

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I *Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing*

.....

II *Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing*

Commissie

1999/269/EG:

- ★ Beschikking van de Commissie van 16 september 1998 houdende voorwaardelijke goedkeuring van de door Italië aan Italstrade SpA verleende steun (*Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 2859*)⁽¹⁾ 1

1999/270/EG:

- ★ Beschikking van de Commissie van 2 december 1998 betreffende steunmaatregelen van Duitsland ten behoeve van de kolenindustrie in 1998 (*Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 4026*)⁽¹⁾ 14

1999/271/EG:

- ★ Beschikking van de Commissie van 9 december 1998 inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag (FIV/34.466 — Griekse veerdienstmaatschappijen) (*Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3792*)⁽¹⁾ 24

1999/272/EG:

- ★ Beschikking van de Commissie van 9 december 1998 betreffende door Oostenrijk voorgenomen steun ten behoeve van de sanering van de stortplaats „Kiener Deponie Bachmanning” (*Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 4195*)⁽¹⁾ 51

II

(Besluiten waarvan de publicatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 16 september 1998

houdende voorwaardelijke goedkeuring van de door Italië aan Italstrade SpA verleende steun

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 2859)

(Slechts de tekst in de Italiaanse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/269/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste
alinea,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese
Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid
1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde
artikelen te hebben verzocht hun opmerkingen te
maken⁽¹⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Italstrade SpA, hierna: „Italstrade” genoemd, is een in
de sector industriële installaties en civiele bouw (we-
gen, spoorwegen enz.) werkzame onderneming. Aan-
vankelijk was de onderneming voor 100 % eigendom
van Iritecna SpA, hierna „Iritecna” genoemd, een
houdstermaatschappij die volledig in handen is van IRI
SpA, hierna „IRI” genoemd, die op haar beurt onder

de volledige zeggenschap van het Italiaanse ministerie
van de Schatkist staat. Met het oog op de herstructure-
ring van haar divisie industriële installaties en civiele
bouw heeft IRI in 1993 de volgende initiatieven geno-
men:

- liquidatie van Iritecna, tegen een kostprijs van in
totaal 4 490 miljard ITL (2,3 miljard ECU);
- oprichting van een nieuwe subholding, Fintecna
SpA („Fintecna”), belast met de privatisering van
de winstgevende activiteiten.

Italstrade werd wegens de zware verliezen die zij in de
periode 1992–1994 had gemaakt, aanvankelijk met
het oog op de verkoop overgedragen aan Iritecna.
Nadien werd de onderneming — vooral wegens haar
grote aantal orders, die in hoofdzaak voortvloeiden uit
het aandeel in de consortia Iricav I en II, die de
opdracht hadden gekregen voor de hogesnelheids-
spoorlijn de trajecten Rome-Napels en Verona-Venetië
aan te leggen — beschouwd als een potentieel interes-
sante investering voor particuliere ondernemingen. Bij-
gevolg werd het volledige maatschappelijke kapitaal
overgedragen aan Fintecna, met het oog op de privati-
sering van de onderneming.

In de periode 1991–1994 leed de onderneming een
gecumuleerd verlies van 267 miljard ITL (137 miljoen
ECU). De brutomarge van de onderneming — ten
opzichte van de omzet — was gedaald van 9 % in
1991 tot –15 % van de omzet in 1994. Iritecna had in

⁽¹⁾ PB C 328 van 30.10.1997, blz. 3.

die periode bij herhaling financiële steun moeten verlenen (kapitaalverhogingen en kwijtschelding van schulden), voor een totaalbedrag van meer dan 450 miljard ITL (231 miljoen ECU).

Gezien de herstructureringsmaatregelen van de onderneming (personeelsafvloeiing van 1 447 tot 866 werknemers, herwaardering van de lopende werkzaamheden enz.) en de vooruitzichten in verband met de hervatting van de werken voor het project van de hogesnelheidslijn had Fintecna een snelle privatisering van de onderneming voor mogelijk gehouden. In het herstructureringsplan dat aan de Commissie was voorgelegd, werd uitdrukkelijk voorzien in de mogelijkheid de ondernemingen uit de bouwsector — waaronder Italstrade — reeds in 1995 naar de markt te brengen. Daartoe was immers reeds eind 1994 een adviseur aangesteld die de markt moest peilen en op zoek moest gaan naar potentiële overnemers.

Bij Beschikking 95/524/EG van de Commissie⁽¹⁾, hierna: „de beschikking” genoemd, werd de steun welke Iritecna en Fintecna voor de liquidatie van Iritecna was verleend, verenigbaar met de gemeenschappelijke markt verklaard. In de beschikking werd ook goedkeuring verleend voor de bedragen die Iritecna tot en met 31 december 1994 had ingebracht ter dekking van de verliezen van Italstrade (450 miljard ITL, of 231 miljoen ECU).

In artikel 1 van de beschikking werd geëist dat het door de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan, dat onder meer de privatisering omvatte van de ondernemingen — zoals Italstrade — die onder de zeggenschap stonden van Fintecna, binnen een redelijk tijdsbestek en zonder verdere steun werd uitgevoerd.

Na deze beschikking heeft de Italiaanse regering de Commissie evenwel meegedeeld dat de verkoopprocedure voor de onderneming was opgeschort, om de juridische consequenties na te gaan van de door IRI gegeven contractuele garanties in verband met de werkzaamheden voor de hogesnelheidslijn.

Toen dit nader juridische onderzoek was afgelopen, werd de verkoopprocedure in november 1995 hervat, met als doel de verkoop van slechts een minderheidsbelang; de verkoop van alle activa zou namelijk pas plaatsvinden wanneer IRI niet langer gebonden was aan de garanties in verband met de werkzaamheden voor de hogesnelheidslijn.

Ondertussen bleef Italstrade aanzienlijke verliezen lijden: deze stegen van 15 miljard ITL (8 miljoen ECU) in 1995, (na herwaarderingen van meer dan 16 miljard ITL) tot 96 miljard ITL (49 miljoen ECU) in 1996.

Om het door deze verliezen aangetaste maatschappelijke kapitaal opnieuw op te bouwen was Fintecna verplicht Italstrade nieuwe middelen ter beschikking te stellen voor een totaalbedrag van 126 miljard ITL (64 miljoen ECU) in de periode 1996–1997.

Op verzoek van de Commissie hebben de Italiaanse autoriteiten op 24 juni 1997 meegedeeld hoe deze maatregelen ten behoeve van het maatschappelijk kapitaal van Italstrade werden uitgevoerd; tevens deelden zij mee dat de onderhandelingen over de verkoop van de onderneming waren hervat. Volgens de Italiaanse autoriteiten werden de door Fintecna aan Italstrade ter beschikking gestelde middelen beschouwd als een verplichting op grond van het Burgerlijk Wetboek, om de liquidatie van de onderneming te voorkomen.

Ten slotte heeft Fintecna in maart 1997 49 % van het kapitaal van Italstrade overgedragen aan een particuliere investeerder (Astaldi), waarbij in de verkoopovereenkomst de volgende bepalingen waren opgenomen:

- Astaldi verleent Fintecna een optie voor de verkoop van de overige aandelen tegen een vooraf vastgestelde prijs; de optie loopt van januari 1999 tot zes maanden na het aflopen van de door IRI in verband met de werkzaamheden voor de hogesnelheidslijn gegeven garanties, of — indien IRI vroege van deze garanties wordt vrijgesteld — tot en met 30 juni 1999;
- op basis van een volledige waardering van Italstrade wordt de verkoopprijs vastgesteld op 30 miljard ITL (15 miljoen ECU);
- Fintecna is verplicht het kapitaal van Italstrade op het ogenblik van de verkoop opnieuw op te bouwen tot een bedrag van 30 miljard ITL.

Om het effect te verzachten van de bepaling inzake de heropbouw van het maatschappelijk kapitaal, stelde Fintecna in april en augustus 1997 Italstrade aanvullende middelen ter beschikking voor een bedrag van 27 miljard ITL (14 miljoen ECU).

De Commissie besloot de procedure van artikel 93, lid 2, van het Verdrag in te leiden ten aanzien van het kapitaal dat in de periode 1995–1997 ter beschikking was gesteld, alsmede ten aanzien van de ontoereikende herstructureringsmaatregelen en de wijze waarop de onderneming werd geprivatiseerd, daar deze in strijd leek te zijn met de door de beschikking opgelegde voorwaarden. Bij schrijven van 1 augustus 1997 stelde de Commissie de Italiaanse regering in kennis van haar besluit tot inleiding van de procedure⁽²⁾.

⁽¹⁾ PB L 300 van 13.12.1995, blz. 23.

⁽²⁾ PB C 328 van 30.10.1999, blz. 3.

Bij schrijven van 20 oktober 1997 maakte de Italiaanse regering haar opmerkingen officieel kenbaar.

Van een andere lidstaat of van belanghebbenden ontving de Commissie binnen de gestelde termijn geen opmerkingen. Bij schrijven van 30 januari 1998 verzocht de Commissie de Italiaanse autoriteiten om verdere gegevens. Deze werden bij schrijven van 6 maart 1998 verstrekt. Ten slotte verstrekten de Italiaanse autoriteiten de Commissie op 5 mei een exemplaar van de balans van de onderneming voor 1997 en van het bedrijfsplan voor de periode 1998-2000.

Uit de door de Italiaanse autoriteiten verstrekte inlichtingen bleek dat Fintecna Italstrade op 31 december 1997 nogmaals kapitaal ter beschikking had gesteld ten bedrage van 52 miljard ITL, als compensatie voor de overnemer voor een nieuwe herwaardering van de activa van Italstrade. Door deze transactie kwam het bedrag dat Fintecna na 1994 aan Italstrade ter beschikking had gesteld, uit op in totaal 178 miljard ITL (91 miljoen ECU).

II

In haar opmerkingen ten aanzien van de inleiding van de procedure heeft de Italiaanse regering aangevoerd dat:

- i) in de beschikking in de mogelijkheid werd voorzien nieuwe middelen ter beschikking van Italstrade te stellen;
- ii) Fintecna deze maatregelen had uitgevoerd met eigen middelen en vanuit het oogpunt van een particuliere investeerder, en dat zij bijgevolg geen staatssteun vormden; en
- iii) geen enkele inbreuk op de door de beschikking opgelegde voorwaarden was gemaakt.

Voorts heeft de Italiaanse regering aangevoerd dat, zelfs indien voormelde maatregelen als staatssteun zouden worden aangemerkt, zij op grond van artikel 92, lid 3, van het Verdrag, toch als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt moesten worden aangemerkt.

Wat punt i) betreft, stelt de Italiaanse regering dat het de Commissie ten tijde van de beschikking bekend was dat aan de onderneming nieuwe middelen ter beschikking moesten worden gesteld om de privatisering mogelijk te maken. Voorts zou de Commissie volgens de Italiaanse regering tijdig in kennis zijn gesteld van iedere herkapitalisering ten behoeve van Italstrade en van het verloop van de verkoopprocedure van de onderneming.

In het door de beschikking goedgekeurde herstructureringsplan was voorzien in de overdracht aan Fintecna van de ondernemingen die gezond waren of konden worden gesaneerd, om de privatisering ervan te vergemakkelijken. In de beschikking zou dus rekening zijn gehouden met de noodzaak bepaalde herstructureeringen te financieren, inzonderheid in de bouwsector, waar Italstrade actief is.

Bovendien zouden zowel Fintecna als IRI die de zeggenschap over haar uitoefende, de Commissie na de beschikking regelmatig op de hoogte hebben gehouden van het verloop van de privatisering. Meer bepaald zouden IRI en Fintecna tijdens een in juni 1997 te Rome gehouden bijeenkomst alle gegevens verstrekt hebben die nodig zijn voor een beoordeling van de feiten waarop de huidige procedure van artikel 93, lid 2, betrekking heeft.

Wat punt ii) betreft, wijst de Italiaanse regering erop dat de maatregelen van Fintecna ten behoeve van Italstrade, werden gefinancierd met middelen afkomstig uit de eigen bedrijfsvoering, zonder enige inbreng van wege de staat. Voorts zou het optreden van Fintecna stelen op het zogenoemde beginsel van de particuliere investeerder, zodat deze maatregelen niet als staatssteun kunnen worden aangemerkt.

Fintecna zou namelijk een afweging gemaakt hebben van de kosten voor de liquidatie van Italstrade tegen de kosten voor de herkapitalisering-privatisering. Aangezien de te voorziene kosten van de liquidatie hoger liggen dan wanneer de onderneming wordt geherkapitaliseerd en verkocht, zou er geen staatssteun zijn in de zin van artikel 92, lid 1.

Meer bepaald zouden de kosten voor de liquidatie van Italstrade volgens de ramingen van Fintecna 535 miljard ITL dan wel 1 500 miljard ITL bedragen, naargelang een gecontroleerde of ongecontroleerde liquidatie plaatsvindt. Gezien deze kosten zou Fintecna het raadzamer hebben geacht Italstrade te herkapitaliseren, om de onderneming in afwachting van de privatisering in leven te houden. In dat opzicht zou Fintecna zich gedragen hebben als een particuliere investeerder, en bijgevolg zouden de aan Italstrade ter beschikking gestelde middelen geen staatssteun zijn.

Ten aanzien van punt iii) voert de Italiaanse regering aan dat, alle door de beschikking opgelegde voorwaarden zijn nageleefd, inzonderheid wat betreft de totale kostprijs van de herstructurering, de toezegging inzake herstructurering van het concern, alsmede de privatisering van Italstrade.

Aangaande de totale kostprijs van het door de Commissie goedgekeurde plan, stelt de Italiaanse regering vast, dat in de beschikking toestemming werd gegeven voor een bedrag van maximaal 4 490 miljard ITL;

daarvan was in de periode 1991–1993 reeds 1 090 miljard ITL toegekend aan de dochterondernemingen, waaronder Italstrade, en was 3 400 miljard ITL de geraamde kostprijs voor de liquidatie van Iritecna (inclusief 1 653 miljard ITL afkomstig uit door Fintecna verkochte activa).

Thans raamt de Italiaanse regering de uiteindelijke kostprijs lager dan het voormelde maximumbedrag, ondanks een geringere opbrengst van de verkoop van Italstrade. Bijgevolg werd de beschikking nageleefd.

Aangaande de in de beschikking vastgestelde herstructureringsmaatregelen merkt de Italiaanse regering op, dat met de uitgevoerde maatregelen het door de Commissie goedgekeurde plan daadwerkelijk werd nageleefd. Ten aanzien van de personeelsafvloeiingen (en bijgevolg — indirect — de inkrimping van de productiecapaciteit), wijst de Italiaanse regering erop dat de gegevens die de Commissie vermeldt in haar besluit tot inleiding van de procedure, betrekking hebben op de „actieve” werknemers in vaste dienst, terwijl de balans ook gegevens bevat over werknemers met overeenkomsten voor bepaalde duur en technisch werkloze werknemers (die zijn aangesloten bij de Cassa integrazione guadagni).

Met betrekking tot de verslechtering van de economische resultaten van Italstrade ten opzichte van de prognoses in het plan (24 miljard ITL nettowinst in 1995 en 26 miljard ITL in 1996) voert de Italiaanse regering aan, dat dit te wijten is aan een verslechterde marktsituatie, en niet aan de mislukking van de herstructurering van de onderneming.

Zij stelt dat de resultaten van Italstrade in de periode 1995–1996 niet zonder meer kunnen worden vergeleken met het herstructureringsplan dat de Commissie in haar beschikking heeft goedgekeurd. Volgens de Italiaanse regering heeft het feit dat de in het plan geraamde verkoopopbrengsten niet zijn gehaald, tot een vermindering van de brutomarge met 170 miljard ITL in die twee jaar geleid. Worden bij dit negatief effect nog een aantal uitgaven meegerekend waarop de onderneming geen vat heeft en die bij de opstelling van het plan niet te voorzien waren — in totaal 99 miljard ITL — dan zou aangetoond zijn dat meer dan voldaan is aan de geplande herstructureringsmaatregelen.

Over de in de beschikking vastgestelde privatiseringsverplichting merkt de Italiaanse regering het volgende op:

— deze verplichting wordt thans onderzocht door het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen;

— Fintecna heeft desondanks voldaan aan deze voorwaarde, omdat zij Italstrade binnen het door de beschikking vastgestelde „redelijke tijdsbestek” heeft verkocht.

In haar besluit tot inleiding van de procedure heeft de Commissie, op basis van de gegevens waarover zij destijds beschikte, gesteld dat de verkoop van Italstrade niet als een daadwerkelijke privatisering kon worden aangemerkt, omdat Fintecna slechts 49 % van haar aandelen heeft verkocht en zelf 51 % behouden.

Dienaangaande voert de Italiaanse regering aan, dat de privatisering van Italstrade als reëel en definitief moet worden beschouwd. De overdracht van 49 % van de aandelen houdt immers verband met specifieke contractuele bepalingen waardoor de verkoop van de overige 51 % onvermijdelijk is. De keuze om de overdracht in twee afzonderlijke delen te doen verlopen, is volgens de Italiaanse regering te verklaren door een contractuele bepaling in de overeenkomst tussen TAV SpA, hierna „TAV” genoemd en het Iricav-consortium, waarbij Italstrade betrokken is. Dit consortium voert in opdracht van TAV de werken uit in verband met de aanleg van het traject voor de hogesnelheidsspoorlijn Rome-Napels. Op grond van deze bepaling is IRI verplicht tot de voltooiing van de werken een „meerderheidsbelang” te behouden in het consortium dat de werken uitvoert.

Deze bepaling zou volgens de Italiaanse regering kunnen worden geschrapt in geval van een akkoord hierover tussen het Iricav-consortium en de opdrachtgever TAV. In dat geval voorziet de overeenkomst over de verkoop van Italstrade reeds in de mogelijkheid dat Fintecna de rest van het kapitaal verkoopt.

Om te bewijzen dat de verkoop van Italstrade als definitief moet worden beschouwd, voert Italië nog twee andere elementen aan:

— het feit dat de Italiaanse mededingingsautoriteit tijdens haar onderzoek heeft vastgesteld dat de verkoop, ondanks het feit dat deze slechts 49 % van het kapitaal betreft, in de onmiddellijke overdracht van de verantwoordelijkheid voor het beheer van de onderneming op de koper resulteert;

— het feit dat het accountantskantoor dat de balansen van Fintecna goedkeurt, op basis van het criterium van de daadwerkelijke zeggenschap, de resultaten van Italstrade over 1997 niet in de geconsolideerde balans van Fintecna zal opnemen.

Voorts moest volgens de beschikking de privatisering van Italstrade worden uitgevoerd zonder verdere steun. In verband hiermee wijst de Italiaanse regering erop dat de financiële maatregelen die Fintecna na 1994 ten

behoefte van Italstrade heeft genomen — voor ongeveer 178 miljard ITL (ongeveer 91 miljoen ECU) — op grond van hetgeen in punt ii) is uiteengezet niet als staatssteun in de zin van artikel 92 mogen worden aangemerkt. Subsidiar voert de Italiaanse regering aan dat ingeval wel staatssteun wordt aangenomen, deze om de volgende redenen als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt moet worden aangemerkt:

- de middelen zijn toegekend in het kader van een herstructureringsplan dat gericht is op het herstel van de rendabiliteit van de onderneming, zoals door de privatisering ervan wordt bevestigd;
- de middelen zijn beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de onderneming de terugkeer tot marktomstandigheden te waarborgen.

III

Gelet op het voorgaande moet in de eerste plaats worden nagegaan of met de hier beschreven maatregelen al dan niet inbreuk is gemaakt op de in de beschikking gestelde voorwaarden. In dat geval zou een nieuw onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de verenigbaarheid van de tot en met 1994 aan Italstrade toegekende steun die in de voormelde beschikking is goedgekeurd. Bovendien moet, met het oog op de beoordeling van de naleving van de voorwaarden van artikel 1, leden 4 en 5, van de beschikking, worden uitgemaakt of de na 1994 aan Italstrade toegekende middelen staatssteun vormen in de zin van artikel 92 van het Verdrag en wanneer dit het geval is moet worden nagegaan of alle steunmaatregelen ten behoeve van Italstrade eventueel verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt.

Zoals gezegd, werd in de beschikking de steun die tot en met 1994 aan Italstrade was verleend (450 miljard ITL of 231 miljoen ECU), verenigbaar met de gemeenschappelijke markt verklaard, mits aan een aantal voorwaarden werd voldaan, waaronder de volgende:

- i) de verplichting voor Italstrade de maatregelen uit het door de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan ten uitvoer te leggen;
- ii) de toezegging Fintecna en haar dochterondernemingen — waaronder Italstrade — te privatiseren volgens het aan de Commissie voorgelegde tijdschema, en in ieder geval binnen een redelijk tijdsbestek;
- iii) het verbod de opbrengsten van de voor Fintecna verkochte activa te gebruiken als steun voor nog niet verkochte ondernemingen in moeilijkheden;

iv) het verbod bij de privatiseringen nieuwe steun te verlenen.

- i) De verplichting de maatregelen uit het herstructureringsplan ten uitvoer te leggen

De Commissie heeft in haar besluit tot inleiding van de procedure verklaard, dat de in het herstructureringsplan vastgestelde economische sanering van Italstrade nog niet voltooid is. Inzonderheid werd het volgende opgemerkt:

- in 1994 bedroeg het aantal werknemers met contracten voor onbepaalde duur 866 (nadien gedaald tot 793 in 1995), dus meer dan het totale aantal dat in het herstructureringsplan voor de bouwdivisie was voorzien;
- de beschreven personeelsuitbreiding viel samen met een duidelijk negatieve economische situatie, met een verlies van 15 miljard ITL in 1995 en 96 miljard ITL in 1996.

In haar opmerkingen heeft de Italiaanse regering aangevoerd, dat de door de Commissie gebruikte gegevens ook de werknemers omvatten die op de loonlijst staan, maar die in feite niet actief zijn (zoals bijvoorbeeld de technisch werklozen in het stelsel van de Cassa integrazione guadagni). Volgens de Italiaanse regering zou een uitgezuiverde vergelijking de volgende resultaten opleveren:

	1993	1994	1995	1996	1997
Werknemers volgens het herstructureringsplan (gemiddelde)	1 003	759	550	...	609
Werknemers op het einde van het jaar, volgens het personeelsregister	854	645	680	642	543

NB: Gegevens met betrekking tot de volledige divisie „bouw” (Condotte en Italstrade).

Deze gegevens tonen aldus de Italiaanse regering aan, dat op doelmatigheidsgebied de doelstellingen van het plan werden gehaald.

Een juiste vergelijking van de gegevens kan alleen maar gebeuren op basis van het gemiddeld aantal werknemers per jaar (berekend als wiskundig gemiddelde van de gegevens voor het jaareinde van twee opeenvolgende jaren):

	1993	1994	1995	1996	1997
Werknemers - jaargemiddelde (raming van de Commissie)	n. b.	750	663	661	592

Het valt gemakkelijk te zien, dat enkel voor 1994 het feitelijk gemiddelde met het herstructureringsplan overeenstemt. Nadien — zowel in 1995 als in 1996 — blijkt dit aantal aanzienlijk hoger te zijn dan in het plan werd bepaald.

Terzelfder tijd, en ten dele als gevolg van deze ontwikkeling, behaalde Italstrade, in contrast met het herstructureringsplan, aanzienlijk slechtere economische resultaten. Terwijl in het plan nog een nettowinst van 24 miljard ITL in 1995 en 26 miljard ITL in 1996 werd voorzien, heeft Italstrade in die twee jaren een nettoverlies gemaakt van 15 respectievelijk 96 miljard ITL. Enkel in 1997 behaalde zij een winst van 2 miljard ITL, zij het dankzij 66 miljard ITL buitengewone inkomsten (grotendeels door Fintecna verstrekte middelen).

In dit verband volstaat het niet — zoals de Italiaanse regering — te beweren dat deze verslechtering te wijten is aan een niet te voorziene ongunstige ontwikkeling van de markt. Volgens het plan zou Italstrade dankzij interne herstructureringsmaatregelen in staat zijn reeds vanaf 1995 een brutobedrijfsmarge — vóór structurele kosten — te behalen van 7 % van de omzet. Dankzij een dergelijke marge zou de onderneming ondanks de verminderde inkomsten in theorie een nettowinst kunnen maken van ongeveer 12 miljard ITL in 1995 en 13 miljard ITL in 1996.

De Commissie was van oordeel, dat de onderneming met een bedrijfsmarge van 7 %, ook in de meest pessimistische marktomstandigheden — die zich nadien ook inderdaad voordeden — in staat zou zijn een aanzienlijk economisch evenwicht in stand te houden, zonder dat verdere kapitaalbreng vereist was. In werkelijkheid had Italstrade in 1995 en 1996 zelfs een negatieve bedrijfsmarge, en in 1996 boekte zij zelfs een nettoverlies dat hoger lag dan het maatschappelijk kapitaal.

Wel dient erop te worden gewezen dat de periode 1995–1997 een van de moeilijkste periodes voor de Italiaanse bouwsector (waar Italstrade meer dan 60 % van haar orders verwerft) is geweest, met een aanzienlijke vermindering van de aanbestedingen (vooral vanwege de overheid), alsmede een drastische daling van de winstmarges. Om aan deze negatieve conjunctuur het hoofd te bieden, heeft de onderneming herstructureringsmaatregelen ten uitvoer gelegd die veel ingrijpender waren dan in het goedgekeurde plan was bepaald; zo worden de eigen exploitatiekosten vermin-

derd en werd de eigen organisatiestructuur verder gerationaliseerd.

Meer bepaald heeft Italstrade haar structurele kosten nog veel drastischer verlaagd dan volgens het door de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan vereist was. Zoals uit tabel 1 blijkt, staat tegenover de verslechtering van de brutomarge in 1995 en 1996 dat Italstrade de structurele kosten heeft verlaagd van 15 miljard ITL in 1996 (– 6 % ten opzichte van het plan) tot 13 miljard ITL in 1997 (– 35 % ten opzichte van het plan).

Dank zij deze herstructureringsinspanningen kon Italstrade een brutomarge behalen van 6 % van de omzet, ook al bleven de ontvangsten 70 % onder het peil dat in het plan was bepaald. Bovendien kon Italstrade voor het eerst sinds lange tijd een — zij het geringe — nettowinst boeken.

Tabel 1

Financieel-economische resultaten van Italstrade

(in miljard ITL)

	1995 gepland	1995 werke- lijk	1996 gepland	1996 werke- lijk	1997 gepland	1997 werke- lijk
Netto-omzet	503	197	790	239	854	330
Brutomarge	28	(10)	35	(2)	35	18
Structurele kosten	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Nettowinst (verlies)	24	(15)	26	(96)	27	2

Bron: Balansgegevens Italstrade over 1995, 1996 en 1997, zoals aangepast in de notitie van IRI van 19 januari 1998.

Een groot deel van de nettoverliezen die de onderneming in deze periode heeft gemaakt, zijn trouwens te verklaren door een herwaardering van de activa als gevolg van geringere marges op lopende en reeds toegewezen werkzaamheden.

