

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I *Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk*

.....

II *Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk*

Kommissionen

1999/269/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 16 september 1998 om villkorat godkännande av det stöd som Italien har beviljat Italstrade SpA (*delgivet med nummer K(1998) 2859*)⁽¹⁾ 1

1999/270/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 2 december 1998 om Tysklands stöd till kolindustrin 1998 (*delgivet med nummer K(1998) 4026*)⁽¹⁾ 14

1999/271/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 9 december 1998 om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget (IV/34.466 — Greek Ferries) (*delgivet med nr K(1998) 3792*)⁽¹⁾ 24

1999/272/EG:

- ★ Kommissionens beslut av den 9 december 1998 om Österrikes planerade åtgärd för att sanera Kiener Deponie Bachmanning (*delgivet med nr K(1998) 4195*)⁽¹⁾ 51

2

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 16 september 1998

om villkorat godkännande av det stöd som Italien har beviljat Italstrade SpA

(delgivet med nummer K(1998) 2859)

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/269/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR
FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av
Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första
stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska
samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett
berörda parter tillfälle att yttra sig⁽¹⁾, och

av följande skäl:

I

Italstrade SpA (nedan Italstrade) är ett företag som är
verksam inom konstruktion och byggande av civil
infrastruktur (vägar, järnvägar osv.). Företaget ägdes
ursprungligen till 100 % av Iritecna SpA (Iritecna), ett
holdingbolag som helt ägs av IRI SpA (IRI), vilket i

sin tur ägs till 100 % av det italienska finansminis-
teriet. Under 1993 vidtog IRI följande åtgärder i syfte
att omstrukturera sin konstruktions- och byggsektor:

— Att försätta Iritecna i likvidation till en total kost-
nad av 4 490 miljarder italienska lire (2,3 miljarder
ecu).

— Inrättande av ett underordnat holdingbolag, Fin-
tecna SpA (Fintecna), med uppgift att privatisera
de lönsamma verksamheterna.

På grund av de stora förluster som registrerats under
perioden 1992–1994 överfördes Italstrade till Iritecna
för att läggas ned. Med hänsyn till främst den stora
orderstocken, vilken i huvudsak bestod av andelen i
konsortierna Iricav 1 och 2, som innehar kontrakten
för sträckorna Rom–Neapel och Verona–Venedig i
projektet för höghastighetståg, ansågs Italstrade vara
en potentiellt intressant tillgång för privata investerare.
Hela företagens kapital överfördes därför till Fintecna i
syfte att privatisera företaget.

Under perioden 1991–1994 hade företaget noterat för-
luster uppgående till sammanlagt 267 miljarder itali-
enska lire (137 miljoner ecu). Företagens bruttomargi-
nal i förhållande till omsättningen hade minskat från
9 % år 1991 till ett negativt värde på 15 % av omsätt-

⁽¹⁾ EGT C 328, 30.10.1997, s.3.

ningen 1994. Iritecna hade under denna period varit tvunget att upprepade gånger gå in med ekonomiskt stöd (kapitaltillskott och avskrivningar av krediter) till ett sammanlagt värde av över 450 miljarder lire (231 miljoner ecu).

De omstruktureringsåtgärder som företaget har vidtagit (minskning av personalen från 1 447 till 866 anställda, nedskrivning av pågående arbeten osv.) och prognoserna för återupptagandet av arbetena med projektet för höghastighetståget gjorde att det föreföll möjligt att Fintecna skulle kunna privatisera företaget snabbt. I den omstruktureringsplan som gavs in till kommissionen angavs uttryckligen en möjlighet att placera företagen inom byggsektorn, däribland Italstrade, på marknaden redan före utgången av 1995. I detta syfte hade man redan i slutet av 1994 utsett en konsult med uppgift att undersöka marknaden och finna potentiella köpare.

Genom kommissionen beslut 95/524/EG⁽¹⁾ (nedan kallat beslutet) förklarades det stöd som beviljats Iritecna och Fintecna i samband med Iritecnas likvidation förenligt med den gemensamma marknaden. I beslutet godkändes också de kapitaltillskott från Iritecna som gjorts fram till och med den 31 december 1994 för att täcka Italstrades förluster (450 miljarder lire, dvs. 231 miljoner ecu).

I artikel 1 i beslutet angavs som villkor att den av kommissionen godkända omstruktureringsplanen skulle följas, däribland att privatisering av de företag som ägdes av Fintecna, t. ex. Italstrade, skulle genomföras inom rimlig tid och utan ytterligare stöd.

Efter det att beslutet hade fattats upplyste emellertid den italienska regeringen kommissionen om att försäljningen av företaget hade skjutits upp för att de rättsliga verkningarna av de avtalsenliga garantier som IRI ställt för arbetet med höghastighetstågen skulle undersökas närmare.

När undersökningen om de rättsliga frågorna hade avslutats återupptogs försäljningsförfarandet i november 1995 med målet att endast överlåta en minoritetsandel av kapitalet. Överlåtelsen av hela kapitalet skulle ske när IRI hade infriat garantierna för arbetet med höghastighetstågen.

Under tiden fortsatte Italstrade att notera stora förluster. Dessa ökade från 15 miljarder lire (8 miljoner ecu) 1995, efter uppskrivningar på över 16 miljarder lire, till 96 miljarder lire (49 miljoner ecu) 1996.

För att återbilda aktiekapitalet, som hade urholkats på grund av förlusterna, tvingades Fintecna tillskjuta nya medel i Italstrade, uppgående till sammanlagt 126 miljarder lire (64 miljoner ecu) under perioden 1996–1997.

På kommissionens begäran meddelade de italienska myndigheterna den 24 juni 1997 att de beskrivna tillskotten till förmån för Italstrade hade genomförts och att förhandlingarna om försäljningen av företaget hade återupptagits. Enligt de italienska myndigheterna skulle Fintecnas beviljande av medel till Italstrade betraktas som en civilrättslig förpliktelse för att förhindra företagets likvidation.

I mars 1997 överlät Fintecna slutligen 49 % av Italstrades kapital till en privat investerare (Astaldi). Köpeavtalet innehöll följande villkor:

- Astaldi beviljade Fintecna en säljoption för de återstående andelarna till ett på förhand fastställt pris. Säljoptionen var giltig från och med januari 1999 till och med sex månader efter utgången av IRI:s garantier för arbetena med höghastighetståget eller, om IRI själv skulle frigöra garantierna i för tid, till och med den 30 juni 1999.
- Försäljningspriset fastställdes på grundval av den uppskattning av Italstrades sammanlagda värde till 30 miljarder lire (15 miljoner ecu).
- En skyldighet för Fintecna att återbilda Italstrades kapital, vid tidpunkten för överlåtelsen, upp till ett belopp av 30 miljarder lire.

För att efterkomma det nämnda avtalsvillkoret om återbildande av aktiekapitalet, beviljade Fintecna Italstrade i april och augusti 1997 ytterligare medel, uppgående till 27 miljarder lire (14 miljoner ecu)

Kommissionen beslutade att inleda förfarandet i artikel 93.2 i fördraget avseende de kapitaltillskott som gjorts under åren 1995 till 1997, de otillräckliga omstruktureringsåtgärderna och metoderna för privatisering av företaget, eftersom dessa omständigheter föreföll strida mot de villkor som föreskrivits i beslutet. I en skrivelse av den 1 augusti 1997 underrättade kommissionen Italiens regering om sitt beslut om att inleda förfarandet⁽²⁾.

⁽¹⁾ EGT L 300, 13.12.1995, s. 23.

⁽²⁾ EGT C 328, 30.10.1997, s. 3.

Den italienska regeringen inkom officiellt med sina synpunkter i en skrivelse av den 20 oktober 1997.

Ingen annan medlemsstat eller berörd tredje part har framfört några synpunkter till kommissionen inom den föreskrivna tiden. I en skrivelse av den 30 januari 1998 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från de italienska myndigheterna. Dessa upplysningar lämnades genom en skrivelse av den 6 mars 1998. Den 5 maj tillhandahöll de italienska myndigheterna slutligen kommissionen kopior av företagets balansräkning för 1997 och av företagets verksamhetsplan för 1998–2000.

Av de italienska myndigheternas upplysningar framgick att Fintecna hade beviljat Italstrade ett nytt kapitaltillskott med 52 miljarder lire den 31 december 1997 som en avräkning till förmån för köparen för senare gjorda nedskrivningar av Italstrades tillgångar. Genom denna transaktion ökade det sammanlagda belopp som Fintecna har beviljat Italstrade efter 1994 till 178 miljarder lire (91 miljoner ecu).

II

I sina synpunkter på att förfarandet hade inletts hävdade Italiens regering

- i) att det i beslutet föreskrevs en möjlighet till nya kapitaltillskott i Italstrade,
- ii) att Fintecna har gjort dessa ingripanden med företagets egna medel med utgångspunkt från hur en privat investerare skulle ha agerat och att de därför inte utgör statligt stöd, och
- iii) att villkoren i beslutet inte har överträtts.

Den italienska regeringen har vidare anfört att även om de ovannämnda ingripandena skulle betraktas som statligt stöd, bör de hur som helst förklaras förenliga med den gemensamma marknaden med stöd av artikel 92.3 i fördraget.

Med avseende på punkt i hävdar den italienska regeringen att kommissionen redan vid tiden för beslutet kände till att det var nödvändigt att tillskjuta ytterligare medel till företaget för att göra privatiseringen möjlig. Enligt den italienska regeringen informerades dessutom kommissionen i god tid om alla kapitaltillskott till Italstrade och om hur försäljningen framskred.

I den omstruktureringsplan som godkändes i beslutet föreskrevs att sunda företag, eller företag som kan saneras, skulle överföras till Fintecna för att underlätta deras privatisering. I beslutet hade det således tagits hänsyn till behovet av att finansiera vissa omstruktureringar, särskilt inom byggsektorn, där Italstrade är verksamt

Efter beslutet höll dessutom både Fintecna och dess ägare IRI regelbundet kommissionen informerad om hur privatiseringsförfarandet framskred. Särskilt tillhandahöll IRI och Fintecna under ett möte i Rom i juni 1997 alla nödvändiga uppgifter för bedömningen av de omständigheter som detta förfarande enligt artikel 93.2 avser.

I fråga om punkt ii påpekar den italienska regeringen att Fintecnas ingripanden till förmån för Italstrade har finansierats med medel som genererats genom den egna verksamheten och utan några tillskott från staten. Fintecna har dessutom grundat sina ingripanden på den så kallade principen om en privat investerare, varför dessa inte kan betraktas som statligt stöd.

Fintecna jämförde i själva verket kostnaderna för en likvidation av Italstrade med kostnaderna för ett kapitaltillskott och en privatisering. Eftersom de beräknade kostnaderna för en likvidation översteg kostnaderna för kapitaltillskott till och överlåtelse av företaget, borde de inte kunna betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1.

Kostnaderna för att likvidera Italstrade uppgick enligt Fintecnas uppskattningar till 535 respektive 1 500 miljarder lire beroende på om det gällde en tvångslikvidation eller om det var fråga om en frivillig likvidation. Mot bakgrund av dessa kostnader bedömde Fintecna att det var lämpligare att skuta till kapital till Italstrade och därigenom hålla företaget vid liv i väntan på dess privatisering. Mot denna bakgrund handlade Fintecna som en privat investerare och de medel som beviljats Italstrade skulle därmed inte utgöra statligt stöd.

Avseende punkt iii hävdar den italienska regeringen att den har iakttagit alla villkor i beslutet och hänvisar särskilt till den totala kostnaden för omstruktureringen, åtagandena att omstrukturera företagsgruppen och privatiseringen av Italstrade.

I fråga om totalkostnaden för den av kommissionen godkända planen konstaterar den italienska regeringen att beslutet innebar ett godkännande av ett högsta stödbelopp på 4 490 miljarder lire, varav 1 090 miljar-

der lire avser medel som redan beviljats helägda företag, däribland Italstrade, under perioden 1991–1993 och 3 400 miljarder lire avser den förväntade slutliga kostnaden för likvidationen av Iritecna (däribland 1 653 miljarder lire som härrör från Fintecnas företagsförsäljningar).

För närvarande räknar Italiens regering i sina uppskattningar med en slutlig kostnad som understiger det ovannämnda högsta stödbeloppet, trots de små intäkterna från försäljningen av Italstrade. Beslutet har därför följts

Vad gäller de omstruktureringsåtgärder som anges i beslutet, påpekar den italienska regeringen att de åtgärder som vidtagits har fallit inom ramen för den av kommissionen godkända planen. I fråga om minskningarna av personalen (och därmed indirekt av produktionskapaciteten), betonar Italiens regering att de uppgifter som kommissionen angav i beslutet om att inleda förfarandet hänför sig till "aktiv" tillsvidareanställd personal, medan uppgifterna som är hämtade från balansräkningarna även omfattar personal som är anställd på viss tid och personal som får ersättning från arbetslöshetskassan.

Den italienska regeringen hävdar att försämringen av Italstrades ekonomiska resultat jämfört med det som förväntades i planen (nettoresultat 24 miljarder lire 1995 och 26 miljarder lire 1996) beror på de försämrade marknadsvillkoren och inte på att företaget inte har omstrukturerats.

Italiens regering hävdar att Italstrades resultat under åren 1995 och 1996 inte kan jämföras direkt med den omstruktureringsplan som kommissionen godkände i beslutet. Att uppskattningarna i planen i fråga om försäljningen inte har förverkligats har enligt den italienska regeringen lett till en minskning av bruttomarginalen med 170 miljarder lire under dessa två år. Om man till denna negativa effekt lägger vissa extraordinära poster uppgående till 99 miljarder lire, vilka inte kunde förutses när planen upprättades, framgår det att de planerade omstruktureringsåtgärderna har iakttagits i allra högsta grad.

I fråga om den skyldighet att privatisera som anges i beslutet, gör Italiens regering följande anmärkningar:

— Denna skyldighet är fortfarande under prövning i förstainstansrätten.

— Bortsett från denna omständighet har Fintecna iakttagit villkoret genom att överlåta Italstrade inom "rimig tid", vilket föreskrivs i beslutet.

I beslutet om att inleda förfarandet påpekade kommissionen att utifrån de upplysningar som kommissionen då hade tillgång till kunde försäljningen av Italstrade inte betraktas som en verklig privatisering, eftersom Fintecna endast överlät 49 % av sina aktier och behöll 51 % av dem.

Italiens regering hävdar i detta sammanhang att privatiseringen av Italstrade bör betraktas som verklig och oåterkallelig. Överlåtelsen av 49 % av aktierna hänger samman med särskilda avtalsvillkor som kräver att återstående 51 % överläts. Valet att dela upp överlåtelsen i två separata delar berodde enligt den italienska regeringen på att det fanns ett avtalsvillkor i överenskommelsen mellan företaget TAV SpA. (TAV) och Iricav-konsortiet, som Italstrade ingår i. Detta konsortium har tilldelats kontrakt, som TAV är uppdragsgivare för, avseende konstruktionen av sträckan Rom–Neapel i projektet för höghastighetståget. Enligt detta villkor är IRI skyldigt att kvarstå som "majoritetsaktieägare" i konsortiet till dess att arbetena har slutförts.

Detta avtalsvillkor skulle enligt den italienska regeringen kunna upphävas om Iricav-konsortiet och uppdragsgivaren TAV är överens om det. I ett sådant fall anges redan i avtalet om överlåtelse av Italstrade en möjlighet för Fintecna att överlåta den återstående andelen av aktiekapitalet.

Som bevis på att överlåtelsen av Italstrade skall betraktas som oåterkallelig åberopar Italiens regering ytterligare två omständigheter, nämligen

— att den italienska konkurrensmyndigheten i sin undersökning kom fram till att ledningsansvaret omedelbart övergick till förvärvaren vid överlåtelsen, trots att denna endast avsåg 49 % av kapitalet,

— att Fintecnas revisor, på grundval av kriteriet om effektiv kontroll, inte kommer att räkna med företagets resultat för 1997 i Fintecnas konsoliderade räkenskaper.

I beslutet krävdes vidare att privatiseringen av Italstrade skulle ske utan ytterligare stöd. I detta hänseende hävdar den italienska regeringen att Fintecnas ekonomiska ingripanden efter 1994, uppgående till ca 178

miljarder lire (ca 91 miljoner ecu), inte skall betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 92, av de skäl som anges i punkt ii ovan. I andra hand anser den italienska regeringen att det eventuella stödet av följande skäl skall betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden:

- Medlen beviljades inom ramen för en omstruktureringssplan som syftade till att återställa företagets lönsamhet, vilken har bekräftats genom att företaget har privatiserats.
- Stödet var begränsat till vad som var absolut nödvändigt för att säkerställa att företaget kunde återgå till marknadsvillkor.

III

Mot bakgrund av ovanstående bör det först och främst kontrolleras om de beskrivna åtgärderna strider mot villkoren i beslutet. Om så är fallet bör man på nytt granska förenligheten av det stöd som beviljades Italstrade fram till och med 1994 och som godkändes inom ramen för det nämnda beslutet. För att kunna bedöma om villkoren i artikel 1.4 och 1.5 har iakttagits måste det dessutom avgöras om de medel som har beviljats Italstrade efter 1994 utgör statligt stöd enligt artikel 92 i fördraget och i så fall huruvida de samlade stödåtgärderna till förmån för Italstrade är förenliga med den gemensamma marknaden.

Som anförts ovan förklarades i beslutet det stöd som beviljats Italstrade fram till och med 1994 (450 miljarder lire, dvs. 231 miljoner ecu) förenligt med den gemensamma marknaden, under förutsättning att en rad villkor uppfylldes, bland andra följande:

- i) En skyldighet för Italstrade att genomföra de åtgärder som fastställts i den omstruktureringssplan som godkänts av kommissionen.
- ii) Ett åtagande att privatisera Fintecna och dess dotterbolag, bland andra Italstrade, i enlighet med den tidsplan som lagts fram för kommissionen och i vart fall inom rimlig tid.
- iii) Ett förbud mot att använda inkomsterna från Fintecnas försäljningar för att stödja företag i svårigheter, vilka ännu inte har sålts.
- iv) Ett förbud mot att bevilja nytt stöd i samband med privatiseringen.

- i) Skyldigheten att genomföra åtgärderna i omstruktureringssplanen

I beslutet om att inleda förfarandet hävdade kommissionen att den ekonomiska sanering av Italstrade som anges i omstruktureringssplanen inte har slutförts. Kommissionen observerade särskilt följande:

- Antalet tillsvidareanställda 1994 var 866 (och sjönk till 793 år 1995), dvs. fler anställda än vad som var avsett för hela byggdivisionen i omstruktureringssplanen.
- Den beskrivna ökningen av personalen sammanföll med en avgjort negativ ekonomisk situation, med förluster på 15 miljarder lire 1995 och 96 miljarder lire 1996.

Den italienska regeringen hävdade i sitt yttrande att de uppgifter som kommissionen har använt även innefattar arbetstagare som var upptagna på företagets avlöningslista, men som i praktiken inte arbetade (t. ex. de som fick ersättning från arbetslöshetskassan). En jämförelse av likartade uppgifter skulle enligt Italiens regering leda till följande slutsatser:

	1993	1994	1995	1996	1997
Personal som omfattas av omstruktureringssplanen (genomsnitt)	1 003	759	550	...	609
Personal vid årets utgång, enligt personalregistret	854	645	680	642	543

Anm: Uppgifterna avser hela byggdivisionen (Condotte och Italstrade).

Enligt Italiens regering visar ovanstående uppgifter att effektivitetsmålet i omstruktureringssplanen har uppnåtts.

För att göra en korrekt jämförelse av uppgifterna måste man emellertid se till det genomsnittliga antalet anställda per år (uppskattat som ett aritmetiskt genomsnitt av uppgifterna vid årets utgång för två på varandra följande år):

	1993	1994	1995	1996	1997
Genomsnittlig personal per år (kommissionens uppskattning)	uppgift saknas	750	663	661	592

Som framgår tydligt var det bara 1994 som genomsnittet överensstämde med omstruktureringsplanen. Därefter, både 1995 och 1996, verkar genomsnittet ligga högt över vad som fastställdes i planen.

Samtidigt, delvis på grund härav, var Italstrade ekonomiska resultat kraftigt negativt, i motsats till vad som fastlagts i omstruktureringsplanen. I planen räknade man med en nettovinst på 24 respektive 26 miljarder lire 1995 respektive 1996, men Italstrade hade nettoförluster på 15 respektive 96 miljarder lire under de två åren. Endast år 1997 registrerades en vinst på 2 miljarder lire, men detta var tack vare extraordinära intäkter (till stor del medel som tillskjutits av Fintecna) på 66 miljarder lire.

I detta hänseende är det inte tillräckligt att, som den italienska regeringen gör, hävda att försämringen berodde på en ogynnsam utveckling av marknaden som inte kunde förutses. I planen förutsågs i själva verket att Italstrade tack vare interna omstruktureringsåtgärder skulle vara i stånd att uppnå en industrimarginal på 7 % brutto av omsättningen, före strukturläggningskostnaderna, redan från och med 1995. En sådan marginal skulle i teorin ha gjort det möjligt för företaget att trots de minskade intäkterna få en nettovinst på ca 12 miljarder lire 1995 och 13 miljarder lire 1996.

Tack vare en industrimarginal på 7 % menade kommissionen att företaget även med en mer pessimistisk prognos över marknadsförhållandena — som senare blev verklighet — skulle ha varit i stånd att i allt väsentligt bibehålla en ekonomisk jämvikt, utan att ha behov av ytterligare kapitaltillskott. I själva verket uppnådde Italstrade 1995 och 1996 till och med en negativ industrimarginal och dessutom en nettoförlust 1996 som översteg det egna kapitalet.

Det bör emellertid påpekas att perioden 1995–1997 var en av de svåraste perioderna för byggsektorn i Italien (där Italstrade utförde över 60 % av sin orderstock) med en betydande minskning av anbudens värde (framförallt för offentlig upphandling) samt en drastisk urholkning av vinstmarginalerna. För att möta denna negativa konjunktur genomförde företaget mera ingripande omstruktureringsåtgärder än vad som angavs i den godkända planen, genom att minska före-

tagets driftskostnader och ytterligare rationalisera organisationsstrukturen.

Italstrade minskade särskilt sina strukturkostnader kraftigare än vad som fastlagts i den av kommissionen godkända omstruktureringsplanen. Som framgår av tabell 1 minskade Italstrade trots försämringen av bruttomarginalen 1995 och 1996 sina strukturkostnader från 15 miljarder lire 1995 (- 6 % jämfört med planen) till 13 miljarder lire 1997 (- 35 % jämfört med planen).

Dessa omstruktureringsåtgärder gjorde det möjligt för Italstrade att uppnå en bruttomarginal på omkring 6 % av omsättningen, trots att intäktsnivån var 70 % lägre än vad som fastlagts i planen. De gjorde det även möjligt för Italstrade att uppnå en, om än liten, nettovinst för första gången på länge.

Tabell 1

Italstrades ekonomiska och finansiella resultat

(i miljarder lire)

	1995 plan	1995 reellt	1996 plan	1996 reellt	1997 plan	1997 reellt
Nettoomsättning	503	197	790	239	854	330
Bruttomarginal	28	(10)	35	(2)	35	18
Strukturkostnader	(16)	(15)	(19)	(16)	(20)	(13)
Nettoresultat (förlust)	24	(15)	26	(96)	27	2

Källa: Italstrades balansräkningar för 1995, 1996 och 1997, omklassificerade i IRI:s yttrande av den 19 januari 1998.

En stor del av företagets nettoförluster under denna period berodde på en värdeförsämring av tillgångarna till följd av mindre realiserbara marginaler för pågående och redan erhållna arbeten.

Det bör vidare noteras att enligt den plan som lagts fram för kommissionen kommer rationaliseringsåtgärderna att förstärkas ytterligare genom att särskild uppmärksamhet kommer att ägnas de centrala strukturkostnaderna.

Härmed kan villkoret i artikel 1.2 i beslutet anses vara uppfyllt, även med beaktande av de åtgärder som företaget vidtagit för att möta en marknadssituation som var värre än vad som förutsågs i omstruktureringsplanen.

ii) Åtagandet att privatisera Italstrade i enlighet med den angivna tidsplanen eller i vart fall inom rimlig tid

Beslutet fattades med beaktande av bland annat den italienska regeringens åtagande att snabbt privatisera Italstrade i enlighet med omstruktureringsplanen. På grundval av de upplysningar som lagts fram ansåg kommissionen i beslutet att denna privatisering kunde genomföras inom en mycket snäv tidsram⁽¹⁾. Kommissionen betraktade en snabb överlåtelse av Italstrade som ett av de viktigaste inslagen i bedömningen av förenligheten av det stöd som beviljats Iritecna, bland annat med hänsyn till det betydande stöd som företaget redan hade mottagit.

Kommissionen har medgett att viss omstrukturering inom sektorn fortfarande pågick vid tiden för beslutet. Mot bakgrund av Iritecna-planen bedömde kommissionen emellertid att denna "borde avslutas under 1995⁽²⁾", för att möjliggöra en överlåtelse av företagen. Av dessa skäl anges i artikel 1.3 och 1.5 i beslutet ett åtagande att privatisera Fintecnas dotterbolag i enlighet med den tidsplan som lagts framför kommissionen, eller i vart fall inom rimlig tid, och utan ytterligare statligt stöd.

Försäljningsförfarandet avbröts dock kort efter det att beslutet hade fattats och återupptogs först i november 1995. Detta berodde enligt Italiens regering på nödvändigheten av att närmare undersöka de rättsliga verkningarna av de avtalsenliga garantier som IRI utställt för arbetena med höghastighetstågen.

Först i mars 1997 undertecknades avtalet om överlåtelse av 49 % av Fintecnas aktier i Italstrade till företaget Astaldi. Vid den tidpunkt då förfarandet inleddes hade kommissionen inte tillräckliga uppgifter för att bedöma huruvida överlåtelsen kunde betraktas som "verklig" och oåterkallelig, vilket krävdes i beslutet. Kommissionen hade särskilt tvivel om följande frågor:

- Överföringen av ledningsbefogenheterna (utnämningen av företagsledningen) från Fintecna till förvärvaren.
- De finansiella effekterna för Fintecna av eventuella ytterligare förluster i Italstrade.

⁽¹⁾ Se avsnitt III, punkt 6.

⁽²⁾ Se avsnitt IV, punkt 3.

— Villkoren för överföringen av återstående 51 % av kapitalet.

— Möjligheten att IRI:s garantier för kontraktet för höghastighetståget måste betalas ut.

Italiens regering lämnade i sitt svar tillräckliga upplysningar för att kommissionens tvivel skulle kunna undanröjas.

Vad gäller överföringen av ledningsbefogenheterna kan det anmärkas att förvärvaren tilldelas ansvaret för att utnämna den verkställande direktören, som får ledningsbefogenheter för företaget genom bemyndigande från styrelsen. Den verkställande direktörens befogenheter begränsas endast i fråga om eventuella handlingar som kan skada Fintecna eller IRI inom ramen för arbetena med höghastighetståget. Styrelsen består av sju ledamöter, varav tre — däribland den verkställande direktören — utnämns av Astaldi, tre av Fintecna och ordföranden utnämns av Astaldi med Fintecnas samtycke.

