösterreich nicht gestatten, Finanzierungen zu gewähren.
- b) Die staatliche Finanzierung kann Kieba keinen Vorteil mehr verschaffen, da sich das Unternehmen in Liquidation befindet.
- c) Die staatliche Finanzierung kann Atlas möglicherweise indirekt einen ungerechtfertigten Vorteil in Form der Erhöhung des Grundstückswerts und der Einsparung von Sanierungskosten verschaffen.

d) Das Honorar für ASA kann dem Unternehmen einen ungerechtfertigten Vorteil verschaffen, da Österreich nicht hinreichend nachgewiesen hat, daß es dem Marktpreis entspricht.

e) Es ist unklar, ob etwaige Beihilfen an Atlas und/oder ASA aufgrund der Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 EG-Vertrag freigestellt werden können.

4. STELLUNGNAHME ÖSTERREICHS

Mit Schreiben vom 14. Juli 1998 nahm Österreich zu dem Beschluß der Kommission über die Einleitung des Verfahrens Stellung.

Österreich unterstrich erneut, daß die Verschmutzung bereits zu einer gefährlichen Kontaminierung des Grundwassers geführt hat und eine gründliche Sanierung dringend erforderlich ist. Zur Untermauerung der Dringlichkeit der Sanierung legte Österreich insbesondere das Gutachten eines Sachverständigen für Wasserwirtschaft vom 14. Mai 1998, das Gutachten eines gewässerchemischen Amtssachverständigen vom 22. April 1998 sowie das Gutachten eines medizinischen Sachverständigen vom 13. Mai 1998 vor.

Wie weiter ausgeführt wurde, zielt die staatliche Finanzierung der Altlastensanierung einzig und allein auf den Schutz der Umwelt ab und wird nicht zum Zweck einer Unternehmensförderung getätigt. Daher stelle die staatliche Finanzierung durch den Bund und das Land Oberösterreich keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 EG-Vertrag dar. Selbst wenn dies der Fall sein sollte, sei die Beihilfe durch die geltenden Förderungsrichtlinien aus dem Jahr 1991 abgedeckt. Es sei unerheblich, ob die in § 4 Absatz 3 der Förderungsrichtlinien 1991 genannten Unterlagen zum Zeitpunkt der Genehmigung der Förderung vorlagen. Die Festlegung im Fördervertrag mit der ASA, daß einzelne Bestimmungen der Förderungsrichtlinien 1991 nicht zur Anwendung kommen, sei aus Gründen der Rechtssicherheit geschehen und stehe im Einklang mit den Förderungsrichtlinien 1991. Außerdem führt Österreich aus, daß nach den Förderungsrichtlinien 1991 die förderfähigen Sanierungskosten bis zu 100 % finanziert werden können und die Aufteilung der Förderung zwischen Bund und sonstigen Stellen der öffentlichen Hand, insbesondere dem Land Oberösterreich, nicht erheblich ist.

Des weiteren seien Kieba und Atlas finanziell nicht in der Lage, auch nur einen Teil der Sanierungsmaßnahmen zu übernehmen. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß das Verwaltungsverfahren, vom erstmaligen

Tätigwerden der Behörden bis zum Abschluß der Sanierungsmaßnahmen, durchschnittlich zehn Jahre in Anspruch nimmt. Österreich hätte deshalb mit der ASA einen Vertrag über die Finanzierung der Sanierungsmaßnahmen geschlossen.

Zu den Rechtsinstrumenten, welche Österreich einsetzen wolle, um die Sanierungskosten von Kieba, Atlas und deren Gesellschaftern zurückzufordern, hat Österreich ein Rechtsgutachten von zwei Rechtsanwaltskanzleien vom 24. Juni 1998 vorgelegt, das zu dem Ergebnis kommt, daß die beabsichtigten rechtlichen Maßnahmen gute Erfolgsaussichten bieten.

Außerdem hat Österreich einen Firmenbuchauszug vorgelegt und nachgewiesen, daß sich Kieba in Liquidation befindet. Wie aus der Kopie eines Schreibens des Konkursverwalters von Kieba vom 11. Mai 1998 hervorgeht, ist das Ende des Konkursverfahrens noch nicht absehbar.