Voorts zullen volgens het aan de Commissie voorgelegde plan de rationaliseringsmaatregelen nog verder worden versterkt, met bijzondere aandacht voor de kosten van de centrale structuur.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat is voldaan aan de voorwaarden van artikel 1, lid 2, van de beschikking, mede gelet op de maatregelen van de onderneming om het hoofd te bieden aan een slechtere marktsituatie dan in het herstructureringsplan is voorzien.

ii) De toezegging Italstrade te privatiseren volgens het vastgestelde tijdschema of in ieder geval binnen een redelijk tijdsbestek.

In de beschikking werd onder meer rekening gehouden met de toezegging van de Italiaanse regering Italstrade snel te privatiseren overeenkomstig de bepalingen van het herstructureringsplan; op basis van de verstrekte gegevens werd er in de beschikking vanuit gegaan dat deze privatisering mogelijk was op een redelijk korte termijn⁽¹⁾. De snelle afstoting van Italstrade was voor de Commissie een van de belangrijkste gegevens bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aan Iritecna verleende steun, gelet onder meer op de massieve steun die de bouwdivisie van de onderneming tot dan toe had ontvangen.

De Commissie erkende dat op het ogenblik dat de beschikking werd gegeven in deze divisie de herstructureringen nog lopende waren; gelet op de bepalingen van het Iritecna-plan was de Commissie in de beschikking evenwel van oordeel, dat deze herstructureringen „vóór eind 1995 voltooid” moesten zijn⁽²⁾, om de afstoting van de ondernemingen mogelijk te maken. Om deze redenen werd in artikel 1, leden 3 en 5, van de beschikking de verplichting vastgelegd, dat de ondernemingen die onder de zeggenschap van Fintecna stonden, volgens het aan de Commissie voorgelegde tijdschema, doch in ieder geval binnen een redelijk tijdsbestek zonder verdere staatssteun moesten zijn geprivatiseerd.

De verkoopprocedure werd, zoals gezegd, evenwel kort na de vaststelling van de beschikking opgeschort en pas in november 1995 hervat. Volgens de Italiaanse regering was dit noodzakelijk omdat een nader onderzoek vereist was van de juridische consequenties van de door IRI gegeven contractuele garanties in verband met de werkzaamheden voor de hogesnelheidslijn.

Pas in maart 1997 werd de overeenkomst afgesloten waarbij Astaldi 49 % van het kapitaal van Italstrade dat in handen was van Fintecna werd overgedragen. Bij de inleiding van de procedure beschikte de Commissie niet over voldoende gegevens om na te gaan of de verkoop, zoals de beschikking verlangde, als reëel en onomkeerbaar kon worden aangemerkt. Inzonderheid had de Commissie twijfel ten aanzien van de volgende elementen:

- de overdracht van de beheersbevoegdheid (aanstelling van beheerders) van Fintecna aan de overnemer;
- de financiële gevolgen voor Fintecna van eventuele verdere verliezen van Italstrade;

— de voorwaarden betreffende de overdracht van de overige 51 % van het kapitaal;

— de mogelijkheid dat een beroep wordt gedaan op de door IRI verstrekte garanties inzake de contracten voor de hogesnelheidslijn.

De Italiaanse regering verstrekt in haar antwoord voldoende gegevens om de twijfel van de Commissie weg te nemen.

Wat de overdracht van beheersbevoegdheden betreft, moet erop gewezen worden dat de overnemer de bevoegdheid heeft gekregen tot aanstelling van de gedelegeerd bestuurder, die belast is met het beheer van de onderneming na voorafgaande goedkeuring door de raad van bestuur. Zijn bevoegdheid wordt enkel beperkt met betrekking tot eventuele handelingen die Fintecna of IRI zouden kunnen schaden inzake de werkzaamheden voor de hogesnelheidslijn. Voorts bestaat de raad van bestuur uit zeven leden waarvan drie, onder wie de gedelegeerd bestuurder, door Astaldi SpA, hierna „Astaldi” genoemd, worden benoemd, drie door Fintecna en de voorzitter, met instemming van Fintecna, door Astaldi.

Op basis van deze gegevens kan worden verklaard dat de overnemer de beheersbevoegdheid over Italstrade volledig van Fintecna heeft overgenomen.

Wat betreft de eventuele lasten voor Fintecna als gevolg van toekomstige verliezen van Italstrade, is in de overeenkomst bepaald dat de aandeelhouders in de eventuele financiële behoeften van Italstrade participeren in evenredigheid met hun aandeel in het maatschappelijk kapitaal, totdat Fintecna de rest van haar belang heeft overgedragen. Vanaf dat tijdstip is Astaldi vanzelfsprekend volledig vermogensrechtelijk aansprakelijk voor de resultaten van Italstrade.

Door dit mechanisme kan Fintecna zich nogmaals verplicht zien bij eventuele toekomstige kapitaalsverhogingen overheidsmiddelen in Italstrade in te brengen. Volgens de verkoopovereenkomst zullen zowel Fintecna als Astaldi aan deze kapitaalsverhoging deelnemen, elk in verhouding tot haar belang. Bovendien biedt de deelname van een particuliere aandeelhouder de garantie dat iedere eventuele investering in Italstrade gebeurt op basis van de opbrengst die van de ingebrachte middelen wordt verwacht. Ingeval de vooruitzichten van Italstrade ongunstig zouden zijn, zal de particuliere investeerder geen nieuwe middelen ter beschikking stellen, maar zal hij veeleer voor de liquidatie van de onderneming kiezen.

Bijgevolg blijft de kans bestaan dat Italstrade via Fintecna nog overheidsmiddelen ontvangt. Desalniettemin

⁽¹⁾ Zie deel III, punt 6.

⁽²⁾ Zie deel IV, punt 3.

zullen deze middelen beschouwd worden als normale marktinvesteringen, omdat zij worden ter beschikking gesteld met een belangrijk (nagenoeg even groot) aandeel van een particuliere onderneming: deze middelen kunnen bijgevolg niet als staatssteun in de zin van artikel 92 van het Verdrag worden aangemerkt.

De Commissie gaat ervan uit, dat er bij kapitaal-inbreng geen sprake is van staatssteun wanneer de overheid middelen inbrengt die in verhouding staan tot een gelijksoortige investering door particuliere aandeelhouders⁽¹⁾.

In dit geval zullen Fintecna en Astaldi uitsluitend evenredig aan hun respectieve aandeel in Italstrade aan eventuele kapitaalsverhogingen ten gunste van deze onderneming bijdragen. Hier mag worden aangenomen dat de eventuele toekenning van middelen door Fintecna aan Italstrade op een wijze zal verlopen die aanvaardbaar is voor een particuliere investeerder die in normale marktomstandigheden actief is.

Wat betreft de voorwaarden voor de overdracht van de overige 51 % van het kapitaal van Fintecna aan Astaldi, is in de overeenkomst bepaald dat Fintecna het recht heeft haar 51 % aan Astaldi over te dragen tegen een vastgestelde prijs, vanaf 1 januari tot en met 30 juni 1999, of zes maanden nadat IRI is ontslagen van de garanties in verband met de hogesnelheidslijn.

Uit de door de Italiaanse regering verstrekte inlichtingen blijkt duidelijk, dat de partijen geen juridische verplichting hebben de overdracht van Italstrade te voltooien. Fintecna heeft alleen het recht de rest van het kapitaal over te dragen; pas wanneer zij dit recht uitoefent, is de andere partij verplicht de verkooptransactie te voltooien. Er kan zich overigens een situatie voordoen waarin Fintecna besluit dit recht niet uit te oefenen; in dat geval zou de in de beschikking vastgestelde voorwaarde niet zijn nageleefd, omdat de verkoop van Italstrade niet zou zijn voltooid.

De Italiaanse regering heeft evenwel de toezegging gedaan, dat Fintecna de overige aandelen van Italstrade zal overdragen tegen de in de overeenkomst vastgestelde voorwaarden, inzonderheid met betrekking tot de vervaldagen voor het uitoefenen van de optie. Gezien deze toezegging mag het resterende gedeelte van de participatie van Fintecna in Italstrade worden aangemerkt als uitsluitend tijdelijk en als te dienen voor het behoud van het vermogen van IRI in het kader van de garanties in verband met de overeenkomsten inzake de hogesnelheidslijn, voor eventuele tekortkomingen door de overnemer.

⁽¹⁾ Zie „Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het Verdrag op de deelneming van overheidsinstanties in het kapitaal van ondernemingen”, Bull. EG 9-1984, punt 3.2.

Bijgevolg is voldaan aan de voorwaarde van artikel 1, lid 3, van de beschikking, ook al bezit Fintecna thans nog 51 % van Italstrade. De vertraging bij de verkoop is immers afhankelijk van omstandigheden buiten de wil van Fintecna (de bepaling in de overeenkomst met betrekking tot de werken voor de hogesnelheidslijn). Fintecna heeft, voorzover dit in haar macht lag, gehandeld met de bedoeling Italstrade zo snel mogelijk te privatiseren. Zoals gezegd, moet deze doelstelling op grond van de bepalingen in de koopovereenkomst en de toezegging van de Italiaanse autoriteiten de overdracht van de overige aandelen zo snel mogelijk uit te voeren, als vervuld worden beschouwd.

Wat de contractuele bepalingen in verband met de werken voor de hogesnelheidslijn betreft, neemt de Commissie er kennis van dat IRI en de opdrachtgever TAV onderhandelen over het schrappen van de bepaling die inhoudt dat IRI de absolute meerderheid in het kapitaal van Italstrade behoudt. De Commissie is van oordeel dat een eventueel positief resultaat van deze onderhandelingen de overdracht — ook formeel — van het volledige kapitaal van Italstrade aan Astaldi kan versnellen.

- iii) Het verbod de opbrengsten van de verkoop van activa door Fintecna te gebruiken als steun voor ondernemingen in moeilijkheden die nog niet verkocht zijn

Om na te gaan of Fintecna aan de in artikel 1, leden 4 en 5, van de beschikking bedoelde voorwaarden — inzonderheid het verbod nog verder steun te verlenen — heeft voldaan, moet, overeenkomstig artikel 92, lid 1, van het Verdrag, worden onderzocht of de na 1994 aan Italstrade toegekende middelen een investering vormen die voldoet aan criteria van de markteconomie, dan wel of het staatssteun betreft.

Om te bepalen of de financiële betrekkingen tussen een staat en de overheidsondernemingen staatssteun in de zin van artikel 92 inhouden, toetst de Commissie de financiële stromen aan het zogenoemde beginsel van de investeerder tegen marktvoorwaarden. In de onderhavige zaak moet worden onderzocht of de aan Italstrade verstrekte middelen overheidsmiddelen vormen, en vervolgens of deze middelen overeenkomstig het voornoemde beginsel zijn toegekend.

In het kader van het Iritecna-plan werd Italstrade overgedragen aan Fintecna, een volledige dochteronderneming van IRI, een industriële houdstermaatschappij die volledig in handen is van het Italiaanse ministerie van de Schatkist. De Italiaanse regering benoemt de raad van bestuur van IRI, die de raad van bestuur van Fintecna aanstelt.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie (inzonderheid het arrest van 21 maart 1991 in zaak C-305/89, Italië/Commissie) mag om te bepalen of steun kan worden aangemerkt als staatssteun in de zin van artikel 92 van het Verdrag, „geen onderscheid worden gemaakt tussen de gevallen waarin de steun rechtstreeks door de staat wordt verleend, en die waarin hij wordt verleend door van overheidswege ingestelde of aangewezen publiek- of privaatrechtelijke beheersorganen”⁽¹⁾. Bijgevolg mag worden aangenomen dat de aan Italstrade verstrekte middelen, ook al zijn zij niet rechtstreeks afkomstig van de staat, toch overheidsmiddelen zijn.

In dit verband volstaat het niet, zoals de Italiaanse regering in haar opmerkingen deed, te verklaren dat de financiële maatregelen van Fintecna zijn genomen met middelen afkomstig uit de bedrijfsexploïtatie, en niet met van de staat verkregen middelen. Een onrendabel gebruik van de kasstroom uit de bedrijfsuitoefening — zoals bij Italstrade — verkleint immers de winst van de aandeelhouder van de onderneming — IRI — en uiteindelijk van de staat. Fintecna had haar eigen middelen kunnen gebruiken voor meer rendabele activiteiten, waardoor IRI — en dus ook de staat — een beter economisch rendement voor hun investeringen hadden kunnen krijgen.

Omdat een beperkter rendement op de investering van IRI in Fintecna uiteindelijk resulteert in winstderving voor de staat, kan worden gesteld dat de aan Italstrade verstrekte middelen, zelfs wanneer zij niet rechtstreeks door de staat zijn verleend, toch overheidsmiddelen zijn. Teneinde na te gaan of zij onder het verbod van artikel 92, lid 1, vallen, moeten zij worden getoetst aan het beginsel van de particuliere investeerder tegen marktvoorwaarden⁽²⁾.

Dit beginsel houdt in, dat een financiële transactie tussen de staat en een overheidsonderneming steun inhoudt wanneer een particuliere investeerder deze onder normale marktomstandigheden niet had verricht. Meer bepaald kan van staatssteun worden gesproken „wanneer de financiële positie van de onderneming en met name de structuur en de omvang van de schuldenlast zodanig zijn dat het niet gerechtvaardigd lijkt, binnen een redelijke termijn, te rekenen op een normaal rendement (in dividenden of in waarde) van de geïnvesteerde kapitalen”⁽³⁾.

Daarom moet de financieel-economische positie van Italstrade in de jaren vóór de kapitaalverhoging worden beoordeeld; deze wordt in tabel 2 getoond.

⁽¹⁾ Jurispr. 1991, blz. I-1603, r.o. 13.

⁽²⁾ Mededeling van de Commissie aan de lidstaten betreffende de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 5 van Richtlijn 80/723/EEG op openbare bedrijven in de industriële sector; PB C 307 van 13.11.1993, blz. 3, deel III.

⁽³⁾ Zie noot 8, punt 16.

Tabel 2

Financieel-economische resultaten van Italstrade

(in miljard ITL)

	1993	1994	1995	1996
Netto-omzet	n. b.	245,1	197,3	238,9
Brutomarge	n. b.	(37,5)	18,9 ⁽²⁾	(2,0)
Nettowinst (verlies)	(183,0)	(19,3) ⁽¹⁾	(15,0) ⁽²⁾	(96)
Nettovermogen	n. b.	30,0	15,0	32,0

⁽¹⁾ Na kwijtschelding van schulden ten bedrage van 186 miljard ITL door Iritecna.

⁽²⁾ Inclusief 45,8 miljard ITL buitengewone baten en lasten, waarvan 22 miljard ITL uit de verkoop van activiteiten aan dochterondernemingen en aan Iritecna.

Bron: Balansgegevens van Italstrade.

Uit bovenstaande cijfers blijkt dat Italstrade geen rendabele onderneming was op het tijdstip dat Fintecna middelen inbracht. In 1996 verstrekte Fintecna nieuwe middelen, ook al kon zij op grond van de economische resultaten van de onderneming redelijkerwijs van haar investering geen belangrijk rendement verwachten.

Het volstaat trouwens niet zich op het feit te beroepen dat de kosten van de liquidatie van de onderneming hoger waren dan die voor de herkapitaliserings welke plaatsvonden. Geconfronteerd met slechtere marktvooruitzichten en de onmogelijkheid van een sanering, zou een particuliere aandeelhouder de onderneming veel vroeger geliquideerd hebben dan in 1996, en zelfs vóór 1994, om zodoende dure herkapitaliserings te vermijden en de kosten van een liquidatie aanzienlijk te verminderen.

Op basis hiervan vormen de financiële middelen die Fintecna na 1994 aan Italstrade heeft verstrekt, staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het Verdrag. Bijgevolg werd de voorwaarde van artikel 1, lid 5, van de beschikking niet nageleefd. Derhalve moeten niet alleen de nieuwe steunmaatregelen op hun verenigbaarheid worden onderzocht, maar ook de door Italstrade verkregen steun die in het kader van de beschikking werd goedgekeurd (450 miljard ITL).

Om na te gaan of de beschikking werd nageleefd, volstaat het niet dat wordt onderzocht of het totale bedrag van de goedgekeurde steun niet werd overschreden. In artikel 1, lid 5, van de beschikking is immers uitdrukkelijk bepaald dat de privatisering niet met nieuwe overheidssteun mag worden gefinancierd. De grond voor deze verplichting was de noodzaak de mededingingverstoringe gevolgen van de toegekende steun tot een minimum te beperken, en bijgevolg ook de noodzaak de opbrengsten van de verkopen te

gebruiken om de kosten van de liquidatie van het Iritecna/Fintecna-concern te verminderen.

Aangezien bovendien de voor particuliere investeerders aantrekkelijkste ondernemingen aan Fintecna waren overgedragen met het oog de verkoop ervan en — in beperkte mate — verdere herstructurering, was in de beschikking juist het verbod opgenomen aan die ondernemingen nog verder steun te verlenen.

In beginsel kan voor de privatisering van overheids-ondernemingen staatssteun worden verleend ofwel aan de overnemer — ingeval de verkoop niet tegen marktwaarde plaatsvindt — ofwel aan de verkochte onderneming, wanneer de koopovereenkomst de overnemer voorwaarden oplegt inzake de voortzetting van onrendabele activiteiten die anders door een particuliere investeerder zouden zijn beëindigd.

Wat de verkoop van Italstrade aan een particuliere investeerder betreft, moet erop worden gewezen dat de transactie plaatsvond overeenkomstig de desbetreffende communautaire regels. Met name verliepen zowel de procedure uit 1994 (die nadien werd gestaakt) als die uit 1995 (die nadien resulteerde in de verkoop van de onderneming aan Astaldi) volgens een open procedure met overnamebod. Tijdens deze procedure toonden ongeveer 20 investeerders voorlopige belangstelling voor de verkoop van de Fintecna-ondernemingen uit de sector civiele bouw. Daarvan bevestigden 13 hun belangstelling en kregen nadere informatie. Vervolgens werden van deze belangstellenden drie gekozen voor de short list. Ten slotte heeft alleen Astaldi een bindend bod uitgebracht, en bijgevolg werd zij toegelaten tot de fase van de due diligence.

De door Fintecna gevolgde procedure heeft ervoor gezorgd dat alle potentiële investeerders op voet van gelijkheid konden deelnemen aan de verkoop en dat uiteindelijk het beste aanbod werd gekozen. Daarom kan de Commissie concluderen dat de onderneming tegen marktprijs is verkocht en dat Astaldi geen enkele steun bij de overname van Italstrade heeft ontvangen.

Bovendien bevat de verkoopovereenkomst voor de overnemer geen bijzondere verplichtingen inzake de instandhouding van eventueel verliesgevendende activiteiten. Bijgevolg is er, wat de verkoopvoorwaarden betreft, geen steun ten behoeve van Italstrade.

Nu vaststaat dat de door Italstrade na 1994 ontvangen steun staatssteun is in de zin van artikel 92, lid 1, en dat als gevolg daarvan de door de onderneming vóór 1994 ontvangen steun die bij de beschikking van de Commissie is goedgekeurd, in beginsel als onwettig moet worden aangemerkt, moet worden nagegaan of deze steunmaatregelen in hun geheel verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen zijn.

IV

Overeenkomstig artikel 92, leden 2 en 3, van het Verdrag zijn bepaalde steunmaatregelen verenigbaar met de gemeenschappelijke markt, of kunnen zij als zodanig worden beschouwd.

Gezien de aard van de onderhavige maatregelen komen lid 2 en lid 3, onder a) en b), van het Verdrag niet in aanmerking. Gelet op de sterk uiteenlopende activiteiten en vestigingsplaatsen van Italstrade en op het feit dat de steun geen regionale doelstelling heeft, kan alleen de afwijking van artikel 92, lid 3, onder c) (ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid) in aanmerking worden genomen. Meer bepaald moet deze steun, gezien de aard ervan, worden beschouwd als steun voor de herstructurering van ondernemingen in moeilijkheden.

Voor dit soort steun heeft de Commissie de communautaire kaderregeling voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden⁽¹⁾ hierna: „kaderregeling” genoemd, opgesteld. In de praktijk betekent dit dat voor een goedkeuring door de Commissie van ad-hocsteun voor een onderneming in moeilijkheden, de steun aan de volgende voorwaarden moet voldoen:

- i) de steun moet zorgen voor het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn;
- ii) buitensporige vervalsing van de mededinging moet worden vermeden;
- iii) de steun moet in verhouding staan tot de kosten en baten van de herstructurering, en dus beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke minimum;
- iv) het herstructureringsplan moet volledig ten uitvoer worden gelegd;
- v) de tenuitvoerlegging van het plan moet door de Commissie worden gevolgd en gecontroleerd.

Alleen indien aan alle voorwaarden is voldaan, kan de Commissie de gevolgen van de steun aanmerken als niet strijdig met het gemeenschappelijk belang, en de steun goedkeuren op grond van artikel 92, lid 3, onder c).

Wat punt i) betreft, hadden die Italiaanse autoriteiten reeds naar aanleiding van de beschikking een herstructureringsplan voorgelegd waarmee het herstel van de rendabiliteit van Italstrade vanaf 1995 werd beoogd. De steun die Italstrade tot en met 1994 had ontvangen

⁽¹⁾ PB C 368 van 23.12.1994, blz. 12.

(450 miljard ITL), werd als verenigbaar aangemerkt, precies op grond van dit plan en van de kaderregeling. Italstrade heeft echter niet de beoogde economische resultaten gerealiseerd en heeft bijgevolg opnieuw een beroep moeten doen op overheidsondersteuning (zoals gezegd, ongeveer 178 miljard ITL).

Het herstructureringsplan voor Italstrade dat de Commissie bij haar beschikking had goedgekeurd, was gebaseerd op voorzichtige prognoses over de ontwikkeling van de orders van de onderneming. Op 31 december 1992 had de onderneming voor 2 377 miljard ITL orders ontvangen, waarvan ongeveer 558 miljard ITL voor opdrachten in verband met de hogesnelheidslijn. Volgens de door de opdrachtgever vastgestelde uitvoeringstermijnen, mocht redelijkerwijs worden verwacht dat de omzet en de bedrijfsresultaten van Italstrade zich zouden ontwikkelen zoals aangegeven in tabel 3.

Tabel 3

Prognoses van de financieel-economische resultaten van Italstrade

(in miljard ITL)

	1995	1996	1997
Netto-omzet	503	790	854
Brutomarge	28	35	35
Exploitatieresultaat	12	16	15
Nettowinst (verlies)	24	26	27

Bron: Herstructureringsplan van Iritecna.

De crisis in de Italiaanse bouwsector was echter ernstiger dan verwacht en de destijds reeds verkregen opdrachten in verband met de hogesnelheidslijn werden vertraagd om redenen buiten de wil van de onderneming. Bijgevolg behaalde Italstrade, zoals blijkt uit tabel 1, een omzet die aanzienlijk lager lag dan voorzien:

- 197 miljard ITL in 1995, of 39 % van hetgeen was voorzien,
- 239 miljard ITL in 1996, of 30 % van hetgeen was voorzien.

In beide jaren was evenals in 1994 de omzet van Italstrade ongeveer 50 % lager dan in 1992, een boekjaar waarin de sector waarin Italstrade actief is, al erg zwaar door de crisis was getroffen. De omzetzaling van Italstrade was in die periode veel groter dan die op de markt in het algemeen. Italstrade heeft op deze van de marktomstandigheden onafhankelijke verslechtering gereageerd met herstructureringsmaatregelen die verder gingen dan waarin het plan voorzag.

Meer bepaald heeft de onderneming in 1996 een nieuw plan opgesteld voor een interne herstructurering (zie tabel 4), waarmee het herstel werd beoogd van een stabiele rendabiliteit van de exploitatie. In het plan wordt onder meer voorzien in een geleidelijke hervatting van de werkzaamheden in verband met de projecten voor de hogesnelheidslijn, waarbij vooral wordt uitgegaan van maatregelen om de structurele kosten meer te beperken dan hetgeen in het door de beschikking goedgekeurde plan het geval was.

Tabel 4

Bedrijfsplan Italstrade voor de periode 1998-2000

(in miljard ITL)

	1998	1999	2000
Netto-omzet	370	400	453
Brutomarge	21	28,5	31
Structurele kosten	(15)	(15)	(16)
Nettowinst (verlies)	6	7,5	9,5

Bron: Herstructureringsplan van Italstrade voor de periode 1998-2000.

Zo blijven de structurele kosten 25 % beneden het in het plan vastgestelde niveau, om, ondanks een gevoelig lagere omzet dan de aanvankelijke prognoses, een voldoende rendabiliteit te kunnen handhaven.

De nettowinst van Italstrade zal ongeveer 2 % bedragen van de inkomsten over deze periode, ook al bedraagt de productie minder dan 50 % van het in het Iritecna-plan voor 1996 vastgestelde niveau. Dit werd mogelijk door een verdere besparing op de structurele uitgaven als gevolg van bijkomende personeelsafvloeiingen op het hoofdkantoor en van een herstructurering van de operationele procedures.

Een feit blijft echter dat de onderneming in 1996 verliezen leed zowel wat de exploitatie als de nettowinst betreft; toch blijkt uit de resultaten reeds in 1996 een positieve tendens van vermindering van de exploitatiekosten, hetgeen neerkomt op een interne verbetering van het concurrentievermogen van de onderneming. In 1997 zette deze tendens zich door, zoals blijkt uit de positieve resultaten inzake brutomarge en nettowinst.

Omdat Italstrade vooral in de periode 1996-1997 herstructureringsmaatregelen heeft genomen die verder gingen dan het door de beschikking van de Commissie goedgekeurde plan, zal zij, ondanks de verwachte verslechtering van de marktsituatie, weer voldoende rendabel kunnen worden. Deze rendabiliteit op lange termijn wordt trouwens bereikt dankzij de beslissende rol van de interne herstructureringsmaatregelen (capaci-

teitsinkrimpingen enz.), in plaats van dankzij optimistische marktprognoses.

In die zin kan worden gesteld dat voldaan is aan de eerste van de voorwaarden voor goedkeuring van herstructureringssteun.

In verband hiermee wijst de Commissie erop, dat de onderneming aan een particuliere aandeelhouder is verkocht, zodat de staat niet verplicht is, volgens in de overeenkomst vastgestelde mechanismen, eventuele toekomstige verliezen van Italstrade te financieren. Bovendien biedt de aanwezigheid van een particuliere meerderheidsaandeelhouder (zie deel III, onder ii)) meer zekerheid ten aanzien van de vooruitzichten van Italstrade op rendabiliteit.

Wat punt ii) betreft, mag de steun aan een onderneming niet leiden tot een buitensporige vervalsing van de mededinging. In beginsel leidt iedere staatssteun aan een onderneming tot een buitensporige verstoring van de vrije mededinging, omdat hij de betrokken onderneming in een economisch voordeliger positie plaatst dan haar concurrenten. Daarom moet dit gevolg worden gecompenseerd door inkrimpingen van de productiecapaciteit, met name in sectoren waar — zoals in de civiele bouw — een aanzienlijk capaciteitsoverschot bestaat.

In deze zaak voorzag het door de beschikking van de Commissie goedgekeurde herstructureringsplan al in aanzienlijke inkrimpingen van de productiecapaciteit. In de bouwsector bestaat de productiecapaciteit van ondernemingen vooral in menselijk potentieel, zowel wat betreft het ontwerp van projecten als wat betreft de werknemers om deze projecten uit te voeren. Uit de vermindering van dit personeel, gecombineerd met een aanzienlijke daling van de productie, bleek duidelijk dat het marktaandeel van de onderneming ten tijde van de beschikking aanmerkelijk was gedaald. Daarom had de Commissie besloten dat de tot en met 31 december 1994 aan Italstrade toegekende steun, aan de vereisten voor herstructureringssteun voldeed.