Det kan på grundval av dessa upplysningar konstateras att förvärvaren övertar alla Fintecnas befogenheter vad gäller ledningen av Italstrade.

I fråga om Fintecnas eventuella åtaganden för Italstrades framtida förluster, anges i avtalet att aktieinnehavarna skall bidra till Italstrades eventuella finansiella behov i proportion till deras andel av aktiekapitalet, fram till dess att Fintecnas återstående aktieinnehav överläts. Från och med då kommer Astaldi naturligtvis att vara ensamt ansvarigt för Italstrades resultat.

Genom denna mekanism kan Fintecna på nytt komma att behöva tillföra offentliga medel till Italstrade vid eventuella framtida kapitaltillskott. Det anges dock i avtalet att sådana kapitaltillskott skall göras gemensamt av Fintecna och Astaldi i förhållande till deras andelar. Förekomsten av en privat aktieägare garanterar dessutom att alla eventuella investeringar i Italstrade görs på grundval av den förväntade avkastningen på de medel som tillskjuts. Om utsikterna för Italstrade är negativa kommer den privata investeraren inte att tillskjuta ytterligare medel utan i stället välja att likvidera företaget.

Det är således möjligt att Italstrade kommer att ta emot ytterligare offentliga medel genom Fintecna.

Sådana medel kommer dock att betraktas som normala marknadsekonomiska investeringar, eftersom den privata investeraren kommer att bidra till dessa i betydande mån (med nästan hälften). Dessa medel kan därför inte betraktas som statligt stöd enligt artikel 92 i fördraget.

I samband med kapitaltillskott förutsätter kommissionen att det inte är fråga om statligt stöd i de fall de offentliga medlen tillskjuts tillsammans med en motsvarande privat investering⁽¹⁾.

I det aktuella ärendet kommer Fintecna och Astaldi att delta i eventuella kapitaltillskott till förmån för Italstrade uteslutande i proportion till deras respektive andelar i företaget. I ett sådant fall kan det antas att Fintecnas eventuella kapitaltillskott i Italstrade kommer att göras på villkor som är acceptabla för en privat investerare som agerar under normala marknadsförhållanden.

Vad gäller villkoret om att Fintecna skall överlåta återstående 51 % av kapitalet till Astaldi, anges i avtalet en rätt för Fintecna att överlåta denna andel till Astaldi till ett på förhand fastställt pris, från och med den 1 januari till och med den 30 juni 1999 eller upp till sex månader efter det att IRI har lösgjort garantierna för höghastighetstågprojektet.

Det framgår klart av den italienska regeringens upplysningar att de två parterna inte är rättsligt skyldiga att fullfölja överlåtelsen av Italstrade. Fintecna har endast rätt att överlåta det återstående kapitalet. Endast om företaget utnyttjar denna rätt är den andra parten skyldig att fullfölja överlåtelsen. Det finns en möjlighet att Fintecna väljer att inte utnyttja denna rätt. I så fall är villkoret i beslutet inte uppfyllt, eftersom överlåtelsen av Italstrade då inte skulle fullbordas.

Italiens regering har emellertid åtagit sig att se till att Fintecna överlåter de återstående aktierna i Italstrade på de villkor som anges i beslutet, särskilt vad gäller tidsfristerna för utnyttjandet av säljoptionen. Med hänsyn till detta åtagande kan Fintecnas resterande aktiepost i Italstrade betraktas som endast tillfällig och tjäna som säkerhet för IRI i samband med IRI:s garantier för höghastighetstågprojektet om köparen inte uppfyller sina förpliktelser.

⁽¹⁾ Se "Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i fördraget på offentliga myndigheters deltagande i företagens kapital", EG:s bulletin 9-1984, punkt 3.2.

Trots att Fintecna fortfarande äger 51 % av Italstrade är därför villkoret i artikel 1.3 i beslutet uppfyllt. Att försäljningen har försenats beror på omständigheter som ligger utanför Fintecnas kontroll (avtalsvillkoret om arbetena med höghastighetståget). Fintecna har, i den mån företaget har kunnat, agerat i syfte att privatisera Italstrade så snabbt som möjligt. Denna målsättning bör som nämnts betraktas som uppfylld med stöd av villkoren i köpeavtalet och de italienska myndigheternas åtagande att fullfölja överlåtelsen av den resterande aktieposten så fort som möjligt.

Vad gäller avtalsvillkoren avseende arbetena med höghastighetståget, tar kommissionen hänsyn till att IRI och TAV förhandlar om att slopa villkoret om att IRI skall behålla aktiemajoriteten i Italstrade. Kommissionen anser att ett positivt resultat av dessa förhandlingar skulle kunna påskynda överföringen, även formellt, av hela Italstrades kapital till Astaldi.

iii) Förbudet mot att använda inkomsterna från Fintecnas försäljningar för att stödja företag i svårigheter och iv) förbudet mot att bevilja nytt stöd i samband med privatiseringen

För att avgöra om Fintecna har iakttagit villkoren i artikel 1.4 och 1.5 i beslutet, särskilt förbudet mot att bevilja ytterligare stöd, måste det avgöras om de medel som beviljats Italstrade efter 1994 enligt artikel 92.1 i fördraget kan betraktas som en investering som gjorts enligt marknadsvillkor eller om de utgör statligt stöd.

För att bedöma om de finansiella relationerna mellan staten och offentligt ägda företag omfattar statligt stöd enligt artikel 92 analyserar kommissionen de finansiella flödena mot bakgrund av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi. I detta ärende skall det undersökas om de medel som beviljats Italstrade utgör statliga medel och, därefter, om dessa medel har beviljats i enlighet med den nämnda principen.

Italstrade överfördes som ett led i Iritecna-planen till Fintecna, som kontrolleras till 100 % av IRI, som i sin tur är ett industriellt holdingbolag som ägs till 100 % av det italienska finansministeriet. Den italienska regeringen utser IRI:s styrelse, som i sin tur utser Fintecnas styrelse.

Enligt fast rättspraxis från Europeiska gemenskapernas domstol (särskilt dom av den 21 mars 1991 i mål C-305/89, Italien mot kommissionen) skall det "för att avgöra huruvida ett stöd skall betraktas som statligt stöd enligt artikel 92 i fördraget inte göras någon åtskillnad mellan de fall där stöd beviljas direkt av staten och de fall där det beviljas av offentliga eller privata organ som inrättats eller utsetts av staten" (1). Därför kan man utgå från att de medel som beviljades Italstrade utgjorde statliga medel, även om de inte direkt beviljades av staten.

Det är i detta hänseende inte tillräckligt att, som den italienska regeringen gör i sitt yttrande, hävda att Fintecnas finansiella ingripanden har utförts med medel som genererats från företaget och inte med medel som erhållits från staten. En icke lönsam användning av medel som härrör från den egna verksamheten, som skett i Italstrade fall, minskar vinsten för företagets aktieägare — IRI — och i sista hand staten. Fintecna hade kunnat använda de egna medlen till mera lönsamma verksamheter och därigenom göra det möjligt för IRI, och därmed staten, att få en större ekonomisk avkastning på sin investering.

Eftersom en mindre avkastning på IRI:s investering i sista hand betyder en utebliven intäkt för staten, kan det konstateras att de medel som beviljats Italstrade utgör statliga medel, även om de inte betalats ut direkt av staten. För bedömningen av huruvida de omfattas av förbudet i artikel 92.1 måste de därför analyseras mot bakgrund av principen om en investerare i en marknadsekonomi (2).

Enligt denna princip omfattar en finansiell transaktion mellan en stat och ett offentligt ägt företag statligt stöd om den inte skulle ha utförts av en privat investerare som är verksam under normala marknadsekonomiska villkor. Det kan framförallt antas vara fråga om statligt stöd när "företagets finansiella läge och i synnerhet strukturen och storleken på dess skulder är sådana att en normal avkastning på det investerade kapitalet (utdelning eller kapitalintäkter) inte kan förväntas inom rimlig tid" (3).

Det är således nödvändigt att bedöma Italstrades ekonomiska och finansiella situation under åren före kapitaltillskotten, se tabell 2.

(1) REG 1991, s. I-1603, punkt 13 i domskälen.

(2) Kommissionens meddelande till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget och artikel 5 i kommissionens direktiv 80/723/EEG på offentliga företag inom tillverkningsindustrin, EGT C 307, 13.11.1993, s. 3, avsnitt III.

(3) ibid. stycke 16.

Tabell 2

Italstrades ekonomiska och finansiella resultat

(i miljarder lire)

	1993	1994	1995	1996
Nettoomsättning	uppgift saknas	245,1	197,3	238,9
Bruttomarginal	uppgift saknas	(37,5)	18,9 (2)	(2,0)
Nettoresultat (förlust)	(183,0)	(19,3) (1)	(15,0) (2)	(96)
Nettoförmögenhet	uppgift saknas	(30,0)	(15,0)	(32,0)

(1) Efter Iritecnas avskrivning av skulder på 186 miljarder lire.

(2) Efter extraordinära intäkter på 45,8 miljarder lire, varav 22 miljarder lire från försäljning av tillgångar till dotterbolag och Iritecna.

Källa: Italstrades balansräkningar.

Ovanstående siffror visar att Italstrade inte var ett lönsamt företag vid tiden för Fintecnas kapitaltillskott. Fintecna sköt till nytt kapital 1996, trots att någon betydande avkastning på investeringen inte kunde förväntas.

Det är därför inte tillräckligt att åberopa den omständigheten att kostnaderna för likvidationen skulle ha överstigit kostnaderna för kapitaltillskotten. En privat aktieägare skulle vid en försämring av marknadsutsiktterna eventuellt ha likviderat företaget långt före 1996 och även före 1994 för att undgå kostsamma kapitaltillskott och därigenom minska likvidationskostnaderna betydligt.

På grundval av dessa överväganden utgör de finansiella medel som Fintecna har beviljat Italstrade efter 1994 statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget. Villkoret i artikel 1.5 i beslutet har därför inte uppfyllts. På grund härav måste man samtidigt med bedömningen av om det nya stödet är förenligt med den gemensamma marknaden på nytt bedöma förenligheten av det stöd till Italstrade som godkändes i beslutet (450 miljarder lire).

Vid bedömningen av om beslutet har iakttagits är det inte tillräckligt att slå fast att det sammanlagda stödbelopp som godkänts inte kommer att överskridas. I artikel 1.5 i beslutet föreskrivs uttryckligen att privatiseringen inte skulle finansieras av ytterligare statligt stöd. Skälet till detta var att det var nödvändigt att minimera de snedvridande effekterna av det beviljade stödet och att använda alla intäkter från försäljning-

arna för att minska Iritecna/Fintecna-koncernens kostnader för likvidationen.

Mot bakgrund av att de företag som var mest attraktiva för eventuella privata investerare hade överförts till Fintecna för att avyttras och endast i begränsad utsträckning för att omstruktureras, fanns i beslutet ett uttryckligt förbud mot att bevilja ytterligare stöd till dessa företag.

I princip kan det vara tillåtet att lämna statligt stöd vid privatisering av offentliga företag, antingen till förmån för köparen — om försäljningen inte sker till marknadsvärde — eller till förmån för det överlåtna företaget, om köpeavtalet ålägger köparen en skyldighet att driva vidare olönsamma verksamheter som en marknadsmässig investerare skulle ha avvecklat

Vad gäller försäljningen av Italstrade till en privat investerare bör det noteras att transaktionen genomfördes i överensstämmelse med de relevanta gemenskapsreglerna. Både förfarandet 1994 — som senare avbröts — och förfarandet 1995 — som avslutades genom överlåtelsen av företaget till Astaldi — skedde i form av offentlig upphandling. Under upphandlingsförfarandet anmälde omkring 20 investerare ett preliminärt intresse av att köpa Fintecnas företag inom byggsektorn. Av dessa bekräftade 13 sitt intresse och fick informationsmaterial. Tre av dem valdes därefter ut och fördes upp på en så kallad short list. Slutligen var det bara Astaldi som lämnade ett bindande bud och det företaget togs därför med i den så kallade försiktighetsfasen (*due diligence*).

Det förfarande som Fintecna följde säkerställde att alla potentiella investerare deltog i försäljningen på lika villkor och att det bästa budet slutligen valdes ut. Kommissionen kan därför konstatera att företaget överläts till marknadspris och att Astaldi inte fick något stöd i samband med förvärvet av Italstrade.

Köpeavtalet innehåller dessutom inte några särskilda skyldigheter för köparen i fråga om att driva vidare eventuell förlustbringande verksamhet. Försäljningsvillkoren innehåller därför inte något stöd till Italstrade.

Sedan det har fastställts att det stöd som beviljats Italstrade efter 1994 utgör statligt stöd enligt artikel 92.1 och att därmed även det stöd som företaget mottog före 1994 och som kommissionen godkände i beslutet i princip måste betraktas som olagligt, måste det undersökas om det samlade stödet är förenligt med den gemensamma marknaden.

IV

Visst stöd är eller kan betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 92.2 och 92.3 i fördraget.

Med hänsyn till arten av de åtgärder som här undersöks kan artikel 92.2 och 92.3 a och b inte tillämpas. På grund av Italstrades olikartade verksamheter och geografiska läge och då åtgärderna inte har regionalt syfte, kan endast undantaget i artikel 92.3 c tillämpas, vilket avser stöd till utvecklingen av vissa näringsverksamheter. Stödet måste med hänsyn till sin art betraktas som ett stöd till omstrukturering av företag i svårigheter.

Kommissionen har i fråga om denna typ av stöd utarbetat gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter⁽¹⁾. För att kommissionen skall kunna godkänna *ad hoc*-stöd till ett företag i svårigheter, måste stödet i praktiken uppfylla följande villkor:

- i) Det skall garantera att företagets långfristiga lönsamhet återställs.
- ii) Det skall förebygga otillbörliga konkurrensnedvridningar.
- iii) Det skall stå i proportion till kostnaderna för och fördelarna av omstruktureringen och därför begränsas till vad som är absolut nödvändigt.
- iv) Omstruktureringsplanen måste genomföras fullt ut.
- v) Kommissionen skall följa och övervaka genomförandet av planen.

Endast om samtliga dessa villkor är uppfyllda kan kommissionen anse att stödets verkningar inte strider mot gemenskapens intresse och godkänna stödet enligt artikel 92.3 c.

Vad gäller punkt i, hade de italienska myndigheterna redan vid tidpunkten för beslutet lagt fram en omstruktureringsplan som syftade till att återställa Italstrades lönsamhet från och med 1995. Det stöd som beviljades Italstrade fram till och med 1994 (450

⁽¹⁾ EGT C 368, 23.12.1994, s. 12.

miljarder lire) betraktades som förenligt med den gemensamma marknaden med stöd av denna plan och på grundval av riktlinjerna. Italstrade uppnådde dock inte de förväntade ekonomiska resultaten och måste därför få statligt stöd på nytt (som nämnts ovan med ca 178 miljarder lire).

Den omstruktureringsplan för Italstrade som kommissionen godkände i sitt beslut byggde på försiktiga antaganden om företagets orderstock. Den 31 december 1992 motsvarade företagets orderstock 2 377 miljarder lire, varav ca 558 miljarder lire avsåg kontrakt i samband med höghastighetståget. På grundval av den takt i vilken arbetena utfördes, var det rimligt att räkna med att Italstrades omsättning och ekonomiska resultat skulle utveckla sig på det sätt som framgår av tabell 3.

Tabell 3

Prognos över Italstrades ekonomiska och finansiella resultat

(i miljarder lire)

	1995	1996	1997
Nettoomsättning	503	790	854
Bruttomarginal	28	35	35
Driftsresultat	12	16	15
Nettoresultat (förlust)	24	26	27

Källa: Iritecnas omstruktureringsplan.

Krisen på den italienska byggmarknaden blev emellertid värre än förväntat och de order avseende höghastighetståget som redan erhållits försenades av skäl som låg utanför företagets kontroll. Som beskrivs i tabell 1 blev därför Italstrades omsättning betydligt lägre än förväntat, nämligen

- 197 miljarder lire 1995, dvs. 39 % av den förväntade siffran, och
- 239 miljarder 1996, dvs. 30 % av den förväntade siffran.

Båda dessa år, liksom 1994, var Italstrades omsättning ca 50 % lägre än 1992, ett år då krisen på den marknad där företaget är verksamt redan var mycket allvarlig. Det bör noteras att Italstrades omsättning minskade mer under denna period än vad som var fallet för sektorn som helhet. Italstrade reagerade på denna yttre försämring av marknadsvillkoren genom att genomföra mera långtgående omstruktureringsåtgärder än vad som fastlagts i planen.

År 1996 utarbetade företaget sålunda en ny intern omstruktureringsplan (se tabell 4) som syftade till att återställa en stabil lönsamhetsnivå för verksamheterna. Planen förutsåg bland annat att verksamheten med höghastighetståget långsamt skulle återupptas, men den byggde i huvudsak på ytterligare begränsningar av strukturkostnaderna i förhållande till den plan som godkändes i kommissionens beslut.

Tabell 4

Italstrades verksamhetsplan för 1998–2000

(i miljarder lire)

	1998	1999	2000
Nettoomsättning	370	400	453
Bruttomarginal	21	28,5	31
Strukturkostnader	(15)	(15)	(16)
Nettoresultat (förlust)	6	7,5	9,5

Källa: Italstrades omstruktureringsplan för 1998–2000.

Särskilt kommer strukturkostnaderna att hållas 25 % lägre än vad som förutses i planen, för att behålla en tillräcklig lönsamhet trots en betydligt lägre omsättning än vad som ursprungligen förväntades.

Italstrade kommer att få ett nettoresultat på omkring 2 % av intäkterna för perioden, trots en produktionsnivå som är mindre än 50 % av den som förväntades i Iritecna-planen för 1996. Detta har möjliggjorts genom en ytterligare nedskärning av strukturkostnaderna genom ytterligare personalminskningar och omstruktureringar av driftsprocesserna.

Företaget registrerade visserligen ändå förluster 1996, både driftsförluster och nettoförluster. Redan 1996 fanns det dock en tydlig positiv tendens till minskning av driftsförlusterna, dvs. en förbättring av företagets konkurrenskraft. År 1997 bekräftades denna tendens av de positiva resultaten avseende såväl bruttomarginalen som nettoresultatet.

Tack vare de omstruktureringsåtgärder som företaget utförde under perioden 1996–1997, vilka gick utöver den plan som kommissionen godkände i beslutet, kommer Italstrade att kunna uppnå en tillräcklig lönsamhetsnivå trots den oväntade försämringen av marknadsvillkoren. Det måste dock noteras att en sådan långsiktig lönsamhet har uppnåtts tack vare interna

omstruktureringsåtgärder (kapacitetsminskningar osv.) och inte tack vare optimistiska marknadsutsikter.

Det första av de nödvändiga villkoren för godkännande av omstruktureringsstöd kan därmed anses vara uppfyllt.

Kommissionen noterar i detta sammanhang att företaget har överförs till en privat aktieägare och att staten enligt avtalsvillkoren inte kommer att ge finansiellt stöd för Italstrades eventuella framtida förluster. Förekomsten av en privat majoritetsaktieägare (se avsnitt III, punkt ii) garanterar dessutom en större säkerhet vad gäller Italstrades utsikter till lönsamhet.

I fråga om punkt ii är det nödvändigt att det stöd som beviljas ett företag inte ger upphov till otillbörliga konkurrenssnedvridningar. I princip ger allt statligt stöd till ett företag upphov till en otillbörlig snedvridning av den fria konkurrensen, eftersom det sätter det företaget in en fördelaktigare ekonomisk ställning än dess konkurrenter. Denna effekt måste därför uppvägas genom minskningar av produktionskapacitet, särskilt inom sektorer som byggsektorn, där det finns en betydande överkapacitet.

I detta fall förutsågs redan i den omstruktureringsplan som kommissionen godkände i beslutet en betydande kapacitetsminskning. Inom byggsektorn är företagets produktionskapacitet i huvudsak baserad på mänskliga resurser, både vad gäller planering och utförande av arbetet. Den relevanta minskningen av dessa resurser tillsammans med den betydande produktionsminskningen visade tydligt vid tiden för beslutet att företagets marknadsandel hade minskat betydligt. Kommissionen ansåg emellertid att det stöd som beviljats Italstrade fram till och med den 31 december 1994 uppfyllde kriterierna för omstruktureringsstöd.

Eftersom Italstrade har fått ytterligare stöd efter beslutet måste det kontrolleras om dessa nya medel påverkar handeln mellan medlemsstaterna i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset. Det skulle vara fallet om företaget har kunnat använda dessa medel för att finansiera en affärspraxis som gör det möjligt för det att öka sin egen marknadsandel på bekostnad av de konkurrenter som inte har fått stöd.

Som nämnts ovan minskade emellertid Italstrade under perioden 1995–1997 sin personal och därmed sin produktionskapacitet i större utsträckning än vad som fastställdes i planen.

Kommissionen menade att den utveckling av företagets omsättning som fastställdes i omstruktureringsplanen (se tabell 3) inte påverkade handeln mellan medlemsstaterna på ett sätt som stred mot det gemensamma intresset. Italstrades omsättning under perioden 1995–1997 var omkring 30 % av vad som angetts i planen och företaget erhöll order i en betydligt långsammare takt, vilket framgår av tabell 5.

Tabell 5

Utvecklingen av Italstrades omsättning och orderstock

	<i>(i miljarder lire)</i>				
	1993	1994	1995	1996	1997
Nettoomsättning	660	245	197	239	370
Orderstock	1 653	1 284	1 256	1 077	1 036
varav projektet för höghastighetståget	558	530	480	380	uppgift saknas

Källa: Italstrades balansräkningar.

Det framgår tydligt av ovanstående siffror att Italstrades konkurrensutsatta verksamheter på världsmarknaderna har minskat gradvis till följd av omstruktureringen av företaget. Den i beslutet godkända omstruktureringsplanen förutsåg en orderingång som i stort sett motsvarade omsättningsnivån för vart och ett av de år som planen omfattade. En sådan produktions- och ordernivå ansågs vara förenlig med den gemensamma marknaden med hänsyn till de betydande omstruktureringsåtgärder som företaget redan hade genomfört.

Trots att omsättningen minskade med nästan 70 % i förhållande till planen, minskade Italstrade även sin egen ordstock med omkring 40 % i förhållande till den 31 december 1993 och begränsade därigenom den egna konkurrensutsatta verksamheten på referensmarknaderna i betydande utsträckning, mer än vad som angavs i Iritecna-planen. Företagets slutliga konkurrensmässiga ställning kommer således inte att påverka handeln i en utsträckning som strider mot det gemensamma intresset.

Med avseende på punkt iii skall statligt stöd för att kunna förklaras förenligt med den gemensamma marknaden begränsas till det strikta minimum som krävs för att finansiera en ekonomisk sanering och det får inte användas för att finansiera aggressiva konkurrensmetoder, förutom i den utsträckning det är nödvändigt för att återställa företagets lönsamhet.

Det kan av den italienska regeringens uppgifter konstateras att Fintecnas stöd till Italstrade var nödvändigt

för att täcka förlusterna i samband med nedskrivningen av tillgångarna och kostnaderna för kapacitetsminskningen (personalminskningar). Under förseningarna av försäljningen av Italstrade finansierade Fintecna mera långtgående omstruktureringsåtgärder än vad som hade fastställts i Iritecna-planen för att möta den oväntade försämringen av marknadsutsikterna.

Kommissionen anser därför att det beviljade stödet inte gav företaget ytterligare likvida medel som saknade samband med omstruktureringsförfarandet och som kunde finansiera aggressiva affärsmetoder eller investeringar som inte var nödvändiga för omstruktureringen.

Kommissionen noterar vidare att Italstrade inte kommer att få någon skattekredit avseende de förluster som täckts genom Fintecnas kapitaltillskott.

Stödmottagaren skall slutligen i betydande omfattning bidra till finansieringen av omstruktureringen, eftersom eventuella ytterligare omkostnader skall bäras av båda aktieägarna i förhållande till deras respektive andelar i företaget, fram till dess att de återstående 51 % aktierna har överförts definitivt.

Den italienska regeringen bör regelbundet lägga fram information om hur privatiseringen fortlöper och om genomförandet av den omstruktureringsplan som upprättats för Italstrade.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det stöd uppgående till sammanlagt 178 miljarder lire (78 miljarder ecu) som under åren 1995–1997 beviljades Italstrade SpA. (Italstrade) i form av kapitaltillskott och det stöd uppgående till 450 miljarder lire som beviljades före 1994 och som kommissionen redan har godkänt utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i fördraget och artikel 6.1 i EES-avtalet.

Stödet uppfyller kriterierna i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter av den 27 juli 1994. Stödet undantas därför från förbudet i artikel 92.1 i fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet med stöd av artikel 92.3 c i fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet, som ett stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden, under förutsättning att artikel 2 iaktas.

Artikel 2

Italien skall överlåta Fintecnas återstående aktier i Italstrade till den privata aktieägaren inom den tid och enligt de villkor som anges i köpeavtalet, särskilt de fastställda tidsfristerna för utnyttjandet av optionen.

Artikel 3

För att säkerställa att Italien samarbetar fullständigt i åtgärderna för att kontrollera detta beslut, skall Italien lägga fram halvårsrapporter för kommissionen om Italstrades ekonomiska och finansiella utveckling och i god tid underrätta kommissionen om de viktigaste åtgärderna i samband med försäljningen av Fintecnas återstående aktieinnehav i Italstrade.

Den första rapporten skall innehålla Italstrades ekonomiska och finansiella resultat per den 30 juni 1998 och skall ha kommit in till kommissionen senast den 31 december 1998.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdad i Bryssel den 16 september 1998.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 2 december 1998

om Tysklands stöd till kolindustrin 1998

(delgivet med nummer K(1998) 4026)

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/270/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med stöd av Fördraget om upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen,

med stöd av kommissionens beslut nr 3632/93/EKSG av den 28 december 1993 om gemenskapsregler för statsstöd till kolindustrin⁽¹⁾, särskilt artiklarna 2.1 och 9 i detta, och

av följande skäl:

I

Genom en skrivelse av den 28 oktober 1997 anmälde Tyskland enligt artikel 9.1 i beslut nr 3632/93/EKSG till kommissionen de stöd som landet avser att lämna kolindustrin under år 1998. På uppmaning av kommissionen överlämnade Tyskland ytterligare uppgifter genom skrivelser av den 26 mars 1998, 28 april 1998, 27 augusti 1998, 23 oktober 1998 och 4 november 1998.

Genom en skrivelse av den 26 mars 1998 meddelade Tyskland enligt artikel 8.4 i beslut nr 3632/93/EKSG kommissionen de nya riktlinjerna för kolpolitiken till och med år 2002. Dessa riktlinjer innebär ändringar av den plan som kommissionen med sitt beslut 94/1070/EKSG⁽²⁾ om stöd till kolindustrin för år 1994 ställde sig positiv till (nedan kallad omstruktureringsplanen från år 1994).

