KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 30 päivänä lokakuuta 1996,

EY-sopimuksen 85 artiklaan perustuvasta menettelystä

(IV/34.503 — lauttaliikenteen harjoittajat — valuuttalisämaksut)

(Ainoastaan englannin-, ranskan- ja hollanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(97/84/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 [1], sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymissopimuksella, ja erityisesti sen 19 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon 12 päivänä syyskuuta 1994 tehdyn komission päätöksen menettelyn aloittamisesta tässä asiassa,

on varannut osapuolille tilaisuuden esittää huomautuksensa komission niitä vastaan esittämistä väitteistä asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan sekä asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan mukaisista kuulemisista 16 päivänä joulukuuta 1988 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 4260/88 [2], sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymissopimuksella, mukaisesti,

on kuullut meriliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

[1] EYVL N:o L 378, 31.12.1986, s. 4.
[2] EYVL N:o L 376, 31.12.1988, s. 1.

I. TOSIASIAT

A. TÄMÄN PÄÄTÖKSEN TAUSTA

(1) Tämä päätös perustuu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 18 artiklan 3 kohdan mukaisiin neljän lauttaliikenteen harjoittajan toimitiloissa huhtikuussa 1993 tehtyihin tutkimuksiin. Tutkimuksien aikana komissio löysi kirjallista todistusaineistoa, josta kävi ilmi, että useat lauttaliikenteen harjoittajat olivat sopineet ottavansa käyttöön yhteisen valuuttalisämaksun Englannin punnan devalvoinnin seurauksena syyskuussa 1992. Viisi lauttaliikenteen harjoittajaa: P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries ja North Sea Ferries ilmoittivat ottavansa käyttöön samansuuruiset maksut Yhdistyneen kuningaskunnan ja Euroopan mantereen välisillä reiteillä kuljetettavalle rahdille. Maksuilla on yhteinen käyttöönottopäivä ja ne perustuvat samaan laskentatapaan.

B. YRITYKSET

(2) Menettely koskee useilla Englannin ja Euroopan mantereen välisillä reiteillä rahtipalveluja tarjoavia ro-ro-lauttaliikenteen harjoittajia.

— P&O European Ferries Ltd ("P&OEF") on Peninsular and Oriental Steam Navigation Companyn ("P&OSNC") tytäryhtiö. P&OEF tarjoaa ro-ro-rahtipalveluja lyhyillä merireiteillä Doverin ja Calais'n välillä sekä läntisillä Englannin kanaalin reiteillä Portsmouthin ja Le Havren tai Cherbourgin välillä. Rikkomuksen aikana se kulki myös Pohjanmerellä Felixstowen, Zeebruggen ja Rotterdamin välillä. Sen lisäksi sillä oli rikkomuksen aikana yhteiskäyttöä koskeva sopimus belgialaisen operaattorin Regie Voor Maritiem Transportin (RMT) kanssa, jonka mukaan se tarjosi palveluksia

Doverin, Ostendin ja Zeebruggen välillä. P&OEF on ilmoittanut komissiolle, että sen liikevaihto kyseisillä markkinoilla vuonna 1992 oli [...] (*) Englannin puntaa.

— Stena Line UK ("Sealink" tai "SSL") on ruotsalaisen yhtiön Stena Line AB:n kokonaan omistama tytäryhtiö; Stena Linen konsolidoitu liikevaihto vuonna 1994 oli 9,4 miljardia Ruotsin kruunua. Se tarjosi Stena Sealink Linen nimellä palveluja Doverin ja Dunkerquen, Newhavenin ja Dieppen sekä Cherbourgin ja Southamptonin välillä. Se tarjosi aiemmin palveluja myös lyhyellä kanaalin ylittävällä Doverin ja Calais'n välisellä reitillä Société Nouvelle d'Armement Transmanchen ("SNAT") (1) kanssa tehdyn yhteiskäyttöä koskevan sopimuksen mukaisesti. SSL on ilmoittanut komissiolle rahtimarkkinoidensa liikevaihdon Yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan välillä vuonna 1993 olleen [...] Englannin puntaa.

— Sea France ("SNAT") on GIE Transmanchen kokonaan omistama tytäryhtiö. Ranskan kansallinen rautatieyhtiö SNCF omistaa Transmanchesta 86,6 prosenttia. Tämän aiemmin nimellä SNAT (katso edellä) tunnetun yhtiön kokonaisliikevaihto vuonna 1991 oli 1 112 637 867 Ranskan frangia.

— Bretagne Angleterre Irlande SA ("BAI") on ranskalainen yhtiö, joka tarjoaa nimellä Brittany Ferries ("BF") ro-ro-rahtipalveluja läntisen Englannin kanaalireiteillä Portsmouthin ja Plymouthin sekä Caenin, St. Malon ja Roscoffin välillä. Lisäksi BAI (UK) Ltd, BAIn tytäryhtiö Yhdistyneessä kuningaskunnassa, tarjoaa rahtipalveluja Poolen ja Cherbourgin välisellä kanaalireitillä, toisen tytäryhtiön, Truckline Ferriesin kautta. BAIn liikevaihto vuonna 1993 oli 1,8 miljardia Ranskan frangia.

— North Sea Ferries ("NSF") liikennöi Pohjanmerellä Hullin, Ipswichin, Teesportin, Zeebruggen ja Rotterdamin välillä. Se on yhteisyritys, jonka omistajia samansuuruisella osuudella ovat P&OSNC ja Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Sen liikevaihto vuonna 1991 oli 56 404 559 Englannin puntaa.

(3) Komissio tutki niiden lukuisten muiden lauttaliikenteen harjoittajien toimenpiteitä, jotka kyseessä olevilla markkinoilla olivat ottaneet käyttöön valuuttalisämaksut. Tämä menettely ei koske näitä lauttaliikenteen harjoittajia, mutta heihin viitataan useissa kohdin tuonnempana. Kyseiset yritykset olivat:

— Tor Line, ruotsalaisen Tor Line AB:n alankomaalainen tytäryhtiö. Tor Line AB puolestaan on tanskalaisen DFDS-operaattorin tytäryhtiö, ja se liikennöi Pohjanmerellä Imminghamista Rotterdamiin.

— Sally Line, suomalaisomisteinen yhtiö, joka liikennöi Ramsgaten ja Dunkerquen tai Oostenden välillä.

— Olau Line, joka viime aikoihin asti on liikennöinyt reitillä Sheerness—Vlissingen.

— Stena Line BV, Stena Sealinkin sisaryhtiö, joka liikennöi reitillä Harwich—Hooke van Holland.

(4) Kyseisten viiden lauttaliikenteen harjoittajan, joita tämä menettely koskee, yhteenlasketun markkinaosuuden on kyseessä olevilla markkinoilla kaiken kaikkiaan laskettu olevan yli 60 prosenttia. Tiedot pohjautuvat Cruise & Ferry Infossa, vuosittain ilmestyvässä alan lehdessä, julkaistuihin tietoihin. Tiedot on julkaissut Yhdistyneen kuningaskunnan liikenneministeriö (UK Department of Transport), ja ne on saatu P&OEF:ltä.

Markkinat

(5) Merkitykselliset markkinat ovat rahtipalvelujen tarjonta meriliikenteessä Yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan, Belgian ja Hollannin välillä. Ne sisältävät liikenteen Yhdistyneeseen kuningaskuntaan ja Yhdistyneestä kuningaskunnasta.

Maantieteellisesti markkinoihin kuuluvat kaikki liikenneyhteydet Englannin itä- ja etelärannikon ja Pohjois-Ranskan, Belgian ja Hollannin satamien välillä. Näiden markkinoiden sisällä on mahdollista yksilöidä tarkemmin rajattuja alueita. Erityisesti ne voidaan jakaa kolmeen pääalueeseen: lyhyisiin kanaalin ylittäviin reitteihin, läntisen Englannin kanaalin reitteihin sekä Pohjanmeren reitteihin. Läntisen Englannin kanaalin ja lyhyiden kanaalin ylittävien reittien välillä on kilpailussa selvää päällekkäisyyttä, kuten myös lyhyiden kanaalin ylittävien reittien ja Pohjanmeren reittien välillä. Tämä korvattavuus johtuu näiden satamien hyvistä kuljetusyhteyksistä. Jatkokuljetus useisiin kohteisiin Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä Euroopan mantereella on suhteellisen helppoa ja yleistä.