Ebenso wurde ein Firmenbuchauszug für Atlas vorgelegt. Zur finanziellen Lage von Atlas wurde eine Beurteilung durch einen Kreditschutzverband eingereicht. Daraus ergibt sich, daß Atlas außer der kontaminierten Deponie über kein nennenswertes Vermögen verfügt. Den österreichischen Ausführungen zufolge hat Atlas seine Geschäftstätigkeit weitgehend eingestellt. Außerdem wird bezweifelt, daß Atlas für die Sanierung der Liegenschaft haftbar gemacht werden könne. Dieser Standpunkt wird in einem Rechtsgutachten von zwei Rechtsanwaltskanzleien vom 24. Juni 1998 bestätigt.

Nach den Ausführungen Österreichs ist in dem oberösterreichischen Raumordnungsgesetz (OÖ ROG)⁽¹⁾ und dem Flächenwidmungsplan (Zl. 610-1/1996) der Gemeinde Aichkirchen das betreffende Grundstück als Grünland ausgewiesen. Nach österreichischer Auffassung ist davon auszugehen, daß das Grundstück nach erfolgter Sanierung einer land- und forstwirtschaftlichen Nutzung zugeführt wird. Hierzu wurde ein Gutachten eines gerichtlich beeideten Sachverständigen vorgelegt, wobei der Verkehrswert nach der Sanierung im Rahmen eines Vergleichswertverfahrens auf Grundlage des Liegenschaftsbewertungsgesetzes⁽²⁾ ermittelt worden ist.

Außerdem stellte Österreich klar, das ASA ein Entgelt für ihre Leistungen erhält. In dem beigefügten Gutachten zweier beeideter gerichtlicher Sachverständiger für Vergabe- und Verdingungswesen wird das Entgelt als angemessen beurteilt.

⁽¹⁾ LGBl. Nr. 114/1993.

⁽²⁾ BGBl. Nr. 150/1992.

5. BEURTEILUNG DER STAATLICHEN MASSNAHME

Bei der Beurteilung der Beihilfesache stützte sich die Kommission auf die von Österreich mit Schreiben vom 14. Juli 1998 mitgeteilten Informationen.

5.1. Notifizierungspflichten

Österreich hat die staatliche Finanzierung der Sanierungsmaßnahmen am 12. Juli 1996 genehmigt und am 20. Dezember 1996 einen Fördervertrag mit ASA geschlossen. Die Finanzierung wurde nach Maßgabe der Förderungsrichtlinien 1991 bereitgestellt.

Die Förderungsrichtlinien 1991 wurden der EFTA-Überwachungsbehörde am 2. März 1993 als bestehende Regelung notifiziert und von ihr unter der Nummer ESA 30-151 registriert. Im Rahmen dieser Regelung kann die Bundesregierung Sanierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Altlasten bis zu 100 % finanzieren. Die Regelung lief aus, als die Kommission mit Schreiben vom 10. Februar 1997 die neuen Förderungsrichtlinien 1997 genehmigte. Demnach gelangten also im vorliegenden Fall die Förderungsrichtlinien 1991 zur Anwendung.

Die Kommission stellt allerdings fest, daß zu der Zeit, als die Bundesregierung die Finanzierung genehmigt und den Fördervertrag unterzeichnet hat, das optimierte Sanierungsverfahren noch nicht abgeschlossen war. Vereinbarungen über ein solches Verfahren wurden am 17. und 18. Juni 1997 bzw. am 14. Juli 1997 unterzeichnet. Gemäß § 4 Absatz 3 der Förderungsrichtlinien 1991 hätten jedoch diese Informationen bei Unterzeichnung des Fördervertrags vorliegen müssen. Folglich hat Österreich nicht alle in dieser bestehenden Beihilferegelung vorgesehenen Anforderungen erfüllt.