Enligt beslut nr 3632/93/EKSG skall kommissionen för det första ta ställning till huruvida planen för modernisering, rationalisering, omstrukturering och inskränkning av driften inom kolindustrin är förenlig med de allmänna och särskilda mål som anges i beslutet.

För det andra skall kommissionen enligt beslutet bedöma följande finansiella åtgärder för år 1998:

- a) Ett driftstöd på 5 171 miljoner tyska mark enligt artikel 3 i beslutet.
- b) Ett stöd på 3 164 miljoner mark för driftsinskränkning enligt artikel 4 i beslutet.
- c) Ett stöd på 81 miljoner mark enligt artikel 3 i beslutet för bibehållande av arbetskraft i gruvor under jord (Bergmannsprämie).
- d) Ett stöd på 1 011 miljoner mark enligt artikel 5 i beslutet för att täcka extraordinära kostnader till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG, Preussag Anthrazit GmbH och Sophia Jacoba GmbH. Detta stöd består av
 - ett stöd på 161 miljoner mark för att täcka extra kostnader för avvattning inom ramen för omstruktureringsåtgärderna till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH, och
 - ett stöd på 850 miljoner mark till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Sophia Jacoba GmbH, som gör det möjligt för dem att täcka de kostnader som uppstår eller uppstått genom omstruktureringen av kolindustrin och som inte härrör ur den löpande produktionen (Altlasten).

De finansiella stödåtgärder som Tyskland planerar till förmån för kolindustrin överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1.1 i beslut nr 3632/93/EKSG. Därför måste kommissionen bedöma dessa åtgärder enligt

⁽¹⁾ EGT L 329, 30.12.1993, s. 12.

⁽²⁾ EGT L 385, 31.12.1994, s. 18.

artikel 9.4 i beslutet. Kommissionen bedömer om stöden överensstämmer med de allmänna målen och kriterierna i artikel 2 och de särskilda kriterierna i artiklarna 3 och 4 i beslutet och om de är förenliga med den gemensamma marknadens funktion. Vidare bedömer kommissionen enligt artikel 9.6 i beslutet om de anmälda åtgärderna är förenliga med den plan för modernisering, rationalisering, omstrukturering och inskränkning av driften som lagts fram.

Den 20 juli 1998 lämnade kolindustriföretaget RJB Mining Plc — ett företag i den mening som avses i artikel 80 i EKSG-fördraget — ett klagomål till Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt mot kommissionens beslut av den 10 juni 1998 om Tysklands stöd till kolindustrin under år 1997⁽¹⁾.

II

Den 13 mars 1997 ingick förbundsregeringen, delstatsregeringarna i Nordrhein-Westfalen och Saarland samt gruvföretagen och fackföreningarna inom gruv- och elkraftsektorerna inom ramen för artikel 8.4 i beslut nr 3632/93/EKSG en överenskommelse om de nya riktlinjerna för den tyska kolindustrin för åren 1998–2005.

Enligt denna överenskommelse skall den årliga produktionen varaktigt minskas till 37 miljoner ton kolektivivalent år 2002 och arbetsstyrkan minskas med 30 000 till totalt 56 000, inklusive biverksamheterna. Produktionen kommer då att ske i tolv gruvor. Trots att planen utarbetades för tiden till år 2005, gäller de enskilda åtgärder som beslutades i november 1997 endast tills beslut nr 3632/93/EKSG upphör att gälla. Kostnadsutvecklingen, priserna på importerat kol och framför allt avsättningsmöjligheterna kan inte förutses med tillräcklig säkerhet för att man exakt skulle kunna slå fast takten för den planerade driftsinskränkning i denna sektor.

Kommissionen har undersökt planen för modernisering, rationalisering, omstrukturering och inskränkning av driften enskilt för de olika gruvanläggningarna i företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH.

⁽¹⁾ Mål T-110/98, EGT C 299, 26.9.1998, s. 38.

Plan för modernisering, rationalisering, omstrukturering och inskränkning av driften inom kolindustrin under 1998–2002

Planen för gruvindustrin, som ligger till grund för moderniseringen, rationaliseringen, omstruktureringen och inskränkning av driften inom den tyska kolindustrin, utgår från följande mål:

- Optimalt utnyttjande av de minskade finansiella tillgångarna.
- Minskning av produktion och kostnader.
- Enligt nuvarande plan bibehållande av tillgången till de viktigaste fyndigheterna samt av möjligheten till förflyttning norrut (Nordwanderung).
- Säkerställande av kvalitativt och tidsmässigt garanterade leveranser till kunderna.
- Socialt acceptabla personalminskningar med undvikande av driftsbetingade uppsägningar.
- Hänsyn till de regionala följderna av åtgärderna.

För att förverkliga dessa mål bedömde företagen situationen för gruvorna på grundval av kriterierna

- fyndigheternas tillgänglighet,
- kolets kvalitet, och
- kostnaderna.

Dessa enhetliga kriterier torde möjliggöra en objektiv värdering av den aktuella situationen för och den framtida utvecklingen av produktionsenheterna. På denna grundval har de berörda företagen lämnat nedanstående uppgifter till kommissionen.

Omstrukturering av RAG Aktiengesellschafts produktionsenheter

A. Nedläggningsåtgärder

- Emschermulde med gruvorna Hugo/Consolidation och Ewald/Schlägel & Eisen
- Lippemulde med gruvorna Fürst Leopold/Wulfen och Westerholt

— Bereich Ost med gruvorna Haus Aden/Monopol och Heinrich Robert

— Gruvan Westfalen

1) Emschermulde med gruvorna Hugo/Consolidation och Ewald/Schlägel & Eisen

På de nämnda områdena beslutades och förverkligades redan den 1 juli 1997 som första åtgärd omorganisationen av Emschermulde genom bildandet av den sammanslagna gruvan (Verbundbergwerk) Ewald/Hugo.

Det rör sig här om den sista fasen i en omstruktureringsprocess, som detta fyndighetsområde genomgått sedan bildandet av företaget RAG Aktiengesellschaft

Enligt planen kommer gruvan Ewald/Hugo att läggas ned senast den 23 juli 2002. Då kommer det kvalitativt högstående kokskelet i denna fyndighet att vara uttömt. Driften i fyndighetsområdet Emschermulde läggs därmed slutgiltig ned.

1997 uppgick produktionen till 4,4 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 6 832.

2) Lippemulde med gruvorna Fürst Leopold/Wulfen och Westerholt

I Lippemulde planeras följande åtgärder:

a) Den 1 april 1998 slogs gruvorna Fürst Leopold/Wulfen och Westerholt samman till Verbundbergwerk Lippe. Produktionsenheten Fürst Leopold skall upprätthållas tills den produktions-tekniska sammanläggningen genomförts år 2001.

b) Till och med år 2001 minskas produktionen i området Fürst Leopold/Wulfen stegvis genom brytning av de ekonomiskt utvinningsbara tillgångarna och nedläggning av gruvfält. Genom stängning av gruvschakt och tillhörande anläggningar ovan jord optimeras infrastrukturen under och ovan jord. Den återstående produktionen koncentreras till produktionsenheten Westerholt.

1997 uppgick produktionen till 4,9 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 6 035.

3) Bereich Ost med gruvorna Haus Aden/Monopol och Heinrich Robert

För detta område planeras följande åtgärder:

a) Den 1 april 1998 slogs gruvorna Haus Aden/Monopol och Heinrich Robert samman till Verbundbergwerk Ost. Samtidigt lades Nordfeld Haus Aden ned. Produktionsenheten Haus Aden upprätthålls i gruvfältet Monopol till och med år 2000.

b) År 2000, då gruvorna förenats under jord, koncentreras produktionen i Haus Aden/Monopol och Heinrich Robert till produktionsenheten Heinrich Robert. Till detta hör nedläggning av delar av gruvfältet och stängning av gruvschakt och anläggningar ovan jord.

Genom denna åtgärd säkras produktionen av koks-kol i det östliga området och möjligheten till förflyttning norrut bevaras temporärt.

1997 uppgick produktionen till 5 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 6 857.

4) Gruvan Westfalen

Gruvan Westfalen läggs ned år 2000. Till denna tidpunkt utnyttjas fyndigheten ekonomiskt optimalt. Den redan påbörjade slutexploateringen leder till låga kostnader.

1997 uppgick produktionen till 2,5 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 2 809.

B. Andra åtgärder

Förutom de åtgärder som beskrivits ovan, som gäller en slutgiltig minskning av produktionskapaciteten, kommer moderniserings-, omstrukturerings- och rationaliseringsprocessen att fortsätta i alla kvarblivande anläggningar. På så sätt uppnås ytterligare kostnadsminskningar.

Gruvan Friedrich Heinrich/Rheinland

Efter att sammanslagningen av båda anläggningarna slutförts under första hälften av 1990-talet, med rationalisering av infrastrukturen och rivning eller annan användning av obehövligen anläggningar ovan jord, uppnåddes betydande produktivitetsökningar genom ytterligare rationaliseringsåtgärder.

Genom koncentrationen till de mest produktiva gruvfälten och den därmed sammanhängande stadiga ökningen av produktionen per driftställe har man kunnat minska antalet brytningskedjor i drift. Eftersom man samtidigt optimerat de efterföljande produktionsområdena, hör gruvan i dag till dem som har de lägsta ekonomiska förlusterna.

1997 uppgick produktionen till 3,7 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 4 117.

Gruvan Niederberg

Trots inskränkningen av driften har gruvan Niederberg under de senaste åren kunnat uppvisa en positiv utveckling beträffande minskningen av produktionskostnaderna. Ytterligare rationaliseringsåtgärder kommer att stabilisera gruvans situation. 1997 uppgick produktionen till 2,2 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 2 424.

Gruvan Walsum

Gruvan Walsum är en av företagets mest fyndrika och produktiva gruvor. Genom ett målinriktat val av flöter och vissa tekniska åtgärder torde de tillfälliga driftsproblemen inom brytningen vara övervunna och gruvans produktivitet säkrad. 1997 uppgick produktionen till 2,9 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 3 802.

Gruvan Lohberg/Osterfeld

Trots att kostnaderna och produktionen i denna produktionsenhet för tillfället belastas av rationaliseringsåtgärder, utvinns högvärdigt kokskol vid gruvan Lohberg/Osterfeld. Gruvan befinner sig i en konsolideringsfas och kommer snart att ha rationaliserat den kostsamma underjordiska infrastrukturen, som ännu belastar den genom sammanslutningen med den tidigare gruvan Osterfeld. 1997 uppgick produktionen till 2,9 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 4 262.

Gruvan Prosper/Haniel

Gruvan Prosper/Haniel har under de senaste åren hört till de gruvor inom företaget som haft de lägsta produktionskostnaderna. Under de kommande åren förväntas ytterligare rationaliseringseffekter påverka driften. 1997 uppgick produktionen till 3,7 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 4 078.

Gruvan Auguste Victoria

Gruvan Auguste Victoria är en av företagets mest fyndrika och produktiva gruvor. Efter det att företaget BASF sålde gruvan 1992 och då den 1996 fullständigt integrerats i företagets gruvsektor har den existerande rationaliseringspotentialen utnyttjats. Denna totalt sett

positiva utveckling påverkas för tillfället negativt av geologiska svårigheter. 1997 uppgick produktionen till 3,1 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 4 173.

Gruvan Blumenthal/Haard

Gruvan Blumenthal/Haard står för tillfället likaså inför geologiskt betingade produktionssvårigheter. Den produktionsminskning som detta leder till resulterar i en tillfällig ökning av kostnaderna. Genom koncentration av de gruvfält som utvinns tillsammans med en anslutningsplan som senare skall förverkligas för den fortsatta möjligheten att flytta norrut torde kostnaderna minska varaktigt. 1997 uppgick produktionen till 3,3 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 4 447.

C. Effekter av de planerade åtgärderna

De åtgärder som beskrivs ovan leder till att antalet arbetsplatser inom företagets gruvsektor som helhet kommer att minska med omkring 44 500 från i genomsnitt 89 500 år 1992 till 45 000 år 2002. Det motsvarar en årlig minskning med ca 4 500 anställda. I jämförelse med omstruktureringsplanen från år 1994 innebär detta en ytterligare minskning av antalet anställda med 14 500 till och med år 2002. Till grund för den utveckling av arbetsstyrkan som nu planeras ligger en produktionsökning på 4 % per år. 1997 var antalet anställda 60 820.

Minskningen av produktionskostnaderna, i 1992 års priser, med 37 mark per ton kolekvivalent till och med år 2002 kommer att vara dubbelt så stor som vad som antogs i omstruktureringsplanen från år 1994 (16 mark per ton kolekvivalent). Till och med den 31 december 1997 hade de reala kostnaderna minskat med omkring 21 mark per ton kolekvivalent.

Produktionen skall minska från 47,6 miljoner ton kolekvivalent år 1992 till 30,1 miljoner ton kolekvivalent år 2002. Jämfört med omstruktureringsplanen från år 1994 innebär detta för denna period en produktionsminskning som är 8,2 miljoner ton kolekvivalent större. 1997 uppgick produktionen till 38,7 miljoner ton kolekvivalent.

Omstrukturering av företaget Saarbergwerke AG:s produktionsenheter

Överenskommelsen av den 13 mars 1997 om de nya riktlinjerna för den tyska kolindustrin kommer att leda till en ytterligare minskning av produktionen och gör det nödvändigt att år 2000 lägga ned en av företagets gruvor.

A. Nedläggningsåtgärder

Gruvan Göttelborn/Reden

Trots betydande investeringar under åren 1990–1995 för att slå samman gruvorna Reden, Göttelborn och Camphausen, måste produktionsenheten läggas ned år 2000 på grund av geologiska svårigheter.

1997 uppgick produktionen till 1,9 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 2 899.

B. Andra åtgärder

Gruvan Ensдорf

På grund av det program för modernisering av denna produktionsenhet som inleddes på 1990-talet har man kunnat upprätthålla en hög produktivitet. Gruvan Ensдорf har sedan gammalt varit den mest produktiva tyska gruvan och torde kunna bevara sin prestationsförmåga under den tidsperiod som behandlas här. Förutsättningarna för detta finns och säkras på medellång sikt genom ständiga produktivitetsförbättringar. 1997 uppgick produktionen till 2,5 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 2 231.

Gruvan Warndt/Luisenthal

Gruvan kommer förmodligen att öka sin produktivitet genom att

- två gruvfält läggs ned i slutet av 1999, och
- nya bergskärningar med ny teknik leder till betydande optimeringar på de framtida gruvfälten.

1997 uppgick produktionen till 2,2 miljoner ton kolekvivalent och antalet anställda till 3 504.

C. Effekter av de planerade åtgärderna

Arbetsstyrkan minskas från 18 671 till 8 478 år 2002, en nedgång med 10 193. I jämförelse med omstruktureringsplanen från år 1994 innebär detta en ytterligare minskning av antalet anställda med 6 000 till och med år 2002. 1997 var antalet anställda 14 220.

Uttryckt i 1992 års priser kommer minskningen av produktionskostnaderna med 100 mark per ton kolekvivalent år 2002 att vara 40 mark per ton kolekviva-

lent större än vad som antogs i omstruktureringsplanen från år 1994. Till och med den 31 december 1997 hade de reala kostnaderna minskat med 44 mark per ton kolekvivalent.

Produktionskapaciteten kommer att minska från omkring 8 miljoner ton kolekvivalent år 1992 till 5,1 miljoner ton till och med år 2002, vilket i jämförelse med omstruktureringsplanen från år 1994 innebär en ytterligare minskning med 2,2 miljoner ton kolekvivalent. 1997 uppgick produktionen till 6,7 miljoner ton kolekvivalent.

Omstruktureringen av Preussag Anthrazit GmbH:s produktionsenheter

Företaget räknar med fortsatt sänkta kostnader under perioden 1998–2002. Jämfört med den senaste planen för denna period som lades fram i augusti 1994 har dock produktionen justerats nedåt på grund av en negativ utveckling av försäljningen (från 2,05 miljoner ton kolekvivalent per år till omkring 1,7 miljoner). På grundval av den utveckling som under mellantiden skett inom gruvdriften, anser företaget att det är möjligt att uppnå en betydligt större produktion per skift och därmed en viss minskning av produktionskostnaderna. 1997 uppgick produktionen till 1,7 miljoner ton kolekvivalent.

Grundvalen för denna förbättring lades genom förverkligandet av saneringsplanen från 1990.

I denna förutses följande åtgärder:

- Omställning av utvinningsmetoden från framåtriktad till bakåtriktad brytning. De förberedande åtgärder som krävs för detta (drivning på förhand av brytningsföljesträckor) genomfördes till största delen under åren 1991–1994 och kompletterades under de två följande åren i den utsträckning som behövdes. Genom denna omställning kan hela strävtutvinningen skötas genom bakåtdrift.
- Utrustning av brytningen och ortsdrivningen med effektivare utvinnings- och drivningsutrustning. Denna nyutrustning har under mellantiden till stor del genomförts.
- Anpassning av infrastrukturen till den minskade produktionen och konsolidering av den. Denna process som närmast rör bergskärningen har redan framskridit långt och torde få effekt på de fasta kostnaderna.
- Arbetsstyrkan på 4 024 anställda år 1992 kommer att minskas till 2 667 år 2002. Det motsvarar en minskning med omkring 33 % i stället för omkring 25 % som förutsattes i omstruktureringsplanen från år 1994. 1997 var antalet anställda 2 757.

III

Enligt den plan som Tyskland överlämnat kommer minskningen av det statliga stödet att leda till en permanent minskning av kolproduktionen. Produktionen skall minska från 47 miljoner ton kolekvivalent år 1997 till 37 miljoner ton år 2002. Trots att en viss minskning av de genomsnittliga produktionskostnaderna i den tyska kolindustrin kan noteras och med hänsyn till artikel 3.3 i beslut nr 3632/93/EKSG, är produktionskostnaderna i fasta priser från 1992 liksom tidigare höga, då de år 2002 ännu torde uppgå till 242 mark per ton kolekvivalent, jämfört med 288 mark år 1992. Jämfört med planen från 1994, som antog en minskning av kostnaderna med 28 mark per ton kolekvivalent, är den planerade minskningen på 46 mark per ton kolekvivalent betydligt större. Världsmarknadspriserna torde förbli relativt stabila runt 80 mark per ton kolekvivalent, vilket innebär att det ogynnsamma förhållandet mellan importerat kol och tysk stenkol i grunden kommer att fortbestå.

Produktionen kommer år 2002 att ha minskat till 37 miljoner ton kolekvivalent, jämfört med 48 miljoner ton enligt omstruktureringsplanen från år 1994.

Antalet anställda minskar till och med år 2002 till ca 56 000, i stället för ca 82 400 som antogs i planen från år 1994.

På grundval av denna redogörelse kan man fastslå att en tydlig minskning av stödet framför allt kan uppnås genom åtgärder för driftsinskränkningar.

Därför måste Tyskland vid genomförandet av planen för tiden 1998–2002 övervaka utvecklingen av produktionskostnader inom företagen, som innehåller statliga stöd enligt artikel 3 i beslutet. Tyskland förbinder sig att, ifall målet om en realistisk sjunkande tendens inte kan uppnås, föreslå kommissionen nödvändiga korrigerande åtgärder, såsom en granskning av klassificeringen av gruvanläggningar enligt artiklarna 3 och 4 i beslut nr 3632/93/EKSG.

Kommissionen har vid bedömningen av planen tagit hänsyn till kravet att de sociala och regionala följderna av den negativa utvecklingen inom kolindustrin i Tyskland så långt som möjligt mildras.

På grundval av det ovanstående anser kommissionen att den plan som Tyskland lagt fram är förenlig med målen och kriterierna i beslut nr 3632/93/EKSG.

IV

Stödet på 5 171 miljoner mark enligt artikel 3 är avsett för driften i de gruvor som tillhör företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH, Dr. Arnold Schäfer GmbH och Merchweiler GmbH.

För RAG Aktiengesellschafts del skall stöden användas till förmån för gruvorna Friedrich Heinrich/Rheinland, Niederberg, Walsum, Lohberg/Osterfeld, Prosper/Haniel, Westerholt, Auguste Victoria, Blumenthal/Haard och Heinrich Robert. För Saarbergwerke AG:s del är åtgärden avsedd för gruvorna Ensdorf och Warndt/Luisenthal. För Preussag Anthrazit GmbH:s del avser stödet produktionsenheten Ibbenbüren.

Detta stöd på 5 171 miljoner mark skall täcka skillnaden mellan produktionskostnaderna och ett försäljningspris för kol av samma kvalitet från tredje land som de avtalslutande parterna fritt avtalat med hänsyn till villkoren på världsmarknaden.

Enligt de uppgifter som Tyskland lämnat och med beaktande av artikel 3.3 i beslut nr 3632/93/EKSG torde de genomsnittliga kostnaderna i de gruvor som omfattas av artikel 3 i 1992 års priser år 1997 reellt ha varit 5,4 % lägre än 1995, dvs. 253 mark per ton kolekvivalent jämfört med 268 mark.

Vid bedömningen av driftstödet enligt artikel 3 i beslut nr 3632/93/EKSG skall kommissionen även ta hänsyn till nödvändigheten av att så långt som möjligt mildra de sociala och regionala följderna av omstrukturen av kolindustrin i de regioner som även utan denna är drabbade av en strukturell arbetslöshet som är högre än genomsnittet.

Sålunda är andelen arbetslösa i koldistriktet i Ruhrområdet med omkring 15 % (distrikt Duisburg 15,8 %, Recklinghausen 13,7 %, Gelsenkirchen 16,4 %) mycket större än genomsnittet i västra Tyskland på 9,7 %. Även i Saarland är arbetslösheten i koldistriktet högre än genomsnittet (Saarbrücken 13,9 %, Saarlouis 11 %).

Koldistriktet är dessutom målområden för det europeiska regionalstödet (mål 2, områden i industriell tillbakagång) och samtidigt nationella stödområden enligt artikel 92.3 c i EG-fördraget.

Enligt de uppgifter som Tyskland lämnat och de förpliktelser som Tyskland åtagit sig (se avsnitt VIII i detta beslut) är det stöd som planeras för år 1998 förenligt med beslut nr 3632/93/EKSG, särskilt artiklarna 2 och 3 i detta.

V

Stödet på 3 164 miljoner mark för driftsinskränkning enligt artikel 4 i beslut nr 3632/93/EKSG skall täcka skillnaden mellan produktionskostnaderna och ett försäljningspris som de avtalsslutande parterna fritt avtalat med hänsyn till villkoren på världsmarknaden för kol av samma kvalitet från tredje land. För företaget RAG Aktiengesellschafts del skall det användas till förmån för gruvorna Fürst Leopold/Wulfen, Ewald/Hugo, Haus Aden/Monopol och Westfalen. För företaget Saarbergwerke AG:s del avser åtgärder gruvan Göttelborn/Reden.

Detta stöd ingår i ett program för fullständig eller delvis nedläggning av de nämnda gruvorna.

Dessa nedläggningar ingår som en del av överenskomsten av den 13 mars 1997, som mellan 1998 och 2002 kommer att minska produktionskapaciteten med 10 miljoner ton (21 % av den totala produktionskapaciteten) och antalet arbetsplatser med 30 000.

Enligt bestämmelserna i artikel 4 i beslut nr 3632/93/EKSG skall produktionsenheterna Göttelborn/Reden, Ewald/Hugo och Westfalen läggas ned fullständigt innan det nämnda beslutet upphör att gälla. Sammanslagningen av gruvor leder till partiella nedläggningar, som medför en permanent och förmodligen betydande driftsinskränkning innan beslutet upphör att gälla. Enligt artikel 2.1 andra strecksatsen i beslut nr 3632/93/EKSG bidrar detta stöd till att lösa sociala och regionala problem i samband med fullständig eller delvis inskränkning av driften.

Den produktionsminskning som noterats under åren 1992–1998 torde enligt de uppgifter som Tyskland lämnat uppgå till 22 %. Det stöd som planeras för 1998 är förenligt med beslut nr 3632/93/EKSG, särskilt med artiklarna 2 och 4 i detta.

VI

Det stöd på 81 miljoner mark för att finansiera lönepåslag för gruvarbetarna under jord i den tyska kol-

industrin (Bergmannsprämien), som uppgår till 10 mark per arbetsskift under jord, skall vara ett incitament för kvalificerad personal att arbeta under jord och främja rationalisering av produktionen. Det framgår av Tysklands anmälan att detta stöd är en ekonomisk fördel för gruvarbetarna. Trots att lönepåslaget inte är en del av kolföretagens produktionskostnader, bidrar stödet till att minska företagens lönekostnader. Därför utgör det ett stöd som skall bedömas på grundval av artikel 3 i beslut nr 3632/93/EKSG.

Det planerade stödet bidrar till att så långt som möjligt öka produktiviteten och underlättar på så sätt omstruktureringen och rationaliseringen av kolindustrin. Det bidrar således även till att uppnå det mål som anges i artikel 2.1 första strecksatsen, dvs. att mot bakgrund av kolpriserna på den internationella marknaden göra framsteg mot ekonomisk livskraft för att säkerställa en stegvis sänkning av stödet.

Vid bedömningen av stödet skall kommissionen enligt artikel 2.1 andra strecksatsen i beslut nr 3632/93/EKSG ta hänsyn till kravet att så långt som möjligt mildra de sociala och regionala följderna av omstruktureringen.

Stödet bidrar enligt bestämmelserna i artikel 3 i beslutet till att i någon mån förbättra de berörda företagens otillräckliga konkurrenskraft, eftersom produktivitetsökningen till följd av bevarandet av kvalificerad personal under jord medför sänkta produktionskostnader.

Tyskland förbinder sig att tillse att detta stöd tillsammans med andra driftstöd inte för något företag eller för någon produktionsanläggning överstiger skillnaden mellan produktionskostnaderna och de förutsebara intäkterna.

På grundval av det ovanstående och de uppgifter som Tyskland lämnat är stödet för år 1998 förenligt med målen i beslut nr 3632/93/EKSG, särskilt med artiklarna 2 och 3 i detta.

VII

Stödet för att täcka extraordinära kostnader enligt artikel 5 i beslut nr 3632/93/EKSG till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH och Sophia Jacoba GmbH uppgår till 1 011 miljoner mark.

Denna finansiella åtgärd omfattar för det första ett stöd på 161 miljoner mark för att täcka extraordinära kostnader till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH.

Stödet tjänar till att täcka extra avvattningskostnader för anläggningar som läggs ned i samband med omstruktureringsåtgärderna och som ligger i närheten av aktiva gruvor. Eftersom det i de nedlagda gruvorna inte sker någon eller endast en begränsad avvattning, flyter vatten, som inte på något sätt hör samman med den pågående driften, till närliggande aktiva gruvor och leder till extra kostnader. Dessutom måste detta vatten renas.

Detta stöd, som inte avser den löpande driften och som uttryckligen förutses i avsnitten I i och II b i bilagan till beslut nr 3632/93/EKSG, täcker kostnader för vatten och avlopp till följd av omstrukturering. För att uppfylla kraven i artikel 5 i beslutet, får det särskilda stödet inte överstiga kostnaderna.