Rahtiliikenne näiden satamien välillä voitiin kyseisenä ajankohtana toteuttaa ainoastaan lauttapalveluiden avulla, koska kanaalitunneli ei silloin ollut auki. Kyseiset palvelut toimivat joko ajokuormaus- ja purkujärjestelmällä (ro-ro) tai lastin nostokuormaus- ja purkujärjestelmällä (lo-lo). Näihin sisältyvät muun muassa kuljetusajoneuvo, jossa on kuljettaja, täysperävaunu ja kontti ilman kuljettajaa. Kaikki lauttaliikenteen harjoittajat, joita tämä päätös koskee, ovat ro-ro-lauttaliikenteen harjoittajia.

(*) Tämän päätöksen julkaistussa versiossa on tästä lähtien jätetty pois joitakin hakasulkeisiin sisältyviä tietoja noudattaen asetuksen (ETY) N:o 4056/86 24 artiklaa, joka koskee salassapitovelvollisuutta.

(1) EYVL N:o C 82, 19.3.1994, s. 7. Tämä sopimus ei ole enää voimassa.

Yhdistyneen kuningaskunnan ja Euroopan mantereen välisten rahtimarkkinoiden on arvioitu vuonna 1992 olleen kokonaisuudessaan noin 2,9 miljoonaa rahtiyksikköä. Tästä liikenteestä tapahtui 59 prosenttia Pohjanmerellä, 30 prosenttia Calais'nsalmen alueella (lyhyt kanaalin ylitys) ja 11 prosenttia läntisellä kanaalin ylittävällä reitillä. Lauttaliikenteen harjoittajilla, joita tämä päätös koskee, oli noin 49 prosentin osuus Pohjanmeren markkinoista, 83 prosentin osuus Calais'nsalmen ja 100 prosentin osuus läntisen Englannin kanaalin markkinoista.

Yhdenmukaistettu menettelytapa

(6) Yhdenmukaistettu menettelytapa liittyy tiettyjen lauttaliikenteen harjoittajien samansuuruisten valuuttalisämaksujen yhtäaikaiseen käyttöönottoon kaikista Englannin puntina maksetuista ro-ro-rahtimaksuista tietyillä Yhdistyneen kuningaskunnan ja Euroopan mantereen välisillä reiteillä vuonna 1992.

(7) Kun punta devalvoitiin 16 päivänä syyskuuta 1992 noin 17 prosenttia, lauttaliikenteen harjoittajat, jotka saivat tulonsa puntina ja joiden kulut maksettiin muilla valuutoilla, joutuivat päättämään, kuinka he reagoisivat mahdollisuuteen, että tulojen todellinen arvo pienenisi, mutta todelliset kulut kasvaisivat. Yhdistyneen kuningaskunnan lauttaliikenteen harjoittajat olisivat saaneet osan tuloistansa Englannin puntina ja osa kuluista, kuten polttoaine ja varaosat, olisi maksettu muilla valuutoilla. Tilanne olisi vaikuttanut myös Euroopan mantereen lauttaliikenteen harjoittajiin, jos heidän tulonsa olisivat merkittävissä määrin koostuneet Englannin punnista. He olisivat myös joutuneet vastakkain sen mahdollisuuden kanssa, että asiakkaat saattaisivat muuttaa tilinpidossa käyttämänsä valuutan punniksi tai siirtyä käyttämään muita lauttaliikenteen harjoittajia hyötyäkseen devalvaatiosta. Toisaalta lauttaliikenteen harjoittaja, jolla oli merkittävät tulot muina valuuttoina ja kulut Englannin puntina, olisi hyötynyt devalvaatiosta.

(8) Jokainen lauttaliikenteen harjoittaja joutui täten tekemään kaupallisen päätöksen. Tarjolla oli useita vaihtoehtoja. Lauttaliikenteen harjoittaja olisi voinut nostaa hintoja tasoittaakseen tulojen pienentymistä tai se olisi voinut yrittää voittaa asiakkaita kilpailijoiltaan jättämällä hinnat korottamatta tai jopa laskemalla niitä. Tähän tilanteeseen olisi itse asiassa sopinut mikä tahansa tavallinen vapailla markkinoilla sovellettavissa oleva kaupallinen ratkaisu. Eri lauttaliikenneyhtiöiden kulurakenteet kyseisillä markkinoilla saattoivat vaihdella merkittävästi esimerkiksi niiden koosta, toimintapaikasta, tavaran toimituspaikasta, alusten määrästä ja työntekijöistä riippuen. Näin ollen ei ollut odotettavissa, että ne reagoisivat punnan devalvointiin samalla tavalla.

(9) Vuoden 1992 syyskuun lopussa joukko kansainvälisiä maaliikenteen harjoittajia ilmoitti, että ne tulisivat määräämään valuuttalisämaksun Englannin puntina maksettaville rahtimaksuille. Tämä ilmeisesti vaikutti lauttaliikenteen harjoittajien reagointiin, koska kaikki kyseisillä markkinoilla olevat lauttaliikenteen harjoittajat ottivat käyttöön jonkinlaisen valuuttalisämaksun. Rikkomuksen osapuolet ottivat lisämaksut käyttöön samana päivänä eli 1 päivänä marraskuuta 1992. Summat olivat yhtä suuret, ja laskutapa oli myös sama. Kolmen operaattorin asiakkailleen lähettämän kirjeen sanamuoto oli lähes yhtenäinen. Komissio ei vastusta itse valuuttalisämaksua, olihan se kaupallinen päätös, jonka jokainen yritys oli oikeutettu itsenäisesti toimien tekemään. Todisteet osoittavat kuitenkin selvästi, että lähes jokainen kyseisten markkinoiden lauttaliikenteen harjoittaja oli ottanut yhteyttä suoraan kilpailijoihinsa ja keskustellut aikeistaan reagoida esille tulleeseen tilanteeseen.

(10) Stena Sealinkin, SNATin, P&OEF:n ja Brittany Ferries / Truckline Ferriesin ilmoittamat lisämaksut Yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan (Calais'nsalmi ja läntinen kanaali) välillä olivat samansuuruiset. Kyseisten operaattoreiden arvioitu markkinaosuus näillä reiteillä vuonna 1992 oli 88 prosenttia.

(11) Sekä P&OEF:n että North Sea Ferriesin ilmoittamat lisämaksut Yhdistyneen kuningaskunnan ja Belgian välisille reiteille (Calais'nsalmi ja Pohjanmeri) olivat samansuuruiset kuin Belgian MAT-asteikossa (lisämaksuasteikko, jonka maaliikenneyritys MAT Transport oli ottanut käyttöön syyskuussa 1992 ja johon tästä eteenpäin viitataan MAT-asteikkona. Se sisälsi erilaisia lisämaksuasteikkoja, jotka koskivat kuljetuksia 13:een Euroopan maahan ja niistä pois. Näihin maihin kuuluivat Ranska, Belgia ja Hollanti. Sovellettavan lisämaksun summa, joka määrättiin rahdin kuljetukseen johonkin maahan tai jostain maasta tiettynä viikkona, voitiin laskea käyttämällä Financial Timesissa kuljetusviikkoa edeltävänä perjantaina julkaistuja valuuttakursseja.) On arvioitu, että näiden lauttaliikenteen harjoittajien markkinaosuus näillä reiteillä oli yli 50 prosenttia.

(12) North Sea Ferries ilmoitti ottavansa Yhdistyneen kuningaskunnan ja Hollannin välisillä reiteillä (Pohjanmeri) käyttöön lisämaksut, jotka olivat samansuuruiset kuin Hollannissa sovelletussa MAT-asteikossa. P&OEF:n ilmoittamat lisämaksut olivat lähes samansuuruiset. Näiden lauttaliikenteen harjoittajien arvioitu markkinaosuus Yhdistyneen kuningaskunnan ja Hollannin välisillä reiteillä vuonna 1992 oli yli 30 prosenttia.

(13) Kaikki lauttaliikenteen harjoittajat ottivat lisämaksunsa käyttöön 1 päivänä marraskuuta 1992.