Aangezien Italstrade na de beschikking verder steun heeft ontvangen, moet worden nagegaan of deze nieuwe middelen het intracommunautaire handelsverkeer beïnvloeden in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang. Dit zou kunnen worden aangetoond wanneer de onderneming deze middelen heeft gebruikt voor de financiering van commerciële praktijken waarmee zij haar marktaandeel heeft kunnen uitbreiden ten koste van concurrenten die geen steun hebben ontvangen.

Zoals gezegd, heeft Italstrade in de periode 1995–1997 haar personeel — en dus ook haar productiecapaciteit — veel sterker teruggebracht dan in het plan was voorzien.

Bijgevolg was de Commissie van oordeel, dat de ontwikkeling van de omzet van de onderneming waarin het herstructureringsplan voorzag (zie tabel 3), het handelsverkeer niet beïnvloedde in een mate die strijdig was met het gemeenschappelijk belang. Zoals blijkt uit tabel 5, bedroeg de omzet van Italstrade in de periode 1995–1997 in werkelijkheid ongeveer 30 % van de raming en van het plan, en ook het aantal orders lag beduidend lager.

Tabel 5

Evolutie van de omzet en orderportefeuille van Italstrade

(in miljard ITL)

	1993	1994	1995	1996	1997
Netto-omzet	660	245	197	239	370
Orderportefeuille	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
waarvan orders in verband met de hogesnelheidslijn	558	530	480	380	n. b.

Bron: Balansgegevens Italstrade.

Uit deze gegevens blijkt duidelijk, dat als gevolg van de herstructurering van Italstrade haar concurrerende activiteiten op de internationale markten geleidelijk zijn afgenomen. Volgens het in de beschikking goedgekeurde herstructureringsplan zouden de orders binnenkomen in een ritme dat grotendeels gelijk was met de in het plan voor ieder jaar vastgestelde omzet. Gezien de aanzienlijke herstructureringsinspanningen die de onderneming reeds had geleverd, werd dit productieniveau en dit aantal orders als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt beschouwd.

Ondanks de daling van de omzet met ongeveer 70 % ten opzichte van het plan, heeft Italstrade haar orderportefeuille ook ongeveer 40 % ten opzichte van 31 december 1993 teruggebracht, door een aanzienlijke beperking — die verder ging dan volgens het Iritecna-plan was vereist — van de eigen concurrerende activiteiten op de desbetreffende markten. Bijgevolg beïnvloedt haar uiteindelijke concurrentiepositie het handelsverkeer niet in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang.

Wat punt iii) betreft, kan staatssteun enkel verenigbaar worden verklaard indien hij beperkt blijft tot hetgeen strikt noodzakelijk is voor de economische sanering, en hij niet wordt gebruikt voor het voeren van agressieve concurrerende activiteiten, tenzij dit noodzakelijk is voor het herstel van de rendabiliteit van de betrokken onderneming.

Uit de door de Italiaanse autoriteiten verstrekte gegevens kan worden opgemaakt dat de door Fintecna aan

Italstrade verstrekte middelen nodig waren voor het wegwerken van de verliezen, die vooral te wijten zijn aan herwaardering van de activa en aan de kosten voor de inkrimping van de productiecapaciteit (personeelsafvloeiingen). Tijdens de periode waarin de verkoopprocedure was opgeschort, heeft Fintecna herstructureringsmaatregelen gefinancierd die verder gingen dan het Iritecna-plan, om het hoofd te kunnen bieden aan de onverwachte verslechtering van de marktvooruitzichten.

Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat de onderneming door de toekenning van de steun geen nieuwe liquide middelen heeft ontvangen — zonder enig verband met de herstructurering — die konden worden gebruikt voor agressieve commerciële activiteiten of voor investeringen die niet nodig waren voor de herstructurering.

Voorts wijst de Commissie erop, dat Italstrade voor de verliezen die met middelen van Fintecna zijn gedekt, geen aanspraak kan maken op enig belastingkrediet.

Ten slotte zal de begunstigde onderneming een aanzienlijke bijdrage leveren tot de herstructurering, aangezien eventuele toekomstige lasten door beide aandeelhouders worden gedragen in verhouding tot hun respectieve aandeel in de onderneming, en dit tot het tijdstip waarop de resterende 51 % van de aandelen zijn overgedragen.

De Italiaanse regering moet periodiek verslag uitbrengen over de voortgang van de privatiseringsprocedure en de tenuitvoerlegging van het voor Italstrade opgestelde herstructureringsplan,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De steun ten gunste van Italstrade SpA in de vorm van kapitaalbrengen in de periode 1995–1997, ten bedrage van in totaal 178 miljard ITL (78 miljoen ECU), alsmede de vóór 1994 toegekende 450 miljard ITL steun welke reeds door de Commissie is goedgekeurd, zijn aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst.

De steun voldoet aan de vereisten van de communautaire kaderregeling voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden van 27 juli 1994. Bijgevolg wordt hij op grond van artikel 92, lid 3, onder c), van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst vrijgesteld van het verbod van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst, en verenigbaar met de gemeenschappelijke markt verklaard, mits aan artikel 2 wordt voldaan.

Artikel 2

Italië draagt de overige aandelen Italstrade die in handen zijn van Fintecna, over aan de particuliere aandeelhouder overeenkomstig de termijnen en voorwaarden in de koopovereenkomst, in het bijzonder de termijnen voor het uitoefenen van de optie.

Artikel 3

Om de volle medewerking aan de regeling inzake het toezicht op de tenuitvoerlegging van deze beschikking te verzekeren, dient Italië bij de Commissie halfjaarlijkse verslagen in over de financieel-economische ontwikkeling van Italstrade en deelt het de Commissie de belangrijkste stappen mede inzake de overdracht van het resterende belang van Fintecna in Italstrade.

Het eerste verslag beschrijft de financieel-economische situatie van Italstrade per 30 juni 1998 en moet de Commissie uiterlijk op 31 december 1998 bereiken.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Italiaanse Republiek.

Gedaan te Brussel, 16 september 1998.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 2 december 1998

betreffende steunmaatregelen van Duitsland ten behoeve van de kolenindustrie in 1998

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 4026)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/270/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap voor Kolen en Staal,Gelet op Beschikking nr. 3632/93/EGKS van de Com-
missie van 28 december 1993 tot vaststelling van een
communautaire regeling voor de steunmaatregelen van
de lidstaten ten behoeve van de kolenindustrie⁽¹⁾,
inzonderheid op artikel 2, lid 1, en op artikel 9,

Overwegende hetgeen volgt:

I

Bij brief van 28 oktober 1997 heeft Duitsland de Com-
missie overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Beschikking
nr. 3632/93/EGKS in kennis gesteld van de steunmaat-
regelen die het voornemens is voor het jaar 1998 ten
behoef van de steenkoolindustrie te nemen. Bij brie-
ven van 26 maart 1998, 28 april 1998, 27 augustus
1998, 23 oktober 1998 en 4 november 1998 heeft
Duitsland de door de Commissie gevraagde aanvul-
lende informatie verstrekt.

Bij brief van 26 maart 1998 heeft Duitsland overeen-
komstig artikel 8, lid 4, van Beschikking nr.
3632/93/EGKS de nieuwe richtsnoeren voor het steen-
koolbeleid tot het jaar 2002 meegedeeld, die het plan
wijzigen, waarover de Commissie in haar Beschikking
94/1070/EGKS⁽²⁾ betreffende de steunmaatregelen
voor 1994 gunstig advies heeft uitgebracht, hierna het
„herstructureringsplan 1994” genoemd.

Overeenkomstig Beschikking nr. 3632/93/EGKS brengt
de Commissie in de eerste plaats advies uit over de ver-
enigbaarheid van het plan voor modernisering, ratio-
nalisering en herstructurering van de kolenindustrie en
voor buitenbedrijfstelling in deze industrie met de alge-
mene en specifieke doelstellingen van genoemde
beschikking.

In de tweede plaats neemt zij overeenkomstig die
beschikking een besluit over de volgende financiële
maatregelen voor 1998:

- a) steun voor de bedrijfsvoering overeenkomstig arti-
kel 3 van de beschikking ten bedrage van 5 171
miljoen DEM;
- b) steun voor buitenbedrijfstelling overeenkomstig
artikel 4 van de beschikking ten bedrage van 3 164
miljoen DEM;
- c) steun overeenkomstig artikel 3 van de beschikking
ten bedrage van 81 miljoen DEM voor het behoud
van het ondergronds werkende personeel („Berg-
mannsprämie”);
- d) steun overeenkomstig artikel 5 van de beschikking
ten bedrage van 1 011 miljoen DEM ter dekking
van buitengewone lasten ten behoeve van de onder-
nemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke
AG, Preussag Anthrazit GmbH en Sophia Jacoba
GmbH; deze steun omvat:
 - steun ten bedrage van 161 miljoen DEM ter
dekking van bijkomende afwateringskosten in
het raam van de herstructureringsmaatregelen
ten behoeve van de ondernemingen RAG
Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preus-
sag Anthrazit GmbH;
 - steun ten bedrage van 850 miljoen DEM ten
behoef van de ondernemingen RAG Aktienge-
sellschaft, Saarbergwerke AG en Sophia Jacoba
GmbH, die het voor deze ondernemingen
mogelijk maakt de kosten te dekken die uit de
herstructurering van de kolenindustrie voort-
vloeien of die daaruit zijn voortgevloeid en
geen verband houden met de lopende productie
(lasten uit het verleden).

De door Duitsland ten behoeve van de steenkoolindus-
trie geplande financiële maatregelen voldoen aan arti-
kel 1, lid 1, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS. De
Commissie moet derhalve overeenkomstig artikel 9, lid

⁽¹⁾ PB L 329 van 30.12.1993, blz. 12.

⁽²⁾ PB L 385 van 31.12.1994, blz. 18.

4, van die beschikking deze maatregelen aan de algemene doelstellingen en criteria van artikel 2 en de specifieke criteria van de artikelen 3 en 4 van genoemde beschikking toetsen en nagaan of zij verenigbaar zijn met de werking van de gemeenschappelijke markt. Voorts beoordeelt de Commissie overeenkomstig artikel 9, lid 6, van de beschikking of de aangemelde maatregelen met het ingediende plan voor modernisering, rationalisering, herstructurering en buitenbedrijfstelling verenigbaar zijn.

Op 20 juli 1998 heeft de steenkoolproducent RJB Mining Plc, een onderneming in de zin van artikel 80 van het EGKS-Verdrag, bij het gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen tegen de beschikking van de Commissie van 10 juni 1998 betreffende steunmaatregelen van Duitsland ten behoeve van de kolenindustrie in 1997⁽¹⁾, beroep ingesteld.

II

Op 13 maart 1997 zijn de Bondsregering, de deelstaatregering van Noordrijn-Westfalen en die van Saarland alsook de mijnbouwondernemingen en de vakbonden op het gebied mijnbouw en elektriciteitsproductie het in het kader van artikel 8, lid 4, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS het eens geworden over de nieuwe richtsnoeren voor de Duitse steenkoolindustrie in de periode 1998-2005.

Deze overeenkomst voorziet in een gestage inkrimping van de jaarlijkse productie tot 37 miljoen ton steenkool equivalent (tse) in het jaar 2002 en een vermindering van het personeelsbestand met 30 000 tot in totaal 56 000 werknemers, de nevenactiviteiten inbegrepen. Voor de productie zorgen dan nog twaalf mijnen. Hoewel de planning betrekking heeft op de periode tot 2005, blijven de in november 1997 vastgestelde afzonderlijke maatregelen slechts geldig tot het tijdstip waarop de geldigheidsduur van Beschikking nr. 3632/93/EGKS verstrijkt. De kostenontwikkeling, de prijzen van importkolen en vooral de afzetmogelijkheden kunnen niet met voldoende zekerheid worden voorspeld om het tempo van de op grond daarvan vereiste buitenbedrijfstelling in deze sector nauwkeurig te kunnen vastleggen.

De Commissie heeft het plan voor modernisering, rationalisering, herstructurering en buitenbedrijfstelling onderzocht op het niveau van de afzonderlijke productie-eenheden van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preussag Anthrazit GmbH.

⁽¹⁾ Zaak T-110/98, PB C 299 van 26.9.1998, blz. 38.

Plan voor modernisering, rationalisering en herstructurering van de kolenindustrie en buitenbedrijfstelling in de kolenindustrie voor de periode 1998-2002

De mijnbouwplanning die ten grondslag ligt aan de plannen voor modernisering, rationalisering en herstructurering van de Duitse kolenindustrie en voor buitenbedrijfstelling in deze industrie, gaat van de volgende doelstellingen uit:

- optimaal gebruik van de geringere financiële middelen,
- productie- en kostenvermindering,
- volgens de huidige planing, behoud van de toegang tot de belangrijkste productie-eenheden en mogelijkheid van een verschuiving naar het noorden,
- het garanderen van tijdige en aan kwaliteitsnormen beantwoordende aflevering bij de klanten,
- bij sociaal contract geregelde personeelsafvloeiing met vermijding van gedwongen ontslagen,
- in aanmerkingneming van de regionale gevolgen van de maatregelen.

Voor het verwezenlijken van deze doelstellingen werd de situatie van de mijnen van de ondernemingen aan de hand van de volgende criteria beoordeeld:

- omvang van de reserves,
- kwaliteit van de kolen,
- kosten.

Deze uniforme criteria moeten een objectieve beoordeling van de huidige situatie en de toekomstige ontwikkeling van de productie-eenheden mogelijk maken. Op deze basis hebben de betrokken ondernemingen de Commissie de volgende informatie verstrekt.

Herstructurering van de productie-eenheden van de RAG Aktiengesellschaft

A. Sluitingsmaatregelen

- Het Emscherbekken met de mijnen Hugo/Consolidation en Ewald/Schlägel & Eisen
- Het Lippebekken met de mijnen Fürst Leopold/Wulfen en Westerholt

— Het gebied Oost met de mijnen Haus Aden/Monopol en Heinrich Robert

Voor dit gebied zijn de volgende maatregelen gepland:

— De mijn Westfalen

a) op 1 april 1998 werden de mijnen Haus Aden/Monopol en Heinrich Robert in het samenwerkingsverband Oost samengebracht, terwijl het noordelijke kolenveld Haus Aden werd opgegeven. Tot het jaar 2000 blijft voor het exploitatieveld Monopol de productie-eenheid Haus Aden behouden;

1. Het Emscherbekken met de mijnen Hugo/Consolidation en Ewald/Schlängel & Eisen

In de genoemde gebieden werd als eerste maatregel reeds op 1 juli 1997 met de vorming van het samenwerkingsverband Ewald/Hugo tot reorganisatie van het Emscherbekken besloten.

b) in het jaar 2000 wordt na het totstandbrengen van de ondergrondse verbinding de productie in de exploitatievelden Haus Aden/Monopol en Heinrich Robert in de productie-eenheid Heinrich Robert geconcentreerd. Daarbij worden tevens gedeelten van exploitatievelden opgegeven en schachten en bovengrondse installaties gesloten.

Hierbij gaat het om de laatste fase van een meerfasig herstructureringsproces, dat dit mijnbouwgebied sinds de oprichting van de onderneming RAG Aktiengesellschaft heeft gekend.

Volgens de planning zal de mijn Ewald/Hugo vóór 23 juli 2002 worden gesloten. Tegen dat tijdstip zullen de kwalitatief goede cokeskolen van deze winplaats volledig zijn ontgonnen. Het Emscherbekken wordt als mijnbouwgebied dan definitief gesloten.

Door deze maatregel wordt de cokeskolenproductie in het oostelijke gebied veilig gesteld, terwijl de optie van een verschuiving naar het noorden behouden blijft.

In 1997 bedroeg de productie 4,4 miljoen tse en het aantal werknemers 6 832.

In 1997 bedroeg de productie 5 miljoen tse en het aantal werknemers 6 857.

2. Het Lippebekken met de mijnen Fürst Leopold/Wulfen en Westerholt

4. Westfalenmijn:

In het Lippebekken zijn de volgende maatregelen gepland:

De Westfalenmijn wordt in het jaar 2000 gesloten. Tot dat tijdstip wordt de productie-eenheid economisch optimaal benut. De reeds ingeleide „afroomfase” leidt dan ook tot lagere kosten.

a) op 1 april 1998 werden de mijnen Fürst Leopold/Wulfen en Westerholt in het samenwerkingsverband Lippe samengebracht. De productie-eenheid Fürst Leopold zal tot de voltooiing van de productietechnische combinatie in het jaar 2001 behouden blijven;

In 1997 bedroeg de productie 2,5 miljoen tse en het aantal werknemers 2 809.

b) tot het jaar 2001 wordt de productie in het gebied Fürst Leopold/Wulfen geleidelijk afgebouwd met de volledige ontginning van de economisch winbare voorraden en het uitputten van de exploitatievelden. Door het opgeven van schachten en de daarmee verbonden bovengrondse installaties wordt de infrastructuur boven- en ondergronds geoptimaliseerd. De resterende productie zal in de productie-eenheid Westerholt worden geconcentreerd.

B. *Andere maatregelen*

Buiten de genoemde maatregelen, die betrekking hebben op een definitieve vermindering van de productiecapaciteit, wordt in alle overige installaties het moderniserings-, herstructurerings- en rationaliseringsproces voortgezet. Daarmee worden extra kostenbesparingen beoogd.

In 1997 bedroeg de productie 4,9 miljoen tse en het aantal werknemers 6 035.

Friedrich Heinrich/Rheinland-mijn

3. Gebied Oost met de mijnen Haus Aden/Monopol en Heinrich Robert

Nadat de vereniging van beide productie-eenheden in de eerste helft van de jaren negentig met de sanering van de infrastructuur en de sloop of het gebruik voor andere doeleinden van niet meer benodigde bovengrondse installaties werd voltooid, werd de productiviteit door verdere rationaliseringsmaatregelen nog aanzienlijk opgevoerd.

Door concentratie op de meest rendabele exploitatievelden en de daarmee samenhangende voortdurende stijging van de productie per winplaats kon het aantal bedrijfsketens worden verminderd. Dankzij verdere optimalisering van de daarop aansluitende gebieden is de mijn thans een van de mijnen die het kleinste tekort vertonen.

In 1997 bedroeg de productie 3,7 miljoen tse en het aantal werknemers 4 117.

Niederbergmijn

Ondanks de daling van de productie kon de Niederbergmijn in de afgelopen jaren op een uit het oogpunt van de vermindering van de productiekosten positieve ontwikkeling wijzen. Verdere rationaliseringsmaatregelen zullen de situatie van de mijn stabiliseren. In 1997 bedroeg de productie 2,2 miljoen tse en het aantal werknemers 2 424.

Walsummijn

De Walsummijn behoort tot de productieve mijnen van de onderneming met ruime voorraden. Door een gerichte keuze van de ontginningslagen en bepaalde technische maatregelen moet het mogelijk zijn de bedrijfsproblemen van voorbijgaande aard in met de ontginning te overwinnen en de productiecapaciteit veilig te stellen. In 1997 bedroeg de productie 2,9 miljoen tse en het aantal werknemers 3 802.

Lohberg/Osterfeld-mijn

Hoewel momenteel rationaliseringsmaatregelen op de kosten- en productiegegevens van deze productie-eenheid drukken, produceert de Lohberg/Osterfeld-mijn hoogwaardige cokeskolen. De mijn bevindt zich in een consolideringsfase en binnenkort zal de dure ondergrondse infrastructuur, die nog uit de vereniging met de vroegere Osterfeldmijn voortvloeit, zijn gesaneerd. In 1997 bedroeg de productie 2,9 miljoen tse en het aantal werknemers 4 262.

Prosper Haniel-mijn

De productiekosten van de Prosper Haniel-mijn behoorden in de afgelopen jaren tot de laagste van de onderneming. In de komende jaren worden nog verdere resultaten van de lopende rationalisering verwacht. In 1997 bedroeg de productie 3,7 miljoen tse en het aantal werknemers 4 078.

Auguste Victoria-mijn

De Auguste Victoria-mijn behoort tot de productieve mijnen van de onderneming met ruime voorraden. Na de verkoop daarvan door BASF in 1992 en de volledige integratie in de mijnbouwafdeling van de onderneming in 1996 werd het aanwezige rationaliserings-

potentieel ontsloten. Deze in zijn geheel genomen positieve ontwikkeling wordt wegens geologische moeilijkheden van voorbijgaande aard ongunstig beïnvloed. In 1997 bedroeg de productie 3,1 miljoen tse en het aantal werknemers 4 173.

Blumenthal/Haard-mijn

De Blumenthal/Haard-mijn wordt thans eveneens met productieproblemen van geologische aard geconfronteerd. De daaruit voortvloeiende productieverliezen leiden tot een duidelijke kostenstijging die van voorbijgaande aard is. Door een concentratie van de exploitatievelden in samenhang met een later tot stand te brengen verbinding voor de nog bestaande optie van een verschuiving naar het noorden, kunnen de kosten een voortgezette daling vertonen. In 1997 bedroeg de productie 3,3 miljoen tse en het aantal werknemers 4 447.

C. Resultaten van de geplande maatregelen

De vermelde maatregelen hebben tot gevolg dat het aantal arbeidsplaatsen in de gehele mijnbouwafdeling van de onderneming met ongeveer 44 500 eenheden daalt, van gemiddeld 89 500 in 1992 tot 45 000 in 2002. Jaarlijks komt dit neer op een afvloeiing van rond 4 500 werknemers. Vergeleken met het herstructureringsplan van 1994 betekent dit een extra inkrimping met 14 500 arbeidsplaatsen tot het jaar 2002. De thans geplande ontwikkeling van de personeelssterkte is gebaseerd op een productiviteitsstijging van 4 % per jaar. In 1997 bedroeg het aantal werknemers 60 820.

De vermindering van de productiekosten zal, uitgedrukt in prijzen van 1992, tot het jaar 2002 met ongeveer 37 DEM/tse meer dan dubbel zo hoog uitvallen als het in het herstructureringsplan van 1994 vermelde cijfer (16 DEM/tse). Tot 31 december 1997 zijn de werkelijke kosten met 21 DEM/tse verminderd.

De productie moet van 47,6 miljoen tse in 1992 worden teruggebracht tot 30,1 miljoen tse in 2002. Tegenover het herstructureringsplan 1994 betekent dit een extra productievermindering in deze periode van 8,2 miljoen tse. In 1997 bedroeg de productie 38,7 miljoen tse.

Herstructurering van de productie-eenheden van de onderneming Saarbergwerke AG

De overeenkomst over de nieuwe richtsnoeren voor de Duitse steenkoolindustrie van 13 maart 1997 zal tot een verdere productie-inkrimping leiden en in het jaar 2000 zal een productie-eenheid van de onderneming moeten worden gesloten.

A. Sluitingsmaatregelen

Göttelborn/Reden-mijn

Ondanks aanzienlijke investeringen in de periode 1990-1995 voor de samenvoeging van de mijnen Reden, Göttelborn en Camphausen moet de productie-eenheid wegens moeilijkheden van geologische aard in het jaar 2000 worden gesloten.

In 1997 bedroeg de productie 1,9 miljoen tse en het aantal werknemers 2 899.

B. Andere maatregelen

Ensdorf-mijn

Dankzij het in het begin van de jaren negentig gestarte programma tot modernisering van deze productie-eenheid kon een hoge productiviteit in stand worden gehouden. De Ensdorf-mijn was van oudsher de productiefste Duitse mijn en kan wellicht in de hier onderzochte periode zijn productiecapaciteit behouden. De omstandigheden zijn er gunstig voor en worden op middellange termijn door voortdurende productiviteitsverbeteringen gewaarborgd. In 1997 bedroeg de productie 2,5 miljoen tse en het aantal werknemers 2 231.

Warndt/Luisenthal-mijn

De mijn zal naar verwachting zijn productiecapaciteit verhogen, doordat:

- eind 1999 twee exploitatievelden worden afgestoten en
- in de toekomstige exploitatievelden nieuwe ontginningstechnieken tot aanzienlijke optimalisering zullen leiden.

In 1997 bedroeg de productie 2,2 miljoen tse en het aantal werknemers 3 504.

C. Resultaten van de geplande maatregelen

De personeelssterkte wordt van 18 671 werknemers teruggebracht tot 8 478 in 2002, hetgeen overeenkomt met een verlies van 10 193 arbeidsplaatsen. Tegenover het herstructureringsplan van 1994 betekent dit een extra inkrimping van 6 000 arbeidsplaatsen in 2002. In 1997 bedroeg het aantal werknemers 14 220.

De vermindering van de productiekosten zal met 100 DEM/tse, uitgedrukt in prijzen van 1992, in 2002 40 DEM/tse hoger uitvallen dan de doelstelling van het

herstructureringsplan van 1994. Op 31 december 1997 waren de werkelijke kosten met 44 DEM/tse verminderd.

De productiecapaciteit wordt van ongeveer 8 miljoen tse in 1992 teruggebracht tot 5,1 miljoen tse in 2002; tegenover het plan van 1994 is dit een verdere inkrimping van 2,2 miljoen tse. In 1997 bedroeg de productie 6,7 miljoen tse.

Herstructurering van de productie-eenheden van Preussag Anthrazit GmbH

De onderneming houdt voor de periode 1998-2002 vooralsnog rekening met een degressieve kostenontwikkeling. Tegenover de voor deze periode in augustus 1994 ingediende planning werd de productie echter ingevolge een teruglopende afzetontwikkeling naar beneden toe bijgesteld (van 2,05 miljoen tse/jaar tot ongeveer 1,7 miljoen tse/jaar). Op basis van de inmiddels bereikte ontwikkeling in de mijnbouw is de onderneming van mening dat een duidelijke verbetering van de productiviteit en dus ook een bepaalde vermindering van de productiekosten mogelijk zijn. In 1997 bedroeg de productie 1,7 miljoen tse.

De grondslag voor deze verbetering werd gelegd door de uitvoering van het in 1990 opgestelde saneringsplan.

— Dit plan omvat de volgende maatregelen:

— omschakeling van de voorwaartse op een achterwaartse winningmethode. De daartoe vereiste voorbereidende werkzaamheden (het drijven van winninggalerijen) werden voor het grootste gedeelte van 1991 tot 1994 uitgevoerd en in de volgende twee jaar tot de gewenste grootte uitgebouwd. Dankzij deze omschakeling kan de gehele pijlerproductie door middel van de achterwaartse winningmethode geschieden;

— het aanbrengen van krachtigere installaties op de winplaatsen en voor het drijven van galerijen. Deze verbetering is zo goed als voltooid;

— aanpassing van de infrastructuur aan de geringere productiehoeveelheid en consolidering daarvan. Dit proces, dat veeleer van de „lay-out” van de mijn afhankelijk is, is reeds ver gevorderd en kan van invloed zijn op de omvang van de vaste kosten;

— het aantal werknemers wordt van 4 024 in 1992 teruggebracht tot 2 667 in 2002. Dit komt overeen met een inkrimping van 33 %, in plaats van ongeveer 25 % volgens het herstructureringsplan van 1994. In 1997 telde de productie-eenheid 2 757 werknemers.