Kommissionen har undersökt avtalen mellan de offentliga myndigheterna och företagen samt — genom en revision — uppgifterna om kostnaderna och konstaterar att stödet inte överstiger de medel som använts för detta ändamål.

De sänkta kostnader som de berörda företagen fått på detta sätt minskar deras finansiella obalans och gör det möjligt för dem att fortsätta sin verksamhet. Därmed motsvarar stödet de mål som anges i artikel 2.1 i beslut nr 3632/93/EKSG.

Den nämnda finansiella åtgärden omfattar för det andra ett stöd till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Sophia Jacoba GmbH för att täcka extraordinära kostnader på 850 miljoner mark.

Stödet skall täcka de kostnader som uppkommer eller uppkommit till följd av omstruktureringen av kolindustrin och som inte härrör ur den löpande produktionen (Altlasten).

Detta stöd är resultatet av beslut som fattades under förhandlingarna om kolindustrin den 11 november 1991 mellan företag inom gruv- och elkraftsektorerna, förbundsregeringen, delstatsregeringarna i Nordrhein-

Westfalen och Saarland samt fackföreningarna inom gruv- och elkraftsektorerna.

Det är — med undantag för de kostnader för sociala förmåner som staten åtagit sig att betala som särskilt bidrag enligt artikel 56 i EKSG-fördraget — avsett att täcka följande kostnader: Kostnader för betalning av sociala förmåner, till den del de härrör från pensionsbetalningar till anställda som inte uppnått den lagstadgade pensionsåldern, andra extraordinära kostnader, till den del de härrör från uppsägning av arbetsavtal till följd av omstrukturering och rationaliseringsåtgärder, pensionsbetalningar och ersättningar utöver lagstadgade försäkringar till anställda som sagts upp till följd av omstrukturering och rationaliseringsåtgärder samt till anställda som hade rätt till sådana betalningar före en omstrukturering, leveranser av fri kol till arbetstagare som förlorar arbetet till följd av omstrukturering och rationalisering samt till arbetstagare som hade rätt till sådana leveranser före en omstrukturering. I tekniskt och finansiellt hänseende är stödet avsett att täcka kostnader för extra säkerhetsarbeten under jord till följd av omstruktureringar och extraordinära värdeminskningar, till den del de orsakats av omstrukturering av företag.

För att stå i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 5 i beslutet får stödet för att täcka de kostnader som uttryckligen anges i avsnitt I a, b, c, d, f, och k i bilagan till beslut nr 3632/93/EKSG inte överstiga de nämnda kostnaderna.

Kommissionen har genom en revision undersökt uppgifterna om kostnaderna och konstaterar att stöden inte överstiger de medel som använts för dessa ändamål.

De kostnadsminskningar som de berörda företagen fått på detta sätt minskar deras finansiella obalans och gör det på så sätt möjligt för dem att fortsätta sin verksamhet. Därför motsvarar stödet de mål som anges i artikel 2.1 i beslut nr 3632/93/EKSG.

VIII

Målet är att så långt som möjligt minska stöden. Om man dessutom håller sig till den princip som Tyskland företräder, nämligen att stöd endast skall beviljas den kolproduktion som används för produktion av elkraft och av järn- och stålindustrin i gemenskapen, förbinder sig Tyskland att avsätta det kol som går till industrin och hushållen till priser (nettopriser utan beviljande av gottgörelse) som täcker produktionskostnaderna.

Kommissionen noterar att Tyskland genom förordningar vidtar de åtgärder som krävs för att se till att de stöd som beviljas på grundval av detta beslut inte överstiger skillnaden mellan produktionskostnaderna och ett pris för försäljning till kolkonsumerande företag som de avtalslutande parterna fritt avtalat med hänsyn till villkoren på världsmarknaden. Stöden per ton av den löpande produktionen får inte leda till att priserna på kol som produceras inom gemenskapen ligger under priserna för kol av liknande kvalitet från tredje land. Vidare skall Tyskland se till att stöden inte leder till snedvridning av konkurrensen eller gör någon åtskillnad mellan gemenskapens kolproducenter, köpare eller konsumenter.

Tyskland förbinder sig att inom ramen för bestämmelserna i artikel 86 i EKSG-fördraget se till att stöden begränsas till det strikt nödvändiga med hänsyn till sociala och regionala överväganden i samband med inskränkningen av kolindustrin i gemenskapen och att de varken direkt eller indirekt leder till några ekonomiska fördelar för andra verksamheter än kolproduktionen, exempelvis för industriella verksamheter i samband med produktion eller bearbetning av kol från gemenskapen.

Vidare påpekar kommissionen för Tyskland att ett väsentligt inslag i reglerna om stöd är att stöden ovillkorligen måste tjäna det gemensamma intresset och inte får störa den gemensamma marknadens funktion.

För att kommissionen skall kunna avgöra om de produktionsenheter som får driftstöd enligt artikel 3 i beslut nr 3632/93/EKSG faktiskt åstadkommer en tendens till sänkta produktionskostnader i jämförelse med världsmarknadspriserna, förbinder sig Tyskland att årligen senast den 30 september till kommissionen lämna uppgifter om produktionskostnaderna för föregående år, samt alla uppgifter som anges i artikel 9 i beslut nr 3632/93/EKSG. Om de villkor som anges i artikel 3.2 i beslut nr 3632/93/EKSG inte kan uppfyllas, skall Tyskland för kommissionen föreslå korrigerande åtgärder, såsom en granskning av klassificeringen av gruvanläggningar enligt artiklarna 3 och 4 i beslutet.

Enligt artikel 3.1 andra strecksatsen och artikel 9.2 och 9.3 i beslut nr 3632/93/EKSG skall kommissionen bedöma om de stöd som beviljats för den löpande produktionen överensstämmer med målen i artiklarna 3 och 4 i det beslutet. Tyskland skall därför senast den 30 september 1999 lämna uppgifter om de faktiskt utbetalade stöden samt om eventuella justeringar av de belopp som ursprungligen anmäls. I samband med

denna årliga specifikation skall Tyskland ställa till förfogande alla uppgifter som krävs för att kontrollera att de kriterier som anges i de nämnda artiklarna är uppfyllda.

Då den godkända stöden har kommissionen tagit hänsyn till kravet att de sociala och regionala följderna av omstruktureringen så långt som möjligt skall mildras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tyskland bemyndigas att vidta följande åtgärder till förmån för kolindustrin:

- a) Ett driftstöd på 5 171 miljoner tyska mark enligt artikel 3 i beslut nr 3632/93/EKSG.
- b) Ett stöd på 3 164 miljoner tyska mark för driftsinskränkning enligt artikel 4 i beslut nr 3632/93/EKSG.
- c) Ett stöd på 81 miljoner tyska mark enligt artikel 3 i beslut nr 3632/93/EKSG för att bibehålla arbetskraft i gruvor under jord (Bergmannsprämie).
- d) Ett stöd på 161 miljoner tyska mark för att täcka extraordinära kostnader enligt artikel 5 i beslut nr 3632/93/EKSG till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Preussag Anthrazit GmbH.
- e) Ett stöd på 850 miljoner tyska mark för att täcka extraordinära kostnader enligt artikel 5 i beslut nr 3632/93/EKSG till förmån för företagen RAG Aktiengesellschaft, Saarbergwerke AG och Sophia Jacoba GmbH, som gör det möjligt för dessa företag att täcka de kostnader som uppstår eller uppstått genom omstruktureringen av kolindustrin och som inte härrör från den löpande produktionen.

Artikel 2

Enligt Artikel 86 i EKSG-fördraget förbinder sig Tyskland att vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som är ägnade att säkerställa att de förpliktelser som följer av detta beslut uppfylls. Tyskland skall säker-

ställa att de godkända stöden endast används för de nämnda syftena och att alla icke betalda, överskattade eller felaktigt använda utgifter för poster i detta beslut betalas tillbaka till Tyskland.

Artikel 3

Tyskland skall senast den 30 september 1999 anmäla vilka stödbelopp som faktiskt har betalats ut under kolproduktionsåret 1998, och lämna de uppgifter som anges i artikel 9 i beslut nr 3632/93/EKSG.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Förbundsrepubliken Tyskland.

Utfärdat i Bryssel den 2 december 1998.

På kommissionens vägnar
Christos PAPOUTSIS
Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 december 1998

om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget

(IV/34.466 — Greek Ferries)

(delgivet med nr K(1998) 3792)

(Endast de grekiska och italienska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(1999/271/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten⁽¹⁾, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artiklarna 11 och 19 i denna,

med beaktande av kommissionens beslut av den 21 februari 1997 om att inleda ett förfarande i detta ärende,

sedan berörda parter beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på de invändningar som gjorts av kommissionen enligt artikel 23 i förordningen (EEG) nr 4056/86 och kommissionens förordning (EEG) nr 4260/88⁽²⁾ om de anmälningar, klagomål, ansökningar och förhör som avses i förordning (EEG) nr 4056/86, senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor inom sjötransportsektorn, och

av följande skäl:

DEL I

FAKTA

A. Bakgrunden till detta beslut

(1) Bakom detta beslut ligger ett klagomål av den 23 augusti 1992 från en företrädare för allmän-

heten om att priserna på färjelinjerna mellan Grekland och Italien var mycket lika. Kommissionen genomförde undersökningar enligt artikel 18.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 på kontoren hos sex färjerederier, fem i Grekland och ett i Italien. Vid undersökningarna fann kommissionen skriftliga bevis för att ett antal färjerederier under flera år hade ingått prisöverenskommelser. Begäran om upplysningar enligt artikel 16 i förordning (EEG) nr 4056/86 skickades senare till Minoan Lines, Strintzis Lines och Anek Lines med begäran om närmare uppgifter om de dokument som upptäcktes vid undersökningarna. Kommissionen inledde ett formellt förfarande den 21 februari 1997 genom att skicka ett meddelande om invändningar till de sju företag som detta beslut riktar sig till och till Med Link och Hellenic Mediterranean Lines. Ett muntligt förhör hölls den 13 och 14 maj 1997.

B. Företagen

(2) De företag som berörs av detta förfarande är färjerederier med roforartyg i passagerar- och godstrafik på ett antal linjer mellan Grekland och Italien, närmare bestämt följande:

— Minoan Lines, Heraklion, Kreta, Grekland (nedan kallat Minoan)

— Strintzis Lines Piraeus, Grekland (nedan kallat Strintzis)

— Anek Lines, Hania, Kreta, Grekland (nedan kallat Anek)

— Marlines SA, Piraeus, Grekland (nedan kallat Marlines)

— Karageorgis Lines, Piraeus, Grekland (nedan kallat Karageorgis)

— Ventouris Group Enterprises SA, Piraeus, Grekland (nedan kallat Ventouris Ferries)

— Adriatica di Navigazione SpA, Venedig, Italien (nedan kallat Adriatica).

⁽¹⁾ EGT L 378, 31.12.1986, s. 4.

⁽²⁾ EGT L 376, 31.12.1988, s. 1.

C. Marknaden

- (3) Den relevanta marknaden är marknaden för färjetrafik med rorofartyg mellan Grekland och Italien.
- (4) Det finns tre stora linjer mellan Italien och Grekland med reguljärtrafik för passagerare, bilar och lastbilar. Dessa är linjerna mellan Ancona (Italien) och Patras (Grekland), Brindisi (Italien) och Patras (Grekland) samt Bari (Italien) och Patras (Grekland). Dessutom finns en färjelinje mellan Trieste och Patras och på senare tid även mellan Venedig och Patras.
- (5) Det står klart att dessa linjer inte drivs oberoende av varandra som separata marknader och det finns en viss grad av utbytbart mellan dem beroende på resenärens avrese- och godsets avsändningsort och destination, preferenser i fråga om restid osv. Kommissionen anser emellertid inte att detta förfarande kräver att utbytbart mellan dessa linjer granskas på djupet, eftersom det agerande som granskas inom ramen för förfarandet omfattade alla de tre största linjerna, åtminstone under en viss del av perioden ifråga.
- (6) På linjen mellan Patras och Ancona fanns, åtminstone under en del av den tid då en överträdelse misstänks ha pågått, fem stora färjerederier, nämligen Minoan, Anek, Strintzis, Marlines och Karageorgis. Karageorgis upphörde med trafiken 1993. Åtminstone ett annat rederi, Superfast Ferries, har nyligen gått in på marknaden och omfattas inte av detta förfarande. På linjerna mellan Patras och Bari samt Patras och Brindisi finns många rederier med reguljärtrafik (åtminstone 11) och vissa rederier med säsongstrafik. På linjen mellan Patras och Ancona har Minoan, Anek, Strintzis, Marlines och Karageorgis tillsammans en andel av trafiken som under tiden för överträdelsen uppgick till nästan 100 %. Under 1993 hade Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines och Marlines tillsammans en andel på omkring 75 % av passagerartrafiken och 60 % av godstrafiken på linjerna mellan Patras och Bari samt Patras och Brindisi⁽¹⁾.
- (7) Omkring 1 258 000 passagerare och 229 000 transportfordon transporterades under 1996 från Grekland till Italien, och omkring 38 % respektive 46 % av dessa transporterades på linjen mellan Patras och Ancona. På linjen mellan

Patras och Brindisi var motsvarande siffror 35 % respektive 26 % och på linjen mellan Patras och Bari 13 % respektive 16 %. Siffrorna för 1993 var 1 316 003 passagerare och 213 839 transportfordon. Av dessa transporterades omkring 49 % respektive 38 % på Patras-Ancona-linjen, 35 % respektive 38 % på Patras-Brindisi-linjen samt 10 % respektive 19 % på Patras-Bari-linjen. Ett jämförbart antal passagerare och fordon transporteras varje år från Italien till Grekland.

D. Bevis

- (8) Detta beslut bygger huvudsakligen på följande bevis:
- a) Meddelanden som sänts mellan rederierna, oftast via telex, om införande och beräkning av priser.
- b) Medgivanden som Anek och Strintzis gjort i sina svar på kommissionens begäran om upplysningar och kommissionens meddelande om invändningar.

Bevis för 1987/1988/1989

- (9) Av ett telex av den 15 mars 1989 från Minoan till Anek, tillhandahållet av Anek efter kommissionens begäran om upplysningar, framgår att det under 1987 hölls överläggningar om 1988 års tariffer på Patras-Ancona-linjen. En prisöverskommelse uppnåddes den 18 juli 1987. I telexet uppger Minoan följande: "Prispolitiken för 1988, fastställd tillsammans med andra berörda parter, beslutades den 18 juli 87. Detta har i själva verket varit normal praxis."
- (10) Anek började trafikera färjelinjen mellan Patras och Ancona under 1989. Under 1989 hölls överläggningar om vilka tariffer Anek skulle tillämpa. I det telex som nämns i skäl 9 skriver Minoan: "Vi beklagar att er vägran att helt acceptera de förslag som vi lade fram i vårt tidigare [meddelande] åtminstone för närvarande förhindrar ingående av ett mer omfattande avtal som skulle vara oerhört fördelaktigt för våra företag... Vi syftar naturligtvis på ert avvisande av våra förslag om fastställandet av en gemensam prispolitik för Patras-Ancona-linjen och vi ber er ha förståelse för de ståndpunkter som vi beskriver nedan, som är avsedda som ett svar på er uppfattning att ni inte kan acceptera

⁽¹⁾ Källa: Cruise & Ferry Info.

den gällande tariffen för transportfordon år 1989 och att prispolitiken för år 1990 inte kan fastställas omedelbart.”

- (11) Minoan försökte sedan övertala Anek att ansluta sig till prisöverenskommelsen genom att informera företaget om hur framgångsrikt överenskommelsen hade tillämpats: ”På den aktuella linjen har under de senaste tre månaderna alla rederier på Patras-Ancona-linjen kommit överens om två höjningar av biljettpriserna för transportfordon på sammanlagt 40 % och detta har sannoligen inte lett till några diskussioner eller svårigheter med våra förarkolleger”.
- (12) Sedan man åtminstone tillsvidare misslyckats med att övertala Anek att ansluta sig till överenskommelsen, beslutade Minoan, Karageorgis, Marlines och Strintzis att från och med den 26 juni 1989 gemensamt tillämpa exakt samma tariffer för transportfordon som Anek. Mycket detaljerade tabeller utväxlades mellan parterna och Anek fick både muntlig och skriftlig information om resultatet. Den 22 juni 1989 skickade Minoan till och med ett telex till Anek där man meddelade att de andra fyra företagen hade för avsikt att tillämpa Aneks tariffer från och med den 26 juni 1989.

Bevis för 1990

- (13) Parterna började diskutera passagerarpriserna för 1990 i juni 1989. Den 20 juni 1989 skickade Minoan detaljerade förslag till Anek, Karageorgis, Strintzis och Marlines om en gemensam prispolitik för 1990 för passagerare, bilar och lastbilar. I ett telex som Anek skickade till Minoan, Karageorgis, Marlines och Strintzis den 6 juli 1989 sägs att ”vi går med på att en gemensam tariff för passagerare fastställs av alla de fem företagen på Patras-Ancona... vi kan diskutera frågan om transportfordon i oktober”.
- (14) Den 12 juni 1989 skickade Strintzis ett meddelande till Minoan, Karageorgis, Marlines och Anek i vilket företaget uppger att ”priserna beräknades på grundval av de telex som nyligen utväxlades, i enlighet med överenskommelsen mellan alla våra företag att hålla sig till en gemensam prispolitik”. I detta fax anges priser och rabatter för passagerare och fordon samt hamnavgifter i drakmer och i tio utländska valutor.
- (15) Anek bekräftade sitt godkännande av ”de föreslagna tarifferna för Patras-Igoumenitsa-Korfu-Ancona-linjen på grundval av vårt beslut om en gemensam prispolitik” i ett telex av den 14 juli 1989 riktat till de fyra andra företagen. Över-

läggningarna fortsatte senare beträffande vissa detaljer, bl. a. diskuterades priserna för jeepar i ett telex från Strintzis till de andra företagen den 17 juli 1989 och i ett telex från Anek till de andra företagen den 22 september 1989.

- (16) I ett fax som Strintzis den 8 december 1989 skickade till Minoan, Anek, Karageorgis och Hellenic Mediterranean Lines⁽¹⁾ angavs de nya priser för olika lastbils-kategorier som skulle tillämpas från och med den 10 december 1989 på linjerna mellan Patras och Ancona, Patras och Bari respektive Patras och Brindisi. I detta fax uppgavs också att fotokopian hade undertecknats ”även av Ventouris Ferries” och på tabellen över tariffer finns sex underskrifter.
- (17) Av ett annat telex framgår den gemensamma prispolitik som tillämpades 1990. I detta telex av den 11 april 1990 från Anek till Karageorgis, Minoan och Strintzis, hänvisar Anek till ”de telex som utväxlats mellan de fyra företagen om prispolitiken för Patras-Ancona-linjen” och bekräftar att ”vår överenskommelse gäller biljettpriserna för passagerare, personbilar och lastbilar, men inte agentprovision eller grupprabatter”.
- (18) Överläggningar hölls åter om gemensamma höjningar av biljettpriserna för lastbilar under 1990. Flera telex utväxlades mellan företagen under september och oktober och Strintzis arrangerade ett möte i sina lokaler. I ett telex av den 5 september 1990 riktat till Anek, Karageorgis och Minoan, uppger Strintzis att ”ett villkor för tillämpningen av den föreslagna höjningen är att biljettpriserna på Bari- och Brindisi-linjerna höjs i proportion till denna; icke desto mindre är det nödvändigt att nå en principöverenskommelse mellan våra fyra företag”. I ett telex till Anek, Minoan och Strintzis skriver Karageorgis att ”i enlighet med vårt gemensamma beslut... måste vi höja priserna för lastbilar från och med 20 oktober 1990”. Därefter följer en detaljerad prislista. Karageorgis skriver vidare: ”Var vänliga och skicka ovanstående telex i oförändrad form till era hamnagenter och kunder så snart som möjligt”.

(1) Även om det finns bevis för att Hellenic Mediterranean Lines deltog i överträdelsen riktar sig inte detta beslut till det företaget, eftersom kommissionen inte har kunnat sända meddelandet om invändningar till företaget.

(19) Man nådde fram till en överenskommelse och Strintzis skickade den 30 oktober 1990 ett fax till åtta företag med färjor som går mellan Grekland och Italien (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis och Ventouris Ferries). I detta fax sägs följande: "Vi översänder den slutliga överenskommelsen om lastbilspriserna. Var vänliga bekräfta ert godkännande av innehållet och vi föreslår att priserna offentliggörs den 1 november och att de som överenskommet börjar gälla den 5 november 1990". Därefter följer en tabell med priser i drakmer och italienska lire för olika lastbils-kategorier på linjerna från Patras till Ancona, Bari och Brindisi.

(20) Den 2 november 1990 skickade Minoan ett dokument till sina agenter med de nya priserna, giltiga från och med den 5 november 1990, där man klart anger att priserna hade godkänts av alla företagen på linjerna mellan Grekland och Italien.

Bevis för 1991

(21) Det framgår av flera dokument att man fortsatte att komma överens om tarifferna även för 1991. Karageorgis skickade den 10 augusti 1990 ett brev till Anek, Minoan och Strintzis om 1991 års listpriser för Patras-Ancona-linjen. I brevet sägs följande: "I enlighet med överenskommelsen mellan de fyra företagen om att det bör bli en höjning med 5 % utöver de första 5 % bifogas de nya prislistorna med de slutliga 10 %".

(22) Karageorgis, Minoan och Strintzis skickade den 22 oktober 1991 ett telex till Anek, där det anges att "... vi noterar att ni på Patras-Trieste-linjen tillämpa samma pris som vi alla har kommit överens om för Patras-Ancona-linjen. Ni måste förstå att de otydliga formuleringarna oroar oss i hög grad, eftersom de medför att den jämvikt som vi med stor svårighet har uppnått för alla de italienska hamnarna kan kollapsa. Låt oss påminna er om att vi genom gemensamma ansträngningar — som ni själva deltog i — omorganiserade tarifferna på bästa möjliga sätt och fastställde skillnader på grundval av distansen i nautiska mil till hamnarna i Brindisi, Bari och Ancona... Vi bönfaller er därför att försvara — som ni borde göra — överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien eftersom den nuvarande överenskommelsen mycket

väl skulle kunna kollapsa med tanke på de stora meningsskiljaktigheter som pyr under ytan. Vi föreslår att tariffen för resan mellan Patras och Trieste bör läggas 20 % över den för Patras-Ancona (vilket faktiskt var fallet tidigare) för att den fullständigt skall harmonisera med skillnaderna mellan Ancona och de sydligare hamnarna... våra företag är skyldiga att meddela er att om ni insisterar på att tillämpa samma pris från Trieste och Ancona till Grekland, kommer vår överenskommelse om en gemensam prispolitik för Ancona-linjen att upphöra att gälla och varje företag kommer att fastställa sin egen prispolitik".

(23) I Aneks svar av den 18 november 1991 på detta telex bekräftas att det finns en överenskommelse: "Hotet att överge de gemensamma priserna på Ancona-linjen kan enligt vår uppfattning inte baseras på att Anek inte tillämpar denna ologiska och oacceptabla höjning på 20 %. Vi ber er därför att inte framhärda i er ståndpunkt för att undvika att störa samarbets-klimatet mellan de fyra företagen, vilket skulle ha negativa konsekvenser för oss alla. Till sist vill vi försäkra er om att om Anek i framtiden skulle besluta att sätta in ett fartyg på Patras-Trieste-linjen utan att ta med Ancona, skulle tariffen naturligtvis vara högre än den för Patras-Ancona-linjen, men inte 20 % högre, vilket enligt all opartisk bedömning är minst sagt orealistiskt".

Bevis för 1992

(24) Företagens samverkan fortsatte under 1992. Den 22 juli 1991 skickade Strintzis en mycket detaljerad lista över passagerarpriser till Anek, Karageorgis och Minoan, där man skrev följande: "Vi bifogar 1992 års lista enligt överenskommelsen på vårt möte den [oläsligt] juli. Var vänliga och bekräfta om ni godkänner". Därefter utväxlades ett antal telex, där man diskuterade olika sätt att handskas med drakmans värdeminskning.

(25) Efter ett möte den 7 oktober 1991 mellan Strintzis, Anek, Karageorgis och Minoan, skickade Strintzis "enligt överenskommelse" listpriserna för 1992 (Patras-Igoumenitsa-Korfu-Ancona-linjen) till de tre andra företagen och begärde deras

godkännande. Denna lista omfattade passagerarpriserna, uppdelade i hög- och lågsäsong och olika hyttkategorier, och priserna för alla fordonskategorier. Parterna hade också kommit överens om perioderna för hög- och lågsäsong samt om måltidspriserna. Anek skickade sitt godkännande via telex den 16 oktober 1991. Svaret vidarebefordrades till Karageorgis och Minoan.

I Strintzis lokaler upptäcktes dessutom ett brev av den 18 oktober 1991, som Anek sänt till hamnagenterna och där man skrev följande: "Vi bifogar drakma-tarifferna för 1992 på Patras-Ancona-linjen enligt överenskommelsen med företagen Strintzis, Minoan och Karageorgis". Strintzis skickade ett liknande brev.

(26) De fyra företagen kom också överens om giltighetstiden för de gemensamma tarifferna under övergångsperioden i slutet av året. I ett telex som Anek skickade till Karageorgis, Minoan och Strintzis sägs att "... vi går med på förlängningen av 1991 års priser på Patras-Ancona-linjen till den 10 januari 1992". I ett telex av den 21 oktober 1991 informerade Anek sina hamnagenter om att "... enligt överenskommelse med våra konkurrenter gäller 1991 års priser på Patras-Ancona-Patras-linjen till och med den 10 januari 1992".

(27) I ett telex av den 7 januari 1992, funnet i Minoans lokaler, från Minoan till Anek, Strintzis och Karageorgis varnas företagen för att flera importörer av motorfordon "strävar efter att locka våra företag att konkurrera med hjälp av tarifferna... vi föreslår att vi håller fast vid en gemensam politik så att det inte börjar gå utför för oss". Minoan föreslår ett pris som alla företagen skall tillämpa och begär godkännande "för att svara företaget Calberson som, som ni känner till, har varit i kontakt med alla företagen". Strintzis gick med på att hålla sig till en gemensam politik och föreslog ett gemensamt pris för alla bilar utan medföljande förare. Anek instämde med Strintzis.

(28) Ett dokument av den 25 februari 1992, funnet i Minoans lokaler, tyder på att överenskommelsen om att behålla skillnaderna mellan tarifferna på de olika linjerna mellan Grekland och Italien

fortsatte att gälla under 1992. I detta dokument underrättar European Trust Agencies (ETA) Minoans huvudkontor om "den senaste utvecklingen i fråga om linjerna till Italien". Sedan man nämnt att nya fartyg tas i bruk och de problem som detta extra tonnage sannolikt kommer att medföra, skriver man följande: "Vi koncentrerar våra ansträngningar på den tariffpolitik som skall tillämpas av företaget Ventouris på Otranto-linjen. Vi har redan börjat diskutera frågan. För att göra saker och ting tydligare ger vi er de gällande priserna på Bari, Otranto och Ancona och våra egna förslag till priser på Otranto". Därefter följer en tabell över biljettpriser för transportfordon av olika storlekar.