Darüber hinaus schloß der Fördervertrag zwischen ASA und dem Bund einige Bestimmungen der Förderungsrichtlinien 1991 aus. Österreich erklärte dazu, dies sei notwendig gewesen, denn der Fördervertrag zwischen ASA und dem Bund könne Kieba und Atlas keinerlei Verpflichtungen auferlegen, da diese beiden Unternehmen an dem Fördervertrag nicht beteiligt sind. Nach Ansicht der Kommission begründen diese Ausschlüsse jedoch einen Vorteil für den Verursacher Kieba und den Liegenschaftseigentümer Atlas. Die Förderungsrichtlinien 1991 sehen nämlich eindeutig bestimmte Verpflichtungen für Liegenschaftseigentümer und den Verursacher vor. Effektiv kann der Bund nur dann eine staatliche Finanzierung nach der Regelung gewähren, wenn Verursacher und Liegenschaftseigentümer bereit sind oder gezwungen werden, die in der Regelung vorgesehenen Pflichten wahrzunehmen. Da jedoch einige Bestimmungen ausgeschlossen wur-

den, hat der Bund nicht alle in den Förderungsrichtlinien 1991 enthaltenen Voraussetzungen erfüllt.

Außerdem ist es nach den Förderungsrichtlinien 1991 dem Land Oberösterreich nicht gestattet, Finanzierungen zu übernehmen. Folglich fällt die Finanzierungsmaßnahme des Landes Oberösterreich nicht unter diese bestehende Regelung.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Bundesregierung nicht alle Auflagen der Förderungsrichtlinie 1991 erfüllt hat und die Finanzierung durch das Land Oberösterreich nicht durch eine bestehende oder genehmigte Regelung abgedeckt ist, war Österreich verpflichtet, die geplante staatliche Finanzierung des Bundes und des Landes Oberösterreich als Ad-hoc-Beihilfe gemäß Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag zu notifizieren. Dieser Verpflichtung ist Österreich nachgekommen.

5.2. Kieba

Das österreichische Verwaltungsrecht, insbesondere das Wasserrechtsgesetz⁽¹⁾, das Abfallwirtschaftsgesetz des Bundes⁽²⁾ und die Gewerbeordnung⁽³⁾, enthält eine Reihe unterschiedlicher Vorschriften über die Haftung. Auf jeden Fall aber trägt nach den Umweltvorschriften für kontaminierte Deponien der Verursacher (Handlungsstörer), d. h. die juristische Person, deren Tätigkeit zu der betreffenden Gefährdung geführt hat, die primäre Haftung. Als Verursacher (Handlungsstörer) gilt entweder der Betreiber der Deponie oder die Person, die die Deponie stillgelegt hat.

Die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land erteilte Kieba am 29. Mai 1978 bzw. am 22. Mai 1979 (Zl. Wa 1-16-1976) auf der Grundlage des Wasserrechtsgesetzes eine Genehmigung zum Betrieb einer Haus- und Sondermülldeponie. Kieba hat auch die Deponie stillgelegt. Nach Angaben Österreichs liegt reichlich Beweismaterial dafür vor, daß sich das Unternehmen weder in bezug auf die Abfallart noch zeitlich an die ihm erteilten Genehmigungen hielt. So war die Genehmigung auf der Grundlage des Wasserrechtsgesetzes am 31. Dezember 1981 abgelaufen, die Tätigkeiten wurden jedoch weitergeführt, aller Wahrscheinlichkeit nach bis April oder Mai 1983. Österreichischen Angaben zufolge handelt es sich bei Kieba um den einzigen feststellbaren Verursacher.

(1) BGBl. Nr. 215/1959, revidierte Fassung BGBl. Nr. 85/1997.

(2) BGBl. Nr. 325/1990, revidierte Fassung BGBl. Nr. 115/1997.

(3) BGBl. Nr. 50/1974.

In Übereinstimmung mit § 31 Absatz 1 und § 138 Absatz 1 des Wasserrechtsgesetzes, § 32 Absatz 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes des Bundes und § 83 Absatz 3 der Gewerbeordnung müssen die österreichischen Verwaltungsbehörden dieses Unternehmen primär haftbar machen. Daher forderten sie Kieba bereits am 9. August 1991 auf, die kontaminierte Deponie zu sanieren. Aus formalen Gründen konnte Kieba gegen diesen Bescheid erfolgreich Berufung einlegen.

Die österreichischen Behörden haben keinen weiteren Bescheid erlassen und beabsichtigten dies auch in naher Zukunft nicht, da das Landgericht Wels am 29. September 1996 das Konkursverfahren gegen Kieba eröffnet hat. Auch der Nachlaß des Hauptgesellschafters von Kieba, Herbert Kiener, war Gegenstand eines Insolvenzverfahrens. Bisher hat niemand das Erbe angetreten.