III

Volgens het door Duitsland ingediende plan zal de vermindering van de overheidssteun tot een gestage teruggang van de steenkoolproductie leiden. De steenkoolproductie moet van 47 miljoen tse in 1997 tot 37 miljoen tse in 2002 worden teruggebracht. Hoewel een zekere vermindering van de gemiddelde productiekosten in de Duitse steenkoolindustrie kan worden vastgesteld en rekening houdend met artikel 3, lid 3, van Beschikking nr. 3632/EGKS, zijn de productiekosten, uitgedrukt in constante prijzen van 1992, nog steeds hoog, daar zij in 2002 waarschijnlijk nog 242 DEM/tse zullen bedragen tegenover 288 DEM/tse in 1992. Ten opzichte van het plan van 1994, dat op een kostendaling van 28 DEM/tse uitkwam, ligt de thans geplande vermindering van 46 DEM/tse duidelijk hoger. De prijzen op de wereldmarkt zullen op rond 80 DEM/tse ton waarschijnlijk relatief stabiel blijven, waardoor de ongunstige verhouding tussen ingevoerde kolen en Duitse steenkool in wezen zal blijven bestaan.

De productie moet, vergeleken met 48 miljoen tse volgens het herstructureringsplan van 1994, in 2002 tot 37 miljoen tse worden teruggebracht.

Het aantal werknemers moet in 2002 tot ongeveer 56 000 zijn teruggebracht in plaats van tot 82 400 volgens het plan van 1994.

Op grond van het bovenstaande kan worden geconstateerd dat een duidelijke vermindering van de steun in wezen door middel van maatregelen tot beperking van de productie kan worden bewerkstelligd.

Duitsland moet derhalve bij de uitvoering van het plan voor de periode 1998-2002 nagaan hoe de productiekosten van de ondernemingen die staatssteun overeenkomstig artikel 3 van de beschikking ontvangen, zich ontwikkelen. Duitsland verbindt zich ertoe, mocht de beoogde realistische trendmatige daling niet worden bereikt, de Commissie de vereiste corrigerende maatregelen voor te stellen alsook een herziening van de indeling van de productie-eenheden overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van Beschikking nr. 3632/EGKS.

De Commissie heeft bij de beoordeling van het plan ermee rekening gehouden dat de sociale en regionale gevolgen van de teruglopende ontwikkeling in de steenkoolindustrie in Duitsland zoveel mogelijk moeten worden afgezwakt.

Op grond van het bovenstaande is de Commissie van mening dat het door Duitsland ingediende plan met de doelstellingen en criteria van Beschikking nr. 3632/93/EGKS verenigbaar is.

IV

De steun voor de bedrijfsvoering overeenkomstig artikel 3 ten bedrage van 5 171 miljoen DEM is bestemd voor de productie-eenheden van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preussag Anthrazit GmbH, Dr. Arnold Schäfer GmbH en Merchweiler GmbH.

In het geval van de RAG Aktiengesellschaft wordt de steun verleend ten behoeve van de productie-eenheden Friedrich Heinrich/Rheinland, Niederberg, Walsum, Lohberg/Osterfeld, Prosper/Haniel, Westerholt, Auguste Victoria, Blumenthal/Haard en Heinrich Robert. Bij de Saarbergwerke AG is de maatregel bestemd voor de productie-eenheden Ens Dorf en Warndt/Luisenthal. In het geval van Preussag Anthrazith GmbH komt de steun ten goede van de productie-eenheid Ibbenbüren.

Deze steun ten bedrage van 5 171 miljoen DEM is bedoeld om het verschil te compenseren tussen de productiekosten en de verkoopprijs die de contractpartijen vrij hebben bepaald op basis van de op de wereldmarkt genoteerde prijzen voor steenkool van soortgelijke kwaliteit uit derde landen.

Volgens de door Duitsland verstrekte gegevens en met inachtneming van artikel 3, lid 3, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS liggen de gemiddelde productiekosten van de productie-eenheden die onder artikel 3 vallen, tegen prijzen van 1992, in 1997 in werkelijkheid 5,4 % lager dan in 1995; zij bedragen 253 DEM/tse respectievelijk 268 DEM/tse.

Bij de beoordeling van de steun voor de bedrijfsvoering, zoals bedoeld in artikel 3 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS, heeft de Commissie rekening gehouden met de noodzaak de sociale en regionale gevolgen van de herstructurering van de steenkoolindustrie in reeds door meer dan gemiddelde structurele werkloosheid getroffen regio's zoveel mogelijk af te zwakken.

Het werkloosheidspercentage in de kolenbassins van het Roergebied ligt met ongeveer 15 % (district Duisburg 15,8 %, Recklinghausen 13,7 % en Gelsenkirchen 16,4 %) ver boven het West-Duitse gemiddelde dat 9,7 % bedraagt. Ook in Saarland is de werkloosheid in de steenkoolgebieden gemiddeld hoog (Saarbrücken 13,9 %, Saarlouis 11 %).

De steenkoolregio's zijn bovendien gebieden die onder de Europese regionale ontwikkeling vallen (doelstelling 2, regio's waar de industrie in verval is) en tevens gebieden die voor steunmaatregelen van de staten in de zin van artikel 92, lid 3, punt c), van het EG-Verdrag in aanmerking komen.

Op grond van de door Duitsland verstrekte gegevens en de door Duitsland aangegeven verplichtingen (zie deel VIII van de onderhavige beschikking) is de voor 1998 geplande steun verenigbaar met Beschikking nr. 3632/92/EGKS, en met name met de artikelen 2 en 3 ervan.

V

De steun ten bedrage van 3 164 miljoen DEM voor buitenbedrijfstelling, zoals bedoeld in artikel 4 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS, moet het verschil tussen de productiekosten en de op basis van de op de wereldmarkt genoteerde prijzen voor steenkool van soortgelijke kwaliteit uit derde landen vrij bepaalde verkoopprijs compenseren. Binnen de onderneming RAG Aktiengesellschaft komt de steun aan de productie-eenheden Fürst Leopold/Wulfen, Ewald/Hugo, Haus Aden/Monopol en Westfalen ten goede. In het geval van de onderneming Saarbergwerke AG is de maatregel voor de productie-eenheid Göttelborn/Reden bestemd.

Deze steun heeft betrekking op een programma voor volledige of gedeeltelijke sluiting van de genoemde productie-eenheden.

De bedoelde sluitingen vormen een onderdeel van de overeenkomst van 13 maart 1997, die tussen 1998 en 2002 tot een vermindering van de productiecapaciteit met 10 miljoen ton (21 % van de totale productiecapaciteit) en tot een verlies van 30 000 arbeidsplaatsen zal leiden.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 4 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS worden de productie-eenheden Göttenborn/Reden, Ewald/Hugo en Westfalen vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van genoemde beschikking volledig gesloten. Door het samenvoegen van productie-eenheden zal het tot gedeeltelijke sluitingen komen, die vóór het verstrijken van de geldigheidsduur van die beschikking tot een permanente en naar verwachting aanzienlijke capaciteitsvermindering zullen leiden. Overeenkomstig artikel 2, lid 1, tweede streepje, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS draagt deze steun bij tot de oplossing van de sociale en regionale problemen die uit de gedeeltelijke of gehele buitenbedrijfstelling van productie-eenheden voortvloeien.

De van 1992 tot 1998 te noteren productievermindering zou volgens de door Duitsland verstrekte gegevens 22 % moeten bedragen. De voor het jaar 1998 geplande steun is verenigbaar met Beschikking nr. 3632/93/EGKS, en met name met de artikelen 2 en 4 ervan.

VI

De steun ten bedrage van 81 miljoen DEM voor de financiering van de premies voor mijnwerkers van de

Duitse kolenindustrie („Bergmannsprämien”), die 10 DEM per ploegendienst ondergronds bedragen, moet een stimulans voor geschoold personeel vormen om ondergronds te werken en de rationalisering van de productie bevorderen. Uit de kennisgeving van Duitsland blijkt dat deze steun voor de mijnwerkers een financieel voordeel vormt. Hoewel de premie geen bestanddeel van de productiekosten van de kolenmijn-ondernemingen vormt, verlicht de steun mede de loonkosten van de ondernemingen. Het gaat derhalve om een steunmaatregel die toetsing behoeft in het licht van artikel 3 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS.

De geplande steunmaatregel moet ertoe bijdragen de productiviteit zoveel mogelijk te verhogen en vergemakkelijkt daardoor de herstructurering en rationalisering van de steenkoolindustrie. Hij draagt zodoende ook bij tot de verwezenlijking van de in artikel 2, lid 1, eerste streepje, genoemde doelstelling, namelijk verdere vooruitgang, in het licht van de kolenprijzen op de wereldmarkt, in de richting van economische rentabiliteit teneinde tot een depressie van de steunmaatregelen te komen.

Bij de beoordeling van de steunmaatregel heeft de Commissie overeenkomstig artikel 2, lid 1, tweede streepje, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS rekening gehouden met de noodzaak de sociale en regionale gevolgen van de herstructurering zoveel mogelijk af te zwakken.

De steun draagt overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van de beschikking bij tot een lichte verbetering van het ontoereikende concurrentievermogen van de betrokken ondernemingen, aangezien de dankzij het behoud van geschoold ondergronds personeel bereikte productiviteitsstijging tot een verlaging van de productiekosten leidt.

Duitsland garandeert dat deze steun samen met de overige steun voor de lopende productie voor geen enkele onderneming of voor geen enkele productie-eenheid meer zal bedragen dan het verschil tussen de productiekosten en de te verwachten winsten.

In het licht van het bovenstaande en op grond van de door Duitsland verstrekte informatie is de voor 1998 geplande steun verenigbaar met de doelstellingen van Beschikking nr. 3632/93/EGKS, en met name met de artikelen 2 en 3 ervan.

VII

De steun ter dekking van buitengewone lasten, zoals bedoeld in artikel 5 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS, ten behoeve van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preussag Anthrazit BmbH in Sophia Jacoba GmbH bedraagt 1 011 miljoen DEM.

Deze financiële maatregel omvat in de eerste plaats een steunbedrag van 161 miljoen DEM ter dekking van buitengewone lasten ten behoeve van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preussag Anthrazit GmbH.

Deze steun dient ter dekking van extra afwateringskosten voor bedrijven die in het kader van de herstructureringsmaatregelen werden gesloten en die zich in de nabijheid van actieve mijninstallaties bevinden. Daar in de gesloten mijnen niet of slechts in beperkte mate wordt afgewaterd, vloeit water, dat geenszins aan de bestaande productie is gebonden, naar de in de nabijheid gelegen actieve productie-eenheid, hetgeen extra kosten veroorzaakt. Dit water moet bovendien worden gezuiverd.

Deze uitdrukkelijk in punt I, onder i), en in punt II, onder b), van de bijlage bij Beschikking nr. 3632/93/EGKS vermelde steun die geen verband houdt met de lopende productie, dekt door de herstructurering veroorzaakte uitgaven voor de watervoorziening en de lozing van afvalwater. Overeenkomstig artikel 5 van de beschikking mag deze steun niet hoger zijn dan de kosten.

De Commissie heeft de overeenkomsten tussen de overheid en de ondernemingen alsook, in het raam van een audit, de gegevens betreffende de kosten gecontroleerd en vastgesteld dat de steunbedragen de vastgelegde middelen niet overschrijden.

De daardoor mogelijk geworden ontlasting van de betrokken ondernemingen vermindert hun gebrek aan financieel evenwicht en stelt deze in staat hun activiteiten voort te zetten. De steun voldoet bijgevolg aan de in artikel 2, lid 1, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS genoemde doelstellingen.

Deze financiële maatregel omvat in de tweede plaats steun ter dekking van buitengewone lasten ten bedrage van 850 miljoen DEM ten behoeve van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Sophia Jacoba GmbH.

Deze steun moet de kosten dekken die uit de herstructurering van de kolenindustrie voortvloeien of die daaruit zijn voortgevloeid en geen verband houden met de lopende productie (lasten uit het verleden).

Deze steun is het resultaat van besluiten die in het raam van de „Kolenronde” van 11 november 1991 zijn genomen na onderhandelingen tussen de mijnbouwondernemingen, de elektriciteitsproducenten, de Bondsregering, de regering van de deelstaat Noordrijn-Westfalen en die van de deelstaat Saarland en de vak-

bonden in de sectoren mijnbouw en elektriciteitsproductie.

De steun dient ter dekking van de volgende kosten, met uitzondering van de door de staat als bijzondere bijdrage in de zin van artikel 56 van het EGKS-Verdrag gedragen kosten voor sociale vergoedingen: lasten in verband met de betaling van de sociale uitkeringen die het gevolg zijn van de pensionering van werknemers voraleer deze de wettelijke pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt, andere uitzonderlijke uitgaven voor werknemers die ingevolge herstructureringen en rationalisering hun baan hebben verloren, uitbetaling van pensioenen en schadeloosstellingen buiten het wettelijke systeem aan werknemers die ingevolge herstructureringen en rationalisering hun baan hebben verloren en aan hen die daarop vóór de herstructureringen recht hadden, gratis kolenleveringen aan werknemers die ingevolge herstructureringen en rationalisering hun baan hebben verloren en aan hen die daarop vóór de herstructureringen recht hadden. In technisch en financieel opzicht dient de steun ter dekking van bijkomende beveiligingswerkzaamheden ondergronds die het gevolg zijn van herstructureringen, alsook van uitzonderlijke intrinsieke waardeverminderingen, voorzover deze uit de herstructurering van de ondernemingen voortvloeien.

Deze steun ter dekking van de uitdrukkelijk in punt I, onder a), b), c), d), f) en k), van de bijlage bij Beschikking nr. 3632/93/EGKS vermelde kosten mag, om aan artikel 5 van genoemde beschikking te voldoen, de bedoelde kosten niet overschrijden.

De Commissie heeft de gegevens betreffende de kosten in het raam van een audit gecontroleerd en vastgesteld dat de steunbedragen niet hoger zijn dan de vastgelegde middelen.

De daardoor mogelijk geworden ontlasting van de betrokken ondernemingen vermindert hun gebrek aan financieel evenwicht en stelt deze in staat hun activiteiten voort te zetten. De steun voldoet bijgevolg aan de in artikel 2, lid 1, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS genoemde doelstellingen.

VIII

Het doel is de steun tot een minimum terug te brengen; indien men verder het door Duitsland gehuldigde beginsel volgt dat steun slechts voor de afzet van steenkolen aan de elektriciteitsproducenten en aan de ijzer- en staalindustrie in de Gemeenschap mag worden verleend, verbindt Duitsland zich ertoe de voor de industrie en huisbrand bestemde productie tegen prijzen (nettoprijzen zonder vergoedingen) te verkopen die de productiekosten dekken.

De Commissie neemt er kennis van dat Duitsland in het raam van verordeningen („Verordnungen”) de maatregelen treft die noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat de krachtens deze beschikking toegekende steun niet meer bedraagt dan het verschil tussen de productiekosten en de op basis van de op de wereldmarkt genoteerde prijzen door de contractpartijen vrij overeengekomen verkoopprijs voor de afzet aan steenkoolverbruikende ondernemingen. De steunbedragen per ton lopende productie mogen niet ertoe leiden dat de prijzen voor kolen uit de Gemeenschap lager zijn dan die voor kolen van gelijkwaardige kwaliteit uit derde landen. Voorts ziet Duitsland erop toe dat de steun geen concurrentievervalsing en geen discriminatie tussen kolenproducenten en tussen afnemers en verbruikers van kolen in de Gemeenschap veroorzaakt.

Duitsland verbindt zich ertoe, overeenkomstig artikel 86 van het EGKS-Verdrag, de steun in de vereiste mate te beperken, met inachtneming van sociale en regionale overwegingen in verband met de teruggang van de steenkoolwinning in de Gemeenschap, en erop toe te zien dat deze steun rechtstreeks noch onrechtstreeks een economisch voordeel voor een andere activiteit dan voor de steenkoolproductie oplevert, bijvoorbeeld voor industriële activiteiten in verband met de productie of omzetting van steenkool uit de Gemeenschap.

Voorts wijst de Commissie Duitsland erop dat een essentieel kenmerk van de steunregeling wordt gevormd door het feit dat de steun in elk geval aan het communautaire belang moet beantwoorden en de werking van de gemeenschappelijke markt niet mag verstoren.

Teneinde de Commissie in staat te stellen na te gaan of de productie-eenheden die steun voor de bedrijfsvoering overeenkomstig artikel 3 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ontvangen, daadwerkelijk een trendmatige daling van de productiekosten naar de maatstaf van de op de wereldmarkt genoteerde prijzen teweegbrengen, verbindt Duitsland zich ertoe de Commissie jaarlijks uiterlijk op 30 september de productiekosten voor het afgelopen jaar alsmede alle in artikel 9 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS bedoelde gegevens mede te delen. Wanneer de voorwaarden van artikel 3, lid 2, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS niet kunnen worden vervuld, stelt Duitsland de Commissie corrigerende maatregelen voor alsook een herziening van de indeling van de productie-eenheden overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van de beschikking.

Krachtens artikel 3, lid 1, tweede streepje, en artikel 9, leden 2 en 3, van Beschikking nr. 3632/93/EGKS moet de Commissie de voor de lopende productie toegekende steun aan de doelstellingen van de artikelen 3 en 4 van genoemde beschikking toetsen. Duitsland deelt derhalve uiterlijk 30 september 1999 de in 1998 werkelijk uitgekeerde bedragen alsook eventuele aan-

passingen van de oorspronkelijk vermelde bedragen mede. Duitsland stelt naar aanleiding van dit jaarlijkse overzicht alle informatie ter beschikking die voor het toezicht op de nakoming van de in de genoemde artikelen vastgestelde criteria zijn vereist.

Bij de goedkeuring van de steunmaatregelen heeft de Commissie rekening gehouden met de noodzaak de sociale en regionale gevolgen van de herstructurering zoveel mogelijk af te zwakken,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Duitsland wordt gemachtigd ten gunste van de steenkoolindustrie de volgende maatregelen te nemen:

- a) steun voor de bedrijfsvoering overeenkomstig artikel 3 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ten bedrage van 5 171 miljoen DEM;
- b) steun voor buitenbedrijfstelling overeenkomstig artikel 4 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ten bedrage van 3 164 miljoen DEM;
- c) steun overeenkomstig artikel 3 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ten bedrage van 81 miljoen DEM voor het behoud van het ondergrondse personeel („Bergmannsprämie”);
- d) steun overeenkomstig artikel 5 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ten bedrage van 161 miljoen DEM ter dekking van buitengewone lasten ten behoeve van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Preussag Anthrazit GmbH;
- e) steun overeenkomstig artikel 5 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS ten bedrage van 850 miljoen DEM ter dekking van buitengewone lasten ten behoeve van de ondernemingen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG en Sophia Jacoba GmbH, die deze ondernemingen in staat stelt de kosten te dekken die uit de herstructurering van de kolenindustrie voortvloeien of die daaruit zijn voortgevloeid en geen verband houden met de lopende productie.

Artikel 2

Duitsland verbindt zich ertoe overeenkomstig artikel 86 van het EGKS-Verdrag alle algemene of bijzondere maatregelen te treffen om de voor Duitsland uit deze beschikking voortvloeiende verplichtingen na te komen. Duitsland ziet erop toe dat de goedgekeurde

steun uitsluitend voor de genoemde doelstellingen wordt gebruikt en draagt ervoor zorg dat steun voor alle geschrapte, te hoog geraamde of oneigenlijk gebruikte uitgaven voor in deze beschikking genoemde posten aan Duitsland wordt terugbetaald.

Artikel 3

Duitsland deelt uiterlijk op 30 september 1999 de bedragen mede die in het kolenjaar 1998 daadwerkelijk werden uitgekeerd en verstrekt de in artikel 9 van Beschikking nr. 3632/93/EGKS bedoelde gegevens.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland.

Gedaan te Brussel, 2 december 1998.

Voor de Commissie
Christos PAPOUTSIS
Lid van de Commissie

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 december 1998

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

(FIV/34.466 — Griekse veerdienstmaatschappijen)

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 3792)

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

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/271/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,Gelet op Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad
van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze
van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Ver-
drag op het zeevervoer⁽¹⁾, laatstelijk gewijzigd bij de
Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zwe-
den, inzonderheid op de artikelen 11 en 19,Gezien het besluit van de Commissie van 21 februari
1997 om de procedure in deze zaak in te leiden,Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig arti-
kel 23 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en overeen-
komstig Verordening (EEG) nr. 4260/88 van de Com-
missie⁽²⁾, laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetre-
ding van Oostenrijk, Finland en Zweden, betreffende
de mededelingsverplichtingen, de klachten, de verzoeken
en het horen van belanghebbenden en derden,
zoals bedoeld in Verordening (EEG) nr. 4056/86, in de
gelegenheid te hebben gesteld hun standpunten terzake
van de punten van bezwaar van de Commissie kenbaar
te maken,Na raadpleging van het Adviescomité voor mededin-
gingsregelingen en economische machtsposities op het
gebied van zeevervoer,

Overwegende hetgeen volgt:

DEEL I

DE FEITEN

A. De achtergrond van de onderhavige beschik-
king

- (1) De onderhavige beschikking vloeit voort uit een
op 23 augustus 1992 door een particulier bij de

Commissie ingediende klacht dat de prijzen voor
veerdiensten op routes tussen Griekenland en
Italië sterk met elkaar overeenkwamen. De
Commissie stelde overeenkomstig artikel 18, lid
3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 een
onderzoek in ten kantore van zes veerdienst-
maatschappijen, vijf in Griekenland en één in
Italië. Tijdens dit onderzoek ontdekte de Com-
missie bewijsmateriaal waaruit blijkt dat een
aantal veerdienstmaatschappijen gedurende ver-
scheidene jaren prijsafspraken heeft gemaakt.
Naderhand werden overeenkomstig artikel 16
van Verordening (EEG) nr. 4056/86 verzoeken
om inlichtingen gezonden naar Minoan Lines,
Strintzis Lines en Anek Lines, waarin om nadere
gegevens werd gevraagd betreffende het bewijs-
materiaal dat tijdens het onderzoek was aange-
troffen. De Commissie leidde op 21 februari
1997 de procedure formeel in, door een medede-
ling van punten van bezwaar te doen toekomen
aan de zeven ondernemingen waartoe de onder-
havige beschikking is gericht, alsmede aan Med
Link en Hellenic Mediterranean Lines. Op 13 en
14 mei 1997 vond een hoorzitting plaats.

B. De ondernemingen

- (2) De bij deze procedure betrokken ondernemin-
gen, zijn roll-on-roll-off-veerdienstmaatschap-
pijen die passagiers- en vrachtvervoersdiensten
verzorgen op een aantal routes tussen Grieken-
land en Italië, namelijk Minoan Lines (hierna
„Minoan” genoemd) te Heraklion, Kreta, Grie-
kenland, Strintzis Lines (hierna „Strintzis”
genoemd) te Piraeus, Griekenland, Anek Lines
(hierna „Anek” genoemd) te Hania, Kreta, Grie-
kenland, Marlines SA te Piraeus, Griekenland,
(hierna „Marlines” genoemd) Karageorgis Lines
(hierna „Karageorgis” genoemd) Ventouris
Group Enterprises SA (hierna „Ventouris Fer-
ries” genoemd) te Piraeus, Griekenland, en Adri-
atica di Navigazione SpA (hierna „Adriatica”
genoemd) te Venetië, Italië.

⁽¹⁾ PB L 378 van 31.12.1986, blz. 4.

⁽²⁾ PB L 376 van 31.12.1988, blz. 1.

C. De markt

- (3) De relevante markt is de markt voor roll-on-roll-off-veerdiensten tussen Griekenland en Italië.
- (4) Er zijn drie belangrijke routes tussen Italië en Griekenland waarop lijndiensten voor passagiers, auto's en vrachtwagens worden aangeboden. Het gaat om de routes tussen Ancona (Italië) en Patras (Griekenland), tussen Brindisi (Italië) en Patras (Griekenland) en tussen Bari (Italië) en Patras (Griekenland). Daarnaast bestaan er ook verbindingen vanuit Patras naar Triëst en – sinds kort – Venetië.
- (5) Het is duidelijk dat deze routes niet als geïsoleerde, afzonderlijke markten worden geëxploiteerd en dat er een zekere mate van substitueerbaarheid is, naar gelang van de plaats van vertrek en de bestemming van de reiziger of de goederen, de voorkeuren inzake reistijden enz. In het kader van deze beschikking acht de Commissie het evenwel niet nodig diepgaand te onderzoeken in hoeverre deze routes onderling substitueerbaar zijn, omdat de gedragingen waarop deze procedure betrekking heeft, zich minstens voor een deel van de betrokken periode op alle drie belangrijkste routes voordeden.
- (6) Op de route Ancona-Patras waren gedurende minstens een deel van de periode van de vermoedelijke inbreuk vijf grote maatschappijen actief, namelijk Minoan, Anek, Strintzis, Marlines en Karageorgis. Van deze maatschappijen staakte Karageorgis in 1993 haar activiteiten. Minstens één andere maatschappij – Superfast Ferries – is recentelijk tot deze markt toegetreden en is niet bij deze procedure betrokken. Op de routes tussen Patras en Bari/Brindisi zijn veel lijnvaartmaatschappijen actief (minstens elf), alsmede een aantal seizoengebonden maatschappijen. Minoan, Anek, Strintzis, Marlines en Karageorgis namen – gedurende de periode van de inbreuk – samen bijna 100 % van het verkeer op de route Patras-Ancona voor hun rekening. In 1993 hadden Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines en Marlines samen een marktaandeel van ongeveer 75 % voor het passagiersverkeer en 60 % voor het vrachtverkeer op de routes Patras-Bari/Brindisi⁽¹⁾.
- (7) In 1996 werden ongeveer 1 258 000 passagiers en 229 000 vrachtwagens van Griekenland naar Italië vervoerd, waarvan ongeveer 38 % respectievelijk 46 % op de route Patras-Ancona. Op de route Patras-Brindisi bedroegen de respectieve

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

D. Bewijsmateriaal

- (8) Het belangrijkste bewijsmateriaal waarop de onderhavige beschikking is gebaseerd, omvat:
- correspondentie – meestal via telex – tussen de diverse maatschappijen in verband met de invoering en berekening van prijzen;
 - bekentenissen van Anek en Strintzis in hun antwoorden op het verzoek van de Commissie om inlichtingen en in hun antwoord op de door de Commissie toegezonden mededeling van punten van bezwaar.

Bewijsmateriaal voor de periode 1987/1988/1989

- (9) Uit een telexbericht dat Minoan op 15 maart 1989 aan Anek zond en dat Anek na het verzoek om inlichtingen heeft verstrekt, blijkt dat in 1987 prijsoverleg plaatsvond over de tarieven voor 1988 op de route Patras-Ancona. Op 18 juli 1987 werd een prijsvereenkomst bereikt. In het bericht verklaart Minoan: „Over het prijsbeleid voor 1988, zoals in onderling overleg met de andere belanghebbende partijen vastgesteld, werd op 18 juli 1987 een besluit genomen. Dit was in feite de gebruikelijke praktijk.”
- (10) Anek begon in 1989 met een veerdienstverbinding tussen Patras en Ancona. In 1989 vond overleg plaats over de tarieven die zij zouden toepassen. In de in overweging 9 vermelde telex verklaart Minoan: „Wij betreuren het dat uw weigering om onze voorstellen uit ons eerdere [bericht] ten minste voorlopig volledig te aanvaarden, een bredere overeenkomst, die bijzonder voordelig voor onze maatschappijen zou zijn, in de weg staat ... Wij hebben het natuurlijk over uw afwijzing van onze voorstellen inzake de vaststelling van een gemeenschappelijk prijsbeleid op de route Patras-Ancona en wij vragen u begrip op te brengen voor de hiernavolgende argumenten, die bedoeld zijn als een antwoord op uw standpunt dat u de vrachtwagentarieven voor 1989 niet kunt aanvaarden

⁽¹⁾ Bron: Cruise & Ferry Info.