(29) I ett telex av den 7 januari 1993 från Minoan till Strintzis, Anek och Karageorgis föreslås dessutom en justering av biljettpriserna för fordon på Grekland-Italien-Grekland-linjerna. I telexet sägs följande: "Vi påpekar att två år har gått sedan fordonstariffen senast justerades".

Bevis för 1993

(30) Under 1992 hölls också överläggningar om de nya tarifferna för 1993. Den 21 maj 1992 underrättade ETA Minoan om att ett "möte med företrädare för rederier på Patras-Ancona-linjen kommer att sammankallas för att diskutera utkastet till den nya tariffen för 1993". Detta dokument innehöll också mötets dagordning. I ett telex av den 27 maj 1992 från ETA till Minoans huvudkontor sägs följande: "Vi underrättar er om de förslag som vi lade fram på mötet mellan de fyra rederierna och som, med mindre avvikelser för företagen Karageorgis och Strintzis, godkändes. Anek reserverade sig och kommer att svara inom tio dagar". Därefter följer en serie av tydligt angivna prishöjningar för olika typer av trafik.

(31) Diskussionerna fortsatte senare. I ett brev av den 30 juli 1992 från ETA till Minoans huvudkontor uppgavs att ett möte skulle hållas den 4 augusti 1992 mellan företrädare för de fyra "samarbetande företagen på Grekland-Italien-linjen" och att "alla relevanta frågor kommer att diskuteras" på detta möte.

- (32) Den 6 augusti 1992 skickade Strintzis ett telefax till Anek, Karageorgis och Minoan där man meddelade att ett utkast till priser i olika europeiska valutor skulle utarbetas på grundval av tariffen i drakmer och preciserade den gällande kursen i tyska mark. Strintzis föreslog också att tariffen i drakmer inte skulle avslöjas före den 30 september 1992. Anek gick med på detta i ett telex av den 7 augusti 1992. Detta svar skickades också till Strintzis, Karageorgis och Minoan.
- (33) Minoan skickade den 29 september 1992 ett brev till Anek, Karageorgis och Strintzis, där man uttryckte sin oro över förändringarna i kursen för utländska valutor i förhållande till drakman och bad de andra företagen att svara på om huruvida de skulle anpassa priserna, eftersom det annars skulle finnas stora skillnader i listpriserna i tyska mark, italienska lire och drakmer. Den 12 oktober 1992 skickade Minoan flera förslag som redan hade diskuterats muntligt eller via telex till Anek, Karageorgis och Strintzis. I ett telex av den 15 oktober 1992 från Minoan till Anek, Strintzis och Karageorgis sägs följande: "Med hänvisning till vårt samtal om de slutliga tarifferna i tyska mark, italienska lire och drakmer bifogar vi våra beslut:". En höjning med 5 % av tariffen i italienska lire föreslogs. Anek svarade i ett telex den 16 oktober 1992 att man godkände tarifferna i tyska mark och italienska lire. Även Strintzis godkände priserna den 16 oktober 1992. Karageorgis svarade genom ett telex den 26 oktober 1992, där man gav sitt godkännande och tillade att "vi insisterar dessutom på en höjning av fordonspriserna och avvaktar ert beslut". Anek godkände detta genom ett telex den 6 november 1992.
- (34) I november 1992, sedan företagen mottagit kommissionens begäran om upplysningar om priserna på linjerna mellan Grekland och Italien, skickade Minoan ett telex till Anek, Karageorgis och Strintzis med följande innehåll: "På grund av den känsliga situation som uppstått genom kommissionens fråga om våra prislister på linjen mellan Grekland och Italien och efter det muntliga åsiktsutbytet, föreslår vi följande: Av de 17 kategorierna i vår lista, bör 'däck' lämnas ur räkningen, eftersom detta är den kategori där ingen av oss vill att någon annan skall vara billigare; när det gäller de återstående 16 kategorierna bör varje företag ta 4 kategorier var (som skall väljas av herr Sakellis) [Strintzis] och sänka priserna på sin lista med 1 %". Minoan skickade också en kopia av sitt svar på kommissionens begäran om upplysningar till Anek.
- (35) I ett telex av den 9 december 1992 från Strintzis till Anek, Minoan och Karageorgis sägs följande: "Beträffande 1993 års priser påminner vi er om att vi kom överens om att de skulle gälla från och med den 11 januari 1993".
- (36) I ett telex av den 7 januari 1993 (nämnt i skäl 29) från Minoan till Strintzis, Anek och Karageorgis föreslogs en justering av fordonstarifferna på Grekland-Italien-linjerna. Minoan skriver: "Vårt beslut att gå vidare till en överenskommelse med er om justeringen utan att först överlägga med företagen på de andra linjerna till Italien bygger på en önskan att undvika de ändlösa diskussioner som skulle bli följden om vi gav oss in på sådana överläggningar. Vi tror att de andra företagen kommer att se positivt på denna gemensamma överenskommelse... Vi avvaktar ert godkännande". En tabell över föreslagna tariffer bifogades. Karageorgis svarade via telex den 8 januari 1993 och skrev att "vi instämmer helt och hållet". Minoan skickade ett annat telex till Anek, Karageorgis och Strintzis den 14 januari 1993 och föreslog att Anek skulle höja priserna för transportfordon på Trieste-linjen med 15 %. Den 15 januari 1993 meddelade Strintzis att man var överens med Minoan i båda frågorna. Anek svarade den 15 januari 1993 och gick med på förslagen om Patras-Ancona-linjen, men uppgav att man redan annonserat en höjning med 8 % på Trieste-linjen från och med den 1 februari 1993 och skulle finna det svårt att dra tillbaka detta.
- (37) Den 24 november 1993 hölls ett möte där 14 företag deltog. Syftet med detta möte var att justera priserna för 1994 på linjerna från Patras till Ancona, Brindisi och Bari. I ett telex från ETA till Minoans huvudkontor av den 24 november 1993 sägs följande: "Vi har nöjet att meddela er att vi på dagens möte nådde fram till en överenskommelse om en justering av fordons-tariffen med omkring 15 %... som skall träda i kraft med omedelbar verkan den 16 december 1993. Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den tidigare överenskommelsen". Den sista meningen antyder att det tidigare under året fanns en överenskommelse om prisskillnaderna mellan Ancona, Bari och Brindisi.

Bevis för 1994

- (38) Den 24 november 1993 hölls ett möte där 14 företag deltog. Syftet med detta möte var att nå en överenskommelse om priserna från Patras till Ancona, Brindisi och Bari. I ett telex från ETA till Minoans huvudkontor av den 24 november 1993 sägs följande: "Vi har nöjet att meddela er att vi på dagens möte nådde en överenskommelse om en justering av fordonstariffen med omkring 15 %... som skall träda i kraft med omedelbar verkan den 16 december 1993. Vi är mycket nöjda eftersom vi började med problemet med kollapsen för den förra överenskommelsen på grund av motståndet från Kosma-Giannatou och Ventouris A., vi förbättrade situationen bit för bit och övervann 5 till 10 % (Strintzis, Ventouris G. och Adriatica) och kom till sist fram till ovannämnda procentsats. Dessutom bilade vi de olika konflikter som, som du vet, finns om skillnaderna mellan de olika hamnarna. Vi är verkligen mycket nöjda med tanke på att detta i 1993 års produktionssiffror kommer att ge vårt företag en omedelbar avkastning från nya nettointäkter på omkring 600 000 000 [drakmer] årligen". Längre fram i meddelandet nämns att 14 företag deltog i mötet.
- (39) Kommissionen tolkar det som att "Kosma-Giannatou" som nämns i skäl 38 syftar på företaget Med Lines eftersom både herr Kosmas och herr Giannatos var medlemmar av dess styrelse. Ventouris G. antas syfta på Ventouris Ferries, medan Ventouris A. antas syfta på ett annat företag, nämligen AK Ventouris. Kommissionen har inte tagit med AK Ventouris i detta beslut, eftersom den inte har några andra bevis än ovanstående meddelande för att detta företag faktiskt bröt mot konkurrensreglerna. Kommissionen har inte heller kunnat identifiera andra små företag som deltog i detta möte.
- (40) I ett telex av den 13 maj 1994 från Minoan till Anek och Strintzis nämns att en ny typ av släpvagn höll på att bli vanlig på Ancona-linjen och en ny priskategori och ett gemensamt datum för genomförande föreslås. Detta följs av ytterligare telex av den 25 maj 1994 och den 3 juni 1994 i

samma ärende, där Minoan ber om en överenskommelse.

- (41) I ett telex av den 26 maj 1994 från ETA till Minoans huvudkontor sägs följande: "Vi har engagerat oss för att få en ny tariff tillämpad på Italien-linjerna med olika priser för kontantbetalning och tvåmånaderscheckers. Problemet är att vi måste få godkännande från 16 företag. Trots detta är vi optimistiska".
- (42) Kommissionen undersökning genomfördes i juli 1994. Det finns inga bevis för att företagens samverkan fortsatte efter detta.

E. Parternas synpunkter*Parternas allmänna synpunkter**Strintzis*

- (43) Enligt Strintzis genomfördes prisöverenskommelserna under inflytande av Greklands rättsliga ram och regelverk för kustsjöfarten, framför allt lag 4195 av den 11/13 juli 1929. Strintzis hänvisar till
- det grekiska regelverket,
 - den praxis och de skyldigheter som ålagts av ministeriet för handelssjöfart,
 - behovet av reguljärtrafik,
 - osäkerheten om turistsäsongens längd,
 - risken för drastiskt förändrade kostnader till följd av oförutsedda årliga devalveringar av drakman,
 - det oundvikliga avslöjandet av Strintzis verksamhetsplan genom de obligatoriska mötena om den inhemska delen av linjen mellan Grekland och Italien,
 - behovet att följa direktiven från ministeriet för handelssjöfart om att höjningarna av fraktsatserna för den internationella delen av Grekland-Italien-marknaden inte får vara högre än inflationen.

Strintzis var därför tvunget att skydda sig mot obegränsad konkurrens, vilket företaget inte skulle ha kunnat göra genom att tillfälligt ställa in eller dra ned på sin verksamhet.

- (44) I alla händelser begränsade ovannämnda faktorer parternas möjligheter att självständigt fastställa prispolitiken. Enligt Strintzis bör ministeriets riktlinjer om företagens prispolitik betraktas som restriktiva åtgärder i den bemärkelse som avses i den grekiska lagen 4195/29. Företaget var dessutom omedvetet om att dess verksamhet utgjorde en överträdelse av EG:s konkurrenslagstiftning.
- (45) Strintzis hävdar att överenskommelserna inte medförde några skyldigheter och inte innehöll några negativa klausuler, att företaget konkurrerade effektivt med de andra företagen genom att erbjuda rabatter och att en stor del av dess nettovinst härrörde från de tjänster som tillhandahölls ombord och inte omfattades av överenskommelserna.
- (46) Enligt Strintzis uppfattning satte ministeriet för handelssjöfart genom sina åtgärder gränserna för alla konkurrensfaktorer utom priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien. Följaktligen var den återstående konkurrensen mycket liten, om det alls fanns någon. Egentligen var prisöverenskommelserna en kartell som framkallades och kontrollerades av regeringen och inte en kartell bestående av enskilda företag som agerade i avsikt att maximera deltagarnas vinst. Tvärtom var priserna på linjerna mellan Grekland och Italien lägre än på andra internationella linjer på den gemensamma marknaden. När det gäller överträdelsernas allvar menar Strintzis att de grekiska myndigheternas inblandning orsakade förvirring bland parterna i fråga om den tillämpliga rättsliga ramen och att prisnivåerna skulle ha varit desamma även utan de påstådda prisöverenskommelserna.

Ventouris Ferries

- (47) Ventouris hävdar att företaget självständigt beslutade om sin affärspolicy och prispolitik med hänsyn till marknadsvillkoren, inflationen och driftskostnaderna samt ministeriets för handelssjöfart politik, som innebar att de företag som var verksamma i Grekland ålades betydande skyldigheter vad gäller tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster. Företaget hävdar i själva verket att det bestämde sitt affärsbeteende och sin affärspraxis i enlighet med den nationella lagstiftningen och gemenskapslagstiftningen och med tillbörlig respekt för konkur-

rensreglerna och Greklands rättsliga ramar för sjöfarten. Ventouris påstår också att det endast trafikerade Patras-Igoumenitsa-Korfu-Bari-linjen, där det inte var utsatt för någon väsentlig konkurrens, och att det därför inte hade något skäl att ingå ett avtal med företag som trafikerade andra linjer med andra förutsättningar och andra kunder. Ventouris hävdar att allt eventuellt samarbete mellan företagen var begränsat till de rederier som trafikerade Patras-Ancona-linjen.

- (48) Ventouris riktar uppmärksamheten mot ministeriets för handelssjöfart politik och Greklands rättsliga ramar och regelverk samt mot den särskilda situationen på denna marknad (insyn, konkurrens genom rabatter osv.), som innebär att situationen på marknaden med avseende på priskonkurrens skulle ha varit densamma oavsett om det funnit en överenskommelse.

Anek

- (49) Anek erkänner att man från 1990 deltog i en överenskommelse om att fastställa priser på vissa linjer, även om man vid den tidpunkt då överenskommelsen ingicks inte var medveten om att den stred mot några tillämpliga lagar. Anek anser att kommissionen beträffande alla rederierna bör beakta de inhemska rättsliga ramar inom vilka rederierna var verksamma, de nationella myndigheternas agerande som förberedde marken för överenskommelserna samt den begränsade effekten på konkurrensen. Anek anser också att kommissionen bör beakta att Anek endast motvilligt anslöt sig till överenskommelsen och hade en passiv roll, att Aneks deltagande var av begränsad varaktighet, Aneks begränsade närvaro på den relevanta marknaden och Aneks bestämda åtagande att i framtiden följa lagen.
- (50) För alla färjelinjer där cabotage tillämpas har enligt Anek överläggningar mellan rederierna om priser och andra frågor varit obligatoriska beträffande den inhemska delen av de internationella linjerna. Även om ministeriet för handelssjöfart inte krävde att färjerederierna skulle komma överens om priserna på den internationella delen av färjelinjen till Italien, hävdar

Anek att färjerederierna uppfattade det som att ministeriet för handelssjöfart uppmuntrade dem att diskutera denna fråga. Anek betonar dessutom att dess deltagande var begränsat till perioden 1990-1994.

- (51) Anek hävdar att man inte fungerade som upphovsman och inte heller spelade någon ledande roll när priserna fastställdes och att man ibland motsatte sig vissa handlingar som föreslogs av andra, framför allt när man ansåg att de föreslagna tarifferna var illojala eller orimliga. I slutet av 1991 motsatte sig Anek t.ex. de andra färjerederiernas försök att komma överens om att höja priserna på Patras-Trieste-linjen med 20 % jämfört med Patras-Ancona-linjen.
- (52) Vad gäller priser hävdar Anek att priserna per mil mellan Grekland och Italien fortfarande var lägre än på andra jämförbara internationella linjer i Europa och avsevärt lägre än de inhemska priserna. Anek hävdar också att prisöverenskommelsen endast gällde biljettpriserna och inte andra områden, som till exempel tjänster ombord, priser ombord, reklam och agentprovision. Anek hävdar också att man inte hade någon stor marknadsandel på marknaden mellan Patras och Brindisi och Patras och Bari och att dess samarbete på dessa linjer därmed inte kan anses ha påverkat konkurrensen i någon betydande omfattning.

Minoan

- (53) Minoan hävdar att de påstådda överenskommelserna inte var bindande utan endast bekräftade att det fanns en generell affärspraxis, som i alla händelser var förutbestämd av gällande rättsliga ramar och regelverk för sjöfarten och av ministeriets för handelssjöfart politik. Av ministeriets skriftväxling med kommissionen drar Minoan slutsatsen att priserna på den internationella delen av linjerna mellan Grekland och Italien påverkades av ministeriets beslut om priserna på den inhemska delen liksom ministeriets rekommendationer i fråga om internationella priser. Framför allt hänvisar Minoan till ministeriets politik som förebyggande åtgärder i den bemärkelse som avses i den grekiska lagen 4195/29. Enligt Minoan omfattade de påstådda överenskommelserna endast de offentliggjorda priserna på de internationella linjerna, inte andra delar

av företagens affärsverksamhet, t. ex. handelsnätets organisation, rabatt- och reklampolicyn, priserna för mat och tjänster ombord eller kvalitetspolicyn. Minoan ber kommissionen att ta hänsyn till den kumulativa effekten av alla dessa faktorer i den ekonomiska och rättsliga bakgrunden till detta ärende.

- (54) Minoan hävdar att de berörda överenskommelserna aldrig tillämpades i praktiken. Minoan hävdar dessutom att ETA var ett fristående företag som fungerade som agent för Minoan. Minoan ifrågasätter därmed om undersökningen i ETA:s lokaler och granskningen av de dokument som samlades in av kommissionen var laglig. Företaget riktar uppmärksamheten mot det brev av den 14 september 1993 som upptäcktes vid undersökningarna den 5 och 6 juli. Enligt Minoan bevisar detta brev att många av de handlingar som tillskrevs Minoan, framför allt i fråga om prispolitiken, var initiativ från ETA:s sida och genomfördes utan Minoans godkännande.
- (55) När det gäller allvaret i den påstådda överträdelsen hävdar Minoan att eftersom marknaden var öppen för insyn, skulle det i verkligheten inte ha spelat någon större roll om det hade förekommit prisöverenskommelser. När det gäller varaktigheten hävdar Minoan att de påstådda överenskommelserna inte tillämpades.

Adriatica

- (56) Adriatica erkänner att dess företrädare deltog i diskussioner med de företag som trafikerade linjerna mellan Grekland och Italien. Adriatica hävdar dock att man självständigt bestämde sin affärspolicy och prispolitik med hänsyn till marknadsvillkoren. Det fanns i själva verket tillräckligt med konkurrens på marknaden, eftersom rederierna konkurrerade med rabatter, provisioner, extra avgifter för farligt gods osv., och det förekom aldrig några förhandlingar om marknadsandelar. Därför minskade Adriaticas marknadsandel från och med 1990.
- (57) Adiratica hävdar att man inte deltog i fastställandet av priser och att man aldrig tillämpade några prisöverenskommelser. Enligt Adriatica var det de grekiska rederierna som förhandlade

fram dessa överenskommelser. Om kommissionen skulle konstatera att Adriatica deltog i sådana överenskommelser, bör deltagandet anses begränsat till 1991.

Marlines

- (58) Marlines uppger att företaget inte är något rederi, utan ett agentföretag med säte i Liberia och enligt den grekiska lagen 89/67 klassificerat som ett utlandsbaserat företag. Marlines hävdar att man i enlighet med instruktionerna från sina huvudmän alltid erbjöd lägre priser än konkurrenterna, vilket framgår av företagets broschyrer från 1987, 1988 och 1989.

Parternas synpunkter på specifika påståenden

1987, 1988, 1989

- (59) Strintzis medger att man under åren 1987, 1988 och 1989 deltog i överläggningar om priser. Företaget hävdar dock att mötena mellan företagen under 1987 endast gällde priserna för 1988. När det gäller 1989 års priser för transportfordon medger Strintzis att man följde Aneks priser, eftersom de företag som trafikerade linjen mellan Grekland och Italien emellanåt följde de priser som konkurrenterna offentliggjort.
- (60) När det gäller försöken att övertala Anek att ansluta sig till den påstådda överenskommelsen, uppger Strintzis att Anek enligt det grekiska regelverket inte kunde tillämpa priser som var betydligt lägre än priserna i hamnen i Patras. Därför föreslog företagen Anek att man skulle ha en gemensam prispolitik så att man skulle kunna undvika stora prisskillnader och ingripande från de grekiska myndigheterna.
- (61) Strintzis hävdar att mötena om priserna för 1988 och 1989 inte ledde till någon överenskommelse om en gemensam passagerartariff, eftersom dess offentliggjorda priser skilde sig från dem som offentliggjordes av de andra företagen.

- (62) Minoan hävdar att de andra företagens beteende mot Anek bör bedömas mot bakgrund av Greklands rättsliga ramar och regelverk och ministeriets för handelsjöfart politik. Företaget framhåller också att eventuella justeringar av priserna inte föranleddes av någon önskan om ökade vinster utan av andra faktorer, t.ex. inflation, höjda bränslepriser och förhållandet mellan drakman och andra valutor.

1990

- (63) Strintzis medger att man kom överens med Minoan, Anek, Karageorgis och Marlines om gemensamma priser för passagerare och transportfordon under 1990. Företaget hävdar dock att de berörda överenskommelserna aldrig följdes, eftersom Strintzis självständigt tillämpade sin egen prispolitik.
- (64) När det gäller telexet av den 6 juli 1989 riktar Strintzis uppmärksamheten mot Aneks förklaring att varje företag fritt kunde tillämpa sin egen policy beträffande grupper. Anek betraktade varje grupp om minst 24 personer som reste på samma biljett som en grupp. Strintzis hade däremot inte någon sådan begränsning, utan erbjöd fritt grupprabatter till sina kunder, oberoende av antalet personer. Strintzis hävdar att dess rabattpolitik och trohetsrabatter aldrig avslöjades för konkurrenterna och att företaget därmed inte genomförde prisöverenskommelsen för 1990.
- (65) När det gäller faxet av den 12 juni 1989 hävdar Strintzis att informationsutbytet var nödvändigt, eftersom ministeriet för handelsjöfart rådde de fem företagen att inte höja priserna över inflationen för varje valuta i vilken biljetter utfärdades. Företaget uppger också att det ansvarade för att priserna justerades inom gränserna för inflationen för varje valuta, eftersom det hade en bättre infrastruktur och bättre logistiska metoder.
- (66) Beträffande faxet av den 8 december 1989 vidhåller Strintzis att underskrifterna inte på något sätt var bindande, utan endast innebar att under-tecknarna informerades om de föreslagna priserna. Enligt Minoan är underskrifterna på faxet av den 8 december 1989 inte något tecken på att det fanns en särskild skriftlig överenskommelse. Underskriften förklaras med att de

- berörda dokumenten, där de logiska skillnaderna mellan priserna från Ancona till Bari eller Brindisi angavs, också beaktades av Ventouris som trafikerade de sydliga linjerna. Enligt Minoan utgjorde de föreslagna priserna för de olika lastbilskategorierna en "idealmödel" för beräkningen av de prisskillnader som berodde på distansen i mil och avsikten var inte att fastställa ett bestämt pris för varje linje och varje lastbilskategori. Som stöd för detta påstående hänvisar Minoan till att man inte strikt höll sig till de berörda priserna på linjen till Ancona, utan tillämpade sin egen rabattpolitik.
- (67) Ventouris hävdar beträffande faxet av den 8 december 1989 att man redan hade fastställt sin prispolitik för 1990 och att underskrifterna under priserna inte innebar att det fanns en överenskommelse, eftersom prislistan inte var rättsligt bindande. Listan innehöll förvisso Ventouris förslag till allmänna riktpriiser. Likväl informerade företaget redan den 4 december 1989 sina agenter om listan.
- (68) När det gäller telexet av den 11 april 1990 hävdar Strintzis att detta å ena sidan bevisar att det fanns en prisöverenskommelse, men å andra sidan att de deltagande parterna hade rätt att självständigt besluta om sin rabattpolitik och sina agentkommissioner.
- (69) Enligt Minoan hänvisas i telexet av den 11 april 1990 till en överenskommelse om vissa delar av prispolitiken som konkurrenterna ändå lätt skulle ha fått kännedom om.
- (70) Beträffande telexet av den 6 september 1990 uppger Strintzis att justeringen av priserna kan hänföras till icke påverkbara faktorer, t. ex. varierande bränslepriser, och till andra objektiva faktorer med anknytning till den grekiska regeringens politik, t. ex. ökningen av lastbilstransporterna på grund av problemen i Jugoslavien, transportministeriets beslut om varuexport och behovet av att höja priserna så att företagen skulle kunna vara verksamma på Grekland-Italien-marknaden under vintern.
- (71) Enligt Strintzis bekräftade Minoan med faxet av den 13 september 1990 att prishöjningen gjordes på grundval av en analys av de ekonomiska data som utgör fartygens driftskostnader. Företagen hade ingående kännedom om de berörda ekonomiska faktorerna på grund av att deras driftstillstånd offentliggjordes och på grund av de obligatoriska mötena om de inhemska linjerna i vilka företagen deltog under beskydd av ministeriet för handelssjöfart. Strintzis hävdar att parterna tvingades diskutera dessa ekonomiska faktorer för att kunna vara kvar på Grekland-Italien-marknaden under vintern.
- (72) Vad gäller telexet av den 5 september 1990 och telexet av den 10 oktober 1990 hävdar Minoan att det höjda bränslepriset, problemen i Jugoslavien och behovet att fortsätta driva verksamheten under vintern tvingade de fyra företagen att överväga en justering av transportkostnaderna.
- (73) Beträffande faxet av den 30 oktober 1990 medger Strintzis att man tillämpade de överenskomna priserna för lastbilar. Företaget hävdar dock att de berörda priserna baserades på de faktiska utgifterna på linjerna mellan Grekland och Italien, dvs. det höjda bränslepriset och behovet att avlägsna skillnaden mellan de inhemska och internationella priserna per mil och per meter för transport av lastbilar.
- (74) Ventouris Ferries hävdar att man aldrig mottog faxet av den 30 oktober 1990 och att dess lastbilspriser infördes på listan av de andra företagen, som antagligen fick dem från en av Ventouris Ferries agenter.
- (75) Adriatica medger att företaget den 25 oktober 1990 deltog i ett möte om lastbilspriser, men att man hade fastställt sina priser för 1991 redan före detta möte. Adriaticas syfte var i själva verket att övervaka konkurrenternas politik mot bakgrund av att de grekiska rederierna hade nått en överenskommelse redan ett år tidigare, dvs. den 10 december 1989. Adriatica hävdar också att man inte följde de priser som man kom överens om på mötet, vilket framgår av de priser företaget faktiskt tillämpade i slutet av 1990.