C. KOMISSION TUTKIMUKSET

(14) Huhtikuun 6 ja 7 päivänä 1993 komission virkailijat suorittivat varoituksetta asetuksen (ETY) N:o 4056/86 18 artiklan perusteella samanaikaisia tutkimuksia kolmessa niistä yhtiöistä, joille tämä päätös on osoitettu. Yhtiöt olivat P&O European Ferries, Stena Sealink ja Brittany Ferries. Myös Sally Linen ja Truckline Ferriesin (Brittany Ferriesin tytäryhtiö) tiloissa suoritettiin tutkimus.

Tutkimusten jälkeen yllä mainituille yrityksille lähetettiin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 16 artiklan mukainen tietojensaantipyyntö.

D. TODISTEET

(15) Pääasialliset todisteet, joihin tämä päätös perustuu, sisältävät seuraavaa:

a) useiden eri lauttaliikenteen harjoittajien väliset, pääasiassa telefaksina lähetetyt viestit, jotka liittyvät valuuttalisämaksun käyttöönottamiseen ja laskemiseen;

b) P&OEF:n, Sealinkin ja Brittany Ferriesin työntekijöiden laatimat sisäiset muistiot;

c) seikat, jotka P&O European Ferries ja Stena Sealink ovat myöntäneet vastauksissaan komission tietojensaantipyyntöihin sekä komission väitetiedoksiantoon.

P&OEF ja Stena Sealink

(16) Stena Sealink ilmoitti komissiolle [1], että Stena Sealink ja SNAT pitivät Pariisissa 29 syyskuuta 1992 kokouksen, jossa keskusteltiin muun muassa Englannin punnan devalvoinnin vaikutuksista. Sealinkin mukaan SNAT oli kyseisessä kokouksessa kertonut sille pelkäävänsä menettävänsä asiakkaita, koska sen kilpailijat — erityisesti P&OEF — antoivat asiakkaiden maksaa joko Englannin punnilla tai Ranskan frangeilla. (Asiakkaat, joilla oli mahdollisuus valita, valitsisivat punnan.) Sealink ilmoitti, että P&OEF:n rahtipäällikkö osallistui kokoukseen etukäteisjärjestelyin Sealinkin kanssa ja että devalvaation vaikutuksista keskusteltiin. Sealinkin mukaan SNAT ilmoitti, että jollei P&OEF suorittaisi toimenpiteitä devalvaation aiheuttaman muutoksen poistamiseksi, sen olisi pakko alentaa hintojaan Ranskan frangeissa. P&OEF:n rahtipäällikkö suostui keskustelemaan aiheesta toimitusjohtajansa kanssa.

(17) Seuraava Sealinkin, SNATin ja P&OEF:n välinen kokous pidettiin 2 päivänä lokakuuta 1992. Siinä keskusteltiin ehdotuksista lauttapalvelujen järkeistämiseksi, jotta ne voisivat kilpailla Eurotunnelin kanssa. Myös valuuttalisämaksuista keskusteltiin. P&OEF:n [2] mukaan "osapuolten keskustelussa päädyttiin useisiin perustavaa laatua oleviin johtopäätöksiin. Oli muun muassa tarpeen ottaa käyttöön valuuttalisämaksu kannattavan kaupankäynnin turvaamiseksi. Oli myös välttämätöntä ottaa käyttöön valuuttalisämaksu järjestyksen palauttamiseksi markkinoille". P&OEF ilmoitti, että kyseiset kolme lauttaliikenteen harjoittajaa tulivat siihen tulokseen, että lisämaksun määrääminen kohtuullisen ajan sisällä oli tarpeen mainittujen yritysten etujen suojelemiseksi. Lisäksi P&OEF ilmoitti, että koska paikalla olevat kolme lauttaliikenteen harjoittajaa olivat alan suurimpia, oli odotettavissa, että heidän aikomuksensa ottaa lisämaksu käyttöön saisi kannatusta pienempien lauttaliikenteen harjoittajien, kuten Sally Linen ja Brittany Ferriesin keskuudessa.

(18) Stena Sealink totesi, että näiden keskustelujen kuluessa SNAT toisti Pariisin kokouksessa tekemänsä ilmoituksen, että se joutuisi alentamaan hintojaan Ranskan frangeissa säilyttääkseen kilpailukykynsä, elleivät Yhdistyneen kuningaskunnan lauttaliikenteen harjoittajat korottaisi hintojaan puntina. Sealink totesi ilmoittaneensa SNATille ja P&OEF:lle, että sen tarkoituksena oli ottaa käyttöön valuuttalisämaksu, mutta P&OEF ei halunnut tehdä sitä. P&OEF kuitenkin ilmoitti ottavansa yhteyttä muihin lauttaliikenteen harjoittajiin keskustellakseen valuuttalisämaksun seuraamuksista.

(19) P&OEF lähetti 5 päivänä lokakuuta 1992 lisämaksutaulukon Stena Sealinkille. P&OEF totesi, että taulukon lähettämisen tarkoituksena oli antaa Sealinkille viittaus siitä, millaisen lisämaksun P&OEF oli aikeissa ottaa käyttöön, ja että se oli seurausta 2 päivänä lokakuuta käydyistä keskusteluista. (Kyseisen lisämaksutaulukon oli P&OEF:lle tosiasiassa lähettänyt North Sea Ferries, ja siinä esitettiin neljä liukuvaa lisämaksuasteikkoa. Ne pohjautuivat Hollannin, Belgian, Ranskan ja Saksan valuutan arvioituun kurssiin Englannin punnan devalvoinnin aikaan.)

(20) Kuten P&OEF toteaa, lauttaliikenteen harjoittajat toimivat kuitenkin yhteistyössä valitessaan eri lisämaksuasteikkoja, jotka olivat yhtäpitäviä MAT-asteikon kanssa (katso kohta 11).

(21) Stena Sealinkin mukaan sen ja P&OEF:n välillä käytiin 5 päivänä lokakuuta 1992 alkaneella viikolla lukuisia puhelinkeskusteluja. Näiden puhelinkeskustelujen aikana osapuolet keskustelivat MAT-asteikon sopivuudesta, päivämäärästä jolloin kumpikin osapuoli ilmoittaisi lisämaksujen määräämisestä sekä niiden käyttöönottopäivästä.

(22) Stena Sealink lähetti 12 päivänä lokakuuta 1992 SNATille ja Stena Line BV:lle kopion MAT Transportin lisämaksujen aikataulusta.

[1] Stena Sealinkin vastaus 16 artiklaan perustuvaan kyselyyn.

[2] P&OEF:n vastaus 16 artiklaan perustuvaan kyselyyn.

(23) Lokakuun 14 päivänä 1992 Stena Sealink lähetti P&OEF:lle telefaksikopion kirjeestä, jonka se oli aikeissa lähettää asiakkailleen seuraavana päivänä. Kirje sisälsi kaikkien puntina maksettavien rahtien lisämaksut yhtiön kaikilla englantilais-ranskalaisilla reiteillä 1 päivästä marraskuuta 1992 (1) alkaen. Tässä kirjeluonnoksessa ehdotettujen lisämaksujen asteikko oli yhtäpitävä sen MAT-asteikon kanssa, joka koski kuljetuksia Ranskaan ja Ranskasta. Käsinkirjoitettu merkintä asiakirjan lopussa antoi ymmärtää, että Sealinkin telefaksia seurasi puhelinkeskustelu P&OEF:n ja Stena Sealinkin välillä 14 päivänä lokakuuta 1992. P&OEF otti keskustelussa esille kirjeessä olevan epätarkkuuden. Stena Sealink antoi ymmärtää korjaavansa virheen.

P&OEF:n mukaan osapuolet olivat sopineet, että Sealinkin tulisi tehdä aloite lisämaksun käyttöönottamisessa ja että Sealink lähettäisi kirjeluonnoksen P&OEF:lle tiedottaakseen sille lisämaksusta, jonka se aikoi ottaa käyttöön, sekä käyttöönoton päivämäärästä.

(24) Stena Sealink ilmoittaa, että lokakuun 15 päivän aikoihin P&OEF:stä soitettiin ja kerrottiin, että Sally Line ei ottaisi käyttöön lisämaksua, ja pyysi Sealinkia ottamaan siihen yhteyttä. Sealink teki näin ja sai kuulla, että Sally Line ei halunnut ottaa lisämaksua käyttöön.