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

- (11) Minoan poogde daarna Anek ervan te overtuigen zich bij de tariefovereenkomst aan te sluiten, door op de succesvolle toepassing ervan te wijzen: „In de voorbije drie maanden waren alle reders het eens over twee aanpassingen van de tarieven voor vrachtwagens op de route Patras-Ancona van in totaal 40 %; een en ander heeft zeker niet tot ongerustheid of moeilijkheid geleid bij onze collega's-vervoerders.”.
- (12) Nadat zij er – voorlopig – niet in geslaagd waren Anek ertoe te bewegen zich bij de overeenkomst aan te sluiten, besloten Minoan, Karageorgis, Marlines en Strintzis met ingang van 26 juni 1989 voor vrachtwagens precies dezelfde tarieven toe te passen als Anek. De partijen wisselden zeer gedetailleerde lijsten uit en Anek werd zowel mondeling als schriftelijk op de hoogte gebracht van het resultaat. Op 22 juni zond Minoan Anek aldus een telex waarin werd meegedeeld dat de vier andere maatschappijen voornemens waren met ingang van 26 juni 1989 de tarieven van Anek toe te passen.

Bewijsmateriaal voor 1990

- (13) In juni 1989 begonnen de partijen besprekingen over de passagierstarieven voor 1990. Op 20 juni 1989 zond Minoan aan Anek, Karageorgis, Strintzis en Marlines gedetailleerde voorstellen voor een gemeenschappelijk beleid voor passagiers-, auto- en vrachtwagentarieven voor 1990. Op 6 juli 1989 zond Anek Minoan, Karageorgis, Marlines en Strintzis een telex waarin zij meedeelde: „in te stemmen met de vaststelling van een enkel passagierstarief door alle vijf maatschappijen op de route Patras-Ancona ... De tarieven voor vrachtwagens kunnen wij in oktober bespreken.”.
- (14) Op 12 juni 1989 zond Strintzis aan Minoan, Karageorgis, Marlines en Anek het volgende bericht: „De prijzen werden berekend op basis van de onlangs uitgewisselde telexen, nadat alle maatschappijen ermee hebben ingestemd één gemeenschappelijk prijsbeleid te voeren.”. In dit faxbericht staan de prijzen en kortingen voor passagiers en voertuigen, en de havengelden, uitgedrukt in drachme en in tien vreemde valuta.
- (15) Anek bevestigde in een telex van 14 juli 1989 aan de vier overige maatschappijen haar instemming „met de voorgestelde tarieven voor de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Ancona, welke gebaseerd zijn op ons besluit over een gemeenschappelijk tariefbeleid.”. Het overleg ging

nadien nog voort over een aantal minder belangrijke punten, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de discussie over de prijzen voor jeeps in een telex van Strintzis aan de overige maatschappijen van 17 juli 1989 en een telex van Anek aan de overige maatschappijen van 22 september 1989.

- (16) Op 8 december 1989 zond Strintzis een fax aan Minoan, Anek, Karageorgis en Hellenic Mediterranean Lines ⁽¹⁾ met daarin nadere gegevens over de nieuwe prijzen die – per type vrachtwagen – vanaf 10 december 1989 moesten worden toegepast op de routes Patras-Ancona en Patras-Bari/Brindisi. In deze fax wordt ook gemeld dat de kopie „ook door Ventouris Ferries” was ondertekend, en dat de tarieflijst zes handtekeningen droeg.
- (17) Er is nog een telexbericht waaruit blijkt dat in 1990 een gezamenlijk prijsbeleid van kracht was. In dit document van 11 april 1990, dat Anek aan Karageorgis, Minoan Lines en Strintzis deed toekomen, is sprake van de „telexen die de vier maatschappijen verstuurd met betrekking tot het prijsbeleid op de route Patras-Ancona”; voorts bevestigt Anek dat „onze overeenkomst betrekking heeft op de tarieven voor passagiers, passagiersvoertuigen en vrachtwagens, maar niet op de provisie van agenten en groepskortingen;”.
- (18) Opnieuw vond overleg plaats om gezamenlijk de tarieven voor vrachtwagens voor 1990 te verhogen. De maatschappijen zonden elkaar in de periode september-oktober een aantal telexen en Strintzis belegde een bijeenkomst te haren kantore. Strintzis zond op 5 september 1990 een telex aan Anek, Karageorgis en Minoan waarin zij verklaart: „Een voorwaarde voor de toepassing van de voorgestelde verhoging is een evenredige verhoging van de tarieven op de routes van Bari en Brindisi; evenwel moet tussen onze vier maatschappijen een beginselovereenkomst worden bereikt.”. Karageorgis stelt in een telex die zij aan Anek, Minoan en Strintzis zond, dat „overeenkomstig ons gemeenschappelijk besluit ... wij verplicht zijn de prijzen voor vrachtwagens per 20 oktober 1990 aan te passen.”. Daarna volgt een gedetailleerde lijst van prijzen. Voorts verklaart Karageorgis: „Gelieve bovenstaande telex momenteel zo snel mogelijk naar uw agenten in de havens en naar uw klanten te sturen.”.

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

- (19) Er werd een overeenkomst bereikt en op 30 oktober 1990 zond Strintzis een faxbericht naar acht maatschappijen die veerdiensten verzorgen tussen Griekenland en Italië (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Line, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis en Ventouris Ferries). In deze fax staat te lezen: „Wij delen u hierbij de definitieve overeenkomst mee voor de vrachtwagentarieven. Wij verzoeken u uw instemming met de inhoud van deze overeenkomst mee te delen; wij stellen voor dat u de prijzen op 1 november bekendmaakt en dat u ze, zoals afgesproken, op 5 november 1990 laat ingaan.”. Daarna volgt voor de routes vanuit Patras naar Ancona, Bari en Brindisi een lijst met prijzen voor de diverse types vrachtwagens uitgedrukt in drachme en lire.
- (20) Op 2 november 1990 zond Minoan een document naar haar agenten met daarin de nieuwe, vanaf 5 november 1990 geldende prijzen. Zij verklaarde duidelijk dat deze prijzen door de maatschappijen waren overeengekomen op alle routes tussen Griekenland en Italië.

Bewijsmateriaal voor 1991

- (21) Dat er ook voor 1991 tariefafspraken werden gemaakt, wordt aangetoond door diverse documenten. Karageorgis zond op 10 augustus 1990 een brief aan Anek, Minoan en Strintzis betreffende de lijst met prijzen op de route Patras-Ancona voor 1991. Daarin stelde zij: „Naar aanleiding van de overeenkomst tussen de vier maatschappijen dat er bovenop de eerste prijsverhoging van 5 % nog een prijsverhoging met 5 % moet komen, sturen wij u hierbij de nieuwe prijslijsten met de uiteindelijke verhoging van 10 %.”.
- (22) Op 22 oktober 1991 kreeg Anek van Karageorgis, Minoan en Strintzis een telex waarin staat: „... Wij nemen er kennis van, dat u op de route Patras-Triëst hetzelfde tarief wil toepassen dat wij allen voor de route Patras-Ancona hebben afgesproken. U zult zich realiseren dat de onduidelijke formulering ons grote zorgen baart, omdat het gevaar dreigt dat het tariefevenwicht dat wij – met aanzienlijke moeite – voor alle Italiaanse havens hebben bereikt, wordt verstoord. Wij herinneren u eraan, dat wij door een gezamenlijke inspanning – waaraan ook u hebt bijgedragen – de tarieven zo goed mogelijk hebben aangepast, waarbij de tariefverschillen werden gebaseerd op de afstand in zeemijl naar de havens van Brindisi, Bari en Ancona ... Wij zouden u dan ook dringend willen verzoeken – zoals van u mag worden verwacht – de overeenkomst

tussen de elf maatschappijen en de 36 vaartuigen op de overtocht Griekenland-Italië te verdedigen, want er bestaat een gerede kans dat de bestaande overeenkomst mislukt door de aanzienlijke verschillen die onder de oppervlakte smeulen. Wij zouden u willen voorstellen het tarief voor de route Patras-Triëst vast te stellen op 20 % boven het tarief voor de route Patras-Ancona (zoals in het verleden ook het geval was), teneinde dit tarief volledig in overeenstemming te brengen met de verschillende tarieven voor de routes tussen Ancona en de meer zuidelijke havens ... Onze maatschappijen zijn verplicht u mee te delen dat zo u voor de route Triëst-Griekenland dezelfde prijs blijft hanteren als voor de route Ancona-Griekenland, onze overeenkomst inzake een gemeenschappelijk prijsbeleid voor de route naar Ancona komt te vervallen en dat iedere maatschappij haar eigen prijsbeleid zal bepalen.”.

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

Bewijsmateriaal voor 1992

- (24) De heimelijke samenwerking ging in 1992 voort. Op 22 juli 1991 zond Strintzis een bijzonder gedetailleerde lijst met passagierstarieven naar Anek, Karageorgis en Minoan, met de mededeling: „Wij voegen hierbij die lijst voor 1992, zoals die werd overeengekomen op onze bijeenkomst van [onleesbaar] juli. Wij verzoeken u te bevestigen dat u akkoord gaat.”. Daarna werd een aantal telexberichten uitgewisseld waarin methoden werden besproken om een oplossing voor de ontwaarding van de drachme te vinden.
- (25) Op 7 oktober 1991 vond een bijeenkomst plaats tussen Strintzis, Anek, Karageorgis Lines en Minoan. Na deze bijeenkomst stuurde Strintzis de „overeengekomen” prijslijst voor 1992 (op de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Ancona) naar

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

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

- (26) De vier maatschappijen spraken ook af, hoe lang hun gemeenschappelijk overeengekomen tarieven tijdens de overgangperiode van het jaareinde geldig zouden blijven. In een door Anek aan Karageorgis, Minoan en Strintzis gezonden telexbericht, wordt verklaard: „... Wij gaan ermee akkoord dat de prijzen voor 1991 op de route Patras-Ancona nog tot en met 10 januari 1992 blijven gelden.”. Anek deelde haar agenten in de havens bij telex van 21 oktober 1991 mee: „... Volgens de overeenkomst met onze concurrenten blijven de prijzen van 1991 op de route Patras-Ancona-Patras tot en met 10 januari 1992 geldig.”.
- (27) In een ten kantore van Minoan Lines gevonden telex van 7 januari 1992 werden Anek, Strintzis en Karageorgis door Minoan ervoor gewaarschuwd dat diverse importeurs van motorvoertuigen „proberen onze maatschappijen tot tariefconcurrentie te verleiden ... Wij stellen u voor, dat wij ons aan ons gemeenschappelijk beleid blijven houden, om een dergelijke gevaarlijke ontwikkeling te voorkomen.”. Minoan stelt een prijs voor, die voor alle maatschappijen moet worden gehanteerd, en verzoekt om instemming „zodat kan worden geantwoord aan het bedrijf Calberson, dat – zoals u weet – contact heeft opgenomen met alle maatschappijen.”. Strintzis stemde ermee in, zich te blijven houden aan het gemeenschappelijke beleid en deed een voorstel voor een gemeenschappelijke prijs voor alle niet-begeleide voertuigen. Anek was het eveneens met Strintzis eens.
- (28) Uit een ten kantore van Minoan gevonden document van 25 februari 1992 blijkt dat de overeenkomst om voor de verschillende routes tussen Griekenland en Italië tariefverschillen te hante-

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

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

Bewijsmateriaal voor 1993

- (30) In 1992 vond ook overleg plaats over de nieuwe tarieven voor 1993. ETA deelde Minoan op 21 mei 1992 mee: „Er zal een bijeenkomst plaatsvinden van de vertegenwoordigers van de scheepvaartondernemingen die actief zijn op de route Patras-Ancona om de vaststelling van de nieuwe tarieven voor 1993 te bespreken.”. Dit document bevat ook de agenda van deze bijeenkomst. In een telexbericht van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan van 27 mei 1992 staat: „Wij informeren u over de voorstellen die wij gedaan hebben op de bijeenkomst van de vier scheepvaartmaatschappijen en die – met geringe aanpassingen voor Karageorgis en Strintzis – werden aanvaard. Anek beraadt zich op haar standpunt en zal binnen tien dagen antwoorden.” Daarna volgt een lijst van specifieke prijsverhogingen voor diverse types vervoer.
- (31) De besprekingen werden later voortgezet. Op 30 juli 1992 deelde ETA het hoofdkantoor van Minoan per brief mee dat op 4 augustus 1992 een bijeenkomst zou plaatsvinden van vertegenwoordigers van de vier „maatschappijen die samenwerken op de route Griekenland-Italië”, tijdens welke „alle relevante aangelegenheden zullen worden besproken.”.

- (32) Op 6 augustus 1992 zond Strintzis aan Anek, Karageorgis en Minoan een faxbericht inhoudende dat de prijzen in Europese valuta zouden worden opgesteld op basis van het tarief in drachme, waarbij ook de wisselkoers in Duitse mark zou worden vermeld. Tevens werd voorgesteld het tarief in drachme niet te verspreiden vóór 30 september 1992. In een telex van 7 augustus 1992 betuigde Anek haar instemming. Dit antwoord werd ook aan Strintzis, Karageorgis en Minoan gezonden.
- (33) Op 29 september 1992 zond Minoan een brief aan Anek, Karageorgis en Strintzis, waarin zij haar bezorgdheid uitte over de schommelingen van de vreemde valuta ten opzichte van de drachme en de overige maatschappijen verzocht te antwoorden op de vraag of zij hun prijzen moesten aanpassen; anders zouden de tarieven in mark, lire en drachme sterk van elkaar afwijken. Minoan zond Anek, Karageorgis en Strintzis op 12 oktober 1992 diverse voorstellen die reeds mondeling of via telex waren besproken. In een telex die Minoan op 15 oktober 1992 aan Anek, Strintzis en Karageorgis zond staat: „Aansluitend bij ons gesprek over de definitieve regeling in verband met de tarieven in mark, lire en drachme, bijgaand onze besluiten.”. Voor het tarief in lire werd een verhoging met 5 % voorgesteld. Anek antwoordde bij telex van 16 oktober 1992 dat zij akkoord ging met de prijzen in mark en lire. Strintzis betuigde eveneens haar akkoord op 16 oktober 1992. Karageorgis antwoordde bij telex van 26 oktober 1992 dat zij akkoord ging en voegde eraan toe: „Wij dringen voorts aan op een verhoging van de tarieven voor voertuigen en zien uit naar uw besluit.” Anek antwoordde bij telex van 6 november 1992 dat zij akkoord ging.
- (34) Nadat Minoan van de Commissie een verzoek had ontvangen om inlichtingen te verstrekken over de prijzen op de routes tussen Griekenland en Italië, zond zij in november 1992 Anek, Karageorgis en Strintzis het volgende telexbericht: „Gezien de delicate situatie die ontstaan is door het verzoek van de Commissie in verband met onze tariefregelingen op de route Griekenland-Italië en na de mondelinge uitwisseling van onze standpunten, stellen wij het volgende voor: van de 17 categorieën in ons tarief, moet geen rekening worden gehouden met het „dek”-tarief, omdat wij niet willen dat iemand van ons daar goedkoper is; wat de overige 16 categorieën betreft moet iedere maatschappij vier categorieën kiezen (te selecteren door de heer Sakellis) [Strintzis] en haar tarief vermindern met 1 %.”. Minoan zond Anek ook een afschrift van haar antwoord op het voormelde verzoek om inlichtingen.
- (35) In een telex gedateerd 9 december 1992 van Strintzis aan Anek, Minoan en Karageorgis, staat: „Wat de tarieven voor 1993 betreft, herinneren wij u eraan dat werd overeengekomen dat deze per 11 januari 1993 van kracht zouden worden.”.
- (36) In een telex gedateerd 7 januari 1993 (genoemd in overweging 29) van Minoan aan Strintzis, Anek en Karageorgis, werd voorgesteld de tarieven voor voertuigen op de routes Griekenland-Italië aan te passen. Volgens deze telex is „ons besluit om met u tot overeenstemming te komen – zonder voorafgaand overleg met de maatschappijen op de andere Italiaanse routes – over de aanpassing van de prijzen, ingegeven door het verlangen de oeverloze discussies te vermijden die zich zouden voordoen wanneer daarover overleg zou plaatsvinden. Wij geloven dat die maatschappijen deze gemeenschappelijke overeenkomst welwillend zullen ontvangen ... Wij wachten op uw akkoord.”. Daaraan was een tabel gehecht met de voorgestelde tarieven. Karageorgis antwoordde bij telexbericht van 8 januari 1993 dat zij „volledig akkoord ging”. Op 14 januari 1993 zond Minoan nog een telexbericht aan Anek, Karageorgis en Strintzis waarin werd voorgesteld dat Anek het tarief voor vrachtwagens op de route naar Triëst met 15 % zou verhogen. Strintzis ging op 15 januari 1993 op beide punten met Minoan akkoord. Anek antwoordde op 15 januari 1993 dat zij akkoord ging met de voorstellen voor de route Patras-Ancona, maar dat zij reeds had bekendgemaakt dat per 1 februari 1993 de tarieven op de route naar Triëst met 8 % zouden stijgen en dat het moeilijk zou zijn van dit besluit terug te komen.
- (37) Op 24 november 1993 vond een bijeenkomst plaats die werd bijgewoond door 14 maatschappijen. Met deze bijeenkomst werd een aanpassing beoogd van de prijzen voor 1994 op de routes van Patras naar Ancona, Brindisi en Bari. In een telexbericht gedateerd op 24 november 1993 van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan, staat te lezen: „Wij hebben het genoeg van u mee te delen dat wij op de bijeenkomst van vandaag een akkoord hebben bereikt over de aanpassing van het tarief voor voertuigen met ongeveer 15 % ... met onmiddellijke ingang per 16 december 1993. Wij zijn zeer verheugd, omdat wij eerste het probleem van de mislukking van het vorige akkoord moesten verhelpen.”. Uit deze laatste zin blijkt dat eerder dat jaar reeds een overeenkomst van kracht was over prijsverschillen tussen Ancona, Bari en Brindisi.

Bewijsmateriaal voor 1994

- (38) Op 24 november 1993 vond een bijeenkomst plaats die door 14 maatschappijen werd bijgewoond. Het doel van deze bijeenkomst was het bereiken van een overeenkomst over de prijzen op de routes van Patras naar Ancona, Brindisi en Bari. In een telex die ETA op 24 november 1993 naar het hoofdkantoor van Minoan stuurde, staat: „Het verheugt ons u mee te delen dat wij op de bijeenkomst van vandaag een akkoord bereikt hebben over de aanpassing van het tarief voor voertuigen met circa 15 % ... hetwelk onmiddellijk zal ingaan per 16 december 1993. Wij zijn zeer verheugd, omdat wij eerst het probleem moesten verhelpen van de mislukking van het vorige akkoord als gevolg van het verzet van Kosma-Giannatou en Ventouris A. Stukje bij beetje konden wij de situatie rechtzetten en kwamen wij van de 5 à 10 % (het standpunt van Strintzis, Ventouris G. en Adriatica) uiteindelijk uit bij het voornoemde percentage. Bovendien hebben wij een evenwichtige oplossing kunnen vinden voor de diverse conflicten die – zoals u weet – bestaan ten aanzien van de verschillen van haven tot haven. Wij zijn werkelijk zeer verheugd, omdat dit op basis van de productiecijfers over 1993 voor onze maatschappij onmiddellijk extra netto-inkomsten van 600 miljoen [GDR] per jaar betekent.”. Bovendien vermeldt deze notitie dat 14 maatschappijen op de bijeenkomst aanwezig waren.
- (39) „Kosma-Giannatou” waarvan sprake is in overweging 38, wordt door de Commissie geïnterpreteerd als een verwijzing naar de maatschappij Med Lines, omdat de heren Kosmas en Giannatos beiden lid zijn van de directie van deze maatschappij. Aangenomen wordt dat „Ventouris G.” een verwijzing is naar Ventouris Ferries, terwijl met „Ventouris A.” AK Ventouris, een andere maatschappij, wordt bedoeld. De Commissie heeft AK Ventouris niet in de onderhavige beschikking opgenomen omdat zij – behalve de bovenstaande notitie – over geen enkel ander bewijs beschikt dat deze maatschappij daadwerkelijk inbreuk op de mededingingsregels heeft gemaakt. Voorts kon de Commissie andere kleine maatschappijen die eventueel aan deze bijeenkomst hebben deelgenomen evenmin identificeren.
- (40) In een telex van 13 mei 1994, van Minoan aan Anek en Strintzis, is sprake van een nieuw type aanhangwagen dat meer en meer wordt gebruikt op de route naar Ancona, en werden voorstellen gedaan voor een nieuwe tariefcategorie en een gemeenschappelijke datum voor de invoering van dit tarief. Hierna volgden over hetzelfde onderwerp andere telexberichten van 25 mei 1994 en 3 juni 1994, waarin om instemming werd verzocht.
- (41) In een telex gedateerd op 26 mei 1994 van ETA aan het hoofdkantoor van Minoan, staat te lezen: „Wij hebben een initiatief genomen om op de routes naar Italië een nieuw tarief in te voeren, waarbij de bedragen variëren naargelang contant wordt betaald of met een tweemaandscheque. Het probleem is dat wij de instemming moeten krijgen van 16 maatschappijen. Desondanks zijn wij optimistisch.”.
- (42) Het onderzoek van de Commissie vond in juli 1994 plaats. Er zijn geen aanwijzingen dat de maatschappijen hun onderlinge afspraken na dat tijdstip voortzetten.

E. De argumenten van de partijen*Algemene argumenten van de partijen**Strintzis*

- (43) Volgens Strintzis kwamen de prijsovereenkomsten tot stand onder invloed van de Griekse wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen inzake kustvaart, inzonderheid wet nr. 4195 van 11/13 juli 1929. Strintzis voert aan dat zij zich, gezien:
- de Griekse bestuursrechtelijke bepalingen;
 - de praktijk en de door het ministerie van Koopvaardij (YEN) opgelegde verplichtingen;
 - de behoefte aan een regelmatig vaarschema;
 - de onzekere duur van het toeristisch seizoen;
 - het gevaar van drastische veranderingen van het kostenpeil als gevolg van onverwachte jaarlijkse ontwaardingen van de drachme;
 - het feit dat het bedrijfsplan van Strintzis door de verplichte bijeenkomsten over het binnenlandse gedeelte van de lijn Griekenland-Italië wel moest bekend geraken, en
 - de verplichting zich te houden aan de richtsnoeren van het YEN dat stijgingen voor de vrachttarieven op het internationale gedeelte van de route Griekenland-Italië binnen de grenzen van de inflatie moesten blijven,

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

- (44) In ieder geval hebben alle voormelde factoren de autonomie van de partijen om over hun tariefbeleid te beslissen, ingeperkt. Volgens Strintzis moeten de richtsnoeren van het YEN betreffende het prijsbeleid van de maatschappijen worden beschouwd als beperkende maatregelen in de zin van Griekse wet nr. 4195/29. Bovendien gaf de maatschappij zich er geen rekenschap van dat zij met haar activiteit inbreuk maakte op het communautaire mededingingsrecht.
- (45) Strintzis stelt dat de overeenkomsten geen verplichtingen of negatieve bepalingen bevatten; dat zij daadwerkelijk concurreerde met de overige maatschappijen door kortingen aan te bieden en dat een aanzienlijk deel van haar nettowinst afkomstig was van de niet aan de overeenkomsten onderworpen dienstverlening aan boord.
- (46) Volgens Strintzis bepaalde het YEN door zijn optreden alle concurrentiefactoren met uitzondering van de prijzen op het internationale gedeelte van de routes tussen Griekenland en Italië. Bijgevolg was de resterende concurrentie uiterst beperkt of zelfs onmogelijk. In feite was de prijsovereenkomst een door de overheid aangemoedigd en door haar gecontroleerd kartel en geen kartel van individuen dat functioneerde met het oog op de winstmaximalisatie van de deelnemers. Integendeel, de prijzen op de routes tussen Griekenland en Italië waren lager dan die op andere internationale routes binnen de gemeenschappelijke markt. Wat de ernst van de inbreuk betreft, voert Strintzis aan dat de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten bij de partijen verwarring heeft gesticht omtrent de toepasselijke wettelijke regels, en dat het prijsniveau zonder de aangevoerde prijsovereenkomsten gelijk zou zijn geweest.

Ventouris Ferries

- (47) Ventouris Ferries stelt dat zij haar verkoop- en prijsbeleid zelfstandig bepaalde, rekening houdend met de marktvoorwaarden, de inflatie en exploitatiekosten en het beleid van het YEN, dat aanzienlijke openbare dienstverplichtingen oplegde aan de maatschappijen die in Griekenland actief waren. De maatschappij beweert in feite dat zij haar commerciële gedragingen en praktijken afstemde op de bepalingen van het nationale en het Gemeenschapsrecht, met inacht-

neming van de regels van het mededingingsrecht en de Griekse zeevaartwetgeving. Voorts zou Ventouris Ferries alleen actief zijn geweest op de route Patras-Igoumenitsa-Korfoe-Bari, waar zij niet te maken kreeg met substantiële concurrentie en zij bijgevolg ook geen enkele reden had om een overeenkomst te sluiten met maatschappijen die op andere routes, in andere omstandigheden en met andere afnemers actief waren. Volgens Ventouris Ferries was iedere vorm van samenwerking tussen de maatschappijen beperkt tot de veerdienstmaatschappijen die actief waren op de route Patras-Ancona.