1991

- (76) Strintzis hävdar att det "samarbetsklimat" som man hänvisar till i telexet av den 18 november 1991 och den "prisstabilitet" som nämns av Karageorgis, Minoan och Strintzis i telexet av den 22 oktober 1991 gäller den allmänna ramen med obligatoriska möten mellan företagen och utbytet av konfidentiell information för att utarbeta en "ramöverenskommelse" om priserna för nästa period. Strintzis hävdar också att Aneks önskemål om att för första gången trafikera linjen Patras-Trieste och erbjuda exakt samma priser som på linjen Patras-Ancona, även om avståndet från Trieste är ungefär 20 % längre, av Karageorgis, Minoan och Strintzis ansågs medföra en risk för ingripande från den grekiska regeringen.
- (77) Strintzis riktar uppmärksamheten mot telexet av den 18 november 1991, som enligt dess uppfattning visar att priserna för varje resa måste stå i relation till distansen, en princip som i ministeriet för handelssjöfart tillämpade vid beräkningen av de inhemska priserna. Enligt Strintzis syftar förebyggandet av smärtsam konkurrens "med kända följder" som man hänvisar till i slutet av det berörda faxet på förebyggandet av ett kommersiellt krig på Grekland-Italien-marknaden med ett ingripande från den grekiska regeringen som följd. Strintzis påstår att Anek inte höjde sina priser med 20 % på Patras-Brindisi-linjen. Företaget hävdar att enligt det grekiska regelverket för sjöfarten särskilt lag 4195/29, kan en politik med extremt låga priser som inte står i proportion till de tjänster som tillhandahålls på en viss internationell linje leda till böter för de företag som begår överträdelsen.
- (78) Strintzis påstår att ovannämnda "ramöverenskommelse" om 1991 års priser inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.
- (79) Minoan påstår att höjningen med 10 % under den berörda perioden föranleddes av att inflationen ökade. Företaget hävdar också att priserna på Trieste var 20 % högre än priserna på Ancona på grund av det inflytande som ministeriet för handelssjöfart utövade och på grund av distansskillnaden i mil. Enligt Minoan hängde skriftväxlingen mellan parterna samman med Aneks beslut att priserna på Patras-Trieste-linjen skulle vara i nivå med priserna på Patras-Ancona-linjen och syftet med den var därför att garantera en lämplig prisskillnad och att hindra illojal konkurrens. Även Minoan hävdar att man tillämpade sin egen rabattpolitik.
- (80) Adriatica uppger att man under 1991 inte hade kontakt med de andra företagen och att man fortsatte att anpassa sina priser i enlighet med marknadsvillkoren. Adriatica medger dessutom att dess marknadsandel under 1991 minskade på grund av den hårda konkurrensen från de grekiska rederierna i form av rabatter osv.

1992

- (81) När det gäller faxet av den 22 juli 1991 och den skriftväxling som nämns i skälen 26—32 i meddelandet om invändningar hävdar Strintzis att det berörda informationsutbytet skedde inom ramen för de obligatoriska mötena om 1992 års priser.
- (82) Beträffande telexet av den 7 januari 1992 hävdar Strintzis att denna överenskommelse inte följdes i praktiken, trots den inledande överenskommelsen med Minoan om att inte ge företaget Calberson den begärda rabatten, eftersom Strintzis slutligen erbjöd en högre rabatt. Strintzis framhåller att överenskommelsen i fråga var muntlig och att större delen av de berörda fordonen transporterades av Marlines. Enligt Strintzis bevisar ovanstående att det mellan de deltagande företagen fanns priskonkurrens i form av rabatter. Strintzis hävdar återigen att ovannämnda överenskommelse om 1992 års priser inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.
- (83) Minoan menar att likheten mellan priserna för passagerare och passagerarfordon kan hänföras till att de offentliggjordes i företagets broschyrer. Minoan hävdar också att marknadens karaktär av oligopol och ministeriets för handelssjöfart politik ledde till homogena priser. Enligt Minoan konkurrerade man inte genom de offentliggjorda priserna, utan genom företagets rabattpolitik erbjudanden och andra incitament.

- (84) Vad gäller Calberson hävdar Minoan att det var följdriktigt av företagen att reagera och försöka fastställa om deras konkurrenter hade erbjudit sådana orimliga rabatter. När det gäller dokumentet av den 25 februari 1992 påstår Minoan att det inte är något bevis för ett avtal och att de berörda priserna inte tillämpades i praktiken. Enligt Minoan var syftet med ETA:s förslag till prislista på Ortona att försäkra sig om Minoans godkännande, om Minoan skulle besluta sig för att sätta in ett fartyg i trafik på linjen till Ancona.
- (85) Minoan uppger att telexet av den 7 januari 1992 gällde beräkningen av priserna i drakmer och italienska lire och inte en prishöjning i båda valutorna.
- (86) Minoan hävdar att det inte finns några bevis för en överenskommelse för 1992 mellan Minoan självt och Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines och Med Link.
- (87) Adriatica hävdar att man under 1992 inte hade några kontakter med de andra företagen och fortsatte att anpassa sina priser i enlighet med marknadsvillkoren, vilket framgår av de priser företaget faktiskt tillämpade. Enligt Adriatica visar ETA-dokumentet av den 25 februari 1992 att överläggningar hölls mellan de grekiska rederierna, men inte med Adriatica. Adriatica uppger dessutom att dess marknadsandel minskade under 1992 på grund av de grekiska företagens lägre priser.
- (88) Ventouris hävdar att det inte finns några konkreta bevis för dess deltagande i prisöverenskommelserna för 1992.
- (90) Liksom i fråga om telexet av den 6 november 1992 vidhåller Strintzis att Minoans förslag inte följdes i praktiken, eftersom företagens skilda priser inte byggde på Minoans förslag utan på deras självständiga rabattpolitik.
- (91) Minoan medger att det förekom diskussioner mellan företagen. Minoan hävdar att ETA skickade telexet av den 6 november 1992 utan att Minoan kände till eller godkände detta. Beträffande mötet den 24 november 1993 hävdar Minoan att den påstådda "förra överenskommelsen" var ett icke bindande uttalande från olika företag om att det skulle finnas en koppling mellan distansen i mil och de priser som tillämpades och att uttalandet inte följdes i praktiken.
- (92) När det gäller 1993 uppger Adriatica att man fortsatte sin självständiga politik när man på grund av valutakursförändringar höjde lastbilspriserna med 4,03 % jämfört med 1992 års priser. Till skillnad från de grekiska rederierna måste Adriatica också sedan den 1 januari 1993 lägga på mervärdesskatt enligt den berörda EG-förordningen. Adriatica medger trots detta att man deltog i mötet mellan färjerederierna den 24 november 1993, men hävdar att man beslutade att inte ansluta sig till den föreslagna tarifföverenskommelsen med hänsyn till att detta kunde utgöra en överträdelse av EG:s konkurrensregler.
- (93) Vad beträffar 1992 hävdar Ventouris Ferries att det inte finns några konkreta bevis för dess deltagande i prisöverenskommelser under 1993. Vad gäller faxet av den 24 november 1993 medger Ventouris trots allt att man deltog i det berörda mötet, men hävdar att man redan hade fastställt sin prispolitik för det året.

1993

- (89) När det gäller mötena med de företag som trafikerade de andra linjerna mellan Grekland och Italien medger Strintzis att det gjordes ett försök att komma överens om priserna på grundval av de principer som användes för att fastställa de inhemska priserna. Strintzis känner dock inte till om företagen på de andra linjerna tillämpade sådana priser eller ej.

1994

- (94) Strintzis känner inte till huruvida företagen tillämpade de berörda priserna. När det gäller Patras-Ancona-linjen medger Strintzis att "ramöverenskommelsen" om priser tillämpades. Företaget

hävdar dock att den berörda överenskommelsen inte följdes i praktiken, eftersom Strintzis tillämpade sin egen oberoende rabattpolitik.

- (95) Minoan förnekar åter förekomsten av en prisöverenskommelse. När det gäller telexet av den 13 maj 1994, där den nya kategorin för släpvagnar på 12–14 meter nämns, hävdar Minoan att man hade ändrat den berörda släpvagnskategorin från 12–14 meter till 12,5–14 meter, vilket framgår av telexet av den 23 juni 1994. Minoan anser att detta visar att släpvagnar på 12,5 meter hörde till en annan kategori med lägre priser. Vad beträffar telexet av den 26 maj 1994 hävdar Minoan att man inte godkände ETA:s påstådda "initiativ" och att man tillämpade en annan politik, vilket framgår av andra dokument som kommissionen har tillgång till.
- (96) Adriatica hävdar att man inte höjde sina priser under 1994, även om man justerade kursen mellan US-dollar och italiensk lire med 1,22 %.

F. Kommissionen bedömning av bevisen och parternas synpunkter

Slutsats

- (97) Kommissionen konstaterar att färjerederier med trafik på linjerna mellan Ancona, Bari, Brindisi och Grekland under flera år deltog i en priskartell. Detta var en fortlöpande överenskommelse som av företagen definierades som "normal praxis" (telex från Minoan av den 15 mars 1989). Det finns starka bevis för att det fanns en omfattande överenskommelse mellan ett stort antal företag (t. ex. Minoans dokument av den 2 november 1990, där det uppges att företagen på alla Grekland-Italien-linjerna kom överens om priserna, telexet som skickades till Anek den 22 oktober 1991, där "överenskommelsen mellan de 11 företagen och de 36 fartygen", nämns, ETA:s telex av den 24 november 1993, där 14 företag nämns, ETA:s telex av den 26 maj 1994, där man hänvisar till "godkännande från 16 företag"). Kommissionen har kunnat fastslå att vissa företag som trafikerade Ancona-Grekland-linjen deltog i en kartell som fastställde biljettpriserna för passagerare och fordon åtminstone från och med den 18 juli 1987. Även om överläggningar hölls redan före den dagen, finns det

inga belägg för exakt när förhandlingarna om prisöverenskommelser inleddes. Kommissionen anser dessutom att vissa färjerederier på linjerna mellan Bari eller Brindisi och Grekland deltog i kartellen åtminstone från och med den 8 december 1989, åtminstone när det gäller biljettpriserna för lastbilar. Samverkan fortsatte åtminstone till juli 1994. Kartellens verksamhet bestod av regelbundna möten och skriftväxling för att gemensamt justera priserna för passagerare och fordon. Kommissionen har kunnat identifiera sju företag som deltog i kartellen: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries och Adriatica. I skälen 111–139 beskrivs vilken roll de enskilda företagen hade i kartellen och hur länge de deltog i den.

Bedömning av parternas allmänna synpunkter

De grekiska myndigheternas delaktighet

- (98) I sina svar på kommissionens begäran om upplysningar uppgav Minoan, Strintzis och Anek den 9 februari 1995 och den 10 februari 1995 bl. a. att tarifföverenskommelsen i fråga hade ingåtts i enlighet med den tillämpliga rättsliga ramen under beskydd av ministeriet för handelsjöfart.
- (99) Till stöd för detta påstående överlämnade de tre företagen en kopia av lag N 4195/29 om illojal konkurrens liksom en rad beslut och rekommendationer från ministeriet för handelsjöfart om färjelinjerna mellan Grekland och Italien och de allmännyttiga tjänsterna inom denna sektor, framför allt om turtäthet, den prioritet som beroende på säsong skall ges åt transport av färska jordbruksprodukter, lägsta antal fartyg i trafik samt datum för när fartygstrafiken skall inledas.

- (100) I en skrivelse av den 28 oktober 1994 uppmanade kommissionen ministeriet för handelssjöfart att tillhandahålla statistik om trafiken på linjerna mellan Grekland och Italien samt att klargöra om ministeriet någonsin hade hotat att dra in driftstillstånd för inhemska linjer om företagen misslyckades med att komma överens om priserna på internationella linjer.
- (101) Den 23 december 1994 svarade ministeriet för handelssjöfart till kommissionen att farleden mellan Grekland och Italien skulle anses vara av yttersta vikt såväl för Grekland som för gemenskapen och att tarifferna skulle vara konkurrenskraftiga men samtidigt ligga på en sådan nivå att transportkostnaderna kunde hållas nere. Likväl förnekade ministeriet varje samband mellan återkallelse av driftstillstånd och företagets prisöverenskommelser på internationella linjer.
- (102) Den 13 januari 1995 skickade kommissionen en kopia av de uppgifter som företagen lämnat till kommissionen till Grekland Ständiga Representation vid Europeiska Unionen och bad om den grekiska regeringens synpunkter på dess eventuella delaktighet i överenskommelser på färjelinjerna mellan Grekland och Italien och framför allt i tarifföverenskommelser på dessa linjer.
- (103) Den 17 mars 1995 svarade Greklands ständiga Representation till kommissionen att den grekiska regeringen betraktade de tjänster som tillhandahölls på linjen i fråga som tjänster av allmänt intresse och att regeringens främsta mål därför var att linje skulle vara livskraftig och att hindra eventuella "priskirg", som skulle kunna hindra främjandet av exporten och importen liksom transporten av fordon och passagerare. Ministeriet för handelssjöfart deltog dock endast i fastställandet av tariffier på inhemska linjer (cabotage). När det gäller de färjelinjer mellan Grekland och Italien som har en inhemsk del (t. ex. Patras-Korfu-Ancona) är det endast den nationella delen (Patras-Korfu) som omfattas av ministeriets tariffpolitik. Ministeriet ingriper inte på något sätt i den internationella delen av färjelinjerna och priserna fastställs fritt av de berörda företagen, men med beaktande av att det pris som staten fastställt för den inhemska delen av linjen indirekt och delvis påverkar det sammanlagda priset till och från Italien. Greklands Ständiga Representation betonade dessutom att ministeriet för handelssjöfart på ett informellt sätt uppmanar företagen att hålla tarifferna nere och begränsa de årliga höjningarna så att de inte överstiger inflationen. Företagens rätt att fritt sätta sina priser begränsas av lag 4195/29 om den leder till illojal konkurrens. Enligt artikel 2 i denna lag är det förbjudet att med illojal konkurrens som mål sänka priserna för passagerare och varor på de externa (internationella) linjerna till orimligt låga nivåer som inte står i proportion till nivån på den tillhandahållna tjänsten. Om rätten att fritt sätta priser på dessa linjer urartar till illojal konkurrens, kan ministeriet för handelssjöfart enligt artikel 4 ålägga företagen ett högsta och lägsta pris.
- (104) Föjaktligen tillbakavisar kommissionen vissa av de grekiska företagens påstående att de på grund av det tillämpliga grekiska regelverket inte agerade självständigt i fråga om tariffpolitiken.
- (105) Det står klart att de grekiska företag som trafikerar linjerna mellan Grekland och Italien omfattas av stränga rättsliga ramar och ett strängt regelverk på den inhemska delen av linjerna, framför allt i samband med att ministeriet för handelssjöfart beviljar driftstillstånd och fastställer priser. Detta har emellertid inte någon direkt inverkan på företagets tariffpolitik på den internationella delen av linjerna, vilket också bekräftades av de grekiska myndigheterna. De grekiska myndigheterna har dessutom bestämt förnekat att de genom sin administrativa praxis vid tillämpningen av dessa regler ålade de grekiska företagen att ingå prisöverenskommelser om internationella priser. I sitt svar av den 23 december 1994 på en skrivelse från kommissionen uppgav direktör Manos på ministeriet för handelssjöfart följande: "... ministeriet är inte delaktigt i den prispolitik som företagen tillämpar på de internationella linjerna. Vår delaktighet är strikt begränsad till fastställandet av priser på de inhemska linjerna... Det är tänkbart och uteslutet att ministeriet skulle hota att dra in driftstillstånd för inhemska linjer om företagen inte lyckas komma överens om priser på internationella linjer".

(106) Det står också klart att priskonkurrensen inte avskaffas genom lag 4195/29. Tvärtom förutsätter lagen att det förekommer priskonkurrens och att företagen fritt kan sätta sina priser. Det är endast när denna frihet används med illojal konkurrens som mål som ministeriet för handelssjöfart kan ingripa enligt artikel 4 i den lagen. Inte heller då kan ministeriet ålägga företagen några särskilda prisnivåer, utan endast fastställa högsta och lägsta pris. Det bör dessutom noteras att denna lag aldrig har tillämpats.

(107) Kommissionen anser det anmärkningsvärt att vare sig ministeriet för handelssjöfart eller lag 4195/29 nämns i ett enda av de samtida dokument som kommissionen anför som bevis, trots att parterna hävdar att många av deras diskussioner motiverades av en önskan att tillfredsställa ministeriets krav och att hindra illojal konkurrens (t. ex. diskussionerna med Anek när företaget började trafikera Trieste-linjen). Därför tillbakavisas påståendet att de grekiska företagen genom ministeriets förebyggande åtgärder var skyldiga att samverka på grund av rädslan att artikel 4 i lagen skulle tillämpas.

(108) Det är också svårt att godta att ministeriets rekommendationer till företagen att begränsa prishöjningarna så att de inte överstiger inflationen hade något som helst samband med ovan nämnda lag. Av artikel 2 i den lagen framgår tydligt att den är tillämplig endast om priserna är orimligt låga och inte om de är för höga. Ministeriet förklarade att rekommendationerna byggde på andra överväganden i samband med mönstret för Greklands internationella handel. Därför måste de grekiska färjerederier som trafikerar Adriatiska havet anses ha agerat självständigt i fråga om tariffpolitiken.

Bedömning av andra allmänna synpunkter från parterna

(109) Det är också naivt av vissa av parterna att påstå att företagets prisinitiativ inte berodde på samverkan utan på naturliga marknadskrafter (t. ex. bränsleprisets effekter) eller andra enskilda händelser som kriget i f. d. Jugoslavien eller plötsliga kursförändringar för utländska valutor. Detta påstående står helt i strid med de skriftliga bevisen för att det förekom samverkan i form av

prisöverenskommelser. Vissa parter påstående att de endast följde efter prishöjningar som de kände till genom sina agenter kan tillbakavisas på samma sätt. Det är klarlagt att nästan all skriftväxling om prishöjningar utväxlades direkt mellan konkurrenterna och inte via agenterna.

Bedömning av synpunkter på överträdelsens varaktighet

(110) När det gäller överträdelsens varaktighet hävdade de flesta av företagen på Patras-Anconalinjen att även om man uppnådde en prisöverenskommelse under 1987, gällde denna endast 1988 års priser. På samma sätt hävdar Anek att man ingick överenskommelserna 1989, men att de avsåg 1990 års priser. Kommissionen tillbakavisar detta påstående, eftersom det är en överträdelse av artikel 85 i EG-fördraget att överhuvudtaget ingå prisöverenskommelser

Bedömning av parternas synpunkter på bestämda anklagelser

De enskilda företagens delaktighet

(111) Det är nödvändigt att för vart och ett av de företag som detta beslut riktar sig till slå fast att det deltog i överträdelsen. För detta krävs emellertid inte, som vissa företag har hävdat, att det finns direkta bevis för att varje påstådd deltagare uttryckligen gav sitt medgivande till eller öppet agerade till stöd för varje enskild aspekt av prisöverenskommelserna under den tid de var i kraft. Huvudpunkten i anklagelsen om överträdelsen utgörs av att företagen under flera år förenade sig i en olaglig verksamhet som utformats gemensamt.

(112) Ett lämpligt tillvägagångssätt i ett fall som detta är att visa att det förekom samverkan, beskriva hur den gick till och dess mest iögonfallande drag och att sedan fastställa a) huruvida det finns trovärdiga och övertygande bevis som bin-

der varje enskilt företag till den gemensamma ordningen och b) under vilken period de enskilda företagen deltog⁽¹⁾.

- (113) Det finns tillräckligt med direkta bevis för att binda varje enskilt företag som detta beslut riktar sig till till överträdelsen. I de viktigaste dokumenten som bevisar att det fanns ett övergripande samarbete eller enskilda inslag i detta samarbete nämns deltagarna vanligen vid namn.
- (114) Varje enskilt företags deltagande i överträdelsen bevisas genom a) uttryckliga hänvisningar till det företaget i skriftväxlingen mellan parterna, b) dess deltagande i möten och efterföljande samordnade prisinitiativ, och c) det företags eller andra företags interna dokument som binder det till samverkan. Dessa bevis motsades inte i något anmärkningsvärt avseende under det administrativa förfarandet och visade sig inte heller vara annat än tillförlitliga.
- (115) Flera dokument (framför allt Minoans fax av den 15 mars 1989, Strintzis fax av den 12 juli 1989, faxet till Anek den oktober 1991, Aneks svar av den 18 november 1991, Minoans brev till sina agenter av den 2 november 1990, Aneks brev till sina agenter av den 21 oktober 1991, Minoans telex av den 7 januari 1993, ETA:s telex av den 24 november 1993) visar att det under flera år regelbundet förekom överläggningar och överenskommelser om priser mellan alla de företag som detta beslut riktar sig till.
- (116) Minoan, Strintzis och Anek medger att de deltog i samverkan, medan Karageorgis inte har inkommit med några synpunkter till sitt försvar.
- (117) Adriatica och Ventouris Ferries, som trafikerade Bari- och Brindisi-linjerna, medger att de deltog i möten med konkurrerande färjerederier, där man diskuterade och kom överens om priserna. Dessutom tyder vissa dokument (Strintzis fax av den 8 december 1989, 5 september 1990 och 30

oktober 1990, Minoans brev av den 2 november 1990, faxet till Anek den 22 oktober 1991, Minoans dokument av den 25 februari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993, ETA:s telex av den 24 november 1993) på fortlöpande förhandlingar och överenskommelser mellan rederierna på Ancona- respektive Bari- och Brindisi-linjen. Endast i Minoans telex av den 7 januari 1993 finns en hänvisning till en överenskommelse mellan rederierna på Ancona-linjen och det sägs uttryckligen att de andra företagen vid denna tidpunkt inte kände till överenskommelsen. Emellertid hänvisas det även i detta dokument till diskussioner med Bari- och Brindisi-företagen som enligt dokumentet senare skulle kontaktas av Ancona-rederierna. Kommissionen har inte kunnat identifiera andra företag som trafikerade Bari- och Brindisi-linjerna och så småningom deltog i samverkan. Detta beslut riktar sig framför allt inte till AK Ventouris och Hellenic Mediterranean Lines, eftersom det inte finns tillräckliga bevis för att de verkligen bröt mot konkurrensreglerna (dessa företag nämns endast en gång i andra företags dokument).

Marlines

- (118) Marlines deltagande i samverkan från 1987 till 1989 bevisas av åtta dokument (som nämns i avsnitten om överenskommelserna för 1988 och 1989) som mottogs av Marlines eller där Marlines anges som part i de berörda överenskommelserna. Kommissionen konstaterar på grundval av ovanstående att Marlines varje år förhandlade och kom överens med Strintzis, Minoan och Karageorgis om gemensamma priser för passagerare och transportfordon på linjen mellan Patras och Ancona redan från och med den 18 juli 1987 och för 1988 och 1989. Marlines nämns i ett telex som Anek skickade till Marlines den september 1989 och detta är sista gången företaget nämns i de skriftliga bevisen. Det finns inga bevis för att Marlines deltog i ytterligare överläggningar med andra företag och inte heller finns det avgörande bevis för att Marlines senare deltog i kartellen. Kommissionen konstaterar att Marlines deltog i överträdelsen senast från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989 när de andra företagen kom överens om att justera sina priser.

⁽¹⁾ Se förstainstansrättens dom av den 24 oktober 1991 i mål T-1/89, Rhône-Poulenc, Rec. 1991, s. II-867, punkt 126.

- (119) Marlines påstående att det enligt grekisk lag är ett utlandsbaserat företag måste tillbakavisas. Kommissionen har aldrig påstått att det endast var grekiska företag som deltog i överträdelsen.

Med Link

- (120) Med Link hävdar att det inte hade några som helst relationer med de andra företag som nämns i kommissionens meddelande om invändningar till Med Link, som Mediterranean Lines Inc. eller Med Line. Med Link hävdar dessutom att man inte deltog i någon av de påstådda överträdelserna. Framför allt uppger Med Links företrädare herr Giannatos, vars namn nämns i telexet av den 24 november 1993 från ETA till Minoans huvudkontor, att han inte deltog i det möte som nämns i detta telex. Han uppger att Med Link bildades i Liberia den 15 juli 1993 och inrättade sitt huvudkontor i Grekland efter den 31 december 1993.
- (121) Kommissionen medger att det inte finns några klara bevis för ett nära band mellan Med Link och Mediterranean Line. Framför allt kan Med Link inte betraktas som Mediterranean Lines efterträdare i dess verksamhet på den relevanta marknaden. Detta beslut riktar sig därför inte till Med Link.

Adriatica

- (122) Adriatica erkänner att man deltog i överläggningar om prisöverenskommelser med sina konkurrenter på Grekland-Italien-linjerna. Framför allt medger Adriatica att man deltog i två möten, den 25 oktober 1990 och den 24 november 1993, där färjerederierna kom överens om priser. Adriatica förnekar dock att man hade andra kontakter med sina konkurrenter på Italien-Grekland-linjerna.
- (123) När det gäller mötet av den 25 oktober 1990 och Strintzis fax av den 30 oktober 1990 hävdar Adriatica att man inte tillämpade de priser som diskuterades på mötet och som räknas upp i Strintzis fax, trots att Adriaticas lastbilspriser för linjen mellan Brindisi och Grekland anges i

Strintzis fax. Adriatica uppger dessutom att dess priser var omkring 10 % lägre än de grekiska företagens priser på samma linje.

- (124) På kommissionens begäran överlämnade Adriatica den 27 oktober 1992 två listor över dess lastbilspriser under 1991. På den första listan skiljer sig verkligen fordonskategorierna från dem som anges i Strintzis fax. Den andra listan är dock identisk med den som ingår i det faxet. Även i faxet från Strintzis finns dessutom skillnader i Adriaticas och de grekiska rederiernas priser på samma linje. Därför tillbakavisar kommissionen Adriaticas påstående att endast grekiska rederier deltog i utarbetandet av lastbilspriser för 1991 och att Adriatica inte tillämpade de överenskomna priserna.
- (125) Adriatica erkänner att man deltog i mötet den 24 november 1993, men hävdar att dess företrädare därefter instruerades att undvika all samverkan, eftersom kommissionen skulle kunna betrakta sådan samverkan som en kartell. Ett internt meddelande är dock inte ett tillräckligt bevis för att Adriatica skall slippa ansvar för återstoden av den tid då överträdelsen pågick (se förstainstansrättens dom av den 6 april 1995 i mål T-141/89, Trefil Europe⁽¹⁾). Likväl beaktar kommissionen Adriaticas bevis för att företaget inte tillämpade den överenskomna höjningen på 15 % för 1994 i praktiken.

- (126) Kommissionen anser att det finns starka bevis för att det fanns en fortlöpande överenskommelse mellan Ancona- och Bari- respektive Brindisi-rederierna. Det finns direkta bevis för att Adriatica anslöt sig till kartellen senast från och med den 30 oktober 1990 genom att gå med på att höja sina lastbilspriser för 1991. Det finns också tillräckliga direkta bevis för dess deltagande under 1993. Den 24 november 1993 förhandlade Adriatica och kom överens med konkurrenterna om att höja lastbilspriserna från och med december 1993. När det gäller perioden från den 30 oktober 1990 till den 24 november 1993 finns det bevis för att Bari- och Brindisi-re-

⁽¹⁾ REG 1995, s. II-791, punkt 85).

derierna deltog i den fortlöpande samverkan och det finns inte några bevis för att Adriatica, sedan företaget anslutit sig till kartellen, lämnade den under denna period. I telexet till Anek den 22 oktober 1991 hänvisas till samverkan mellan "de 11 företagen och 36 fartygen på linjen mellan Grekland och Italien". Följaktligen konstaterar kommissionen att Adriatica deltog i överträdelserna till juli 1994.