P&OEF:stä otettiin yhteyttä Sally Lineen 16 päivänä lokakuuta 1992 ja sille lähetettiin jäljennös Stena Sealinkin edellisenä päivänä asiakkailleen lähettämästä kirjeestä, jossa ilmoitettiin lisämaksujen käyttöönottamisesta. P&OEF:stä annettiin Sally Linen ymmärtää, että sillä oli tarkoitus soveltaa samaa lisämaksuasteikkoa. P&OEF:n mukaan Sally Line hyväksyi lisämaksutarpeen, mutta ei katsonut voivansa perustella MAT-asteikon soveltamista. Lokakuun 22 päivänä P&OEF:stä otettiin jälleen yhteyttä Sally Lineen ja sanottiin, että mikäli Sally Line aikoi soveltaa eri lisämaksuja, se aiheuttaisi "sekavuutta ja vaikeuksia markkinoilla" (2).

Sally Line lähetti asiakkailleen 23 päivänä lokakuuta kirjeen, jonka teksti oli lähes identtinen P&OEF:n ja Brittany Ferriesin kirjeiden kanssa mutta lisämaksut olivat pienempiä eivätkä vastanneet MAT-asteikkoa. Koska ei ole riittäviä todisteita siitä, että Sally Linen päätökset ottaa käyttöön lisämaksuja tai että niiden määrä olisi salaisen sopimuksen seurausta, tämä päätös ei koske Sally Linea.

(25) Stena Sealink ilmoittaa, että 19 päivästä lokakuuta alkaen se on saanut P&OEF:ltä lukuisia puheluja, joiden aikana keskusteltiin lisämaksuilmoituksen aiheuttamista erilaisista reaktioista asiakkaiden keskuudessa. P&OEF tiedusteli 22 päivänä lokakuuta, kuinka nämä kaksi yhtiötä voisivat periä lisämaksun, jos asiakkaat eivät halua maksaa sitä. Sealink vastasi, että oli välttämätöntä tähdentää asiakkaille, että lisämaksun käyttöönotto olisi selvä tavoite, ja näin Stena Sealink teki.

P&OEF valitti 29 tai 30 päivänä lokakuuta 1992 Stena Sealinkille erään puhelinkeskustelun aikana, että SNAT antoi joillekin rahtiasiakkaille alennusta hyvittääkseen Ranskan frangin arvon suhteellista nousua Englannin puntaan nähden. Stena Sealinkin mukaan se ilmoitti jälleen puhelimitse P&OEF:lle tarkistettuaan tilanteen SNATilta, että vaikka tällaisia järjestelyjä oli tehty, ne päättyisivät lisämaksun käyttöönoton jälkeen 1 päivänä marraskuuta 1992.

Tämän vuoksi P&OEF:stä soitettiin 5 päivänä marraskuuta Stena Sealinkille ja kerrottiin, että SNATin toimenpiteiden vuoksi se oli päättänyt olla määräämättä lisämaksua suuremmille asiakkailleen. P&OEF:stä annettiin sen jälkeen Stena Sealinkille puhelimitse luettelo 35+40:stä tällaisesta asiakkaasta.

(26) P&OEF:n tiloista löydetty 13 päivänä marraskuuta 1992 päivätty asiakirja osoittaa yhteisten asiakkaiden antaneen P&OEF:lle tiedoksi, [...]. Toinen sisäinen asiakirja osoittaa, että 23 päivästä marraskuuta 1992 alkaen P&OEF [...].

(27) Marraskuun 24 päivänä 1992 päivätyssä, SNATille osoitetussa ja Stena Sealinkin tiloista löydetyssä asiakirjassa todetaan: [...].

(28) Toisessa Stena Sealinkin tiloista löydetyssä asiakirjassa todetaan, että [...].

(29) Oman ilmoituksensa mukaan P&OEF luopui lisämaksusta suurimpien asiakkaittensa kanssa käytyjen vuoden 1993 maksuja koskevien yleisten uudelleenneuvottelujen hyväksi. Asian varmistavat P&OEF:n tiloista löydetyt asiakirjat. Muiden asiakkaiden kohdalla lisämaksua kuitenkin edelleen sovellettiin. Sally Linen tiloista löydetyt asiakirjat osoittavat, että P&OEF lähetti 20 päivänä marraskuuta 1992 asiakkailleen kirjeen Felixstowen ja Rotterdamin tai Zeebruggen välisellä reitillä tarjoamistaan palveluista. Kirjeissä P&OEF kertoi asiakkailleen vuoden 1993 rahtimaksujen korotuksesta ja totesi: "Väärinkäsitysten välttämiseksi valuuttalisämaksua sovelletaan jatkossakin asteikon mukaan 1 päivästä marraskuuta 1992 alkaen, kuten kirjeessämme 19 päivänä lokakuuta 1992 ilmoitettiin". Samanlaisia kirjeitä lähetettiin 23 päivänä marraskuuta 1992 P&OEF:n asiakkaille koskien Doverin ja Calais'n, Boulognen, Zeebruggen tai Oostenden välisten reittien palveluita.

(1) P&OEF:n tiloista löydetty asiakirja.
(2) Komission tutkimusten aikana Sally Linen tiloista löydetty asiakirja.

(30) P&OEF:n tiloista löydetyn 24 päivänä marraskuuta 1992 päivätyn asiakirjan mukaan [...].

Brittany / Truckline Ferries

(31) P&OEF ilmoittaa ottaneensa yhteyttä Brittany Ferriesiin ilmoittaakseen sille, että P&OEF ja muut lauttaliikenteen harjoittajat olivat aikeissa ottaa käyttöön yhteisen liukuvaan asteikkoon pohjautuvan valuuttalisämaksun. P&OEF:n [1] mukaan "Brittany Ferries suostui ehdotukseen" ja P&OEF toimitti Truckline Ferriesille jäljennöksen kirjeestä, jonka P&OEF oli aikeissa lähettää asiakkailleen ja jossa ilmoitettiin lisämaksujen määräämisestä, sekä kopion ehdotetuista liukuvan asteikon lisämaksuista.

(32) Stena Sealink toteaa, että Brittany Ferries otti 12 ja 15 päivän lokakuuta 1992 välisenä aikana siihen yhteyttä kysyäkseen, mitä Stena Sealink tekisi Englannin punnan devalvoinnin vuoksi. Sealink kertoi Brittany Ferriesille aikovansa ottaa käyttöön lisämaksun, joka noudattaisi MAT Transport Ltd:n linjaa. Lisämaksu astuisi voimaan 1 päivänä marraskuuta 1992 ja koskisi poikkeuksetta kaikkia asiakkaita.

(33) Brittany Ferriesin 16 päivänä lokakuuta 1992 päivätyssä sisäisessä muistiossa [2] todetaan seuraavaa:

"Kaikki suuret lauttaliikenteen harjoittajat eli muun muassa Sealink, P&O, Olau ja Sally ovat joko lähettäneet tai ovat aikeissa lähettää oheiset liitteet jokaiselle asiakkaalleen sekä Euroopan mantereella että Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Minun ymmärtääkseni lisämaksua tullaan pikaisesti ja poikkeuksetta soveltamaan kaikkiin asiakkaisiin, ja ehdottaisin, että lähetämme liitteet maanantaina" (19 päivänä lokakuuta 1992).

Tämän telefaksin liitteinä olivat lähes samanlainen kirjeluonnos kuin P&OEF:n myöhemmin 19 päivänä lokakuuta 1992 lähettämä sekä MAT-asteikkoa vastaava lisämaksutaulukko.

(34) Lokakuun 21 päivänä 1992 Brittany Ferries lähetti P&OEF:lle kopion [3] kirjeestä, jonka Truckline Ferries oli lähettänyt asiakkailleen edellisenä päivänä ja jossa ilmoitettiin valuuttalisämaksun määräämisestä. Maksu astuisi voimaan 1 päivänä marraskuuta 1992. P&OEF toteaa, että tämän tarkoituksena oli varmistaa sen suullinen ilmoitus MAT-asteikkoon perustuvan lisämaksun käyttöönotosta.