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

Anek

- (49) Anek erkent dat zij sinds 1990 betrokken was bij een overeenkomst om gemeenschappelijke prijzen vast te stellen op bepaalde routes, ook al gaf zij er zich op het tijdstip dat de overeenkomst werd gesloten, geen rekenschap van dat de toepasselijke wetgeving werd geschonden. Anek wijst er verder op, dat de Commissie – ten aanzien van alle veerdienstmaatschappijen – ook rekening moet houden met de nationale wetgeving die voor de maatschappijen van toepassing was, de betrokkenheid van de nationale autoriteiten die de weg naar de overeenkomsten voorbereidden, en de beperkte invloed ervan op de mededinging. Voorts wijst Anek de Commissie erop dat zij ermee rekening moet houden dat Anek tegen haar zin toetrad tot de overeenkomst en er een passieve rol in speelde, dat haar betrokkenheid beperkt was in de tijd, dat zij in beperkte mate op de relevante markt actief is en dat zij vaste toezeggingen doet om in de toekomst de wet na te leven.
- (50) Anek stelt dat voor alle scheepvaartroutes waar cabotage van toepassing was, de maatschappijen voor het binnenlandse gedeelte van internationale scheepvaartroutes moesten overleggen over tarieven en andere vraagstukken. Ook al eiste het ministerie van Koopvaardij niet dat de veerdienstmaatschappijen overeenkomsten sloten over prijzen voor het internationale gedeelte van de route naar Italië, toch beweert Anek dat de

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

- (51) Anek stelt dat zij niet aanzette tot of een leidende rol speelde bij de vaststelling van prijzen en dat zij soms bezwaar maakte tegen bepaalde maatregelen die door andere werden voorgesteld, met name wanneer zij van oordeel was dat de voorgestelde tarieven oneerlijk of buitensporig waren. Zo heeft Anek zich eind 1991 verzet tegen pogingen van andere veerdienstmaatschappijen om een overeenkomst te sluiten waardoor de tarieven op de route Patras-Triëst met 20 % meer zouden worden verhoogd dan op de route Patras-Ancona.
- (52) Wat de prijzen betreft, verklaart Anek dat de tarieven per mijl op de routes tussen Griekenland en Italië lager bleven dan die op vergelijkbare internationale routes in Europa, en dat zij aanzienlijk lager waren dan de binnenlandse tarieven. Ook stelt Anek dat de prijsovereenkomst alleen betrekking had op tarieven en zich niet uitstreckte tot andere gebieden, zoals diensten aan boord, prijzen aan boord, reclame en provisies van agenten. Voorts beweert Anek dat zij geen significant marktaandeel had op de routes Patras-Brindisi en Patras-Bari. Bijgevolg mocht worden aangenomen dat haar samenwerking op deze routes geen belangrijke invloed op de mededinging zou hebben

Minoan

- (53) Minoan stelt dat de aangevoerde overeenkomsten geen bindend karakter hadden, maar alleen het bestaan bevestigden van een algemeen kader voor bedrijfsvoering dat in ieder geval vooraf vast lag als gevolg van de bestaande wettelijke regeling inzake scheepvaart en het beleid van het YEN. Uit de correspondentie van het YEN met de Commissie concludeert Minoan dat de tarieven voor het internationale gedeelte van de routes tussen Griekenland en Italië werden beïnvloed door de besluiten van het YEN betreffende prijzen voor het binnenlandse gedeelte, alsmede door aanbevelingen van het YEN betreffende de internationale tarieven. Meer bepaald beschouwt Minoan het beleid van het YEN als beperkende maatregelen in de zin van Griekse wet nr. 4195/29. Volgens Minoan hadden de vermeende overeenkomsten betrekking op de tarieven voor de internationale verbindingen die publiek werden bekendgemaakt, en omvatten zij geen van de andere parameters van de bedrijfsvoering van

de maatschappijen, zoals de organisatie van het commerciële net, het beleid inzake kortingen en reclame, de prijzen van voedingsmiddelen en diensten aan boord, en het beleid inzake verhoging van categorie. Minoan vraagt de Commissie om rekening te houden met het cumulatieve effect van al deze factoren in de economische en juridische context van deze zaak.

- (54) Wat de toepassing van de onderhavige overeenkomsten betreft, houdt Minoan staande dat deze in de praktijk nooit werden toegepast. Voorts beweert Minoan dat ETA een zelfstandige onderneming is, die optrad als haar agent. Bijgevolg betwist Minoan de wettigheid van het onderzoek ten kantore van ETA en van de toen door de Commissie meegenomen bescheiden. De maatschappij vestigt de aandacht op de brief van 14 september 1993 die werd aangetroffen tijdens het onderzoek van 5 en 6 juli. Volgens Minoan bewijst deze brief dat vele van de activiteiten die aan Minoan worden toegeschreven, met name die met betrekking tot het prijsbeleid, initiatieven waren van ETA en plaatsvonden zonder goedkeuring van Minoan.
- (55) Ten aanzien van de ernst van de vermeende inbreuk stelt Minoan dat het bestaan van prijsovereenkomsten in werkelijkheid geen belangrijke rol speelt, gezien de doorzichtigheid van de markt. Ten aanzien van de duur van de inbreuk voert Minoan aan, dat de beweerde overeenkomsten niet werden toegepast.

Adriatica

- (56) Adriatica erkent dat haar vertegenwoordiger deelnam aan de besprekingen met de maatschappijen die op de routes tussen Griekenland en Italië actief zijn. Zij voert evenwel aan dat zij zelfstandig haar verkoop- en prijsbeleid bepaalde, rekening houdend met de marktvoorwaarden. Er was namelijk voldoende concurrentie op de markt, omdat de maatschappijen elkaar beconcurrerden met kortingen, provisies, toeslagen voor gevaarlijke ladingen enz., terwijl nooit over marktaandelen werd onderhandeld. Het marktaandeel van Adriatica daalde dan ook vanaf 1990.
- (57) Ten slotte betoogt Adriatica dat zij geen enkele rol speelde bij de vaststelling van de prijzen en dat zij nooit een prijsovereenkomst heeft toegepast. Deze overeenkomsten waren – aldus Adriatica – het resultaat van onderhandelingen tussen de Griekse maatschappijen. Mocht de Commis-

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

Marlines

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

Argumenten van de partijen aangaande specifieke beschuldigingen

1987, 1988, 1989

- (59) Strintzis aanvaardt dat zij in 1987, 1988 en 1989 aan prijsoverleg deelnam. Zij betoogt evenwel dat de bijeenkomsten van de maatschappijen in 1987 uitsluitend verband hielden met de tarieven voor 1988. Wat de tarieven voor vrachtwagens voor 1989 betreft, geeft Strintzis toe dat zij de tarieven van Anek volgde, omdat de maatschappijen die op de verbindingen tussen Griekenland en Italië actief waren, af en toe de door hun concurrent bekendgemaakte prijzen volgden.
- (60) Wat betreft de poging om Anek ertoe te bewegen zich bij de vermeende overeenkomst aan te sluiten, wijst Strintzis erop dat Anek volgens de Griekse wettelijke bepalingen geen prijzen kon toepassen die aanzienlijk lager lagen dan de gangbare prijzen voor vertrek vanuit de haven van Patras. Bijgevolg stelden de maatschappijen Anek een gezamenlijk prijsbeleid voor om te vermijden dat de prijzen aanmerkelijk neerwaarts zouden verschillen en dat de Griekse autoriteiten zouden ingrijpen.
- (61) Strintzis houdt staande dat de bijeenkomsten over de tarieven van 1988 en 1989 niet resulteerden in een overeenkomst over een gemeenschappelijk passagierstarief, omdat de door haar bekendgemaakte passagierstarieven verschilden van die welke de overige maatschappijen bekendmaakten.
- (62) Minoan stelt dat de gedragingen van de overige maatschappijen ten aanzien van Anek moeten worden getoetst aan de Griekse wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen en het beleid van het YEN. Voorts stelt zij dat iedere eventuele aanpassing van de tarieven niet werd ingegeven door het verlangen om de winst op te drijven, maar door andere factoren, zoals inflatie, de stijging van de brandstofprijzen en de verhouding tussen de drachme en de andere valuta's.
- 1990
- (63) Strintzis geeft toe dat zij samen met Minoan, Anek, Karageorgis en Marlines voor 1990 een overeenkomst bereikte over gemeenschappelijke passagiers- en vrachtwagenprijzen. Zij voert evenwel aan, dat deze overeenkomsten nooit werden nageleefd, omdat Strintzis haar prijsbeleid zelfstandig bepaalde.
- (64) Wat meer bepaald de telex van 6 juli 1989 betreft, vestigt Strintzis de aandacht op de verklaring van Anek dat iedere maatschappij haar beleid inzake groepsreizen vrij kon bepalen. Volgens Anek gold als „groep” iedere groep van minstens 24 personen met hetzelfde vervoersbewijs. Een dergelijke beperking bestond daarentegen niet bij Strintzis, die haar klanten groepskortingen verleende, ongeacht het aantal personen. Strintzis beweert dat haar kortingenbeleid en de andere kortingen voor trouwe klanten nooit aan haar concurrenten werden meegedeeld en dat zij bijgevolg de prijsovereenkomst voor 1990 niet toepaste.
- (65) Wat de fax van 12 juni 1989 betreft, voert Strintzis aan dat de uitwisseling van informatie nodig was, omdat het YEN de vijf maatschappijen aanriep de prijsverhogingen binnen de grenzen te houden van de inflatie van iedere valuta waarin de tickets werden uitgegeven. Voorts stelt zij dat zij verantwoordelijk was voor de aanpassing van de prijzen binnen de grenzen van de inflatie voor iedere valuta, omdat zij beschikte over een betere infrastructuur en logistieke methoden.
- (66) Strintzis houdt, wat de fax van 8 december 1989 betreft, staande dat deze handtekeningen geen andere bindende waarde hadden dan dat de ondertekenaars op de hoogte werden gebracht van de voorgestelde prijzen. Volgens Minoan impliceerden de handtekeningen op de fax van 8 december 1989 niet dat er sprake was van een schriftelijke overeenkomst als zodanig. De

- ondertekening moet worden toegeschreven aan het feit dat de desbetreffende documenten, die de logische verschillen bevatten tussen de prijzen voor Ancona en die voor Bari of Brindisi, ook in aanmerking werden genomen door Ventouris, die actief was op de zuidelijke verbindingen. Volgens Minoan boden de voorgestelde prijzen voor de diverse soorten vrachtwagens een „ideaal” model voor de berekening van de prijsverschillen op grond van de afstand in mijl en was er geen enkel voornemen om een specifieke prijs vast te stellen voor iedere verbinding en iedere categorie vrachtwagens. Ter ondersteuning van deze stelling voert Minoan aan, dat zij de betrokken prijzen op de verbinding naar Ancona niet strikt volgde, maar dat zij inzake kortingen een eigen beleid voerde.
- (67) Ventouris verklaart ten aanzien van de fax van 8 december 1989 dat zij haar prijsbeleid voor 1990 reeds had vastgesteld en dat de handtekeningen onder de prijzen niet betekenen dat er een overeenkomst was, omdat de prijslijst wettelijk niet bindend was. Deze lijst bevatte inderdaad het voorstel van Ventouris voor algemene richtprijzen. Toch had de maatschappij deze lijst reeds op 4 december 1989 aan haar agenten meegedeeld.
- (68) Bovendien voert Strintzis aan, dat de telex van 11 april 1990 weliswaar bewijst dat er een prijs-overeenkomst was, maar ook dat het de betrokken partijen vrijstond hun beleid inzake kortingen en provisies aan hun agenten onafhankelijk vast te stellen.
- (69) Volgens Minoan heeft de telex van 11 april 1990 betrekking op een overeenkomst over bepaalde parameters van het prijsbeleid waarvan de concurrenten toch gemakkelijk op de hoogte zouden geraken.
- (70) Ten aanzien van de telex van 6 september 1990 stelt Strintzis dat de aanpassing van de tarieven kan worden toegeschreven aan inelastische factoren – zoals de schommelende brandstofprijzen – en aan andere objectieve factoren die verband houden met het beleid van de Griekse regering, zoals de toename van het vrachtwagenvervoer als gevolg van de moeilijkheden in Joegoslavië, het besluit van het ministerie van Vervoer betreffende de uitvoer van goederen en de noodzaak de tarieven te verhogen, zodat de maatschappijen ook in de winter de routes tussen Griekenland en Italië kunnen exploiteren.
- (71) Volgens Strintzis heeft Minoan met het faxbericht van 13 september 1990 bevestigd dat de tariefverhoging plaatsvond op basis van een analyse van de economische componenten van de exploitatiekosten van de schepen. De maatschappijen kenden deze gegevens tot in de details door de bekendmaking van hun exploitatievergunningen en de nodige bijeenkomsten voor de binnenlandse verbindingen waaraan zij onder de hoede van het YEN deelnamen. Strintzis betoogt dat de partijen verplicht waren deze economische gegevens te bespreken om ook tijdens de winterperiode op de routes tussen Griekenland en Italië actief te blijven.
- (72) Wat de telexberichten van 5 september 1990 en van 10 oktober 1990 betreft, voert Minoan aan, dat de vier maatschappijen door de stijgingen van de brandstofprijzen, de moeilijkheden in Joegoslavië en de noodzaak ook tijdens de winter actief te zijn, verplicht waren hun tarieven op het gedeelte Korfoe-Ancona aan te passen om de negatieve gevolgen van de vervoerskosten te beperken.
- (73) In verband met de fax van 30 oktober 1990 erkent Strintzis dat zij de voor vrachtwagens overeengekomen prijzen toepaste. Wel voert zij aan, dat de prijzen gebaseerd waren op de werkelijke uitgaven voor de routes tussen Griekenland en Italië, namelijk de stijging van de brandstofprijzen en de noodzaak om de verschillen tussen de nationale en internationale tarieven per mijl en per meter vervoerde vrachtwagen beter in de prijzen tot uitdrukking te laten komen.
- (74) Ventouris Ferries beweert de fax van 30 oktober 1990 nooit te hebben ontvangen en dat haar tarieven voor vrachtwagens in de lijst werden opgenomen door de andere maatschappijen die deze prijzen wellicht ontvangen hadden van een agent van Ventouris.
- (75) Adriatica erkent dat zij deelnam aan de bijeenkomst van 25 oktober over tarieven voor vrachtwagens, ook al had zij reeds vóór die bijeenkomst een besluit genomen over haar tarieven voor 1991. De bedoeling van Adriatica was namelijk het beleid van haar concurrenten van nabij te volgen, mede omdat de Griekse maatschappijen reeds en jaar voordien – op 10 december 1989 – een overeenkomst hadden bereikt. Adriatica voert ook aan, dat zij de op die bijeenkomst overeengekomen tarieven niet volgde, zoals blijkt uit de tarieven die eind 1990 daadwerkelijk werden toegepast.

1991

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

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

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

(79) Minoan stelt dat de tariefstijging van 10 % in de bewuste periode het gevolg was van de stijging van de inflatie. Voorts zouden de prijzen op de route naar Triëst onder invloed van het YEN en op basis van de afstand in mijl, 20 % hoger hebben gelegen dan die op de route naar Ancona. Volgens Minoan had de correspondentie tussen de partijen betrekking op het besluit van Anek om de tarieven op de route Patras-Triëst op het-

zelfde niveau vast te stellen als die voor de route Patras-Ancona; bijgevolg was het de bedoeling te zorgen voor een passend verschil en oneerlijke concurrentie te vermijden. Minoan voert ook aan, dat zij inzake kortingen haar eigen beleid voerde.

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

1992

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

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

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

- (84) Wat Calberson betreft, verklaart Minoan dat het logisch was dat de maatschappijen reageerden en probeerden te achterhalen of hun concurrenten dergelijke buitensporige kortingen hadden toegekend. Minoan is van oordeel dat het document van 25 februari 1992 niet bewijst dat er een overeenkomst bestond, en dat de desbetreffende prijzen in de praktijk niet werden toegepast. Voorts was, aldus Minoan, de lijst met de door ETA voor de verbinding naar Ortona gesuggereerde prijzen bedoeld om de goedkeuring te verkrijgen van Minoan, mocht deze laatste besluiten een schip in te zetten op de route naar Ancona.
- (85) Volgens Minoan houdt de telex van 7 januari 1993 verband met de gelijkshakeling van de prijzen uitgedrukt in drachme en in lire, en niet met een prijsverhoging in beide valuta.
- (86) Ten slotte stelt Minoan dat er voor 1992 geen bewijs is van een overeenkomst tussen haarzelf en Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines en Med Link.
- (87) Adriatica beweert dat zij in 1992 geen contact heeft gehad met de andere maatschappijen en dat zij haar tarieven bleef vaststellen overeenkomstig de marktsituatie, zoals blijkt uit de tarieven die daadwerkelijk van toepassing waren. Volgens Adriatica blijkt uit het ETA-document van 25 februari 1992 dat overleg plaatsvond tussen de Griekse maatschappijen, maar niet met Adriatica. Bovendien voert Adriatica aan, dat haar marktaandeel in 1992 afnam als gevolg van de lagere tarieven van de Griekse maatschappijen.
- (88) Ventouris Ferries stelt dat er voor 1992 geen specifiek bewijs is dat zij deelnam aan de prijs-overeenkomsten.
- (90) Ten aanzien van de telex van 6 november 1992, houdt Strintzis staande dat het voorstel van Minoan in de praktijk niet werd nageleefd, omdat de verschillen tussen de tarieven van de maatschappijen niet gebaseerd waren op het voorstel van Minoan, maar op hun eigen, zelfstandige beleid inzake kortingen.
- (91) Minoan erkent dat er tussen de maatschappijen besprekingen hebben plaatsgehad. De telex van 6 november 1992 werd – aldus Minoan – door ETA verzonden zonder medeweten of goedkeuring van Minoan. Voorts beweert Minoan dat, wat de bijeenkomst van 24 november 1993 betreft, de vermeende „vorige overeenkomst” een niet-bindende verklaring van de diverse maatschappijen was waarin werd gesteld dat de tarieven moesten verschillen al naar gelang van de afstand in mijl en dat oneerlijke concurrentie als gevolg van devaluatie moest worden vermeden. De voormelde verklaring zou evenwel in de praktijk niet zijn nageleefd.
- (92) Adriatica stelt dat zij in 1993 haar onafhankelijke beleid voortzette, waarbij de tarieven voor vrachtwagens ten opzichte van 1992 met 4,03 % werden aangepast als gevolg van schommelingen in de wisselkoersen. In tegenstelling tot de Griekse maatschappijen moest Adriatica per 1 januari 1993 ook de door de desbetreffende communautaire verordening ingestelde BTW invoeren. Adriatica erkent evenwel dat zij vertegenwoordigd was op de bijeenkomst van veerdienstmaatschappijen van 24 november 1993, maar beweert dat zij besloot niet toe te treden tot de voorgestelde tariefovereenkomst gezien de mogelijke inbreuk op de communautaire mededingingsregels.
- (93) Evenals met betrekking tot 1992 voert Ventouris Ferries aan, dat er geen specifiek bewijs is dat zij in 1993 betrokken was bij de prijsovereenkomsten. Wat de fax van 24 november 1993 betreft, erkent Ventouris Ferries dat zij aan de desbetreffende bijeenkomst heeft deelgenomen, maar beweert zij dat zij toen reeds haar prijsbeleid voor dat jaar had vastgesteld.

1993

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

1994

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

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

- (95) Minoan ontkent andermaal het bestaan van een prijsovereenkomst. Ten aanzien van de telex van 13 mei 1994 waarin sprake is van een nieuwe categorie van aanhangwagens van 12 tot 14 m, voert Minoan aan dat zij – zoals blijkt uit de telex van 24 juni 1994 – de categorie aanhangwagens veranderd had van „12 tot 14 m” in „12,5 tot 14 m”. Haars inziens wijst dit erop dat de aanhangwagens van 12,5 m een aparte categorie met lagere tarieven vormden. Wat ten slotte de telex van 26 mei 1994 betreft, beweert Minoan, dat zij dit vermeende „initiatief” van ETA niet goedkeurde en dat zij een ander beleid voerde, zoals blijkt uit andere documenten waarover de Commissie beschikt.
- (96) Adriatica voert aan, dat zij haar prijzen in 1994 niet verhoogde, behoudens een aanpassing van de wisselkoers tussen de dollar en de lire met 1,22 %.

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

Conclusie

- (97) De Commissie komt tot de conclusie dat de veerdienstmaatschappijen die actief zijn op de verbindingen tussen Ancona, Bari, Brindisi en Griekenland gedurende verscheidene jaren betrokken waren bij een prijskartel. Het ging om een doorlopende overeenkomst die door de partijen als „de gebruikelijke praktijk” (telex van Minoan gedateerd op 15 maart 1989) werd aangemerkt. Uit duidelijke bewijzen kan worden afgeleid dat het om een brede overeenkomst ging tussen een groot aantal maatschappijen (bijv. het document van Minoan van 2 november 1990 waarin wordt verklaard dat de maatschappijen op alle routes tussen Griekenland en Italië prijzen overeenkwamen, de telex aan Anek van 22 oktober 1991 waarin sprake is van „de overeenkomst tussen elf maatschappijen en 36 vaartuigen”, de ETA-telex van 24 november 1993 waarin sprake is van 14 maatschappijen, de ETA-telex van 26 mei 1994 waarin sprake is van „de overeenkomst van 16 maatschappijen”). De Commissie heeft kunnen aantonen dat een aantal van de

maatschappijen die actief waren op de verbinding Ancona-Griekenland, ten minste sinds 18 juli 1987 betrokken was bij het prijskartel voor de tarieven voor passagiers en voertuigen. Ofschoon reeds eerder overleg heeft plaatsgehad, is er geen aanwijzing voor het precieze tijdstip waarop met de onderhandelingen over de vaststelling van de prijzen werd begonnen. Voorts is de Commissie van oordeel dat bepaalde veerdienstmaatschappijen op de route Bari/Brindisi-Griekenland sinds uiterlijk 8 december 1989 bij het kartel betrokken waren, althans voor wat betreft de hoogte van de tarieven voor vrachtwagens. De heimelijke samenwerking duurde ten minste tot juli 1994. Het kartel functioneerde in de vorm van geregelde bijeenkomsten en correspondentie om de prijzen voor passagiers en voertuigen collectief aan te passen. De Commissie heeft zeven maatschappijen kunnen aanwijzen die bij het kartel betrokken waren: Minoan, Karageorgis, Marlines, Srintzis, Anek, Ventouris Ferries en Adriatica. In hoeverre en hoe lang elk van deze maatschappijen bij het kartel betrokken was, wordt in de overwegingen 111 tot en met 139 besproken.

Beoordeling van de algemene argumenten van de partijen

Betrokkenheid van de Griekse autoriteiten

- (98) Op 9 en 10 februari 1995 antwoordden Minoan, Srintzis en Anek op de verzoeken om inlichtingen die de Commissie hun had doen toekomen, onder meer dat de betrokken tariefovereenkomst was gesloten op grond van de toepasselijke wettelijke regeling, onder de hoede van het ministerie van Koopvaardij (YEN).
- (99) Tot staving van deze stelling verstrekten de drie maatschappijen een afschrift van de tekst van wet nr. 4195/29 betreffende oneerlijke mededinging, alsmede een reeks beschikkingen en aanbevelingen van het YEN betreffende de scheepvaartverbindingen tussen Griekenland en Italië, de openbare dienstverplichtingen in deze sector, en met name de frequentie van de verbindingen, de voorrang – naar gelang van het seizoen – voor het vervoer van verse landbouwproducten, het minimumaantal schepen dat in de vaart moet worden gehouden, alsmede schema's voor de afvaarten.

- (100) Bij schrijven van 28 oktober 1994 verzocht de Commissie het Griekse ministerie van Koopvaardij om bepaalde statistische gegevens aangaande het verkeer op de routes Griekenland-Italië, alsmede om verduidelijking of het ministerie er ooit mee had gedreigd de exploitatievergunning voor binnenlandse routes in te trekken, indien de maatschappijen geen akkoord over de prijzen op de internationale routes zouden bereiken.
- (101) Op 23 december 1994 antwoordde het ministerie de Commissie dat de zee corridor tussen Griekenland en Italië moest worden beschouwd als van primordiaal belang, zowel in nationaal als in communautair opzicht en dat de tarieven weliswaar concurrerend moesten blijven, maar tevens op een zodanig niveau moesten liggen dat de vervoerskosten laag zouden blijven. Desondanks heeft het ministerie ieder verband ontkend tussen de intrekking van de exploitatievergunningen en de prijsvereenkomsten van de maatschappijen voor de internationale routes.
- (102) Op 13 januari 1995 deed de Commissie de permanente vertegenwoordiging van Griekenland bij de Europese Unie een afschrift toekomen van de gegevens die zij van de ondernemingen had ontvangen, met het verzoek aan de Griekse regering haar opmerkingen kenbaar te maken over haar eventuele betrokkenheid bij overeenkomsten over zeevaartverbindingen tussen Griekenland en Italië en met name de vaststelling van tarieven voor deze verbindingen.
- (103) Op 17 maart 1995 antwoordde de Griekse permanente vertegenwoordiging aan de Commissie dat de Griekse regering de diensten op de betrokken route beschouwde als diensten van algemeen belang en dat zij bijgevolg in de eerste plaats begaan was met de levensvatbaarheid van de route en het voorkomen van een eventuele „prijzenoorlog” waardoor het goede verloop van de in- en uitvoer en het vervoer van vrachtwagens en passagiers in gevaar zou kunnen komen. De rol van het YEN bij de vaststelling van de tarieven was evenwel beperkt tot de binnenlandse routes (cabotage). In het geval van de zeevaartverbindingen tussen Griekenland en Italië die een binnenlands gedeelte omvatten (bijvoorbeeld Patras-Korfoe-Ancona), valt enkel het binnenlandse gedeelte (Patras-Korfoe) onder het tariefbeleid van het YEN. Wat het internationale gedeelte van de zeevaartverbindingen betreft, grijpt het YEN op geen enkele wijze in en worden de prijzen vrij door de betrokken maatschappijen vastgesteld, zij het dat het door de overheid voor het binnenlandse gedeelte van de route vastgestelde tarief een indirecte en gedeeltelijke invloed heeft op het volledige tarief op de routes van en naar Italië. Bovendien beklemtoonde de permanente vertegenwoordiging dat het YEN de maatschappijen – informeel – aanmoedigt de tarieven laag te houden en voor de jaarlijkse prijsstijgingen binnen de grenzen van de inflatie te blijven. Ten slotte wordt de vrijheid van de maatschappijen om hun prijzen vast te stellen bij wet nr. 4195/92 ingeperkt wanneer dit resulteert in oneerlijke mededinging. Krachtens artikel 2 van deze wet is het verboden, passagiers- en goederentarieven voor de externe (internationale) routes – met oneerlijke mededinging als oogmerk – zodanig te verlagen dat deze onredelijk zijn in geen verhouding staan tot het niveau van de dienstverlening. Volgens artikel 4 mag het ministerie van Koopvaardij, indien de vrijheid voor het vaststellen van tarieven op deze verbindingen in oneerlijke mededinging ont-aardt, voor de tarieven boven- en ondergrenzen vaststellen.
- (104) Bijgevolg wijst de Commissie het argument van een aantal van de Griekse maatschappijen af, dat zij inzake tariefbeleid als gevolg van de toepasselijke Griekse wetgeving niet zelfstandig konden handelen.
- (105) In deze zaak is het duidelijk dat Griekse maatschappijen die actief zijn op de routes tussen Griekenland en Italië, voor het binnenlandse gedeelte van de routes onderworpen zijn aan strenge wettelijke en bestuursrechtelijke regels, met name wat betreft de toekenning van exploitatievergunningen en de vaststelling van tarieven voor het ministerie van Koopvaardij. Zoals de Griekse autoriteiten hebben bevestigd, heeft dit voor het internationale gedeelte van die routes echter geen rechtstreekse invloed op het tariefbeleid van de maatschappijen. Bovendien hebben de Griekse autoriteiten ten stelligste ontkend dat zij door hun administratieve praktijk inzake toepassing van deze regels de Griekse maatschappijen verplichtten voor de internationale tarieven prijsvereenkomsten aan te gaan. In zijn antwoord van 23 december 1994 op een schrijven van de Commissie, verklaarde de heer Manos, directeur van het ministerie van Koopvaardij: „... het ministerie is niet betrokken bij het beleid dat de maatschappijen voeren ten aanzien van de vaststelling van de tarieven op de internationale routes. Onze rol is strikt beperkt tot de vaststelling van de tarieven op de binnenlandse routes ... Het is ondenkbaar, en er kan geen sprake van zijn, dat het ministerie ermee dreigt exploitatievergunningen voor binnenlandse routes in te trekken wanneer maatschappijen geen overeenkomsten sluiten over prijzen op internationale routes.”.