Hellenic Mediterranean Lines

- (127) Hellenic Mediterranean Lines nämns en gång i Strintzis telex av den 30 oktober 1990. Eftersom det inte finns några andra bevis för att företaget deltog i samverkan, riktar sig detta beslut inte till Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

- (128) Det finns bevis för att Ventouris Ferries deltog i samverkan från och med den 8 december 1989 till juli 1994. Kommissionen tillbakavisar Ventouris Ferries påstående att det inte erhöill de berörda dokumenten eller att företaget redan hade fastställt sin prispolitik innan det deltog i överläggningarna i fråga (se skälen 47 och 48)

- (129) Beträffande det andra påståendet överlämnade Ventouris Ferries ett telex som företaget skickade till en av sina agenter den 4 december 1989, där man angav de priser för Bari-Grekland-linjen som Strintzis angav i sitt fax av den 8 december 1989. Ventouris Ferries hävdar att Strintzis i sitt fax endast återgav Ventouris Ferries priser som fastställdes före den 8 december 1989. Det är emellertid inte någon tvekan om att Strintzis fax gäller en överenskommelse mellan flera företag, bl. a. Ventouris Ferries. Det står därmed klart att Ventouris Ferries deltog i prisöverenskommelser. Det bör påpekas att de två dokumenten inte bara innehåller samma prislista, utan att det i båda dokumenten också uttryckligen anges att priserna gäller från och med den 10 december 1989.

- (130) Dessutom överlämnade Ventouris Ferries brev av den 8 oktober 1990 och den 11 oktober 1990,

som skickats till dess kunder eller agenter och som innehöll de lastbilspriser som angavs i Strintzis fax av den 30 oktober 1990. Dessa brev bekräftar emellertid de bevis som finns i Strintzis fax. Strintzis hänvisar till "en slutlig överenskommelse om lastbilspriserna" och föreslog att "priserna offentliggörs den 1 november och att de som överenskommet börjar gälla den 5 november 1990". I sina brev uppgav Ventouris Ferries att priserna var "riktpriser" och att Ventouris Ferries hade för avsikt att börja tillämpa dem "från slutet av oktober /början av november 1990". Dessa brev bekräftar att det verkligen fanns en fortlöpande överenskommelse och att Ventouris Ferries deltog i den.

- (131) det finns starka bevis för att det fanns en fortlöpande överenskommelse mellan Ancona och Bari- respektive Brindisi-rederierna. Även i fråga om år 1992, för vilket det enligt Ventouris Ferries inte finns några bevis mot företaget, framgår det av ETA:s dokument av den 25 februari 1992 att Ventouris Ferries deltog i samverkan och även diskuterade priser på Otrando-linjen. När det gäller 1991 hänvisas i telexet till Anek den 22 oktober 1991 till samverkan mellan de "11 företagen och 36 fartygen på överfarten mellan Grekland och Italien". Kommissionen konstaterar att Ventouris Ferries fortsatte att delta i samverkan under 1991, eftersom det finns tillräckliga direkta bevis för att Ventouris Ferries deltog under de återstående år då överträdelserna pågick, dvs. Strintzis telex av den 8 december 1989, Strintzis fax av den 30 oktober 1990, ETA:s dokument av den 25 februari 1992, ETA:s telex av den 24 november 1993 till Minoans huvudkontor, och det inte finns några bevis för att Ventouris Ferries drog sig ur överenskommelsen under 1991.

Strintzis

- (132) Strintzis bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Strintzis deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser senast från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.

Anek

- (133) Anek bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Anek deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

Karageorgis

- (134) Karageorgis inkom inte med några synpunkter till sitt försvar. Kommissionen konstaterar att Karageorgis deltog i samverkan i form av prisöverenskommelser senast från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992, när Karageorgis slutgiltigt tog sina fartyg ur trafik på Grekland-Italien-linjerna.

Minoan

- (135) Minoan bestred inte sitt deltagande i den påstådda samverkan. Dess synpunkter berör de grekiska myndigheternas delaktighet, marknadsvillkoren och det faktum att överenskommelserna inte var bindande. Kommissionen konstaterar att Minoan deltog i den påstådda samverkan i form av prisöverenskommelser från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.
- (136) Minoan hänvisar till sitt avtalsförhållande med ETA, som är ensam verkställande agent för alla Minoans fartyg på internationella linjer. Minoan hävdar att flera av de handlingar som beskrivs i detta beslut var ETA:s egna initiativ, som inte godkänts av Minoan och ibland låg utanför räckvidden för avtalen mellan ETA och Minoan, och Minoan bör därför inte anses ha något ansvar för dem. Kommissionen godtar inte detta påstående. När det gäller förhållandet mellan ETA och Minoan, står det klart från alla de avtal mellan de båda parterna som kommissionen har tillgång till att ETA är ensam, central verkställande agent för Minoan och agerar enligt instruktioner och under övervakning från Minoan. Enligt alla dessa avtal företräder ETA Minoan inför alla nationella och internationella myndigheter och organiserar Minoans nätverk

av lokala agenter och hamnagenter. Om Minoan begär det, måste ETA anstränga sig på alla sätt för att säkerställa Minoans samarbete med andra företag. De kommissioner som Minoan betalar ETA och som ETA betalar till Minoans andra agenter eller resebyråer fastställs (i procent eller fasta belopp) genom flera bestämmelser.

- (137) Följaktligen bör ETA anses vara Minoans "förlängda arm", som fungerar som företrädare för Minoan och som en mellanhand som agerar endast på Minoans vägnar och inte har någon egen affärsverksamhet. I alla de skriftliga bevis som används i detta beslut företrädde Minoan (Aten) av herr Sfinias, ETA:s rättsliga ombud och direktör, som undertecknade alla de berörda dokumenten, även ett svar av den 20 oktober 1992 på en begäran om upplysningar som kommissionen skickat till Minoan. Herr Sfinias fungerade förvisso som företrädare för en operativ enhet inom företaget Minoan. Alla andra företag som svarade på fax eller telex som undertecknats av herr Sfinias adresserade sina svar till "Minoan" eller "Minoan Aten" och aldrig till ETA. Inte i något av dessa dokument hänvisade herr Sfinias till ETA annat än när han riktade sig till Minoans huvudkontor i Heraklion på Kreta. Trots detta hänvisar Minoan till de skriftliga bevis som används i detta beslut och hävdar att endast 6 av 17 Minoan-dokument berör information från ETA till Minoan om överenskommelserna i fråga och att ETA i endast två av dokumenten begär att Minoan skall godkänna ETA:s förslag. Kommissionen tillbakavisar emellertid påståendet att dessa dokument inte medger att ETA:s konkurrensbegränsande handlingar tillskrivs Minoan. Det står klart från såväl de Minoan-dokument som härrör från huvudkontoret i Heraklion som herr Sfinias meddelanden till Minoan Heraklion att Minoan kände till samverkan och deltog i den (t. ex. ETA:s dokument av den 25 februari 1992, 21 maj 1992 och 30 juli 1992, där ETA agerar som Minoans företrädare gentemot de andra företagen).
- (138) Kommissionen anser inte att herr Sfinias brev till Minoan Heraklion om deras avtalsförhållande bevisar att ETA agerade självständigt i sitt eget intresse, utanför räckvidden för avtalen mellan ETA och Minoan, vilket Minoan hävdar.

Tvärtom visar såväl denna skriftväxling som herr Sfinias begäran om Minoans godkännande att Minoan alltid hölls informerat om samverkan och att företaget i alla händelser kunde påverka sin verkställande agents beteende på ett avgörande sätt. Kommissionen tillbakavisar därmed påståendet att ETA, som kallas Minoan Aten eller endast Minoan i alla de berörda skriftliga bevisen, hade en sådan grad av kommersiell självständighet att dess agerande inte kan tillskrivas dess huvudman⁽¹⁾. I detta beslut betraktas ETA och Minoan som en enda juridisk och ekonomisk enhet.

- (139) Vad gäller själva förfarandet hävdar Minoan att ETA är ett fristående företag som agerade som dess agent. Därför ifrågasätter Minoan lagenligheten i undersökningen av ETA:s lokaler och i de dokument som kommissionen samlade in. Detta påstående kan inte godtas. Kommissionen anser att det finns tillräckliga skriftliga bevis för att ETA, när det företrädde Minoan, kallade sig Minoan Aten eller bara Minoan. Det är anmärkningsvärt att ETA i sina lokaler i Aten använde Minoans logotyp och varumärken. Mer betydelsefullt är att herr Sfinias före undersökningen i fråga svarade på kommissionens begäran om upplysningar genom att underteckna ett dokument i Minoans namn. Längst upp på dokumentet står adressen till ETA:s lokaler under Minoans logotyp och varumärke utan att ETA nämns överhuvudtaget. Kommissionen konstaterar att även om ETA var inhyst i och använde lokalerna i fråga, tillät Minoan att ETA använde lokalerna även som Minoan Atens lokaler.

DEL II

RÄTTSLIG BEDÖMNING

Artikel 85

- (140) I artikel 85.1 i EG-fördraget fastställs att följande är oförenligt med den gemensamma mark-

⁽¹⁾ Se EG-domstolens dom av den 25 oktober 1983 i mål 107/82, AEG mot kommissionen, Rec. 1983, s. 3151, punkt 49 och även domen av den 14 juli 1972 i mål 48/69, ICI mot kommissionen, Rec. 1972, s. 619, punkterna 132 och 133, om hur dotterbolagens agerande kan tillskrivas moderbolagen.

naden och förbjudet: alla avtal mellan företag och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen inom den gemensamma marknaden, särskilt sådana som innebär att inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs.

- (141) Ett avtal måste inte vara avsett att vara rättsligt bindande för parterna för att en begränsning skall vara ett avtal i den bemärkelse som avses i artikel 85.1. Ett avtal föreligger om parterna enas om en plan som begränsar deras kommersiella frihet genom att den fastställer riktlinjerna för deras gemensamma agerande på marknaden. Det behövs inte några avtalsenliga sanktioner eller verkställighetsåtgärder. Avtalet behöver inte heller vara skriftligt. Av bevisen i detta ärende framgår att parterna deltog i regelbundna, direkta överläggningar för att fastställa passagerarpriser och fraktavgifter mellan Grekland och Italien. Varje år fördes regelbundna och ingående diskussioner för att besluta tariffnivåerna för nästa år och särskilda överläggningar hölls för att besluta hur parterna skulle reagera på frågor som uppkom under året, t. ex. devalvering eller nya fordonskategorier. Det står också klart att diskussionerna hölls mellan chefer på hög nivå inom företagen. Det råder inget tvivel om att detta arrangemang utgjorde ett avtal, som hade till syfte att fastställa parternas försäljningspriser och andra handelsvillkor.

- (142) För att artikel 85 skall vara tillämplig, måste avtalet eller det samordnade förfarandet mellan parterna ha till syfte eller resultat att begränsa konkurrensen. Det tydliga målet för avtalet mellan parterna i detta ärende var att införa gemensamma priser, vilket begränsade deras möjligheter att agera självständigt på marknaden. Enligt EG-domstolens rättspraxis är det inte nödvändigt att beakta de faktiska effekterna av ett avtal om det är uppenbart att avtalet har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen

(se t. ex. domen av den 11 januari 1990 i mål C-277/87, Sandoz mot kommissionen⁽¹⁾). Dessutom omfattas avtalet i detta fall inte av något tillämpligt gruppundantag och uppfyller inte heller villkoren för individuellt undantag.

bör därför inte betraktas som separata överträdelser utan som inslag i en enda fortlöpande överträdelse.

Påverkan på handeln mellan medlemsstaterna

BÖTER

Artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86

(143) De samordnade förfaranden som omfattas av detta beslut berör färjetrafiken med rorofartyg mellan Grekland och Italien. Färjelinjerna mellan Grekland och Italien fick ännu större betydelse år 1992, då kriget i f. d. Jugoslavien bröt ut och stängde av alla transportvägar till lands för import och export mellan Grekland och övriga delar av europeiska unionen. År 1993 transporterades 1 316 003 passagerare och 213 839 transportfordon på linjerna mellan Grekland och Italien. Av dem transporterades 49 % respektive 38 % på linjen Patras-Ancona, 35 % respektive 38 % på linjen Patras-Brindisi och 10 % respektive 19 % på linjen Patras-Bari. Fem av de företag som omfattas av detta förfarande stod från tid till annan för nästan 100 % av trafiken på linjen Patras-Ancona. Alla avtal som påverkar efterfrågan på tjänster mellan två medlemsstater (t. ex. en prisöverenskommelse mellan de största företagen som tillhandahåller tjänsten) kommer sannolikt att påverka efterfrågan både vad gäller den grupp av företag som anslutit sig till avtalet och vad gäller företagen utanför denna grupp och därmed ändra handelsmönstret mellan medlemsstaterna i fråga om denna tjänst.

(145) Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 kan kommissionen ålägga företag böter om lägst ettusen och högst en miljon ecu, eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent av föregående räkenskapsårs omsättning för varje företag som har deltagit i överträdelser, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 85.1 i fördraget. När bötesbeloppets storlek fastställs skall hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelserna är och hur länge den pågått. I detta ärende är det fråga om en uppsåtlig överträdelse som hade till syfte att begränsa priskonkurrensen. Av de direkta skriftliga bevisen framgår att parterna var medvetna om att samverkan syftade till eller åtminstone kunde leda till att priskonkurrensen sattes ur spel (t. ex. Minoans telex av den 15 mars 1989, Strintzis fax av den 12 juni 1989, Minoans telex av den 7 januari 1992, Minoans telex av den 7 januari 1993). Att parterna agerade uppsåtligen framgår även av de åtgärder som vidtogs för att övervaka anpassningen av tarifferna (t. ex. Minoans telex av den 22 juni 1989, Karageorgis telex av den 10 oktober 1990, ett telex som skickades till Anek den oktober 1991, Minoans telex från 22 november 1992).

Slutsats

Allvar

(144) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines och Strintzis Lines deltog i ett avtal i strid med artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona. Kommissionen konstaterar också att Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Strintzis Lines, Ventouris Ferries och Adriatica Navigazione kom överens om de biljettpriser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi. Dessa avtal utgjorde en del av en mer omfattande samverkan vid fastställandet av priser för färjetrafiken mellan Italien och Grekland. De

(146) Vid bedömningen av överträdelsernas allvar skall man beakta överträdelsernas art, dess konkreta påverkan på marknaden, om den är mätbar, och omfattningen av den relevanta geografiska marknaden.

(147) Ett avtal genom vilket vissa av de största färjerederierna på den relevanta marknaden kom överens om priserna för att transportera passagerare och gods på rorofartyg är på grund av sin art en mycket allvarlig överträdelse av gemenskapslagstiftningen.

⁽¹⁾ Rec. 1990, s. I-45, punkt 39.

(148) Överträdelsens faktiska påverkan på marknaden var emellertid begränsad. Kommissionen godtar att parterna inte tillämpade alla de särskilda prisöverenskommelserna fullt ut och att de, under den period då överträdelsen pågick, ägnade sig åt priskonkurrens genom att lämna rabatter. Under den period överträdelsen pågick uppmuntrade dessutom den grekiska regeringen företagen att hålla prishöjningarna inom ramen för inflationen. Priserna var bland de lägsta på den gemensamma marknaden för sjötransporter från en medlemsstat till en annan.

(149) Dessutom påverkades endast en begränsad del av den gemensamma marknaden av överträdelsen, dvs. tre av färjelinjerna över Adriatiska havet. Även om alla linjer mellan Grekland och Italien beaktas, är marknaden fortfarande liten jämfört med andra marknader inom EU. Av följande lista framgår antalet passagerare, bilar och släpvagnar som under 1996 transporterades på denna marknad samt på andra färjelinjer inom EU⁽¹⁾.

1996	Passagerare	Bilar	Släpvagnar
Italien-Grekland	1 258 000	245 983	229 000
Frankrike/ Belgien- Förenade kungariket	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danmark- Tyskland	9 698 357	1 363 940	279 274
Danmark- Sverige	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) Följaktligen anser kommissionen att det är fråga om en allvarlig överträdelse av EG:s konkurrensregler.

(151) Vid fastställandet av bötesbelopp kan kommissionen beakta de överträdande företagens kapacitet att vålla betydande skada och fastställa bötesbeloppet till en nivå som säkerställer att böterna är tillräckligt avskräckande. Kommissionen anser det lämpligt att ålägga de större före-

tagen högre böter än de mindre, eftersom det är stor skillnad i storleken på företagen⁽²⁾. Av tabell 1 framgår de berörda företagens relativa storlek jämfört med Minoan, som är det största rederiet på marknaden. Siffrorna gäller år 1993, som var det sista år då alla företagen (utom Marlines och Karageorgis⁽³⁾) deltog i överträdelsen hela året. Jämförelsen grundas på omsättningen för rorotjänster på linjerna i Adriatiska havet under 1993. Detta är en lämplig grund för jämförelsen av företagens relativa storlek, eftersom den gör det möjligt för kommissionen att bedöma företagens betydelse och storlek på den relevanta marknaden och därmed uppskatta hur de enskilda företagens brottsliga beteende faktiskt har påverkat konkurrensen.

Tabell 1

Stora bortfraktare	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Medelstora bortfraktare	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Små bortfraktare	Marlines	0,12

⁽²⁾ Det bör noteras att Marlines och sannolikt även Ventouris kan betraktas som små och medelstora företag enligt kommissionens rekommendation 96/280/EG. Enligt kommissionens meddelande om avtal av mindre betydelse (EGT C 372, 9.12.1997, s. 13) omfattas avtal mellan små och medelstora företag i allmänhet inte av förbudet i artikel 85.1. I detta ärende kan emellertid endast två av företagen, dvs. Marlines och Ventouris, betraktas som små och medelstora företag. Det står dessutom klart att avtalet avsevärt hindrar konkurrensen inom en väsentlig andel av den relevanta marknaden (se avsnitt III i kommissionens meddelande om avtal av mindre betydelse).

⁽³⁾ Karageorgis storlek har beräknats på grundval av Karageorgis uppgifter om antalet passagerare och fordon som transporterades på dess fartyg under 1992, vilket enligt Karageorgis var det sista år då företaget var verksamt i Grekland hela året. För Marlines baseras beräkningen på den sammanlagda omsättningen år 1989. För denna jämförelse har det inte någon betydelse om det är Marlines omsättning år 1989 eller 1993 som beaktas.

⁽¹⁾ Källa: Cruise & Ferry Info.

- (152) På grundval av denna indelning kommer de böter som med hänsyn till överträdelsens allvar åläggs de medelstora bortfraktarna att uppgå till 65 % av de stora bortfraktarnas böter. För Marlines del kommer motsvarande siffra att vara 20 %.

Varaktighet

- (153) Kommissionen anser att avtalet varade åtminstone från och med den 18 juli 1987 till juli 1994 (då kommissionen inledde sin undersökning) i fråga om Strintzis och Minoan Lines och från och med den 6 juli 1989 till juli 1994 i fråga om Anek. Marlines anses ha deltagit i överträdelsen åtminstone från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989. Karageorgis förefaller ha lämnat marknaden under 1993. Därför anses Karageorgis ha deltagit i överträdelsen åtminstone från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.
- (154) Kommissionen anser att Ventouris Ferries anslöt sig till priskartellen den 8 december 1989 genom att komma överens om priserna för lastbilar på linjerna från Patras till Bari och Brindisi med fyra av de företag som var verksamma på Patras-Ancona-linjen. Ventouris deltog i överträdelsen till juli 1994. Kommissionen anser dessutom att Adriatica deltog i kartellen åtminstone från och med den 30 oktober 1990 till juli 1994.

- (155) Kommissionen finner att det för Minoans, Strintzis och Karageorgis del var fråga om en överträdelse med lång varaktighet och att det för de övriga företagens del var fråga om en överträdelse med medellång varaktighet.

- (156) Dessa omständigheter motiverar en ökning av böterna med 10 % för Minoan och Strintzis, med 20 % för Marlines, och med 35–55 % för de övriga företagen för varje år då överträdelsen pågick. I tabell 2 anges de relevanta justeringarna för varje företag.

Tabell 2

Stora bortfraktare	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Medelstora bortfraktare	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Små bortfraktare	Marlines	+ 20 %

Slutsats om grundbeloppet för böterna

- (157) Kommissionen finner att parterna gjorde sig skyldiga till en allvarlig överträdelse av artikel 85. följaktligen måste kommissionen ålägga böter som utgör ett lämpligt straff för detta allvarliga brott och som är tillräckligt avskräckande för att utesluta all upprepning.
- (158) Av tabell 3 framgår hur böterna beräknats med hänsyn till de faktorer som anges i skälen 146–56. I kolumn 1 anges grundbeloppet beräknat på grundval av överträdelsens allvar. I kolumn 2 anges grundbeloppet för varje enskilt företag med hänsyn till överträdelsens varaktighet.

Tabell 3

	Allvar (miljoner ecu)	Varaktighet (miljoner 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

Försvårande omständigheter

- (159) Av den skriftliga bevisningen framgår att Minoan var anstiftare till kartellen. Minoan försökte övertala Anek att ansluta sig till kartellen (Minoans telex av den 15 mars 1989), diskuterade med Ventouris om dess tariffpolitik på Otrantolinjen (ETA:s dokument av den 25 februari 1992) och organiserade och ledde möten med de företag som deltog i överträdelsen (ETA:s telex av den 21 maj 1992, ETA:s telex av den 24 november 1993). Minoan övervakade inte bara kartellens verksamhet, utan försökte också utvidga företagets samarbete (telex av den 15 mars 1989, 7 januari 1992, 25 februari 1992, 7 januari 1993, 24 september 1993, 26 maj 1994). Dessa omständigheter gör en ökning av Minoans böter med 25 % motiverad.

- (160) I november 1992, efter det att parterna mottagit kommissionens begäran om upplysningar, föreslog Minoan att varje företag skulle sänka priserna för fyra olika hyttkategorier med 1 %. Varje företag skulle skilja mellan fyra olika pris-kategorier.

- (161) Dessa fakta visar inte bara att Minoan fungerade som anstiftare till kartellen, utan också att företaget försökte hindra kommissionen från att genomföra sin undersökning. Dessa omständigheter gör en ökning av Minoans böter med 10 % motiverad.

Förmildrande omständigheter

- (162) Kommissionen godtar att parterna inte tillämpade alla de särskilda prisöverenskommelserna fullt ut och att de, under den period då överträdelsen pågick, ägnade sig åt priskonkurrens genom att lämna rabatter. Dessa omständigheter har emellertid redan beaktats vid bedömningen av överträdelsens allvar.

- (163) Enigt grekisk praxis, som inte föreskrivs direkt i regelverket eller den rättsliga ramen, fastställs de inhemska biljettpriserna av ministeriet för handelsjöfart efter samråd med alla de inhemska rederierna (vilka förväntades lämna ett gemensamt förslag), vilket kan ha gjort de grekiska företag som även var verksamma på inhemska

linjer osäkra på om det verkligen var en överträdelse att fastställa priserna på de internationella linjerna genom samråd. Dessa omständigheter gör en nedsättning av böterna med 15 % för alla företagen motiverad.

- (164) Marlines, Adriatica, Anek och Ventouris Ferries hade endast en efterföljande roll i överträdelsen. Denna omständighet gör en nedsättning av böterna med 15 % för de företagen motiverad.

- (165) I tabell 4 nedan anges bötesbeloppen efter ovan nämnda reglering.

Tabell 4

	Reglering (%)	Böter efter reglering (miljoner 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) Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/85 får kommissionen inte ålägga böter över en miljon ecu eller tio procent av föregående räkenskapsårs omsättning för varje företag som har deltagit i överträdelsen. Böterna i kolumnen "Böter efter reglering" överstiger, med undantag för Karageorgis, inte i något fall tio procent av omsättningen för de företag som deltog i den aktuella överträdelsen.

- (167) Karageorgis upphörde med sin verksamhet i januari 1993 och stängde därefter alla sina kontor i Grekland. Kommissionen har inga uppgifter om Karageorgis omsättning under 1997. Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 får kommissionen ålägga företag böter om lägst ettusen och högst en miljon ecu (eller ett högre belopp som dock inte får överstiga tio procent

av föregående räkenskapsårs omsättning). Följaktligen åläggs Karageorgis böter om 1 miljon ecu.

- (168) Enligt kommissionens meddelande om befrielse från eller nedsättning av böter i kartellärenden⁽¹⁾ kan böter i sådana ärenden i flera fall nedsättas väsentligt. Detta kan ske till exempel i följande fall: a) Ett företag förser kommissionen med upplysningar, dokument eller annat bevismaterial som bidrar till att fastställa att överträdelsen har begåtts, innan ett meddelande om invändningar sänds ut, och b) ett företag informerar kommissionen om att det inte bestrider de faktiska omständigheter som kommissionen grundar sina anklagelser på, efter det att det har tagit emot ett meddelande om invändningar.
- (169) I detta ärende har de dokument som Anek överlämnade innan kommissionen sände ut meddelandet om invändningar i väsentlig utsträckning bekräftat att det faktiskt förelåg en överträdelse. Dessutom bestred inget av företagen de faktiska omständigheter som kommissionen grundade sitt meddelande om invändningar på. Dessa omständigheter gör en nedsättning av Aneks böter med 45 % och av de övriga företagens böter med 20 % motiverad.

Sammanfattning av de slutliga bötesbeloppen

- (170) I tabell 5 anges de slutliga bötesbeloppen med hänsyn tagen till de omständigheter som anges i skälen 146–169.

Tabell 5

	Slutligt bötesbelopp (miljoner ecu)
Minoan	3,26
Anek	1,11
Strintzis	1,5
Adriatica	0,98
Ventouris	1,01
Karageorgis	1,00
Marlines	0,26

⁽¹⁾ EGT C 207, 18.7.1996, s. 4.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines och Strintzis Lines har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att komma överens om priser som skulle tillämpas på färjetrafiken med rorofartyg mellan Patras och Ancona.

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

- Vad beträffar Minoan Lines och Strintzis Lines från och med den 18 juli 1987 till juli 1994.
- Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 18 juli 1987 till och med den 27 december 1992.
- Vad beträffar Marlines från och med den 18 juli 1987 till och med den 8 december 1989.
- Vad beträffar Anek Lines från och med den 6 juli 1989 till juli 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica Navigazione, Ventouris Grop och Strintzis Lines har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att komma överens om de biljettpriiser för lastbilar som skulle tillämpas på linjerna från Patras till Bari respektive Brindisi.

Överträdelsen har haft följande varaktighet:

- Vad beträffar Minoan Lines, Ventouris Group och Strintzis Lines från och med den 8 december 1989 till juli 1994.
- Vad beträffar Karageorgis Lines från och med den 8 december 1989 till och med den 27 december 1992.
- Vad beträffar Anek Lines från och med den 8 december 1989 till juli 1994.
- Vad beträffar Adriatica Navigazione SpA från och med den 30 oktober 1990 till juli 1994.