(35) Kuten P&OEF:n ja Sealinkin tapauksessa, komissio ei tutkimuksissaan löytänyt todisteita siitä, että Brittany Ferries olisi yrittänyt laskea alttiuttaan Englannin punnan devalvoinnista aiheutuville tappioille, ennen kuin se päätti käyttää MATin lisämaksuasteikkoa. Päinvastoin, 7 päivänä joulukuuta 1992 päivätystä Brittany Ferriesin tiloista löydetystä asiakirjasta käy selvästi ilmi, että ei ollut yritetty käyttää sellaisia lisämaksujen laskentaperusteita, jotka olisivat liittyneet suoraan yhtiön kustannusrakenteeseen ilmoitushetkellä. Asiakirja viittaa UK Office of Fair Tradingin (joka myös oli saanut lauttaliikenteen harjoittajien toimenpiteitä koskevan valituksen) esittämään tietojensaantipyyntöön. Siinä kysytään, voidaanko kuluista antaa todenmukainen arvio. Tietojensaantipyynnössä todetaan: [...].

(36) Brittany Ferriesin 26 päivänä lokakuuta 1992 päivätty sisäinen asiakirja [4] viittaa P&OEF:ään ja Sealinkiin, ja siinä todetaan: [...]. Asiakirjan kirjoittaja toteaa, että Brittany Ferriesin tulisi olla joustava lisämaksujen käyttöönotossa. Komission tulkinta asiakirjasta on, että P&OEF, Sealink ja Brittany Ferries ovat päässeet sopimukseen valuuttalisämaksun käyttöönottamisesta ja että sitä sovellettaisiin kaikkiin asiakkaisiin.

North Sea Ferries

(37) P&O:n ja Nedlloydin yhteisyrityksen, North Sea Ferriesin (jolla on P&OEF:n kanssa yhteisiä hallituksen jäseniä) mukaan se ja P&OEF ottivat käyttöön yhdenmukaistetun menettelytavan valuuttalisämaksun käyttöönotossa. Valuuttalisämaksun käyttöönoton päivämääräksi P&OEF [5] valitsi North Sea Ferriesin osalta 1 päivän marraskuuta 1992. North Sea Ferries ilmoittaa, että sen päätös lisämaksun käyttöönottamisesta on tehty samana päivänä lokakuun puolessa välissä 1992 kuin P&OEF:n päätös.

(38) NSF ilmoittaa, että Stena Line BV otti siihen yhteyttä12 tai 13 päivänä lokakuuta 1992 ja kertoi, että se tulisi ottamaan lisämaksun käyttöön. NSF sai kopion asteikosta. Tämä tieto välitettiin samana päivänä eteenpäin P&OEF:lle [6]. NSF ilmoittaa, että se ei kertonut Stena BV:lle aikeistaan lisämaksujen suhteen, mutta koska Stena Sealink oli tietoinen P&OEF:n aikeista Pohjanmerellä, se on myös ollut tietoinen North Sea Ferriesin aikomasta toiminnasta.

(39) Vastauksena komission lähettämälle tietojensaantipyynnölle Stena Line BV kertoi, että 12 päivänä lokakuuta Stena Sealink lähetti sille kopion MAT-asteikosta, ja samana tai seuraavana päivänä Stena BV otti yhteyttä North Sea Ferriesiin kertoakseen, että se ottaisi käyttöön liukuvaan asteikkoon perustuvan lisämaksun. Se totesi myös keskustelleensa North Sea Ferriesin kanssa devalvaation vaikutuksista jonain ajankohtana 2—14 päivänä lokakuuta [7].

[1] P&OEF:n vastaus 16 artiklaan perustuvaan kyselyyn.
[2] Brittany Ferriesin tiloista löydetty asiakirja.
[3] P&OEF:n tiloista löydetty asiakirja.
[4] Truckline Ferriesin tiloista löydetty asiakirja.
[5] North Sea Ferriesin vastaus 16 artiklaan perustuvaan pyyntöön.
[6] P&OEF:n tiloista löydetty asiakirja.
[7] Stena Line BV:n vastaus 16 artiklaan perustuvaan pyyntöön.

(40) North Sea Ferries toteaa kertoneensa lokakuun alussa Tor Linelle aikeistaan ottaa käyttöön valuuttalisämaksu sekä siitä, että Tor Linea kehotettiin seuraamaan esimerkkiä, mutta sitoumusta ei annettu.

Osapuolten perustelut

P&O

(41) P&O myöntää osallistuneensa lokakuussa 1992 yhdenmukaistettuun menettelytapaan SSL:n ja SNATin kanssa. Se väittää kuitenkin, että lisämaksuja ei missään vaiheessa otettu käyttöön aikomuksen mukaisesti ja että niistä luovuttiin vuoden 1992 marraskuun alussa eivätkä ne vaikuttaneet markkinoihin. Ne eivät vaikuttaneet myöskään vuoden 1993 maksuihin. Se toteaa myös, että sen yhtenäisen menettelyn ei voida varsinaisesti sanoa koskeneen Brittany Ferriesiä ja että sen yhteistyötä yhteisyrityksensä NSF:n kanssa ei voida pitää 85 artiklan rikkomisena.

Sealink

(42) SSL myöntää osallistuneensa yhdessä SNATin kanssa yhdenmukaistettuun menettelytapaan P&O:n kanssa ja rikkoneensa 85 artiklan 1 kohtaa. Se väittää kuitenkin, että korkean sakon määrääminen ei olisi oikeutettua, koska lisämaksuja ei otettu käyttöön. Se esittää myös olleensa oikeutettu neuvottelemaan SNATin kanssa aiheista, jotka koskevat niiden yhteismyyntiä koskevaan sopimukseen liittyvää hinnoittelua. SSL sovelsi 5 päivänä marraskuuta 1992 yksipuolista viiden prosentin lisämaksua, joka astui voimaan 1 päivänä marraskuuta 1992. SSL esittää myös, että sen ei voida sanoa osallistuneen yhtenäiseen toimintaan Brittany Ferriesin kanssa, koska yhteydenpito yritysten välillä rajoittui yhteen puhelinsoittoon.

SNAT

(43) SNAT esittää vastauksessaan komission vastalausekirjelmään vain seuranneensa yhteistyökumppaninsa Stena Sealinkin aloitetta ja kiistää olleensa yhteydessä mihinkään toiseen lauttaliikenteen harjoittajaan. P&OEF:n edustajan osallistuminen 29 päivänä syyskuuta 1992 pidettyyn kokoukseen oli poikkeuksellinen tapaus, ja se tapahtui Stena Sealinkin pyynnöstä. SNAT sanoo, että se ainoastaan ilmoitti aikeensa ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin markkinaosuutensa säilyttämiseksi. Se alentaisi muun muassa frangimääräisiä tariffejaan, jos olisi todennäköistä, että se menettäisi kilpailukykynsä niiden asiakkaiden keskuudessa, joilla oli mahdollisuus suorittaa maksut kilpailijoille Ranskan frangeina tai Englannin puntina. Seuraavan, 2 päivänä lokakuuta 1992 pidetyn kokouksen tarkoituksena oli keskustella "Superpoolin" mahdollisuudesta kyseisten kolmen lauttaliikenteen harjoittajan välillä. Perustavaa laatua olevia päätöksiä valuuttalisämaksujen suhteen ei tehty. SNAT väittää, että nämä kokoukset eivät sisältäneet todisteita yhtenäisestä toiminnasta P&O:n, SSL:n ja SNATin välillä eikä tällaisen yhtenäisen toiminnan tarkoituksena missään tapauksessa olisi voinut olla kilpailun rajoittaminen. Se ei myöskään olisi voinut vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kaupankäyntiin. SNAT sanoo, ettei se tiennyt taulukoiden vaihdosta SSL:n ja P&O:n välillä. SSL oli yhteismyyntiä koskevan sopimuksen mukaisesti vastuussa myynnistä ja markkinoinnista Yhdistyneessä kuningaskunnassa, joten SNAT jätti lisämaksun käyttöönoton yksityiskohdat SSL:lle. SNAT kiistää SSL:n väitteen, että valuuttalisämaksut pantiin alkuun sen toiveesta.

(44) SNAT esittää, että yhteinen käyttöönottopäivämäärä ja asteikko voidaan selittää markkinoiden oligopolistisella rakenteella ja avoimuudella.

(45) SNAT toteaa, että sen [...] asiakkaasta vain [...]:ta laskutettiin Englannin punnilla. Heistä [...] ei maksanut lisämaksuja. [...] maksanutta sai rahansa takaisin alennuksina. Lisämaksuja ei sovellettu 31 päivän joulukuuta 1992 jälkeen, eikä niitä sisällytetty vuoden 1993 maksuihin. Vuoden 1993 maksut nousivat yleisesti viisi prosenttia, vaikka yksilöllisesti neuvotellut maksut joidenkin isojen asiakkaiden kohdalla todellisuudessa laskivat.