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

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

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

Beoordeling van andere algemene argumenten van de partijen

(109) Het getuigt ook van naïviteit dat een aantal partijen beweert dat de initiatieven van de maatschappijen op het gebied van prijzen niet het resultaat zijn van een heimelijke overeenkomst, maar van natuurlijke marktwerking (bijvoorbeeld de invloed van de brandstofprijzen) of van andere specifieke gebeurtenissen zoals de oorlog in Joegoslavië of plotselinge fluctuaties van vreemde valuta. Deze bewering is volstrekt in

tegenspraak met de sterke bewijzen van een heimelijke overeenkomst inzake de vaststelling van prijzen. Het argument van bepaalde partijen dat zij alleen prijsstijgingen volgden waarvan zij via hun net van agenten kennis kregen, moet eveneens worden afgewezen. Het is duidelijk dat bijna alle correspondentie over „prijsverhogingen” werd verkregen via rechtstreekse contacten tussen concurrenten, en niet via agenten.

Beoordeling van de argumenten betreffende de duur van de inbreuk

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

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

De betrokkenheid van de afzonderlijke maatschappijen

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

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

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

- (113) Er zijn talrijke rechtstreekse bewijzen dat iedere maatschappij tot welke de onderhavige beschikking is gericht, bij de inbreuk betrokken was. In de „kern“-documenten die het bestaan van de algemene samenwerking of de afzonderlijke uitingen ervan aantonen, worden de betrokkenen doorgaans met naam genoemd.
- (114) Bewijzen van de betrokkenheid van elke onderneming bij de inbreuk worden geleverd door: a) expliciete verwijzingen naar die onderneming in de correspondentie tussen de partijen; b) deelname aan bijeenkomsten en de daaropvolgende onderling afgestemde initiatieven inzake prijzen, en c) de interne bescheiden van die onderneming of van een andere onderneming waardoor eerstgenoemde in verband wordt gebracht met de heimelijke overeenkomst. Tijdens de administratieve procedure is geen enkel aspect van het bewijs op steekhoudende wijze weerlegd of is op enigerlei wijze de onbetrouwbaarheid ervan aangetoond.
- (115) Verscheidene documenten (inzonderheid de fax van Minoan van 15 maart 1989, de fax van Strintzis van 12 juli 1989, de fax aan Anek van 22 oktober 1991, het antwoord van Anek van 18 november 1991, de brief van Minoan aan haar agenten van 2 november 1990, de brief van Anek aan haar agenten van 21 oktober 1991, de telex van Minoan van 7 januari 1993 en de telex van ETA van 24 november 1993) tonen aan dat de ondernemingen tot welke de onderhavige beschikking is gericht, voortdurend, gedurende verscheidene jaren, overleg over prijzen hebben gepleegd en afspraken hebben gemaakt.
- (116) Minoan, Strintzis en Anek hebben erkend dat zij bij de beweerdde heimelijke overeenkomst betrokken waren, terwijl Karageorgis geen argumenten tot haar verdediging heeft aangevoerd.
- (117) Wat de maatschappijen op de routes naar Bari/Brindisi betreft, geven Adriatica en Ventouris Ferries toe dat zij hebben deelgenomen aan bijeenkomsten waar concurrerende veerdienstmaatschappijen tarieven bespraken en daarover afspraken hebben gemaakt. Bovendien blijkt uit

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

Marlines

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

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

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

Med Link

- (120) Med Link betoogt dat zij geen enkele band heeft met de maatschappijen waarvan sprake is in de door de Commissie aan Med Link Lines gerichte mededeling van punten van bezwaar, zoals Mediterranean Lines Inc. of med Line. Voorts stelt Med Link dat zij bij geen van de beweerde inbreuken betrokken was. Meer bepaald verklaart de vertegenwoordiger van Med Link, de heer Giannatos – wiens naam voorkomt in de telex die ETA op 24 november 1993 aan het hoofdkantoor van Minoan zond – dat hij niet deelnam aan de bijeenkomst waarvan deze telex spreekt. Hij verklaart dat Med Link op 15 juli 1993 in Liberia werd opgericht en dat zij pas na 31 december 1993 haar hoofdkantoor in Griekenland vestigde.
- (121) De Commissie erkent dat er geen duidelijk bewijs is van een organische band tussen Med Link en Mediterranean Line. Meer bepaald kan Med Link voor de activiteiten op de relevante markt niet worden beschouwd als de opvolgster van Mediterranean Lines. Bijgevolg is de onderhavige beschikking niet tot Med Link gericht.

Adriatica

- (122) Adriatica geeft toe, dat zij betrokken was bij het overleg met haar concurrenten over de vaststelling van de prijzen voor de routes tussen Griekenland en Italië. Meer bepaald erkent Adriatica dat zij aan twee bijeenkomsten – op 25 oktober 1990 en op 24 november 1993 – heeft deelgenomen waar prijzen werden overeengekomen tussen veerdienstmaatschappijen. Evenwel ontkent Adriatica dat zij andere contacten had met concurrenten op de routes tussen Griekenland en Italië.
- (123) Wat de bijeenkomst van 25 oktober 1990 en de fax van Strintzis van 30 oktober betreft, betoogt Adriatica dat zij de tarieven die op de bijeenkomst werden besproken en die zijn opgenomen in de fax van Strintzis, niet naleefde, ook al bevat de fax van Strintzis de door Adriatica voor vrachtwagens op de route Brindisi-Grieken-

land gehanteerde tarieven. Bovendien voert Adriatica aan dat haar tarieven ongeveer 10 % lager lagen dan die van de Griekse maatschappijen op dezelfde route.

- (124) Op verzoek van de Commissie legde Adriatica op 27 oktober 1992 twee lijsten van de tarieven voor vrachtwagens voor 1991 over. In de eerste lijst verschillen de categorieën voertuigen inderdaad van die welke in de fax van Strintzis worden gebruikt. De tweede lijst is evenwel identiek aan die welke in die fax voorkomt. Bovendien blijkt uit de fax van Strintzis dat er ook verschillen bestaan tussen de tarieven van Adriatica en die van de Griekse maatschappijen die op dezelfde route actief zijn. Bijgevolg wijst de Commissie de argumenten van Adriatica af dat enkel Griekse maatschappijen betrokken waren bij de vaststelling van de tarieven voor 1991 en dat Adriatica de overeengekomen tarieven niet volgde.
- (125) Adriatica erkent, dat zij heeft deelgenomen aan de bijeenkomst van 24 november 1993, maar zij voert aan dat zij haar vertegenwoordiger nadien opdracht heeft gegeven elke vorm van heimelijke samenwerking te vermijden, omdat dit door de Commissie als een kartelovereenkomst kon worden beschouwd. Een interne notitie volstaat echter niet als bewijsmateriaal om Adriatica vrij te pleiten van verantwoordelijkheid voor de rest van de duur van de inbreuk (zie het arrest van het Gerecht van eerste aanleg in zaak T-141/89, Trefileurope tegen Commissie ⁽¹⁾). De Commissie houdt evenwel rekening met het door Adriatica verstrekte bewijsmateriaal waaruit blijkt dat de overeengekomen aanpassing met 15 % voor 1994 in de praktijk niet werd gevolgd.

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

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

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

Hellenic Mediterranean Lines

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

Ventouris Ferries

- (128) Er zijn bewijzen dat Ventouris Ferries van 8 december 1989 tot en met juli 1994 bij de heimelijke overeenkomst betrokken was. De Commissie wijst de argumenten van Ventouris af, dat de maatschappij de desbetreffende documenten niet ontving of dat zij reeds een besluit had genomen over haar prijsbeleid voordat zij deelnam aan het betrokken overleg (zie de overwegingen 47 en 48).
- (129) In verband met dat tweede argument heeft Ventouris Ferries een telex verstrekt die op 4 december 1989 aan een van haar agenten was gezonden, met daarin de prijzen voor de route Bari-Griekenland uit de fax van Strintzis van 8 december 1989. Ventouris Ferries beweert dat in de fax van Strintzis de tarieven die Ventouris voor 8 december 1989 had vastgesteld, gewoon worden overgenomen. Het valt echter niet te ontkennen dat de fax van Strintzis gewoon betrekking heeft op een overeenkomst tussen diverse maatschappijen, waaronder Ventouris Ferries. Het is dus duidelijk dat Ventouris bij het vaststellen van prijzen betrokken was. Er dient te worden opgemerkt dat beide documenten niet alleen dezelfde tarievenlijst bevatten, maar dat zij beide ook uitdrukkelijk vermelden dat deze tarieven per 10 december 1989 ingingen.

- (130) Voorts verstrekte Ventouris Ferries brieven die zij op 8 oktober 1990 en 11 oktober 1990 aan

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

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

Strintzis

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

Anek

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

Karageorgis

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

Minoan

- (135) Minoan betwistte niet dat zij deelnam aan de beweerde heimelijke overeenkomst. Haar argumenten hebben betrekking op de betrokkenheid van de Griekse autoriteiten en op het niet-bindende karakter van de overeenkomsten. De Commissie komt tot de conclusie dat Minoan van ten minste 18 juli 1987 tot en met juli 1994 aan de beweerde prijsvaststellingsovereenkomst heeft deelgenomen.
- (136) Minoan wijst op haar contractuele relatie met ETA, haar exclusieve lasthebber met beheersbevoegdheid voor alle schepen van Minoan die op internationale routes varen. Minoan voert aan, dat diverse activiteiten waarvan in de onderhavige beschikking sprake is, eigen initiatieven van ETA waren, die niet door Minoan waren goedgekeurd en soms buiten het bereik van contracten tussen ETA en Minoan vielen dat zij daarvoor dus niet verantwoordelijk kan worden gesteld. De Commissie aanvaardt dit argument niet. Wat de relatie tussen ETA en Minoan betreft, blijkt uit alle contracten tussen de beide partijen waarover de Commissie beschikt dat ETA de exclusieve, centrale lasthebber met beheersbevoegdheid voor Minoan is, die optreedt volgens instructies en onder toezicht van Minoan. Volgens al deze contracten is ETA de vertegenwoordiger van Minoan ten aanzien van alle nationale en internationale autoriteiten,

die belast is met de organisatie van het Minoans net van plaatselijke en havenagenten. ETA moet, indien Minoan daarom verzoekt, alle mogelijke inspanningen leveren om de samenwerking tussen Minoan en andere maatschappijen te verzekeren. De commissies die Minoan aan ETA moet betalen en die welke ETA aan de andere agenten van Minoan of de andere reisorganisatoren moet betalen, zijn in diverse bepalingen duidelijk (in percentages of als vaste bedragen) vastgesteld.

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

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

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

DEEL II

JURIDISCHE BEOORDELING

Artikel 85

- (140) Volgens artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag zijn onverenigbaar met de gemeenschappelijke

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

markt en verboden alle overeenkomsten tussen ondernemingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst en met name die welke bestaan in het rechtstreeks of zijdelings bepalen van de aan- of verkoopprijzen of van andere contractuele voorwaarden.

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

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

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

Gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten

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

Conclusie

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

moeten derhalve niet als aparte inbreuken worden beschouwd, maar als onderdelen van één enkele doorlopende inbreuk.

GELDBOETEN

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

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

Ernst van de inbreuk

- (146) Bij de beoordeling van de ernst van de inbreuk moet rekening worden gehouden met de aard ervan, de daadwerkelijke gevolgen voor de markt, voorzover die kunnen worden vastgesteld, en de omvang van de relevante geografische markt.
- (147) Een overeenkomst waarbij de prijs voor het vervoer van passagiers en vracht met roll-on-roll-off-veerboten is afgesproken door enkele van de belangrijkste veerdienstmaatschappijen uit de relevante markt, vormt op zich een zeer ernstige inbreuk op het Gemeenschapsrecht.

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

- (148) Het daadwerkelijke gevolg van de inbreuk op de markt was evenwel beperkt. De Commissie erkent dat de partijen niet volledig alle specifieke prijsafspraken hebben toegepast en dat zij tijdens de inbreukperiode prijsconcurrentie hebben gevoerd door de toekenning van kortingen. Bovendien moedigde de Griekse regering de ondernemingen tijdens de inbreukperiode aan, de tariefverhogingen beneden het inflatiepercentage te houden. De tarieven binnen de gemeenschappelijke markt behoorden tot de laagste voor het zeevervoer tussen lidstaten.
- (149) Voorts had de inbreuk slechts invloed op een beperkt deel van de gemeenschappelijke markt, namelijk drie routes op de Adriatische Zee. Zelfs indien alle routes tussen Griekenland en Italië in aanmerking worden genomen, is de markt nog steeds klein vergeleken met de andere markten in de Gemeenschap. De volgende tabel geeft een overzicht van het aantal passagiers, voertuigen en aanhangwagens dat in 1996 op deze markt en op andere routes in de Gemeenschap is vervoerd. ⁽¹⁾.

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

- (150) Bijgevolg komt de Commissie tot de slotsom, dat het hier een ernstige inbreuk op de communautaire mededingingsregels betreft.
- (151) Bij de vaststelling van het bedrag van de geldboeten kan de Commissie rekening houden met het daadwerkelijke vermogen van de overtreders om aanzienlijke schade te veroorzaken en kan zij het boetebedrag zo vaststellen dat dit een voldoende afschrikkende werking heeft. De Commissie acht het passend, dat de geldboeten die aan de grotere ondernemingen worden opgelegd, hoger zijn dan die voor de kleinere ondernemin-

gen, gezien het aanzienlijke verschil in hun omvang ⁽²⁾. In tabel 1 wordt elk dezer ondernemingen gerangschikt naar relatieve grootte ten opzichte van Minoan, de grootste onderneming op deze markt. Als basis voor deze vergelijking dient de in 1993 behaalde omzet voor roll-on-roll-off-diensten op de Adriatische routes; 1993 was het laatste volledige jaar waarin alle ondernemingen (met uitzondering van Marlines en Karageorgis ⁽³⁾) bij de inbreuk betrokken waren. Voor de bepaling van de relatieve grootte van de ondernemingen is dit een geschikte vergelijkingsbasis, omdat de Commissie daardoor de grootte en het belang van elk van de ondernemingen op de relevante markt kan vaststellen en zodoende kan nagaan wat de daadwerkelijke gevolgen voor de mededinging zijn van het gedrag van elk van de inbreuk makende ondernemingen.

Tabel 1

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

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

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

⁽¹⁾ Bron:: Cruise & Ferry Info.

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

Duur van de inbreuk

- (153) Volgens de Commissie loopt de overeenkomst, wat Strintzis en Minoan betreft, van ten laatste 18 juli 1987 tot en met juli 1994 (het tijdstip van het onderzoek door de Commissie) en, wat Anek betreft, van 6 juli 1989 tot en met juli 1994. Marlines is bij de overeenkomst betrokken geweest van ten laatste 18 juli 1987 tot minstens 8 december 1989. Karageorgis lijkt de markt in 1993 te hebben verlaten. Voor deze onderneming geldt als duur van de inbreuk de periode van ten laatste 18 juli 1987 tot en met 27 december 1992.
- (154) Met betrekking tot Ventouris Ferries is de Commissie van oordeel dat de onderneming per 8 december 1989 tot het kartel voor de vaststelling van prijzen toetrad door met vier van de ondernemingen die op de route Patras-Ancona actief waren, de hoogte van de vrachtwagentarieven op de routes van Patras naar Bari en Brindisi overeen te komen. Ventouris Ferries was tot en met juli 1994 bij de inbreuk betrokken. Voorts is de Commissie van oordeel, dat Adriatica van 30 oktober 1990 tot zeker juli 1994 aan het voormelde kartel deelnam.

- (155) De Commissie komt tot de slotsom, dat het voor Minoan, Strintzis en Karageorgis om een langlopende inbreuk gaat, terwijl het voor de overige ondernemingen om een inbreuk over een middel-lange periode gaat.
- (156) Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor ieder jaar van de inbreuk, met 10 % voor Minoan en Strintzis, met 25 % voor Marlines en met 35 %-55 % voor de overige ondernemingen. In tabel 2 worden de aanpassingen voor elk van de ondernemingen gegeven.

Tabel 2

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

Conclusie betreffende het basisbedrag voor de geldboeten

- (157) De Commissie komt tot de slotsom, dat de partijen een ernstige inbreuk op artikel 85 hebben gepleegd. Bijgevolg dient een geldboete te worden opgelegd die deze ernstige inbreuk op passende wijze bestraft en door haar afschrikkende werking iedere herhaling voorkomt.
- (158) In tabel 3 wordt aangegeven hoe het boetebedrag wordt berekend met inachtneming van de in de overwegingen 146 tot en met 156 vermelde gegevens. De tweede kolom bevat het basisbedrag van de geldboete, rekening gehouden met de ernst van de inbreuk. De derde kolom, bevat het basisbedrag van de geldboete voor elk van de ondernemingen, rekening gehouden met de duur van de inbreuk.

Tabel 3

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

Verzwarende omstandigheden

- (159) Uit de bewijsstukken blijkt duidelijk dat Minoan tot de vorming van het kartel heeft aangezet. Minoan probeerde Anek immers ervan te overtuigen zich bij het kartel aan te sluiten (Minoans telex van 15 maart 1989), besprak met Ventouris het prijsbeleid van laatstgenoemde onderneming op de route naar Otranto (document van ETA van 25 februari 1992), organiseerde met de bij de inbreuk betrokken ondernemingen bijeenkomsten en leidde deze ook (ETA's telexen van 21 mei 1992 en 24 november 1993). Deze onderneming hield niet alleen toezicht op de activiteiten van het kartel, maar probeerde de omvang van de samenwerking tussen de ondernemingen uit te breiden (telexen van 15 maart 1989, 7 januari 1992, 25 februari 1992, 7 januari 1993, 24 september 1993 en 26 mei 1994). Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor Minoan met 25 %.
- (160) Nadat de partijen van de Commissie verzoeken om inlichtingen hadden ontvangen, heeft Minoan in november 1992 voorgesteld, dat elk van de ondernemingen haar tarieven voor vier „hut”-categorieën met 1 % zou laten afwijken. Iedere onderneming zou vier verschillende tarief-categorieën differentiëren.
- (161) Een en ander toont niet alleen aan dat Minoan heeft aangezet tot de vorming van het kartel, maar ook dat zij heeft getracht het onderzoek door de Commissie te belemmeren. Deze overwegingen rechtvaardigen een verhoging van de geldboete voor Minoan met 10 %.

Verzachtende omstandigheden

- (162) De Commissie erkent dat de partijen alle specifieke prijsafspraken niet volledig hebben toegepast en dat zij tijdens de geldigheidsduur van de inbreuk prijsconcurrentie hebben gevoerd door het toekennen van kortingen. Hiermee is evenwel reeds rekening gehouden bij de vaststelling van de ernst van de inbreuk.
- (163) Door het (niet direct wettelijk voorgeschreven) gebruik om de binnenlandse tarieven in Griekenland vast te stellen in overleg met alle binnenlandse ondernemingen (waarvan een gemeenschappelijk voorstel werd ingewacht) en deze tarieven vervolgens te doen bekrachtigen door een besluit van het ministerie van Koopvaardij, kan bij Griekse ondernemingen die ook binnen-

landse lijndiensten verzorgden, enige twijfel zijn gerezen aangaande de vraag of overleg ter vaststelling van de tarieven op internationale routes wel een inbreuk vormde. Deze overwegingen rechtvaardigen een vermindering van de geldboeten met 15 % voor alle ondernemingen.

- (164) De rol van Marlines, Adriatica, Anek en Ventouris Ferries bij deze inbreuk heeft zich beperkt tot het volgen van de „leiders”. Dit rechtvaardigt een vermindering van de geldboeten met 15 % voor deze ondernemingen.
- (165) Tabel 4 bevat de boetebedragen na de voormelde aanpassingen.

Tabel 4

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

- (166) Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 mogen de geldboeten die de Commissie oplegt, niet meer bedragen dan 1 miljoen ECU of 10 % van de omzet van elk der betrokken ondernemingen in het voorafgaande boekjaar. Voor alle ondernemingen, met uitzondering van Karageorgis, bedragen de in de kolom „Geldboeten na aanpassing” gegeven geldboeten niet meer dan 10 % van de omzet van de bij deze inbreuk betrokken ondernemingen.
- (167) In januari 1993 heeft Karageorgis al haar activiteiten beëindigd en heeft zij vervolgens al haar Griekse filialen gesloten. De Commissie heeft geen informatie over de omzet van Karageorgis over 1997. Overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 kan de Commissie bij beschikking geldboeten opleggen van 1 000 tot 1 miljoen ECU (of tot een hoger bedrag dat evenwel niet 10 % van de omzet van elk de betrokken ondernemingen in het voor-

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

- (168) Overeenkomstig de mededeling van de Commissie betreffende het niet opleggen of verminderen van geldboeten in zaken betreffende mededingingsregelingen⁽¹⁾ kunnen de in dergelijke zaken opgelegde boeten aanzienlijk worden vermindert. Dit kan met name het geval zijn indien een onderneming: a) voordat een mededeling van punten van bezwaar is verzonden, aan de Commissie inlichtingen dan wel schriftelijke of andere bewijsstukken verstrekt die bijdragen tot het bewijs van het bestaan van de inbreuk, en b) na ontvangst van de mededeling van punten van bezwaar aan de Commissie meedeelt dat zij de feiten waarop de Commissie haar aanklachten baseert, niet fundamenteel betwist.
- (169) In deze zaak hebben de documenten die Anek heeft verstrekt voordat de Commissie de mededeling van punten van bezwaar had verzonden, in belangrijke mate het bestaan van de desbetreffende inbreuk bevestigd. Bovendien heeft geen van de ondernemingen de feiten betwist die aan de door de Commissie gezonden mededeling van punten van bezwaar ten grondslag liggen. Deze overwegingen rechtvaardigen een vermindering van de geldboeten met 45 % voor Anek en met 20 % voor de overige ondernemingen.

Conclusie betreffende het definitieve bedrag van de geldboeten

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

Tabel 5

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

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

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

- van 18 juli 1987 tot en met juli 1994 voor Minoan Lines en Strintzis Lines;
- van 18 juli 1987 tot en met 27 december 1992 voor Karageorgis Lines;
- van 18 juli 1987 tot en met 8 december 1989 voor Marlines, en
- van 6 juli 1989 tot en met juli 1994 voor Anek Lines.

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

- van 8 december 1989 tot en met juli 1994 voor Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA en Strintzis Lines;
- van 8 december 1989 tot en met 27 december 1992 voor Karageorgis Lines;
- van 8 december 1989 tot en met juli 1994 voor Anek Lines, en
- van 30 oktober 1990 tot en met juli 1994 voor Adriatica di Navigazione SpA.

Artikel 2

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

⁽¹⁾ PB C 207 van 18.7.1996, blz. 4.

- Minoan Lines: een geldboete van 3,26 miljoen ECU;
- Strintzis Lines: een geldboete van 1,5 miljoen ECU;
- Anek Lines: een geldboete van 1,11 miljoen ECU;
- Marlines SA: een geldboete van 0,26 miljoen ECU;
- Karageorgis Lines: een geldboete van 1 miljoen ECU;
- Ventouris Group Enterprises SA: een geldboete van 1,01 miljoen ECU
- Adricata di Navigazione SpA: een geldboete van 0,098 miljoen ECU.

Artikel 3

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

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

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

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

- Minoan Lines
25is Afghoustou 17
GR-71202 Heraklion, Kreta
- Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus
- Anek Lines
Nikolau Plastira & Apokoronou
GR-Chania, Kreta
- Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus,
- Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18503-Piraeus
- Ventouris Group Enterprises SA
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Piraeus
- Adriatica di Navigazione Spa
Zattere 1411
I-30123 Venetië.

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

Gedaan te Brussel, 9 december 1998.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 9 december 1998

betreffende door Oostenrijk voorgenomen steun ten behoeve van de sanering van de stortplaats „Kiener Deponie Bachmanning”

(Kennisgeving geschied onder nummer C(1998) 4195)

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(1999/272/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap, inzonderheid op artikel 93, lid 2, eerste
alineaGelet op de Overeenkomst betreffende de Europese
Economische Ruimte, inzonderheid op artikel 62, lid
1, punt a),Na belanghebbenden overeenkomstig voornoemde
bepalingen te hebben aangemaand hun opmerkingen
te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

1. DE PROCEDURE

Bij schrijven van 23 september 1977 stelde Oostenrijk de Commissie in kennis van het voornemen van deelstaat Oberösterreich tot gedeeltelijke financiering van de sanering van een inmiddels gesloten verontreinigde stortplaats, namelijk de „Kiener Deponie Bachmanning”. De Commissie verzocht bij schrijven van 20 oktober 1997 om enkele aanvullende gegevens. Het antwoord van Oostenrijk werd op 20 november 1997 ontvangen. Na een bijeenkomst in Brussel op 12 december 1997 verzocht de Commissie bij schrijven van 18 december 1997 om nadere informatie over nog niet opgehelderde punten. Deze informatie werd door Oostenrijk op 21 januari 1998 meegegeed, bij welke gelegenheid de voorgenomen financiering van het project door de Bondsregering formeel werd aangemeld.

Bij schrijven van 22 april 1998 heeft de Commissie Oostenrijk in kennis gesteld van haar besluit om ten aanzien van de aangemelde maatregel de procedure van artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden.

Dit besluit van de Commissie werd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* bekendgemaakt⁽¹⁾. De Commissie maande de andere belanghebbenden aan, haar hun opmerkingen over de betrokken maatregelen kenbaar te maken. De Commissie heeft in dat verband geen opmerkingen ontvangen.

2. NADERE BESCHRIJVING VAN DE BETROKKEN
MAATREGEL

De gesloten verontreinigde „Kiener Deponie Bachmanning” ligt in Oberösterreich. Het terrein is in het kadaster van 51101 Aichkirchen onder nr. 345/2 geregistreerd.

De stortplaats werd van 1975 tot 1983 beheerd door Kieba BaugmbH (in liquidatie), Unterseling 19, A - 4672 Bachmanning, hierna „Kieba” genoemd. Kieba behoort tot de categorie kleine en middelgrote ondernemingen in de zin van de aanbeveling van de Commissie van 3 april 1996 betreffende de definitie van kleine en middelgrote ondernemingen⁽²⁾ en is in liquidatie. De voornaamste aandeelhouder van Kieba was de inmiddels overleden Herbert Kiener.

De huidige eigenaar van het terrein is Atlas ImmobilienverwaltungsgmbH, Unterseling 19, A-4672 Bachmanning, hierna „Atlas” genoemd. Atlas werd uitsluitend in verband met de verontreiniging opgericht en was daarvan op de hoogte. Atlas behoort tot de categorie kleine en middelgrote ondernemingen in de zin van de aanbeveling van de Commissie betreffende de definitie van kleine en middelgrote ondernemingen. De voornaamste aandeelhouder was eveneens genoemde Kiener.