Die Kommission stellt fest, daß die österreichische Bundesregierung und das Land Oberösterreich und die Finanzierung der Sanierung die Pflichten des Verursachers Kieba übernehmen. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß sich Kieba in Liquidation befindet und keine Geschäftstätigkeit mehr ausübt. Folglich kann sich für Kieba aus der staatlichen Finanzierung auch kein Vorteil mehr ergeben und ein etwaiger in der Vergangenheit erzielter Vorteil kann den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht mehr beeinträchtigen.

Darüber hinaus nimmt die Kommission zur Kenntnis, daß Österreich zugesagt hat, alle verfügbaren rechtlichen Mittel einzusetzen, um die Kosten der Sanierung von Kieba zurückzufordern. Um irrtümlich geleistete Zahlungen zurückzufordern, soll eine Bereicherungsklage gemäß § 1042 des Bürgerlichen Gesetzbuches eingereicht und gemäß § 1295 auf Schadenersatz geklagt werden.

5.3. Atlas

Das Wasserrechtsgesetz und das Abfallwirtschaftsgesetz des Bundes sehen Haftungsvorschriften für Grundstückseigentümer vor. Allerdings bezweifelt Österreich, daß Atlas auf Grundlage dieser Umweltbestimmungen haftbar gemacht werden kann. Dieser Standpunkt wird auch in den beiden Rechtsgutachten vertreten.

Die Kommission weist jedoch nochmals darauf hin, daß Atlas eigens im Zusammenhang mit der Kontamination gegründet wurde und daß Atlas sich dieser bewußt war. Des weiteren gibt es eine enge Gesellschafterbeziehung zwischen Kieba und Atlas. Nach Auffassung der Kommission haften daher Atlas und Kieba im Rahmen eines Erstattungsbescheids gesamtschuldnerisch. Wenn also ASA die Sanierung mit staatlicher Förderung durchführt, könnte sich aus der Fördermaßnahme ein Vorteil für Atlas ergeben, da der Firma so die Sanierungskosten erspart bleiben.

Die Kommission stellt fest, daß nach Auskunft Österreichs die Firma keine nennenswerte Geschäftstätigkeit ausübt und sich sogar in Schwierigkeiten befinden könnte. Die Gefahr, daß der genannte Vorteil den Wettbewerb verfälscht, ist daher gegenwärtig gering. Allerdings kann die Kommission nicht ausschließen, daß ein Dritter die Firmenanteile übernimmt und die Geschäftstätigkeit in einem Maße ausweitet, das den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinflussen kann. Die staatliche Finanzierung der Sanierung durch ASA würde die Position von Atlas gegenüber den Wettbewerbern auf dem EWR-Markt stärken, denen keine kostenlose Sanierung ihrer kontaminierten Grundstücke zuteil wird. Deshalb kann die Kommission nicht ausschließen, daß die Atlas durch staatliche Förderung zugeflossenen Vorteile in Zukunft den Wettbewerb auf dem EWR-Markt verfälschen könnten. In bezug auf Atlas kann die Finanzierung deshalb eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen darstellen.

Gemäß Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 1 EWR-Abkommen sind Beihilfen mit den darin beschriebenen Merkmalen grundsätzlich mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. In Artikel 92 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag und Artikel 61 Absätze 2 und 3 EWR-Abkommen wird im einzelnen aufgelistet, welche Beihilfen ausnahmsweise als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können. Im vorliegenden Fall liegt offensichtlich keine dieser Ausnahmen vor.

Die Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 Absatz 2 EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 2 EWR-Abkommen sind nicht anwendbar, da es sich weder um Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher noch um Beihilfen zur Beseitigung von durch Naturkatastrophen verursachten Schäden bzw. Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter, durch die Teilung Deutschlands betroffener Gebiete der Bundesrepublik Deutschland handelt.

Die Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe a) EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe a) EWR-Abkommen sowie die regionalen Ausnahmebestimmungen der Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen sind nicht einschlägig, da sich der Standort von Atlas außerhalb eines Fördergebiets befindet.