Brittany Ferries

(46) Brittany Ferries väitti suullisessa kuulustelussa, että markkinat olivat oligopoliset ja avoimet. Se totesi, että tehtäessä päätöksiä Englannin punnan devalvointiin reagoimisesta oli välttämätöntä tietää kilpailijoiden toimenpiteet, joten se ryhtyi selvitystoimiin, mutta ei tehnyt niiden kanssa sopimuksia. Sealink julkisti suunnitelmansa 16 päivänä lokakuuta 1992, jolloin Brittany Ferries sattumalta sai selville P&O:n suunnitelmat erään työntekijänsä ja P&O:n työntekijän välillä käydyn puhelinkeskustelun aikana. Brittany Ferries väitti kyseessä olleen etujen yhdistymisen. Se halusi saada selville, mitä sen kilpailijat olivat aikeissa tehdä. Samaan aikaan

kyseiset kilpailijat, jotka olivat jo aloittaneet yhtenäisen toiminnan, halusivat välittää viestin Brittany Ferriesille. Brittany Ferries väittää, että Truckline Ferriesin rahtipäällikkö herra [...], joka ei enää ole yhtiön palveluksessa, on saattanut etukäteen saada kopion P&O:n kirjeestä. Hän oli laatinut kirjeluonnoksen Brittany Ferriesin (UK) toimitusjohtajalle herra [...] paljastamatta kuitenkaan tietävänsä P&O:n kirjeestä. Herra [...] totesi vastauksessaan komission tietojensaantipyyntöön luonnostelleensa kirjeen itse. Tämä saattaa selittyä sillä, että hän oli hankalassa tilanteessa esimiehiinsä nähden; olihan hänen alaisensa saattanut yhtiön arkaluontoiseen tilanteeseen.

(47) Brittany esittää myös, että koska 16 päivänä lokakuuta 1992 tehdyssä sisäisessä muistiossa, jota komissio lainaa lauselmakirjelmässään, oli virheellisesti esitetty Olau Linen ja Sally Linen päättäneen ottaa lisämaksut käyttöön, on tätä pidettävä todisteena siitä, että BF ei ollut osallistunut mihinkään sopimukseen, koska se muussa tapauksessa olisi tiennyt, että Olau ja Sally eivät olleet osallistuneet sopimukseen. BF toteaa, että se sovelsi "psykologisista syistä" samaa lisämaksua kuin muutkin. Koska muutamat tunnetut maaliikenteen harjoittajat olivat ottaneet käyttöön lisämaksun ja koska suurin osa lauttayhtiöiden asiakkaista oli maaliikenteen harjoittajia, tuntui todennäköiseltä, että ne hyväksyisivät sen, että lauttaliikenteenharjoittajat ottavat käyttöön lisämaksut.

(48) Vastauksessaan komission vastalausekirjelmään P&O toteaa toimitusjohtajansa, herra [...], ottaneen yhteyttä herra [...] kertoakseen tälle P&O:n, SSL:n ja SNATin aikomista toimenpiteistä. Se toteaa, ettei se pitänyt Brittanyn vastausta sitovana, vaan pikemminkin epävirallisena tietona siitä, että Brittany omista riippumattomista kaupallisista syistään aikoi seurata suurimpien lauttaliikenteen harjoittajien kaupallista esimerkkiä. Vaikka Truckline myöhemmin vahvisti, että menettely aiottiin ottaa käyttöön, P&O ei mielestään ollut saanut etukäteissitoumusta.

(49) Brittany Ferries toteaa, että lisämaksu koski vain 10:tä prosenttia sen kuljetusliikeasiakkaista ja että sitä sovellettiin vain 1 päivään tammikuuta 1993 asti. Brittany Ferries lähetti kuitenkin 30 päivänä marraskuuta 1992 asiakkailleen kirjeen (1), jossa se ilmoitti, että valuuttalisämaksut sisällytettäisiin sen maksurakenteeseen vuoden 1993 maksujen korotuksen lisäksi.

North Sea Ferries

(50) NSF myöntää, että se lokakuussa 1992 toimi yhteistyössä P&OEF:n kanssa valmistaen ja suunnitellen valuuttalisämaksuasteikon käyttöönottoa, mutta väittää, ettei yhteistyö johtanut yhdenmukaistettuun menettelytapaan. Se esittää, että 85 artiklaa ei tulisi soveltaa tapahtuneeseen yhteensovittamiseen, koska sillä ja P&OEF:lla on yhteinen emoyhtiö, P&OSNC.

(51) NSF väittää myös, että yhdenmukaistetusta menettelytavasta luovuttiin pian lisämaksujen käyttöönoton jälkeen eikä sillä ollut taloudellista vaikutusta markkinoihin.

Komission arviointi osapuolten perusteluista

(52) Komissio toteaa P&OEF:n ja SSL:n myöntäneen rikkoneensa 85 artiklaa aloittamalla yhdenmukaistetun menettelytavan toistensa ja SNATin kanssa. Komissio hylkää SNATin väitteen, että se ei tiennyt yhteydenotoista muiden lauttaliikenteen harjoittajien kuin yhteistyökumppaninsa SSL:n kanssa. Vaikka 29 päivänä syyskuuta 1992 ja 2 päivänä lokakuuta 1992 pidettyjen kokousten tarkoituksena ei ensisijaisesti ollut keskustella valuuttalisämaksuista, on myönnetty lisämaksuista keskustellun kaikkien kolmen yhtiön edustajien läsnäollessa. Komissio myöntää SNATin ja SSL:n olleen oikeutettuja keskustelemaan yhdessä lisämaksuista, koska ne myyvät palvelujaan yhdessä. Yhteydenpito P&OEF:n kanssa on selkeä 85 artiklan rikkomus (ks. 55—59 kohta). Vaikka komissio voi hyväksyä sen, että SNAT ei ole ollut suorassa yhteydessä muihin lauttaliikenteen harjoittajiin vuoden 1992 lokakuun 2 päivän jälkeen, todisteet osoittavat, että se on ollut yhteistyökumppaninsa SSL:n kautta epäsuorassa yhteydessä ainakin P&OEF:ään.

(53) Brittany Ferriesin kohdalla todisteet osoittavat, että se on ollut yhteydessä sekä P&OEF:ään että SSL:ään. Osapuolet ovat esittäneet, että koska yhteydenpito on ollut hyvin vähäistä, ei sitä voi pitää yhtenäisenä käytäntönä. Komissio ei voi tätä hyväksyä. Jos yhtiöt ovat valmiita yhteistyöhön markkinatilanteisiin suhtautumisessaan, ei pitkiä neuvotteluja ehkä tarvita. SSL väittää, että sen yhteydenpito Brittanyn kanssa rajoittui yhteen puhelinkeskusteluun. Näissä olosuhteissa yksi puhelinsoitto luultavasti riitti, ottaen huomioon, että P&O oli myös ollut yhteydessä Brittanyyn ja että Brittany on itse myöntänyt olleensa innokas selvittämään kilpailijoidensa suunnitelmat Englannin punnan devalvoinnin vaikutusten suhteen.

P&O:n asiakkailleen lähettämä kirje oli todistettavasti lähetetty Brittany Ferriesille. Brittany Ferries oli lähettänyt P&O:lle kopion kirjeestä, jonka Truckline Ferries oli lähettänyt asiakkailleen edellisenä päivänä ja jossa se ilmoitti 1 päivänä marraskuuta 1992 voimaan astuvan valuuttalisämaksun määräämisestä. P&O toteaa toimenpiteen tarkoituksena olleen varmistaa suullinen tieto lisämaksun käyttöönottamisesta.

(1) Truckline Ferriesin tiloista löydetty asiakirja.

BF on esittänyt, että koska 16 päivänä lokakuuta 1992 päivätyssä, sisäisessä muistiossa, jota komissio lainaa vastalausekirjelmässään, oli virheellisesti esitetty, että Olau Line ja Sally Line olivat päättäneet ottaa käyttöön lisämaksuja, on tätä pidettävä todisteena siitä, että BF ei ollut osallistunut mihinkään sopimukseen. Komissio tulkitsee kyseisen asiakirjan olevan vain merkki siitä, että osapuolet olettivat muiden yhtiöiden myöntyvän heidän suunnitelmiinsa. Sekä P&O että SSL olivat yhteydessä Sally Lineen tuona aikana.