De vereiste saneringsvergunningen voor de stortplaats zijn eigendom van de onderneming ASA Oberöster-

⁽¹⁾ PB C 201 van 27.6.1998, blz. 8.⁽²⁾ PB L 107 van 30.4.1996, blz. 4.

reich Holding GmbH, hierna „ASA” genoemd, die in de sanering van vervuilde terreinen gespecialiseerd is. ASA behoort tot het Franse concern Electricité de France (EDF) en is derhalve een grote onderneming in de zin van de aanbeveling van de Commissie betreffende de definitie van kleine en middelgrote ondernemingen.

De totale kosten van de sanering worden op 313,2 miljoen ATS (22,7 miljoen ECU) geraamd. ASA verzocht op 22 mei 1995 bij de federale overheid, en op 23 januari 1996 bij de deelstaat Oberösterreich om overheidsfinanciering van de saneringsmaatregelen. De maatregel dient geheel door de staat te worden gefinancierd.

- a) 206,7 miljoen ATS (15,0 miljoen ECU) werd toegezegd door de Bondsregering op grond van een besluit, dat op 12 juni 1996 in het kader van de „Förderungsrichtlinie 1991 für die Altlastensanierung oder -sicherung”, hierna „Förderungsrichtlinien 1991” (richtsnoeren inzake steun 1991) genoemd, werd vastgesteld, en op grond van een steunverleningsovereenkomst met ASA van 20 december 1996;
- b) 106,5 miljoen ATS (7,7 miljoen ECU) werd door deelstaat Oberösterreich toegezegd ingevolge een besluit van de deelstaatregering van 7 november 1996 en overeenkomsten met ASA terzake van 23 en 28 april 1997.

De betalingen zullen gedurende de periode 1998-2000 op voorlegging van de facturen geschieden.

3. EERSTE BEOORDELING DOOR DE COMMISSIE

In het besluit tot inleiding van de procedure volgens artikel 93, lid 2, van het EG-Verdrag heeft de Commissie het volgende standpunt ingenomen:

- a) Oostenrijk had de voorgenomen overheidsfinanciering als een ad-hocsteunmaatregel moeten aanmelden, aangezien kan worden betwijfeld of de Bondsregering de „Förderungsrichtlinien 1991” wel in alle opzichten naar de letter ervan heeft toegepast en volgens die richtlijnen het de deelstaat Oberösterreich niet geoorloofd is financiering toe te kennen.
- b) Aangezien Kieba in liquidatie verkeert, kan de financiering met overheidsmiddelen die onderneming geen voordeel meer opleveren.
- c) De overheidsmiddelen kunnen wellicht voor Atlas onrechtstreeks een onrechtmatig voordeel opleveren in de vorm van een stijging van de waarde van het grondstuk en van besparingen op saneringskosten.

d) Het honorarium dat aan ASA wordt betaald, kan voor die onderneming een onrechtmatig voordeel opleveren, aangezien Oostenrijk onvoldoende heeft aangetoond dat het honorarium met de marktprijs overeenstemt.

e) Het is niet duidelijk of eventuele steun voor Atlas en/of ASA op grond van één van de in artikel 92 van het EG-Verdrag voorziene afwijkingen een ontheffing kan krijgen.

4. STANDPUNT VAN OOSTENRIJK

Bij schrijven van 14 juli 1998 heeft Oostenrijk over het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure zijn standpunt weergegeven.

Oostenrijk onderstreepte nogmaals dat de vervuiling reeds tot een gevaarlijke verontreiniging van het grondwater had geleid en grondige sanering dringend noodzakelijk was. Om de dringende aard van de sanering aan te tonen legde Oostenrijk meer bepaald een op 14 mei 1998 gedagtekend verslag van een deskundige op gebied van waterhuishouding, een op 22 april 1998 gedagtekend verslag van een hydrochemisch deskundige en een op 13 mei 1998 gedagtekend verslag van een medisch deskundige voor.

Voorts werd betoogd dat de overheidsfinanciering van de sanering alleen ter bescherming van het leefmilieu bedoeld was en niet ter ondersteuning van een onderneming. Om die reden houdt de financiering door de Bondsregering en door de deelstaat Oberösterreich geen staatssteun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag in. Zelf indien dit het geval zou zijn, zou de steun onder de vigerende „Förderungsrichtlinien 1991” vallen. Het doet niet terzake of de documenten welke in artikel 4, lid 3 van de „Förderungsrichtlinien 1991” zijn genoemd, reeds waren ingediend toen de steun werd goedgekeurd. Om rechtszekerheidsredenen werd in de overeenkomst met ASA bepaald dat sommige bepalingen van de „Förderungsrichtlinien 1991” niet van toepassing zijn, welke bepaling in overeenstemming is met de „Förderungsrichtlinien 1991”. Bovendien betoogde Oostenrijk dat de voor steun in aanmerking komende saneringskosten overeenkomstig de „Förderungsrichtlinien 1991” volledig gefinancierd konden worden en dat het niet terzake doet op welke wijze de steun tussen de Bondsregering en andere overheidsinstanties, met name de deelstaat Oberösterreich, is verdeeld.

Bovendien zijn Kieba en Atlas financieel niet in staat om ook maar een deel van de saneringsmaatregelen voor hun rekening te nemen. Voorts werd erop gewezen dat de administratieve procedure vanaf het tijdstip

waarop de autoriteiten voor het eerst maatregelen troffen, tot de voltooiing van de saneringsmaatregelen in doorsnee tien jaar vergt. Om die reden had Oostenrijk over de financiering van de saneringsmaatregelen een overeenkomst met ASA gesloten.

Met betrekking tot de rechtsinstrumenten waarop Oostenrijk met het oog op terugvordering van de saneringskosten van Kieba, Atlas en hun aandeelhouders een beroep wilde doen, had het het advies van twee advocatenkantoren op 24 juni 1998 overgelegd waarin werd geconcludeerd dat de voorgenomen juridische maatregelen een goede kans op slagen boden.

Oostenrijk legde tevens een uittreksel uit het vennootschapsregister voor, waarmee het aantoonde dat Kieba in liquidatie verkeerde. Uit een kopie een op van 11 mei 1998 gedagtekende brief van de curator van het faillissement van Kieba blijkt dat het einde van de faillissementsprocedure nog niet in zicht is.

Voorts werd voor Atlas een uittreksel uit het vennootschapsregister overgelegd. Met betrekking tot de financiële situatie van Atlas werd een beoordeling door een vereniging ter bescherming van kredietbelangen voorgelegd. Daaruit bleek dat Atlas, buiten de verontreinigde stortplaats, niet over noemenswaardige activa beschikt. Volgens de verklaringen van Oostenrijk heeft Atlas haar bedrijfsactiviteiten grotendeels stopgezet. Tevens werd betwijfeld of Atlas voor de sanering van dat terrein aansprakelijk kon worden gesteld. Dit standpunt werd bevestigd in een op 24 juni 1998 gedagtekend juridisch advies van twee advocatenkantoren.

Volgens de uiteenzettingen van Oostenrijk is het betrokken terrein in het ruimtelijkeordeningsplan van Oberösterreich (OÖ ROG)⁽¹⁾ en in het bestemmingsplan (Z1. 610-1/1996) van de gemeente Aichkirchen als weidegrond aangewezen. Volgens Oostenrijk moet ervan worden uitgegaan dat het terrein voor landbouw- en bosbouwdoeleinden zal worden gebruikt zodra de sanering ervan voltooid. In dat verband werd het advies van een beëdigd deskundige overgelegd volgens hetwelk de marktwaarde na de sanering in het kader van een vergelijkende taxatieprocedure op grond van de wet inzake vastgoedtaxatie (*Liegenschaftsbewertungsgesetz*)⁽²⁾ wordt vastgesteld.

Bovendien heeft Oostenrijk erop gewezen dat ASA voor haar diensten vergoed wordt. In het bijgevoegde verslag van twee beëdigde gerechtsdeskundigen op gebied van aanbesteding en gunning van overheidsopdrachten, werd de vergoeding als passend beschouwd.

5. BEOORDELING VAN DE OVERHEIDSMATREGELEN

Bij de beoordeling van de steunzaak heeft de Commissie zich gebaseerd op de gegevens welke door Oostenrijk bij brief van 14 juli 1998 werden medegedeeld.

5.1. Aanmeldingsverplichtingen

Oostenrijk keurde de overheidsfinanciering van de saneringsmaatregelen op 12 juli 1996 goed en sloot op 20 december 1996 met ASA een overeenkomst inzake steunverlening. De middelen werden beschikbaar gesteld op grond van de „Förderungsrichtlinien 1991”.

De „Förderungsrichtlinien 1991” werden op 2 maart 1993 bij de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA als een bestaande regeling aangemeld en door deze Autoriteit onder nr. ESA 30-151 ingeschreven. Volgens de regeling kan de Bondsregering saneringsmaatregelen voor verontreinigde grondstukken volledig financieren. De regeling verstreek toen de Commissie bij brief van 10 februari 1997 de nieuwe „Förderungsrichtlinien 1997” goedkeurde. Derhalve waren de „Förderungsrichtlinien 1991” in deze zaak van toepassing.

De Commissie stelt evenwel vast dat de geoptimaliseerde saneringsprocedure nog niet was afgesloten toen de Bondsregering de financiering goedkeurde en de overeenkomst inzake steunverlening ondertekende. Op 17 en 18 juni 1997 en op 14 juli 1997 werden overeenkomsten met betrekking tot een dergelijke procedure ondertekend. Krachtens artikel 4, lid 3, van de „Förderungsrichtlinien 1991” had die informatie evenwel beschikbaar moeten zijn toen de overeenkomst inzake steunverlening werd ondertekend. Derhalve zijn door Oostenrijk niet alle vereisten van de bestaande steunregeling nagekomen.

Bovendien sloot de steunverleningsovereenkomst tussen ASA en de Bondsregering een aantal bepalingen van de „Förderungsrichtlinien 1991” uit. Oostenrijk betoogde dat dit noodzakelijk was omdat in de overeenkomst tussen ASA en de Bondsstaat aan Kieba en Atlas geen verplichtingen konden worden opgelegd aangezien die twee ondernemingen niet bij de steunverleningsovereenkomst betrokken waren. De Commissie is evenwel van mening dat de uitsluiting van dergelijke bepalingen vervuiler Kieba en grondeigenaar Atlas voordeel verschaffen. In de „Förderungsrichtlinien 1991” zijn aan grondeigenaars en vervuilers duidelijk bepaalde verplichtingen opgelegd. De Bondsstaat kan op grond van de regeling een financiering met overheidsmiddelen slechts toestaan indien de vervuiler en de grondeigenaar ertoe bereid zijn of ertoe gedwongen worden om de in de regeling vastgestelde verplichtingen na te leven. Aangezien evenwel enkele bepalingen werden uitgesloten, voldeed de Bondsregering niet aan

⁽¹⁾ LGBL. nr. 114/1993.

⁽²⁾ BGBl. nr. 150/1992.

alle in de „Förderungsrichtlinien 1991” vervatte voorwaarden.

Bovendien is het de deelstaat Oberösterreich krachtens de „Förderungsrichtlinien 1991” niet toegestaan om financiering te verstrekken. Derhalve valt de financieringsmaatregel van Oberösterreich niet onder de bestaande regeling.

Aangezien de Bondsregering niet aan alle vereisten van de „Förderungsrichtlinien 1991” voldeed en de door Oberösterreich verstrekte financiering niet onder een bestaande of goedgekeurde regeling valt, was Oostenrijk ertoe verplicht om de voorgenomen financiering door de Bondsregering en de deelstaat Oberösterreich als een ad-hocsteunmaatregel aan te melden overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het EG-Verdrag. Oostenrijk is deze verplichting niet nagekomen.

5.2. Kieba

Het Oostenrijkse bestuursrecht, met name de waterbeheerwet („Wasserrechtsgesetz”)⁽¹⁾, de federale afvalverwerkingwet („Abfallwirtschaftsgesetz”)⁽²⁾ en de „Gewerbeordnung” (handel- en nijverheidsverordening)⁽³⁾, kent een reeks uiteenlopende aansprakelijkheidsvoorschriften. Overeenkomstig de milieuvorschriften inzake verontreinigde stortplaatsen is de vervuiler (de schadeveroorzaker), dit wil zeggen de rechtspersoon wiens activiteiten tot de desbetreffende vervuiling hebben geleid, in eerste instantie aansprakelijk. De vervuiler (de schadeveroorzaker) is ofwel de exploitant van de stortplaats ofwel hij die de stortplaats buiten bedrijf heeft gesteld.

De lokale autoriteiten („Bezirkshauptmannschaft”) van Wels-Land verleenden Kieba op 29 mei 1978 en op 22 mei 1997 (Z1. WA 1-16-1976) op grond van de waterbeheerwet een vergunning voor het exploiteren van een stortplaats voor huishoudelijk en bijzonder afval. Opnieuw was het Kieba die deze stortplaats buiten bedrijf heeft gesteld. Volgens de door Oostenrijk verstrekte gegevens is er voldoende bewijsmateriaal voorhanden dat de opgelegde voorwaarden van de vergunningen, noch wat het type afval noch wat de exploitatieperiode betreft, door de onderneming worden nageleefd. Hoewel de vergunning op grond van de waterbeheerwet op 31 december 1981 verstreek, werd de exploitatie waarschijnlijk nog tot april of mei 1983 voortgezet. Volgens de door Oostenrijk verstrekte gegevens is Kieba de enige aantoonbare vervuiler.

(1) BGBl. nr. 215/1959, gewijzigde versie BGBl. nr. 85/1997.

(2) BGBl. nr. 325/1990, gewijzigde versie BGBl. nr. 115/1997.

(3) BGBl. nr. 50/1974.

Overeenkomstig artikel 31, lid 1, en artikel 138, lid 1, van de waterbeheerwet artikel 32, lid 1 van de federale afvalverwerkingwet en artikel 83, lid 3, van de „Gewerbeordnung” dienen de Oostenrijkse bestuurlijke autoriteiten deze onderneming als de in eerste instantie aansprakelijk te beschouwen. Dientengevolge gelastten zij Kieba reeds op 9 augustus 1991 het verontreinigde terrein te saneren. Kieba ging op formele gronden met succes tegen dit besluit in beroep.

De Oostenrijkse autoriteiten troffen geen nieuw besluit in die zin en waren evenmin voornemens om dit in de nabije toekomst te doen aangezien de rechtbank te Wels op 29 september 1996 tegen Kieba een faillissementsprocedure had ingeleid. Ook de nalatenschap van de voornaamste aandeelhouder van Kieba, Herbert Kiener, was het voorwerp van een insolventieprocedure. Tot dusver heeft niemand de nalatenschap aangevraagd.

De Commissie stelt vast dat de Bondsregering en de deelstaat Oberösterreich de verplichtingen van de vervuiler Kieba, op zich hebben genomen door de sanering te financieren. Evenwel dient er mee rekening te worden gehouden dat Kieba in liquidatie verkeert en geen bedrijfsactiviteiten meer uitoefent. Derhalve kan Kieba bij de financiering met overheidsmiddelen niet langer baat vinden en eerder genoten voordelen kunnen het handelsverkeer tussen de lidstaten niet langer beïnvloeden.

Voorts neemt de Commissie nota van de door Oostenrijk gedane toezegging dat het alle beschikbare rechtsmiddelen zou aanwenden om de saneringskosten van Kieba terug te vorderen. Teneinde onrechtmatige uitkeringen terug te vorderen dient een vordering wegens onrechtmatige verrijking te worden ingesteld overeenkomstig artikel 1042 van het Burgerlijk Wetboek en op grond van artikel 1295 schadevergoeding te worden gevorderd.

5.3. Atlas

De waterbeheerwet en de federale afvalverwerkingwet bevatten bepalingen inzake de aansprakelijkheid van grondeigenaren. Oostenrijk betwijfelt evenwel dat Atlas op grond van deze milieubepalingen aansprakelijk kan worden gesteld. Deze opvatting wordt ook in de twee juridische adviezen gehuldigd.

De Commissie wijst er nogmaals op dat Atlas juist in verband met de vervuiling werd opgericht en dat Atlas daarvan op de hoogte was. Bovendien bestaat er tussen Kieba en Atlas een nauwe aandeelhoudersband. Volgens de Commissie zijn Atlas en Kieba ten aanzien van de terugbetaling om die redenen hoofdelijk aansprakelijk. Indien ASA de sanering met staatssteun tot uitvoering brengt, kan de steunmaatregel Atlas voordeel opleveren aangezien Atlas van de saneringskosten bespaard blijft.

De Commissie stelt vast dat de onderneming volgens de door Oostenrijk verstrekte gegevens geen noemenswaardige activiteiten ontplooit en zelfs mogelijk in moeilijkheden verkeert. Het risico dat het bovengenoemde voordeel de mededinging verstoort, is derhalve thans gering. De Commissie kan evenwel niet uitsluiten dat een derde de aandelen van de onderneming overneemt en haar activiteiten op een dusdanige wijze uitbreidt dat het handelsverkeer tussen de lidstaten kan worden beïnvloed. Overheidsfinanciering van de sanering door ASA zou de positie van Atlas ten aanzien van haar concurrenten in de EER versterken welke laatsten niet in de omstandigheid verkeren dat hun vervuilde terreinen kosteloos worden gesaneerd. Derhalve kan de Commissie niet uitsluiten dat de door Atlas wegens de overheidsfinanciering genoten voordelen in de toekomst de mededinging in de EER kunnen verstoren. Derhalve kan de financiering met betrekking tot Atlas staatssteun in de zin van artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst inhouden.

Overeenkomstig artikel 92, lid 1, van het EG-Verdrag en artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst zijn steunmaatregelen die voldoen aan de in die artikelen beschreven criteria, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt. In artikel 92, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag en in artikel 61, leden 2 en 3, van de EER-Overeenkomst zijn de steunmaatregelen genoemd welke bij wijze van uitzondering verenigbaar kunnen worden geacht met de gemeenschappelijke markt. In deze zaak zijn duidelijk geen van die afwijkingen aan de orde.

De afwijkingen van artikel 92, lid 2, van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 2, van de EER-Overeenkomst zijn niet van toepassing aangezien het geen steunmaatregelen van sociale aard aan individuele gebruikers betreft, noch steunmaatregelen tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen, noch steunmaatregelen aan de economie van bepaalde streken van de Bondsrepubliek Duitsland die van de deling van Duitsland nadeel ondervinden.

De afwijkingen van artikel 92, lid 3, punt a), van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 3, punt a), van de EER-Overeenkomst, noch de regionale afwijkingen van artikel 92, lid 3, punt c), van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 3, punt c), van de EER-Overeenkomst zijn relevant aangezien Atlas niet in een steunzone gevestigd is.

Met betrekking tot de afwijkingen van artikel 92, lid 3, punt b), van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 3, punt b), van de EER-Overeenkomst stelt de Commissie vast dat het betrokken project niet voldoet aan de criteria welke de Commissie gewoonlijk bij „projecten van gemeenschappelijk Europees belang” toepast en dat de steun niet bestemd is om een ernstige verstoring in de economie van een lidstaat op te heffen.

Het eerste gedeelte van de bepaling in artikel 92, lid 3, punt c), van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 3, punt c), van de EER-Overeenkomst betreffende steunmaatregelen om de ontwikkeling van bepaalde regionale economieën te vergemakkelijken is niet van toepassing aangezien de steun niet bedoeld is om tot de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid bij te dragen.

De afwijkingen van artikel 92, lid 3, punt d), van het EG-Verdrag en van artikel 61, lid 3, punt d), van de EER-Overeenkomst zijn evenmin van toepassing aangezien de steun niet bedoeld is om de cultuur en de instandhouding van het culturele erfgoed te bevorderen.

Voorts stelt de Commissie vast dat er duidelijk onverenigbaarheid is met het in artikel 130 R van het EG-Verdrag vervatte beginsel dat „de vervuiler betaalt”, wanneer een vervuiler zijn verontreinigd terrein aan één van zijn bedrijven verkoopt om aldus de saneringskosten te ontwijken of wanneer de voor de verontreiniging verantwoordelijke onderneming failliet gaat en de bedrijfsactiviteiten met een nieuw opgerichte onderneming worden voortgezet.

De Commissie is derhalve van mening dat in de onderhavige zaak geen van de afwijkingen van toepassing is.

De Commissie neemt er evenwel nota van dat Oostenrijk heeft toegezegd dat het alle middelen rechtens zal gebruiken om de saneringskosten van Atlas terug te vorderen. De terugbetaling van de saneringskosten door Atlas zou volgens de Commissie uitsluiten dat de overheidsfinanciering van de sanering Atlas voordeel verschaft en dat het daarbij om staatssteun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag gaat.

5.4. ASA

Op 29 december 1994 diende ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH uit eigener beweging een aanvraag in voor alle overeenkomstig artikel 32, lid 4, van de „Umweltförderungsgesetz” (milieubeschermingswet)⁽¹⁾ voor de sanering van de stortplaats benodigde vergunningen. Deze wet was bij de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA als een bestaande steunregeling aangemeld. De vergunningen (UR-450000/323-1996) op grond van de afvalverwerkingswet en die op grond van de „Natur- und Landschaftsschutzgesetz” (natuurbeschermingswet) van de deelstaat Oberösterreich werden op 22 februari 1996, respectievelijk op 8 maart 1996 verleend. Daarop nam ASA de vergunningen over welke aan ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH waren verleend.

⁽¹⁾ BGBl. nr. 185/1993.

Oostenrijk heeft met ASA steunverleningsovereenkomsten gesloten omdat ASA als enige onderneming over de vereiste vergunningen beschikte. De Commissie stelt evenwel vast dat de bedoelde overeenkomsten met ASA werden gesloten zonder dat Oostenrijkse of buitenlandse concurrenten de mogelijkheid kregen om naar de opdracht mee te dingen. Om die reden moet worden onderzocht of de beloning van ASA in overeenstemming is met de marktprijs.

De Commissie stelt vast dat ASA de sanering niet zelf verricht maar als hoofdaannemer voor planning en coördinatie van de saneringsmaatregelen zorg draagt. Voor haar activiteiten als hoofdaannemer ontvangt ASA een beloning van 37,3 miljoen ATS (2,7 miljoen ECU) dat in de totale saneringskostprijs van 313,2 miljoen ATS (22,7 miljoen ECU) is begrepen.

Oostenrijk heeft aangetoond dat de beloning van ASA werd vastgesteld op grond van de „Honorarleitlinien für Generalplaner“ (richtsnoeren voor honoraria voor hoofdaannemers) die op hun beurt gebaseerd zijn op de „Gebührenordnung Projektmanagement“ en „Gebührenordnung Bauwesen“ (tarievenverordening projectmanagement, respectievelijk bouwbedrijf). Bovendien heeft Oostenrijk aangetoond dat ASA volgens de overeenkomst slechts 85 % van het op grond van genoemde verordeningen berekende bedrag krijgt. In de overgelegde adviezen van twee beëdigde deskundigen is bevestigd dat de beloning met de marktprijs overeenstemt.

Na zorgvuldig onderzoek van de verstrekte informatie sluit de Commissie zich bij het standpunt van Oostenrijk aan dat ASA voor haar planning- en coördinatie-diensten een redelijke beloning ontvangt en dat daarin geen steun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag is begrepen.

De Commissie wijst erop dat het onderzoek van de vraag of Oostenrijk aan de bepalingen van Richtlijn 92/50/EEG van de Raad van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening⁽¹⁾ heeft voldaan, nog niet is beëindigd. Het besluit in de onderhavige zaak loopt op de uitkomst van dat onderzoek geenszins vooruit.

Wat de door de onderaannemers uitgevoerde saneringsactiviteiten betreft, stelt de Commissie vast dat ASA, op grond van de steunverleningsovereenkomsten, ertoe verplicht is de richtlijn van Ö-Norm-A-2050 inzake de coördinatie van de procedure met betrekking tot de gunning van overheidsopdrachten in de dienstensector na te leven. Oostenrijk heeft een uitvoerig overzicht overgelegd van de werkzaamheden welke door de onderaannemers moeten worden uitgevoerd

en heeft aangetoond dat de meeste van die opdrachten op grond van openbare aanbestedingen gegund zijn. De Commissie concludeert derhalve dat er bij de vergoeding van de onderaannemers evenmin van steun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag sprake is.

6. CONCLUSIES

Op grond van bovenstaande beoordeling van de overheidsfinanciering van de sanering van de verontreinigde stortplaats „Kiener Deponie Bachmanning“, stelt de Commissie het volgende vast:

- a) De verontreiniger, Kieba, verkeert in liquidatie en oefent geen bedrijfsactiviteiten meer uit. Derhalve kan de overheidsfinanciering Kieba niet meer ten goede komen.
- b) Indien ASA de saneringsmaatregelen met staatssteun tot uitvoering brengt, kan een dergelijke maatregel voor Atlas voordeel opleveren aangezien op die wijze de onderneming van de saneringskosten bespaard blijft. Ten aanzien van Atlas zou dit staatssteun inhouden waarvoor geen van de uitzonderingsbepalingen van artikel 92, leden 2 en 3, van het EG-Verdrag van toepassing is. Indien van Atlas de saneringskosten worden teruggevorderd en deze door Atlas worden terugbetaald, is het uitgesloten dat de overheidsfinanciering staatssteun in de zin van artikel 92 van het EG-Verdrag vormt.
- c) ASA, die de sanering van de vroegere verontreiniging voor haar rekening neemt, ontvangt een passende beloning voor haar plannings- en coördinatieactiviteiten. Deze beloning houdt geen steunelement in.

De Bondsregering en de deelstaat Oberösterreich kunnen derhalve de saneringsmaatregelen volledig financieren in overeenstemming met de aanmelding mits Atlas de saneringskosten terugbetaalt. De saneringskosten dienen volledig van Atlas te worden teruggevorderd volgens de procedures en bepalingen van Oostenrijks recht, met inbegrip van de rente die verschuldigd is vanaf het tijdstip van uitkering tot de terugbetaling van het volledige bedrag tegen het bij de berekening van het nettosubsidie-equivalent van regionale steunmaatregelen in Oostenrijk geldende referentietarief,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De voorgenomen overheidsfinanciering van de sanering van de buiten bedrijf gestelde verontreinigde stort-

⁽¹⁾ PB L 209 van 24.7.1992, blz. 1.

plaats „Kiener Deponie Bachmanning” welke op 313,2 miljoen ATS (22,7 miljoen ECU) is geraamd, houdt geen staatssteun in voorzover aan de in artikel 2 genoemde voorwaarde is voldaan.

Artikel 2

Oostenrijk gelast Atlas de overheidsmiddelen ter financiering van de saneringskosten terug te betalen en ziet erop toe dat het die middelen daadwerkelijk ontvangt. De terugbetaling geschiedt volgens de procedures en bepalingen van nationaal recht, waarbij rente wordt aangerekend op grond van het referentietarief dat wordt gebruikt bij de berekening van het nettosubsidie-equivalent van regionale steunmaatregelen in Oostenrijk, vanaf de datum van de uitkering van de steun tot die waarop Atlas de steun terugbetaalt.

Artikel 3

Oostenrijk deelt de Commissie uiterlijk twee maanden na de kennisgeving van deze beschikking mee welke maatregelen het heeft getroffen om aan deze beschikking te voldoen.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot de Republiek Oostenrijk.

Gedaan te Brussel, 9 december 1998.

Voor de Commissie

Karel VAN MIERT

Lid van de Commissie