Zu den Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe b) EWR-Abkommen stellt die Kommission fest, daß das betreffende Vorhaben nicht die Kriterien erfüllt, die von der Kommission in der Regel auf „Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse“ angewandt werden, und die Beihilfe auch nicht zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaates bestimmt ist.

Der erste Teil der Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe c) EWR-Abkommen betreffend Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung bestimmter Gebiete ist nicht anwendbar, da die Beihilfe nicht zur Entwicklung bestimmter sektoraler Wirtschaftstätigkeiten beitragen soll.

Auch die Ausnahmebestimmungen des Artikels 92 Absatz 3 Buchstabe d) EG-Vertrag und des Artikels 61 Absatz 3 Buchstabe d) EWR-Abkommen gelangen nicht zur Anwendung, da die Beihilfe nicht auf die Förderung der Kultur und die Erhaltung des kulturellen Erbes ausgerichtet ist.

Wie die Kommission außerdem feststellt, ist es eindeutig nicht mit dem in Artikel 130r EG-Vertrag verankerten Verursacherprinzip vereinbar, daß ein Verursacher sein kontaminiertes Grundstück an eines seiner Unternehmen veräußert, um so die Sanierungskosten zu umgehen, daß das für die Kontaminierung verantwortliche Unternehmen in Konkurs gerät und daß die Geschäftstätigkeit mit dem neugegründeten Unternehmen weitergeführt wird.

Die Kommission ist daher der Ansicht, daß im vorliegenden Fall keine der Ausnahmebestimmungen zur Anwendung kommt.

Die Kommission nimmt jedoch zur Kenntnis, daß Österreich zugesagt hat, alle verfügbaren rechtlichen Mittel einzusetzen, um die Kosten der Sanierung auch von Atlas zurückzufordern. Die Erstattung der Sanierungskosten durch Atlas würde nach Kommissionsauffassung ausschließen, daß die staatliche Finanzierung der Sanierung Atlas einen Vorteil verschafft und es sich hierbei um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 EG-Vertrag handelt.

5.4. ASA

Am 29. Dezember 1994 hatte die ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH aus eigener Initiative alle für die Durchführung der Sanierung der Deponie erforderlichen Genehmigungen gemäß § 32 Absatz 4 des Umweltförderungsgesetzes⁽¹⁾ beantragt. Dieses Gesetz war der EFTA-Überwachungsbehörde als bestehende Beihilferegelung notifiziert worden. Die Genehmigungen (UR-450000/323-1996) wurden am 22. Februar 1996 nach dem Abfallwirtschaftsgesetz und am 8. März 1996 nach dem oberösterreichischen Natur- und Landschaftsschutzgesetz erteilt. Anschließend übernahm ASA die der ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH erteilten Genehmigungen.

⁽¹⁾ BGBl. Nr. 185/1993.

Österreich hat mit ASA Förderverträge geschlossen, da ASA als einziges Unternehmen über die erforderlichen Genehmigungen verfügte. Die Kommission stellt jedoch fest, daß die Förderverträge mit ASA geschlossen wurden, ohne anderen österreichischen oder ausländischen Wettbewerbern die Möglichkeit zu geben, sich um diese Verträge zu bewerben. Deshalb mußte überprüft werden, ob das Honorar für ASA dem Marktpreis entspricht.

Die Kommission stellt fest, daß ASA die Sanierung nicht selbst durchführt, sondern als Generalunternehmen die Sanierungsmaßnahmen plant und koordiniert. Für seine Dienste als Generalunternehmer erhält ASA ein Honorar von 37,3 Mio. ATS (2,7 Mio. ECU), das in den Gesamtkosten der Sanierung in Höhe von 313,2 Mio. ATS (22,7 Mio. ECU) enthalten ist.

Österreich hat nachgewiesen, daß das Honorar für ASA nach den „Honorarleitlinien für Generalplaner“ festgelegt wurde, denen wiederum die „Geführenordnung Projektmanagement“ und die „Gebührenordnung Bauwesen“ zugrunde liegen. Auch hat Österreich belegt, daß ASA vereinbarungsgemäß nur 85 % des nach diesen Verordnungen errechneten Betrags erhält. Die vorgelegten Gutachten zweier beideter gerichtlicher Sachverständiger bestätigen, daß das Honorar dem Marktpreis entspricht.