Artikel 2

De nedan angivna företagen åläggs härmed följande böter för den överträdelse som konstateras i artikel 1:

- Minoan Lines, böter om 3,26 miljoner ecu.
 - Strintzis Lines, böter om 1,5 miljoner ecu.
 - Anek Lines, böter om 1,11 miljoner ecu.
 - Marlines S.A., böter om 0,26 miljoner ecu.
 - Karageorgis Lines, böter om 1 miljon ecu.
 - Ventouris Group Enterprises S.A., böter om 1,01 miljoner ecu.
 - Adricata SpA, böter om 0,98 miljoner ecu.
- Minoan Lines
25th August, 17
GR-71202 Herakleon, Kreta
 - Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus
 - Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Hania, Kreta
 - Marlines S.A.
38 Akti Possidonos
GR-18531 Piraeus,
 - Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26–28
GR 18053 Piraeus
 - Ventouris Group Enterprises S.A.
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Piraeus
 - Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venedig.

Artikel 3

Böterna skall erläggas inom tre månader från dagen för delgivningen av detta beslut till följande konto:

Konto nr 310-0933000-43,
Europeiska kommissionen
Banque Bruxelles-Lambert,
Agence Européenne,
Rond-Point Schuman/Schumanplein 5
B-1040 Bryssel.

Efter tre månader börjar ränta automatiskt att löpa enligt den räntesats som Europeiska centralbanken tillämpade på sina ecu-transaktioner den första arbetsdagen i den månad då detta beslut antogs med tillägg av 3,5 procentenheter, nämligen 7,5 %.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till

Detta beslut är verkställbart enligt artikel 192 i EG-fördraget.

Utfärdad i Bryssel den 9 december 1998.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 9 december 1998

om Österrikes planerade åtgärd för att sanera Kiener Deponie Bachmanning

(delgivet med nr K(1998) 4195)

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(1999/272/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 93.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med ovan nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att inkomma med synpunkter, med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDET

Genom en skrivelse av den 23 september 1997 underlättade Österrike kommissionen om delstaten Oberösterreichs avsikt att delfinansiera saneringen av det nedlagda förorenade avfallsupplaget Kiener Deponie Bachmanning. Genom en skrivelse av den 20 oktober 1997 begärde kommissionen kompletterande uppgifter. Österrikes svarsskrivelse inkom den 18 november 1997. Efter ett möte i Bryssel den 12 december 1997 begärde kommissionen genom en skrivelse av den 18 december 1997 ytterligare uppgifter om frågor som fortfarande var oklara. Dessa uppgifter lämnade Österrike genom en skrivelse av den 21 januari 1998, som även innehöll en formell anmälan av den österrikiska regeringens planerade delfinansiering av projektet.

Genom en skrivelse av den 22 april 1998 underrättade kommissionen Österrike om att ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget kommer att inledas med anledning av den anmälda åtgärden.

Kommissionens beslut offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*⁽¹⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med eventuella synpunkter. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

2. UTFÖRLIG BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Det nedlagda förorenade avfallsupplaget Kiener Deponie Bachmanning ligger i Oberösterreich. Fastigheten är registrerad som nr 345/2 i 51101 Aichkirchens fastighetsregister.

Avfallsupplaget drevs av Kieba BaugmbH (i likvidation), Unterseling 19, A-4672 Bachmanning, (nedan kallat "Kieba") under åren 1975–1983. Kieba tillhör kategorin små och medelstora företag i den mening som avses i kommissionens rekommendation av den 3 april 1996 om definitionen av små och medelstora företag⁽²⁾ och är för närvarande i likvidation. Största andelsägare i Kieba var den avlidne Herbert Kiener.

Fastighetens nuvarande ägare är Atlas ImmobilienverwaltungsgmbH, Unterseling 19, A-4672 Bachmanning (nedan kallat "Atlas"). Atlas bildades i samband med föreningen och enkom för denna, vilket företaget kände till. Atlas hör till kategorin små och medelstora företag i den mening som avses i rekommendationen om definitionen av små och medelstora företag. Även i detta företag var Herbert Kiener största andelsägare.

De tillstånd som krävs för saneringen av avfallsupplaget innehas av ASA Oberösterreich Holding GmbH

⁽¹⁾ EGT C 201, 27.6.1998, s. 8.

⁽²⁾ EGT L 107, 30.4.1996, s. 4.

(nedan kallat "ASA"), som är verksamt inom marksanering. ASA ingår i den franska koncernen Electricité de France (EDF) och hör enligt rekommendationen om definitionen av små och medelstora företag till kategorin storföretag. De totala kostnaderna för saneringen beräknas uppgå till 313,2 miljoner österrikiska schilling (22,7 miljoner ecu). ASA ansökte den 22 maj 1995 om offentlig finansiering av saneringsåtgärden hos förbundsstaten och den 23 januari 1996 hos delstaten Oberösterreich. Åtgärden finansieras i sin helhet av staten.

- a) Den österrikiska regeringen förband sig genom ett beslut av den 12 juni 1996 enligt 1991 års riktlinjer för stöd till sanering och säkerställande av fastigheter som förorenats genom miljöfarlig verksamhet (nedan kallade "1991 års riktlinjer") att ställa till förfogande 206,7 miljoner schilling (15,0 miljoner ecu) och slöt den 20 december 1996 ett motsvarande stimulansavtal med ASA.
- b) Delstaten Oberösterreich förband sig genom ett beslut av delstatsregeringen i Oberösterreich av den 7 november 1996 att ställa till förfogande 106,5 miljoner schilling (7,7 miljoner ecu) och slöt den 23 och 28 april 1997 motsvarande stimulansavtal med ASA.

Betalningarna sker under åren 1998–2000 mot uppvisande av fakturaverifikat.

3. KOMMISSIONENS FÖRSTA STÄLLNINGSTAGANDE

I beslutet att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i EG-fördraget framförde kommissionen följande synpunkter:

- a) Österrike borde ha anmält den planerade statliga finansieringen som ad hoc-stöd, eftersom det kan ifrågasättas om den österrikiska regeringen korrekt tillämpat alla bestämmelser i riktlinjerna från 1991 och eftersom dessa riktlinjer inte tillåter delstaten Oberösterreich att bevilja finansieringar.
- b) Den statliga finansieringen kan inte längre ge Kieba någon fördel, eftersom företaget är i likvidation.
- c) Den statliga finansieringen kan eventuellt indirekt ge Atlas en ooberättigad fördel i form av en ökning av tomtvärdet och undvikande av kostnaderna för saneringen.

- d) Arvodet till ASA kan ge företaget en ooberättigad fördel, eftersom Österrike inte i tillräcklig grad visat att det motsvara marknadspriset.
- e) Det är oklart om eventuella stöd till Atlas och/eller ASA kan undantas på grundval av bestämmelserna om undantag i artikel 92 i EG-fördraget.

4. ÖSTERRIKES STÄLLNINGSTAGANDE

Genom en skrivelse av den 14 juli 1998 tog Österrike ställning till kommissionens beslut att inleda ett förfarande.

Österrike underströk på nytt att nedsmutsningen redan lett till en farlig förorening av grundvattnet och att det brådskade med en grundlig sanering. För att övertyga om brådskan med saneringen lade Österrike fram ett utlåtande från en expert på vattenhushållning av den 14 maj 1998, ett utlåtande av en tjänsteman som var expert på vattenkemi av den 22 april 1998 samt ett utlåtande av en medicinsk expert av den 13 maj 1998.

Såsom vidare förklarades syftar den statliga finansieringen av saneringsåtgärder uteslutande till att skydda miljön och används inte för att stödja ett företag. Därför är förbundsstatens och delstaten Oberösterreichs statliga finansiering inget statligt stöd i den mening som avses i artikel 92 i EG-fördraget. Även om så skulle vara fallet, skulle stödet omfattas av de gällande riktlinjerna från 1991. Det saknar betydelse om de underlag som anges i § 4.3 i riktlinjerna från 1991 förelåg då stödet beviljades. Bestämmelsen i stimulansavtalet med ASA om att enskilda bestämmelser i riktlinjerna från 1991 inte är tillämpliga tillkom av rättssäkerhetsskäl och överensstämmer med riktlinjerna från 1991. Dessutom anför Österrike att enligt riktlinjerna från 1991 kan de stödberättigande saneringskostnaderna finansieras upp till 100 % och att frågan om hur stödet uppdelas mellan förbundsstaten och andra offentliga organ, särskilt delstaten Oberösterreich, saknar betydelse.

Vidare saknar Kieba och Atlas ekonomiska möjligheter att åta sig ens en del av saneringsåtgärderna. Dessutom påpekas att förvaltningsförfarandet, från myndigheternas första initiativ till avslutandet av sane-

ringsåtgärderna, i genomsnitt tar tio år. Österrike hade därför slutit ett avtal med ASA om finansieringen av saneringsåtgärderna.

Beträffande de rättsliga instrument som Österrike ville tillgripa för att av Kieba, Atlas och deras andelsägare kräva återbetalning av saneringskostnaderna har Österrike lagt fram ett juridiskt utlåtande från två advokatbyråer av den 24 juni 1998, i vilket slutsaten dras att de avsedda rättsliga åtgärderna har goda utsikter att leda till framgång.

Dessutom har Österrike lagt fram ett utdrag ur handelsregistret som visar att Kieba är i likvidation. Såsom framgår av kopian av en skrivelse från Kiebas konkursförvaltare av den 11 maj 1998 kan det ännu inte avgöras när konkursförfarandet kommer att vara avslutat.

Även för Atlas del lämnades ett handelsregisterutdrag. Beträffande Atlas ekonomiska situation lämnades en bedömning som gjorts av ett kreditprövningsföretag. Av denna framgår att Atlas inte har några andra nämnvärda tillgångar förutom det förorenade avfallsupplaget. Enligt Österrikes redogörelse har Atlas till största delen upphört med sin affärsverksamhet. Dessutom betvivlades att Atlas skulle kunna göras ansvarigt för saneringen av fastigheten. Denna ståndpunkt bekräftas i ett juridiskt utlåtande från två advokatbyråer av den 24 juni 1998.

Enligt Österrikes redogörelse är den ifrågasatt tomt angiven som grönområde i Oberösterreichs regionplan (*Raumordnungsgesetz*, OÖ ROG)⁽¹⁾ och kommunen Aichkirchens översiktsplan (*Flächenwidmungsplan*, Zl. 610-1/1996). Enligt Österrikes uppfattning kan man utgå från att tomten efter saneringen används för jord- och skogsbruksändamål. Om detta företeddes ett utlåtande av en edsvuren expert, enligt vilket marknadsvärdet efter saneringen fastställts med hjälp av ett värdejämförelseförfarande enligt lagen om fastighetsvärdering (*Liegenschaftsbewertungsgesetz*)⁽²⁾.

Dessutom gjorde Österrike klart att ASA får ersättning för sina insatser. I det bifogade utlåtandet från två edsvurna experter på kontrakts- och entreprenadsrätt bedöms ersättningen som rimlig.

5. BEDÖMNING AV DEN STATLIGA ÅTGÄRDEN

Kommissionen grundade sin bedömning av stödärendet på de uppgifter som Österrike lämnade i en skrivelse av den 14 juli 1998.

5.1. Anmälningsskyldigheter

Österrike godkände den statliga finansieringen av saneringsåtgärderna den 12 juli 1996 och slöt den 20 december 1996 ett stimulansavtal med ASA. Finansieringen ställdes till förfogande enligt riktlinjerna från 1991.

Riktlinjerna från 1991 anmäldes den 2 mars 1993 till Eftas övervakningsmyndighet som en befintlig stödordning och registrerades av denna som nr ESA 30-151. Inom ramen för denna stödordning kan förbundsstaten finansiera upp till 100 % av kostnaderna för saneringsåtgärder i samband med ärvda åtaganden (*Altlasten*). Stödordningen upphörde att gälla då kommissionen genom en skrivelse av den 10 februari 1997 godkände de nya riktlinjerna för 1997. Följaktligen blev riktlinjerna från 1991 tillämpliga i detta ärende.

Kommissionen fastslår dock att vid den tid då förbundsregeringen godkände finansieringen och undertecknade stimulansavtalet hade det optimerade saneringsförfarandet ännu inte slutförts. Avtal om ett sådant förfarande undertecknades den 17 och 18 juni samt den 14 juli 1997. Enligt § 4.3 i riktlinjerna från 1991 borde dock dessa uppgifter ha funnits tillgängliga då stimulansavtalet undertecknades. Följaktligen har Österrike inte uppfyllt alla de krav som anges i denna befintliga stödordning.

I stimulansavtalet mellan ASA och förbundsstaten var dessutom en del av bestämmelserna i riktlinjerna från 1991 undantagna. Beträffande detta förklarade Österrike att det varit nödvändigt, eftersom stimulansavtalet mellan ASA och förbundsstaten inte kunde innehålla några förpliktelser för Kieba och Atlas då dessa båda företag inte var parter i avtalet. Enligt kommissionens uppfattning utgör dessa undantag dock en fördel för förorenaren Kieba och fastighetsägaren Atlas. I riktlinjerna från 1991 anges nämligen entydigt bestämda förpliktelser för fastighetsägaren och förorenaren. Detta innebär att förbundsstaten kan bevilja statlig finansiering enligt denna stödordning endast om förorenaren och markägaren är beredda att eller tvingas att uppfylla de skyldigheter som fastställs i stödordningen. Eftersom en del bestämmelser uteslutits, har dock för-

⁽¹⁾ LGBl. Nr. 114/1993.

⁽²⁾ BGBl. Nr. 150/1992.

bundsstaten inte uppfyllt alla de villkor som anges i riktlinjerna från 1991.

Dessutom har delstaten Oberösterreich enligt riktlinjerna från 1991 inte rätt att överta finansieringsåtaganden. Följaktligen omfattas delstaten Oberösterreichs finansieringsåtgärd inte av denna befintliga stödordning.

På grund av att förbundsregeringen inte uppfyllt alla villkor i riktlinjerna från 1991 och delstaten Oberösterreichs finansiering inte täcktes av en befintlig eller godkänd stödordning, hade Österrike skyldighet att anmäla förbundsstatens och delstaten Oberösterreichs planerade finansiering som ad hoc-stöd enligt artikel 93.3 i EG-fördraget. Denna skyldighet har Österrike uppfyllt.

5.2. Kieba

Den österrikiska förvaltningsrätten, särskilt vattenrättslagen (*Wasserrechtsgesetz*⁽¹⁾), den statliga avfallshanteringslagen (*Abfallwirtschaftsgesetz*⁽²⁾) och näringslagen (*Gewerbeordnung*)⁽³⁾ innehåller en rad olika bestämmelser om ansvarsfrågan. Enligt de miljöregler som gäller förorenade avfallsupplag står det emellertid helt klart att det är förorenaren, dvs. den juridiska person som genom sin verksamhet har vållat skadan, som har huvudansvaret. Som förorenare betraktas antingen den person som driver upplaget eller den person som har lagt ner anläggningen.

Bezirkshauptmannschaft Wels-Land gav den 29 maj 1978 och den 22 maj 1979 (Zl. Wa 1-16-1976) enligt vattenrättslagen Kieba tillstånd att bedriva ett upplag för hushålls- och specialavfall. Det var också Kieba som lade ned upplaget. Enligt Österrikes uppgifter finns det en mängd underlag som visar att företaget inte följde villkoren i de tillstånd det fått vare sig med avseende på avfallens art eller tillståndsperioderna. Det tillstånd som gavs i enlighet med vattenrättslagen löpte till exempel ut den 31 december 1981, men verksamheten fortsatte även efter detta datum, med all sannolikhet ända till april eller maj 1983. Enligt uppgifter från Österrike kan man inte konstatera någon annan förorenare än Kieba.

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

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

(3) BGBl. Nr. 50/1974.

Enligt § 31.1 och § 138.1 i vattenrättslagen, § 32.1 i den statliga avfallshanteringslagen och § 83.3 i näringslagen måste de österrikiska myndigheterna anse detta företag vara primärt ansvarigt. Därför uppmånade de redan den 9 augusti 1991 Kieba att sanera det förorenade upplaget. På formella grunder kunde Kieba framgångsrikt överklaga detta beslut.

De österrikiska myndigheterna har inte gett något närmare besked och avser inte heller att göra det i den närmaste framtiden, eftersom tingsrätten (*Landesgericht*) Wels den 29 september 1996 inledde ett konkursförfarande mot Kieba. Även dödsboet efter den största andelsägaren i Kieba, Herbert Kiener, var föremål för ett insolvensförfarande. Ännu har ingen övertigit kvarlåtenskapen.

Kommissionen konstaterar att den österrikiska förbundsregeringen och delstaten Oberösterreich genom att finansiera saneringen övertar förorenaren Kiebas skyldigheter. Man måste dock beakta att Kieba är i likvidation och inte längre har någon affärsverksamhet. Följaktligen kan Kieba inte längre få någon fördel av den statliga finansieringen och en eventuell tidigare fördel kan inte längre negativt påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Därutöver noterar kommissionen att Österrike åtagit sig att använda alla tillgängliga rättsliga medel för att återkräva kostnaderna för saneringen av Kieba. För att återkräva oberättigade utbetalningar skall en ansökan om återbetalning (*Bereicherungsklage*) inlämnas enligt § 1042 i BGB (*Bürgerliches Gesetzbuch*) och skadestånd krävas enligt § 1295.

5.3. Atlas

I förbundsstatens vattenrättslag och avfallshanteringslag anges ansvarsbestämmelser för markägare. Österrike betvivlar dock att Atlas enligt dessa miljöbestämmelser kan göras ansvarigt. Samma ståndpunkt intas i de två juridiska utlåtandena.

Kommissionen påpekar dock än en gång att Atlas bildades särskilt i samband med föroreningen och att företaget kände till denna. Vidare finns det en nära ägarförbindelse mellan Kieba och Atlas. Enligt kommissionens uppfattning är därför Atlas och Kieba solidariskt ansvariga i samband med ett beslut om återbetalning. Om således ASA utför saneringen med statligt stöd, kan stödåtgärden ge Atlas en fördel genom att företaget på så sätt undgår kostnaderna för saneringen.

Kommissionen konstaterar att enligt Österrikes uppgifter bedriver företaget ingen nämnvärd affärsverksamhet och att det kanske till och med befinner sig i svårigheter. Risken för att den nämnda fördelen snedvrider konkurrensen är därför för närvarande liten. Kommissionen kan dock inte utesluta att en tredje part övertar andelarna i företaget och utvidgar dess affärsverksamhet i en sådan utsträckning att handeln mellan medlemsstaterna kan påverkas. Den statliga finansieringen av den av ASA utförda saneringen skulle stärka Atlas position gentemot dess konkurrenter på EES-marknaden, som inte fått sina förenade tomter sanerade utan kostnad. Därför kan kommissionen inte utesluta att de fördelar som Atlas fått genom det statliga stödet i framtiden skulle kunna snedvrida konkurrensen på EES-marknaden. För Atlas del kan finansieringen därför vara ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 92.1 i EG-fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet.

Enligt artikel 92.1 i EG-fördraget och artikel 61.1 i EES-avtalet är stöd av det slag som beskrivs i dessa artiklar i princip oförenliga med den gemensamma marknaden. I artikel 92.2 och 92.3 i EG-fördraget och artikel 61.2 och 61.3 i EES-avtalet uppräknas var för sig de stöd som undantagsvis kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. I det aktuella ärendet är det uppenbart att inget av dessa undantag är tillämpligt.

Undantagsbestämmelserna enligt artikel 92.2 i EG-fördraget och artikel 61.2 i EES-avtalet kan inte tillämpas, eftersom det inte handlar om stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

Bestämmelserna om undantag i artikel 92.3 a i EG-fördraget och artikel 61.3 a i EES-avtalet samt bestämmelserna om regionala undantag i artikel 92.3 c i EG-fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet är inte relevanta, eftersom Atlas inte har sitt säte i något stödområde.

Beträffande undantagsbestämmelserna i artikel 92.3 b i EG-fördraget och artikel 61.3 b i EES-avtalet konstaterar kommissionen att det ifrågavarande projektet inte uppfyller de kriterier som i regel tillämpas av kommissionen på "projekt av gemensamt europeiskt intresse" och att stödet inte heller är avsett att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi.

Den första delen av undantagsbestämmelserna i artikel 92.3 c i EG-fördraget och artikel 61.3 c i EES-avtalet om stöd för att underlätta utveckling av vissa regioner är inte tillämplig, eftersom stödet inte bidrar till utvecklingen av vissa näringsverksamheter.

Inte heller de undantagsbestämmelser som anges i artikel 92.3 d i EG-fördraget och artikel 61.3 d i EES-avtalet kan tillämpas, eftersom stöden inte har till syfte att främja kultur och bevara kulturarvet.

Såsom kommissionen vidare konstaterar är det uppenbart oförenligt med den i artikel 130r i EG-fördraget förankrade principen att förorenaren betalar, att en förorenare avyttrar sin förorenade tomt till ett av sina företag för att på så sätt undgå saneringskostnaderna, att det företag som är ansvarigt för föroreningen går i konkurs och att affärsverksamheten drivs vidare i det nybildade företaget.

Kommissionen anser därför att ingen av undantagsbestämmelserna kan tillämpas i det aktuella fallet.

Kommissionen noterar dock att Österrike åtagit sig att använda alla tillgängliga rättsliga medel för att återkräva kostnaderna för saneringen även av Atlas. Om Atlas ersatte kostnaderna för saneringen, skulle det enligt kommissionens uppfattning innebära att den statliga finansieringen av saneringen inte skulle ge Atlas någon fördel och att det i så fall inte skulle röra sig om ett statligt stöd enligt artikel 92 i EG-fördraget.

5.4. ASA

Den 29 december 1994 ansökte ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH på eget initiativ om alla de tillstånd som krävs för saneringen av upplaget enligt § 32.4 i miljöstödslagen (*Umweltförderungsgesetzes*)⁽¹⁾. Denna lag hade anmälts till Eftas övervakningsmyndighet som en befintlig stödordning. Tillstånden (UR-450000/323-1996) utfärdades den 22 februari 1996 enligt avfallshanteringslagen och den 8 mars 1996 enligt Oberösterreichs lag om natur- och landskapsskydd (*Natur- und Landschaftsschutzgesetz*). Samtidigt övertog ASA de tillstånd som utfärdats åt ASA Inerta Abfallbehandlungs GmbH.

⁽¹⁾ BGBl. Nr. 185/1993.

Österrike slöt stimulansavtal med ASA, eftersom det var det enda företaget som hade de tillstånd som krävdes. Kommissionen konstaterar dock att stimulansavtalen slöts med ASA utan att andra österrikiska eller utländska konkurrenter gavs möjlighet att lämna anbud. Därför måste det undersökas om arvodet till ASA är marknadsmässigt.

Kommissionen konstaterar att ASA inte själv utför saneringen, utan planerar och samordnar saneringsåtgärderna i egenskap av generalentreprenör. För sina tjänster som generalentreprenör får ASA ett arvode på 37,3 miljoner österrikiska schilling (2,7 miljoner ecu), som ingår i den totala kostnaden för saneringen på 313,2 miljoner schilling (22,7 miljoner ecu).

Österrike har visat att arvodet till ASA fastställdes enligt "Honorarleitlinien für Generalplaner", som i sin tur grundar sig på "Gebührenordnung Projektmanagement" och "Gebührenordnung Bauwesen". Österrike har även påvisat att ASA enligt överenskommelse endast får 85 % av beloppet enligt dessa förordningar. De utlåtanden från två edsvurna experter som lagts fram, bekräftar att arvodet är marknadsmässigt.

Efter att noggrant ha undersökt de uppgifter som överlämnats delar kommissionen Österrikes uppfattning, att ASA får ett rimligt arvode för sina planerings- och samordningstjänster och att detta arvode inte innehåller något inslag av stöd enligt artikel 92 i EG-fördraget.

Kommissionen påpekar att undersökningen av huruvida Österrike följt bestämmelserna i rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster⁽¹⁾ ännu inte är avslutad. Beslutet i det föreliggande ärendet föregriper inte på något sätt resultatet av denna undersökning.

Kommissionen konstaterar att ASA för att genomföra saneringsarbeten genom underentreprenörer enligt villkoren i stimulansavtalen är skyldigt att tillämpa direktiv Ö-Norm-A-2050 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster. Österrike har överlämnat en detaljerad lista över arbetsuppgifter som kommer att utföras av underentreprenörer och

visat att de flesta av dessa uppgifter tilldelats genom offentlig anbudsinfördan. Kommissionen drar således slutsatsen att inte heller ersättningen till underentreprenörerna innehåller något stödelement enligt artikel 92 i EG-fördraget.

6. SLUTSATSER

Med beaktande av bedömningen ovan av den statliga finansieringen av saneringen av det förorenade avfallsupplaget Kiener Deponie Bachmanning fastslår kommissionen följande:

- a) Förorenaren Kieba är i likvidation och bedriver inte längre någon affärsverksamhet. Följaktligen kan Kieba inte heller längre få någon fördel av den statliga finansieringen.
- b) Om ASA utför saneringen med statligt stöd, kan denna åtgärd ge Atlas en fördel, eftersom företaget på så sätt undgår kostnaderna för saneringen. Detta skulle för Atlas del vara ett statligt stöd, som ingen av undantagsbestämmelserna i artikel 92.2 och 92.3 i EG-fördraget kan tillämpas på i det aktuella ärendet. Om saneringskostnaderna återkrävs och ersätts av Atlas, skulle den statliga finansieringen inte vara något statligt stöd enligt artikel 92 i EG-fördraget.
- c) Företaget ASA som sköter saneringen av de ärvda åtagandena (Altlasten) får ett rimligt arvode för sin planerings- och samordningsverksamhet. Detta arvode innehåller inga inslag av stöd.

Följaktligen kan förbundsregeringen och delstaten Oberösterreich i sin helhet finansiera saneringsåtgärderna enligt anmälan förutsatt att Atlas ersätter kostnaderna för saneringen. Saneringskostnaderna måste i sin helhet återkrävas av Atlas enligt de förfaranden och bestämmelser som anges i österrikisk lagstiftning. Räntan löper från och med den dag stödet betalades ut till dess det är fullständigt återbetalt och räntesatsen är den referensränta som används för att räkna ut nettobidragsekivalenten av regionalstöd i Österrike.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den planerade statliga finansieringen av kostnaderna för saneringen av det nedlagda, förorenade avfallsupp-

⁽¹⁾ EGT L 209, 24.7.1992, s. 1.

laget Kiener Deponie Bachmanning, vilka beräknas uppgå till 313,2 miljoner österrikiska schilling (22,7 miljoner ecu), utgör med förbehåll för det villkor som anges i artikel 2 inte statligt stöd.

Artikel 2

Österrike skall säkerställa att Atlas återbetalar de medel som staten tillhandahållit för täckning av saneringskostnaderna och att staten verkligen får pengarna. Återbetalningen skall ske enligt de förfaranden och bestämmelser som anges i nationell lagstiftning, varvid en ränta motsvarande den referensräntesats som används vid beräkning av nettobidragsekvivalents av regionalstöd i Österrike löper från och med dagen för utbetalningen av stödet till dess att Atlas har återbetalt det.

Artikel 3

Österrike skall inom två månader från dagen för delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om de åtgärder som har vidtagits för att följa detta beslut.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Österrike.

Utfärdad i Bryssel den 9 december 1998.

På kommissionens vägnar
Karel VAN MIERT
Ledamot av kommissionen