Brittany Ferriesin sisäinen asiakirja, jonka on kirjoittanut eräs BF:n myyntihenkilö, viittaa P&OE-F:ään ja Sealinkiin todeten: [...]. Asiakirjan kirjoittaja esittää, että Brittany Ferriesin pitäisi joustaa lisämaksujen käyttöönotossa. Komission tulkinta tästä asiakirjasta on, että BF oli ilmoittanut myyntihenkilöstölleen sopineensa P&O:n ja SSL:n kanssa, että lisämaksuja sovelletaan poikkeuksetta kaikkiin asiakkaisiin.

(54) Mitä tulee North Sea Ferriesiin, komissio ei hyväksy NSF:n ja P&O:n perustelua, että heidän välisensä suhteet sulkevat pois 85 artiklan rikkomuksen. Osapuolet ovat itse todenneet, että North Sea Ferries voi riippumatta emoyhtiöistään, P&O:sta ja Nedlloydista ([1]), itsenäisesti päättää päivittäisestä kauppapolitiikastaan. Tämän vuoksi se ei kuulu P&O:n organisaation alaisuuteen ja sitä on pidettävä erillisenä toimijana markkinoilla. Osapuolet eivät kiellä salaisen sopimuksen solmimista kyseisessä tapauksessa.

II. OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

85 artikla

(55) Perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohta kieltää yhteismarkkinoille soveltumattomina kaikki sellaiset sopimukset yritysten välillä sekä sellaiset yhtenäiset toiminnat, jotka saattavat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena tai seurauksena on kilpailun estäminen, rajoittaminen tai vääristäminen. Erityisesti tämä koskee niitä tapauksia, joissa suoraan tai epäsuorasti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja tai joitakin muita kauppaehtoja.

(56) Yhdenmukaistetun menettelytavan toteamiseksi riittää, että yritykset ovat tietoisesti ryhtyneet yhteistoimintaan välttääkseen mahdollisen kilpailun syntymistä ([2]). Yhdenmukaistettu menettelytapa edellyttää sellaista suoraa tai epäsuoraa yhteydenpitoa kilpailijoiden välillä, jonka tarkoituksena tai seurauksena on vaikuttaa niiden käyttäytymiseen markkinoilla tai ilmaista menettely, johon ne ovat itse päättäneet ryhtyä tai suunnittelevat ryhtyvänsä ([3]). Todisteista käy ilmi, että osapuolet ryhtyivät suoriin keskusteluihin sopiakseen yhdenmukaistetusta menettelytavasta valuuttalisämaksujen käyttöönottamisessa. On myös selvää, että nämä osapuolten väliset keskustelut käytiin johtotasolla. Erityisesti toimitusjohtajat olivat suoraan tekemisissä asian kanssa.

(57) Lauttaliikenteen harjoittajien välisen yhteydenpidon tasosta ja niiden välillä käydystä tiedonvaihdosta lisämaksun käyttöönoton osalta käy ilmi, että määrättyjen lisämaksujen samanlaisuus useiden lauttaliikenteen harjoittajien kesken ei johtunut kyseisten markkinoiden avoimuudesta, kuten osa lauttaliikenteen harjoittajista on esittänyt. Erityisesti rikkomuksen osapuolten tiedot toistensa toimista eivät olleet seurausta yhteisten asiakkaiden kanssa käydyistä keskusteluista vaan suorasta tietojen vaihdosta osapuolten välillä.

(58) Jotta 85 artiklaa voidaan soveltaa, sopimuksen tai osapuolten välisen yhdenmukaistetun menettelytavan tarkoituksena tai seurauksena on oltava kilpailun rajoittaminen. Osapuolten välisen sopimuksen ilmeinen tarkoitus oli määrätä yhteinen valuuttalisämaksu, joka astuisi voimaan samana päivänä. Ei ole epäilystä siitä, että tätä järjestelyä on pidettävä yhdenmukaistettuna menettelytapana, jonka tarkoituksena oli kauppaehtojen vahvistaminen osapuolten kesken.

(59) Lauttaliikenteen harjoittajien välinen järjestely kuuluu selvästi 85 artiklan soveltamisalaan, niistä vaikeuksista huolimatta, joita lauttaliikenteen harjoittajilla tosiasiassa oli niiden soveltaessa asiakkailleen ilmoittamiaan lisämaksuja ([4]). Vaikka saattaa olla, että lisämaksuja ei otettu käyttöön täsmälleen siinä muodossa kuin lauttaliikenteen harjoittajat vuoden 1992 lokakuun puolessa välissä ne julkistivat, lauttaliikenteen harjoittajien yhteistyön lopputuloksena oli kuitenkin vaikutus kyseisten markkinoiden kauppaehtoihin.

([1]) NSF:n vastaus vastalausekirjelmään, kohta 3.9. P&O:n vastaus vastalausekirjelmään, kohta 3.10.

([2]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 14 päivänä heinäkuuta 1972 asiassa 48/69, ICI v. komissio (Kok. 1972, 64 kohta).

([3]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 16 päivänä joulukuuta 1975 yhdistetyissä asioissa 40—48, 50, 54—56, 111, 113 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio (Kok. 1975, 174 kohta).

([4]) Katso komission päätös 86/398/ETY (polypropeeni), EYVL N:o L 230, 18.8.1986, s. 1, jossa toimien katsottiin rikkovan 85 artiklaa, siitäkin huolimatta, että rikkomuksen osapuolten sopimia tavoitehintoja ei todellisuudessa koskaan saavutettu.

Vaikutus kaupankäyntiin jäsenvaltioiden välillä

(60) Ottaen huomioon asianomaisten yritysten tärkeyden meritse tapahtuvien rahtipalvelujen markkinoilla Yhdistyneen kuningaskunnan ja Pohjois-Ranskan, Belgian ja Alankomaiden välillä, on selvää, että järjestelyllä oli ainakin mahdollinen vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

(61) Jonkin palvelun suurimpien tarjoajien keskenään sopima yhtenäinen toiminta vaikuttaa aina jäsenvaltioiden väliseen kaupankäyntiin. Tämä on erityisen ilmeistä, kun kyseessä on kansainvälinen kuljetuspalvelu. Tässä tapauksessa osapuolet vastaavat suuresta osasta kyseisistä palvelumarkkinoista ja toimivat eri jäsenvaltioissa. Kilpailun väheneminen heidän välillään todennäköisesti siirtää kysyntää yhdeltä toiselle ja muuttaa näin kyseisen palvelumuodon kaupankäyntikuvioita jäsenvaltioiden välillä. Vähintään potentiaalinen toissijainen seuraus on se, että kuljetuspalveluiden hintojen nostaminen todennäköisesti vähentää kyseisten palveluiden kysyntää, siten vähentäen tavarakauppaa Yhdistyneen kuningaskunnan ja Euroopan mantereen välillä.

Päätelmä

(62) Komissio katsoo edellä mainittuun perustuen, että P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT ja Brittany Ferries osallistuivat yhtenäiseen toimintaan perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisesti sopimalla Yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan välisiin ro-ro-rahtipalveluihin sovellettavan valuuttalisämaksun määrästä.

(63) Komissio katsoo myös, että P&OEF ja North Sea Ferries osallistuivat yhtenäiseen toimintaan perustamissopimuksen 85 artiklan vastaisesti sopimalla Yhdistyneen kuningaskunnan ja Belgian sekä Alankomaiden välisiin ro-ro-rahtipalveluihin sovellettavan valuuttalisämaksun määrästä.

SAKOT

Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohta

(64) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille sakkoja tuhannesta miljoonaan ecua, tai sitä suuremman summan, joka ei saa olla yli 10 prosenttia yhdenkään rikkomukseen osallisena olleen yhtiön edellisen vuoden liiketoiminnan liikevaihdosta, jos ne joko tahallisesti tai huolimattomuudesta johtuen rikkovat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa. Sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon sekä rikkomuksen vakavuus että kesto.

Vakavuus

(65) Yhtenäinen toiminta, jolla markkinoiden tärkeimmät ro-ro-rahtia kuljettavat lauttaliikenteen harjoittajat aikoivat toteuttaa yhtenäisen hinnankorotuksen, on vakava rikkomus yhteisön oikeutta vastaan. Lauttaliikenteen harjoittajat ovat esittäneet, että lisämaksut olivat oikeutettuja, koska niiden toimintaan olisi kohdistunut merkittäviä tappioita, jos ne eivät olisi korottaneet puntahintojaan. Komissio ei kiellä, etteivätkö lauttaliikenteen harjoittajat itsenäisesti toimien olisi olleet oikeutettuja ottamaan käyttöön valuuttalisämaksuja, jos ne olisivat nähneet sen tarpeelliseksi. Todisteista käy kuitenkin ilmi, että P&OEF, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries ja North Sea Ferries aikoivat poistaa kilpailijoidensa toimenpiteitä koskevan epävarmuuden sopimalla yhtäpitävät tai lähes yhtäpitävät lisämaksut. Useimmat lauttaliikenteen harjoittajat ovat väittäneet, että lisämaksuja ei joko otettu ollenkaan käyttöön tai ne otettiin käyttöön vain osittain. Komissio myöntää, että lisämaksujen käyttöönotto onnistui vain osittain, mikä johtui suurimmaksi osaksi asiakkaiden vastustuksesta lisämaksujen esittämistä kohtaan. Se, että käyttöönotto ei onnistunut kokonaan, ei vähennä rikkomuksen vakavuutta. Yhden 85 artiklan 1 kohdassa säädetyn kiellon selkeimmän kohdan rikkomista on pidettävä vakavana.

(66) Komissio katsoo, että P&OEF ja Stena Sealink olivat selvästi yhtenäisen toiminnan johtajia. Muiden lauttaliikenteen harjoittajien osuus oli suhteellisen pieni.

Kesto

(67) Komissio katsoo yhdenmukaistetun menettelytavan P&OEF:n, Sealinkin ja SNATin kohdalla alkaneen 2 päivänä lokakuuta 1992, koska se näyttää juontuvan kyseisenä päivänä pidetystä kokouksesta. Brittany Ferries ja North Sea Ferries yhtyivät toimintaan lokakuun puolessa välissä 1992. Todisteet osoittavat, että lisämaksuja sovellettiin pienempiin asiakkaisiin, joiden markkinavoima oli vähäisempi kuin niiden suurempien kilpailijoiden, ja että ne olivat voimassa 31 päivään joulukuuta 1992 asti. Kuten 28 kohdassa on todettu, Stena Sealinkin tiloista löydetyssä asiakirjassa todetaan, että [...]. Toisessa Stena Sealinkin tiloista löydetyssä, SNATille osoitetussa, asiakirjassa todetaan: [...]. Sally Linen tiloista löydetyt asiakirjat osoittavat, että P&OEF lähetti 20 päivänä marraskuuta 1992 asiak-

kailleen kirjeen Felixstowen ja Rotterdamin tai Zeebruggen välisellä reitillä tarjoamistaan palveluista. Siinä kerrottiin vuoden 1993 rahtimaksujen korotuksista ja ilmoitettiin: "Väärinkäsitysten välttämiseksi valuuttalisämaksua sovelletaan jatkossakin asteikon mukaan 1 päivästä marraskuuta 1992 alkaen, kuten kirjeessämme 19 päivänä lokakuuta 1992 ilmoitettiin". Samanlaisia kirjeitä lähetettiin 23 päivänä marraskuuta 1992 P&OEF:n asiakkaille koskien Doverin ja Calais'n, Boulognen, Zeebruggen tai Oostenden välisten reittien palveluita. Toinen P&OEF:n sisäinen asiakirja osoittaa, että 23 päivänä marraskuuta 1992 alkaen P&OEF [....]. Lisäksi eräässä P&OEF:n tiloista löydetyssä asiakirjassa todetaan: [...] SNAT myöntää, että sen [...]:sta punnilla laskutettavasta asiakkaasta [...] maksoi lisämaksut, ja sanoo, että lisämaksuja ei sovellettu 31 päivän joulukuuta 1992 jälkeen, mikä viittaa siihen, että lisämaksuja maksettiin siihen päivämäärään saakka. Samalla tavoin Brittany Ferries ilmoittaa, että lisämaksu koski kymmentä prosenttia sen kuljetusliikenneasiakkaista ja että sitä sovellettiin 1 päivään tammikuuta 1993 asti.

Komissio on valmis hyväksymään, että rikkomus päättyi vuoden 1992 lopussa.

(68) Komissio ei katso, että rikkomus tässä tapauksessa vaatisi erityisen suurten sakkojen määräämistä. Vaikka se, mitä kyseiset yhtiöt aikoivat saada aikaan, on aiheuttanut vakavan rikkomuksen yhteisön lakia kohtaan, käytännössä valuuttalisämaksun yhtäaikainen käyttöönotto onnistui vain osittain. Kuitenkin rikkomuksen räikeän luonteen vuoksi pelkät kuvaannolliset sakot eivät myöskään ole soveliaat. Komissio katsoo myös, että P&OEF:lle ja Stena Sealinkille tulisi määrätä suuremmat sakot kuin muille osapuolille, ottaen huomioon, että ne olivat yhtenäisen toiminnan pääjärjestäjät.

(69) Komissio myöntää, että erityisesti Stena Sealink toimitti täydellisen ja rehellisen vastauksen tutkimuksia seuranneeseen komission kyselyyn. Sen mielestä ei kuitenkaan ole syytä alentaa sakkoja tässä yksittäistapauksessa, koska yhteistyöhön ryhdyttiin vasta, kun rikkomus oli havaittu komission tutkimuksissa, ja koska Stena Sealink oli yksi yhdenmukaistetun menettelytavan pääjärjestäjistä. Tämä käytäntö on yhdenmukainen komission äskettäin julkaistussa tiedonannossa hahmotellun kartelliasioissa sakkojen alentamista koskevan politiikan kanssa [1],

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries ja North Sea Ferries ovat rikkoneet perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa osallistumalla vuoden 1992 lokakuun alun/puolivälin ja vuoden 1992 joulukuun 31 päivän välisenä aikana yhdenmukaistettuun menettelytapaan, jolla Yhdistyneen kuningaskunnan ja Euroopan mantereen välisten rahtimarkkinoiden johtavat ro-ro-lauttaliikenteen harjoittajat ottivat toisiinsa salaa yhteyttä keskustellakseen ja päättääkseen toimenpiteistään vuoden 1992 syyskuussa suoritetun Englannin punnan devalvoinnin vuoksi.

2 artikla

Tässä mainituille yrityksille määrätään 1 artiklassa mainitusta rikkomuksesta seuraavan suuruiset sakot:

i) P&OEF European ferries, sakon suurus 400 000 ecua

ii) Stena Line UK (Stena Sealink), sakon suuruus 100 000 ecua

iii) Sea France (SNAT), sakon suuruus 60 000 ecua

iv) Brittany Ferries, sakon suuruus 60 000 ecua

v) North Sea Ferries, sakon suuruus 25 000 ecua.

3 artikla

Sakot on maksettava kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta seuraavalle pankkitilille:

Tili N:o 310-0933000-43
Euroopan yhteisöjen komissio
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond-Point Schuman 5
B-1040 Bryssel

Kolmen kuukauden määräajan kuluttua umpeen korkoa maksetaan ilman eri toimenpiteitä sen korkoprosentin mukaan, jonka Euroopan rahapoliittinen instituutti perii ecu-määräisissä liiketoimissaan sen kuukauden ensimmäisenä työpäivänä, jona tämä päätös tehtiin, korotettuna 3,5 prosenttiyksiköllä, eli 7,5 %.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville yrityksille:

— P&O European Ferries, Channel House, Channel View Rd., Dover, GB-Kent CT17 9TJ,

— Stena Line UK, Charter House, Park St., Ashford, GB-Kent TN24 8EX,

— Sea France, 3, rue Ambroise Paré, F-75475 Paris Cedex 10,

— Brittany Ferries S.A., Port de Bloscon, F-29680 Roscoff,

— North Sea Ferries, Postbus 1123, NL-3180 AC Rozenburg ZH.

[1] EYVL N:o C 207, 18.7.1996, s. 4.

Tämä päätös pannaan täytäntöön perustamissopimuksen 192 artiklan mukaisesti.

Tehty Brysselissä 30 päivänä lokakuuta 1996.

Komission puolesta
Karel VAN MIERT
Komission jäsen