Nach sorgfältiger Prüfung der übermittelten Informationen schließt sich die Kommission der österreichischen Sicht an, daß ASA ein angemessenes Honorar für seine Planungs- und Koordinierungstätigkeit erhält und dieses Honorar kein Beihilfeelement im Sinne des Artikels 92 EG-Vertrag umfaßt.

Die Kommission weist daraufhin, daß die Untersuchungen, ob Österreich die Richtlinie 92/50/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge⁽¹⁾ eingehalten hat, noch nicht abgeschlossen sind. Die gegenständliche Entscheidung präjudiziert den Ausgang dieser Untersuchungen in keiner Weise.

Zur Durchführung von Sanierungsarbeiten durch Subunternehmer stellt die Kommission fest, daß ASA aufgrund der Bedingungen in Förderverträgen verpflichtet ist, die Richtlinie Ö-Norm-A-2050 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge anzuwenden. Österreich hat eine detaillierte Aufstellung der von Subunternehmern zu leistenden Arbeiten übermittelt und nachgewiesen, daß die

meisten zu leistenden Arbeiten durch öffentliche Ausschreibungen vergeben werden. Die Kommission kommt somit zu dem Ergebnis, daß auch das Entgelt der Subunternehmer kein Beihilfeelement im Sinne des Artikels 92 EG-Vertrag enthält.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Beurteilung der staatlichen Finanzierung der Sanierung der kontaminierten Kiener Deponie Bachmanning stellt die Kommission folgendes fest:

- a) Der Verursacher Kieba befindet sich in Liquidation und übt keine Geschäftstätigkeit mehr aus. Folglich kann sich für Kieba auch kein Vorteil mehr aus der staatlichen Finanzierung ergeben.
- b) Wenn ASA die Sanierungsmaßnahmen mit staatlicher Förderung durchführt, könnte diese Maßnahme Atlas einen Vorteil verschaffen, da der Firma so die Sanierungskosten erspart bleiben. Dies würde in bezug auf Atlas eine staatliche Beihilfe darstellen, für die im vorliegenden Fall keine der Ausnahmestimmungen des Artikels 92 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag zur Anwendung kommt. Durch eine Rückforderung und Erstattung der Sanierungskosten von Atlas würde ausgeschlossen werden, daß die staatliche Finanzierung eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 92 EG-Vertrag darstellt.
- c) Die mit der Sanierung der Altlast befaßte Firma ASA erhält ein angemessenes Honorar für ihre Planungs- und Koordinierungstätigkeit. Dieses Honorar enthält kein Beihilfeelement.

Folglich können die Bundesregierung und das Land Oberösterreich der Notifizierung entsprechend die Sanierungsmaßnahmen unter der Bedingung gänzlich finanzieren, daß Atlas die Sanierungskosten erstattet. Die Sanierungskosten sind in vollem Umfang von Atlas nach den innerstaatlichen Verfahren und Rechtsvorschriften zurückzufordern, wobei Zinsen ab dem Datum der Auszahlung bis zur vollständigen Erstattung zu dem Satz zu erheben sind, der für die Berechnung des Nettosubventionsäquivalents der Regionalbeihilfen in Österreich als Bezugszinssatz zugrunde gelegt wird —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die geplante staatliche Finanzierung der mit 313,2 Mio. ATS (22,7 Mio. ECU) veranschlagten Sanierung

⁽¹⁾ ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 1.

der stillgelegten kontaminierten Kiener Deponie Bachmanning stellt vorbehaltlich der in Artikel 2 genannten Bedingung keine staatliche Beihilfe dar.

Artikel 2

Österreich muß anordnen, daß Atlas die staatlich finanzierten Sanierungskosten zurückzahlt, und diese auch erhalten. Die Rückzahlung erfolgt nach den innerstaatlichen Verfahren und Vorschriften, wobei Zinsen ab dem Datum der Auszahlung bis zur Rückzahlung der Sanierungskosten durch Atlas zu dem Satz fällig werden, der bei der Berechnung des Nettosubventionsäquivalents der Regionalbeihilfen in Österreich als Bezugzinssatz zugrunde gelegt wird.

Artikel 3

Österreich teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die es getroffen hat, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Republik Österreich gerichtet.

Brüssel, den 9. Dezember 1998.

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission
