KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 30 oktober 1996

om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget

(IV/34.503 — Färjerederier — Valutatillägg)

(Endast de engelska, franska och nederländska texterna är giltiga.)

(97/84/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 fastställande av tillämpningsföreskrifter för artiklarna 85 och 86 i fördraget med avseende på sjötransport [1], ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, i synnerhet artikel 19.2 i denna,

med beaktande av kommissionens beslut av den 12 september 1994 att inleda förfarandet i detta ärende,

sedan de berörda företagen getts tillfälle att yttra sig över de punkter där kommissionen framfört invändningar enligt artikel 23 i förordning (EEG) nr 4056/86 och kommissionens förordning (EEG) nr 4260/88 av den 16 december 1988 om de anmälningar, klagomål, ansökningar och förhör som avses i rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten [2], senast ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor på sjöfartsområdet, och

med beaktande av följande:

[1] EGT nr L 378, 31.12.1986, s. 4.
[2] EGT nr L 376, 31.12.1988, s. 1.

I. SAKFÖRHÅLLANDE

A. BAKGRUND TILL BESLUTET

(1) Föreliggande beslut härrör från de undersökningar som gjordes i april 1993 i enlighet med artikel 18.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 på fyra färjerederiers kontor. Under undersökningens gång fann kommissionen dokumenterat bevis för att ett antal färjerederier hade kommit överens om att införa ett gemensamt valutatillägg på transport av gods till följd av pundets devalvering i september 1992. Fem färjerederier: P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries och North Sea Ferries hade aviserat identiska tillägg som skulle komma att införas för fraktgods som transporteras på linjer mellan Förenade kungariket och kontinenten med ett gemensamt datum för dessa tilläggs införande och en gemensam metod för beräkning av tilläggen.

B. FÖRETAGEN

(2) Företagen som berörs av förfarandet är rederier med roro-färjetrafik som tillhandahåller frakttjänster på ett antal linjer mellan Förenade kungariket och kontinenten.

— P&O European Ferries Ltd ("P&OEF") är ett dotterföretag till Peninsular and Oriental Steam Navigation Company ("P&OSNC"). P&OEF tillhandahåller roro-frakttjänster på de korta linjerna mellan Dover och Calais, på de korta linjerna över den västra delen av Engelska kanalen mellan Portsmouth och Le Havre eller Cherbourg och vid tiden för överträdelsen på en nordsjölinje mellan Felixstowe och Zeebrugge och Rotterdam. Dessutom hade man vid tiden för överträdelsen ett pool-avtal om gemensamt utnyttjande av fartyg med det belgiska rederiet Regie Voor Maritiem Transport (RMT) genom vilket man tillhandahöll sjötransporttjänster

mellan Dover och Oostende och Zeebrugge. P&OEF har informerat kommissionen om sin omsättning på den relevanta marknaden som uppgick till [...] pund sterling (*) under 1992.

— Stena Line UK ("Sealink" eller "SSL") är ett helägt dotterföretag till Stena Line AB, ett svenskt företag med en total omsättning på 9,4 miljarder svenska kronor 1994. Under namnet Stena Sealink Line tillhandahåller man sjötransporttjänster mellan Dover och Dunkerque, Newhaven och Dieppe samt Cherbourg och Southhampton. Man tillhandahöll tidigare också transporttjänster på den korta kanalrutten mellan Dover och Calais, enligt ett pool-avtal med Societé Nouvelle d'Armement Transmanche (SNAT) (1) om gemensamt utnyttjande av fartyg. SSL har informerat kommissionen om att omsättningen på den brittisk-franska marknaden år 1993 uppgick till [...] pund sterling.

— Sea France ("SNAT") är ett helägt dotterföretag till GIE Transmanche som i sin tur ägs till 86,6 % av SNCF, franska statens järnvägsföretag. Företaget hette tidigare SNAT (se ovan) och dess totala omsättning år 1991 var 1 112 637 867 franska franc.

— Bretagne Angleterre Irlande SA ("BAI") är ett franskt företag, som under namnet Brittany Ferries ("BF"), tillhandahåller roro-frakttjänster på linjer över den västra delen av Engelska kanalen mellan Portsmouth, Plymouth och Caen, St. Malo och Roscoff. Därutöver tillhandahåller ett brittiskt dotterföretag till BAI — BAI (UK) Ltd — frakttjänster på linjer över den västra delen av Engelska kanalen mellan Poole och Cherbourg, genom ett annat dotterföretag — Truckline Ferries. BAI:s omsättning för 1993 var 1,8 miljarder franska franc.

— North Sea Ferries ("NSF") tillhandahåller transporttjänster på nordsjölinjer mellan Hull, Ipswich och Teesport, Zeebrugge och Rotterdam och är ett hälften-hälftenägt samriskföretag mellan P&OSNC och Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Företagets omsättning år 1991 var 56 404 559 pund sterling.

(3) Kommissionen undersökte också hur ett antal andra färjerederier som infört relevanta valutatillägg på den marknaden gått till väga. Dessa rederier berörs inte av detta förfarande men i texten här nedan hänvisas till dem vid olika tillfällen. Rederierna i fråga är följande:

— Tor Line, ett i Nederländerna baserat dotterföretag till det svenska företaget Tor Line AB, som i sin tur är ett dotterföretag till det danska rederiet DFDS. Tor Line tillhandahåller sjötransporttjänster på Nordsjön från Immingham till Rotterdam.

— Sally Line, ett finskägt företag som tillhandahåller sjötransporttjänster mellan Ramsgate och Dunkerque och Oostende.

— Olau Line, som tills nyligen trafikerade linjen mellan Sherness och Vlissingen.

— Stena Line BV, ett systerbolag till Stena Sealink som trafikerar linjen Harwich – Hoek van Holland.

(4) De fem rederier som berörs av detta förfarande uppskattas ha haft en sammanlagd marknadsandel på 60 % av den totala relevanta marknaden 1992, med utgångspunkt från uppgifter som publicerats i den årligen utkommande branschtidningen "Cruise & Ferry Info" och uppgifter som publicerats av det brittiska kommunikationsdepartementet samt uppgifter från "P&OEF".

Marknaden

(5) Den relevanta marknaden är i det här fallet marknaden för tillhandahållande av sjötransporttjänster mellan Förenade kungariket och Frankrike, Belgien och Nederländerna. Marknaden omfattar transport både till och från Förenade kungariket.

Geografiskt omfattar marknaden all trafik som bedrivs mellan, å ena sidan, hamnar på Englands ost- och sydkuster och, å andra sidan, hamnar i de norra delarna av Frankrike, Belgien och Nederländerna. Det är möjligt att snävare fastställa sektorerna inom denna marknad. Framförallt kan den delas upp i tre huvudsektorer: korta linjer över Engelska kanalen, linjer som trafikerar de västra delarna av Engelska kanalen och linjer som trafikerar Nordsjön. Det förekommer omfattande konkurrens mellan de korta direktlinjerna över Engelska kanalen och de linjer som trafikerar de västra delarna av Engelska kanalen och likaledes mellan nordsjölinjerna och de korta direktlinjerna. Detta beror på det faktum att dessa hamnar har goda transportförbindelser vilket gör att vidaretransporter därifrån till en lång rad destinationsorter i Förenade kungariket respektive på kontinenten är relativt enkla och vanligt förekommande.

Vid den aktuella tidpunkten kunde transport av godstrafik endast ombesörjas genom färjetrafik, eftersom tunneln under Engelska kanalen inte hade öppnats då. Fartygen i fråga var av två slag, antingen "roll-on roll-off" (ro-ro) eller "lift-on lift-off"(lo-lo). Detta gäller även för bland annat fraktfordon med förare, trailrar utan förare, containrar och så vidare. De rederier som berörs av detta beslut har alla färjor av typen "roll-on roll-off".

(*) I den offentliggjorda versionen av detta beslut utelämnas viss information inom hakparenteser enligt bestämmelserna i artikel 24 i förordning (EEG) nr 4056/86 om sekretess.

(1) EGT nr C 82, 19.3.1994, s. 7. Detta avtal har nu upphört att gälla.

Det har beräknats att den totala marknadsvolymen för frakter mellan Förenade kungariket och kontinenten år 1992 uppskattningsvis var på 2,9 miljoner fraktenheter varav 59 % gick över Nordsjön, 30 % över Dover Strait (en kort direktlinje) och 11 % över de västra delarna av Engelska kanalen. De rederier som berörs av detta beslut hade marknadsandelar som uppskattats till 49 % över Nordsjön, 83 % över Dover Strait och 100 % över de västra delarna av Engelska kanalen.

Samordnat förfarande

(6) Det samordnade förfarandet utgörs av de samtidigt införda och identiskt lika valutatillägg med vilka vissa färjerederier belagt de "roll-on roll-off" -fraktavgifter som betalas i pund sterling, på vissa linjer mellan Förenade kungariket och kontinenten under 1992.

(7) Efter pundets devalvering med cirka 17 % den 16 september 1992, var färjerederier med inkomster i pund sterling och utgifter i andra valutor tvungna att besluta hur man skulle förhålla sig till möjligheten av en minskning av intäkternas realvärde och en motsvarande ökning av kostnadernas reella värde. Exempelvis skulle då rederier i Förenade kungariket komma att ha en del av sina intäkter i pund sterling medan en del av kostnaderna, såsom kostnader för bränsle och reservdelar skulle vara i andra valutor. Rederier på kontinenten skulle också ha påverkats om de hade större inkomster i pund sterling och man stod också inför det faktum att kunderna skulle komma att försöka ändra sina konton till pund sterling eller söka sig till andra rederier för att dra nytta av devalveringen. Å andra sidan skulle rederier med större intäkter i andra valutor och kostnader i pund sterling komma att gagnas av devalveringen.

(8) Vart och ett av de enskilda färjerederierna måste därför fatta ett kommersiellt beslut. Det fanns en rad valmöjligheter. Exempelvis kunde ett rederi höja sina priser för att täcka intäkternas realvärdesminskning, eller också försöka ta kunder från rivalerna genom att inte höja eller till och med sänka priserna. Alla de vanliga kommersiella överväganden som måste göras på en fri marknad måste göras även i denna situation. Kostnadsstrukturen för de olika färjerederierna inom den relevanta marknaden varierar betydligt beroende på rederiernas storlek, verksamhetsområde, leveranskällor, antal fartyg, antal anställda och så vidare. Därför skulle man inte kunna förvänta sig att färjerederierna skulle komma att reagera på exakt samma sätt på pundets devalvering.

(9) I slutet av september 1992 tillkännagav ett antal åkerier att man skulle komma att införa ett valutatillägg för de fraktsatser som betalades i pund sterling. Detta tycks ha påverkat hur färjerederierna reagerade på situationen, eftersom alla rederier inom den relevanta marknaden därefter införde valutatillägg av ett eller annat slag. Parterna i överträdelsen införde valutatillägg samma dag, den 1 november 1992. Avgifterna var identiska och så även beräkningsmetoden. Tre rederier skickade brev till sina kunder och ordalydelsen i breven var nästan exakt densamma. Själva införandet av ett valutatillägg är inte något som kommissionen gör invändningar mot, då detta är ett kommersiellt beslut som vart och ett av rederierna, oberoende hade rätt att fatta. Bevisen visar emellertid på att nästan alla färjerederier på den relevanta marknaden kontaktade sina konkurrenter direkt och utbytte information om hur de tänkte reagera på den uppkomna situationen.

(10) De tillägg som Stena Sealink, SNAT, P&OEF och Brittany/Truckline Ferries aviserat för linjer mellan Förenade kungariket och Frankrike (över Dover Strait och västra delen av Engelska kanalen) var identiska. Rederierna i fråga hade en marknadsandel på uppskattningsvis 88 % på dessa linjer under 1992.

(11) För linjer mellan Förenade kungariket och Belgien (över Dover Strait och Nordsjön) aviserade både P&OEF och North Sea Ferries tillägg som var identiska med MAT-skalan för Belgien, (tilläggstariffer som införts av åkeriföretaget MAT Transport i september 1992 och som nedan kallas "MAT-skalan". Dessa tariffer fastställde tilläggsnivåerna för transporter till och från 13 europeiska länder, inklusive Frankrike, Belgien och Nederländerna. Storleken på det tillägg som skulle tas ut för transport till eller från ett givet land under en given vecka kunde beräknas med hjälp av de växelkurser som publicerats i föregående fredags utgåva av Financial Times). Det har uppskattats att dessa rederier hade en marknadsandel på mer än 50 % på dessa linjer.

(12) För linjer mellan Förenade kungariket och Nederländerna (över Nordsjön) aviserade North Sea Ferries tillägg som var identiska med MAT-skalan för Nederländerna, medan P&OEF aviserade tillägg som var nästan identiska. Dessa rederier hade uppskattningsvis en marknadsandel på mer än 30 % på linjer mellan Förenade kungariket och Nederländerna under 1992.

(13) Alla rederierna införde sina tillägg den 1 november 1992.

C. KOMMISSIONENS UNDERSÖKNINGAR

(14) Den 6 och 7 april 1993 genomförde kommissionens tjänstemän, i enlighet med artikel 18 i förordning (EEG) nr 4056/86, samtidiga undersökningar utan föregående varning vid tre av de av detta beslut berörda företagens kontor, det vill säga: P&OEF, Stena Sealink och Brittany Ferries. Undersökningar genomfördes också i Sally Lines lokaler och hos Truckline Ferries, ett dotterföretag till Brittany Ferries.

Efter undersökningarna sändes en begäran om information i enlighet med artikel 16 i förordning (EEG) nr 4056/86 till de ovan nämnda företagen.

D. BEVISNING

(15) Den huvudsakliga bevisning på vilken detta beslut grundar sig omfattar följande:

a) Meddelanden, rörande införandet och beräkningen av valutatillägg, som sänts framförallt med fax mellan de olika rederierna.

b) Interna PM som skrivits av de anställda vid P&OEF, Sealink och Brittany Ferries.

c) Medgivanden som P&O European Ferries och Stena Sealink gjort i sina svar på kommissionens begäran om information samt i svaren på kommissionens invändning.

P&OEF och Stena Sealink

(16) Stena Sealink informerade kommissionen [1] om att det hade hållits ett möte mellan Stena Sealink och SNAT i Paris den 29 september 1992 där man bland annat diskuterat effekterna av pundets devalvering. Sealink hävdar att SNAT vid mötet hade informerat om att man fruktade att förlora kunder på grund av de konton i två valutor som man hade hos konkurrenterna, och då särskilt P&OEF (kunder med möjlighet att välja att betala antingen i franska franc eller pund sterling skulle då välja pund sterling). Sealink hävdade att fraktchefen på P&OEF deltog i mötet enligt en tidigare överenskommelse med Sealink och att devalveringens effekter diskuterades. Enligt Sealink hävdade SNAT att om P&OEF inte vidtog åtgärder för att häva det onormala tillstånd som skapats av devalveringen, så skulle man se sig tvungen att sänka de av de egna priserna som var i franska franc. P&OEF:s fraktchef gick med på att diskutera saken med sin verkställande direktör.

(17) Ytterligare ett möte mellan Sealink, SNAT och P&OEF ägde rum den 2 oktober 1992. Avsikten med mötet var att diskutera förslag till rationalisering av färjetrafiken för att kunna konkurrera med Eurotunnel. Valutatillägg diskuterades också. Enligt P&OEF [2] "ledde parternas diskussion till att man kunde dra ett antal grundläggande slutsatser t.ex. att det var nödvändigt att införa valutatillägg för att säkerställa en bärkraftig handel, att det var nödvändigt att införa valutatillägg för att återställa ordningen på marknaden". P&OEF hävdade att de tre rederierna kom fram till den gemensamma ståndpunkten att införandet av valutatillägg enligt en tidsplan var nödvändigt för att skydda respektive företags intressen. P&OEF hävdade att eftersom de tre rederier som var närvarande representerade de större rederierna, hyste man förhoppningar om att dessas beslut att införa valutatillägg skulle vinna gehör även hos mindre rederier som Sally Line och Brittany Ferries.

(18) Stena Sealink har hävdat att SNAT under loppet av diskussionen upprepade sitt uttalande från mötet i Paris, att man skulle bli tvungen att sänka de av de egna fraktpriserna som var i franska franc för att behålla sin konkurrenskraft, om inte de brittiska rederierna höjde sina priser i pund sterling. Sealink hävdade att man informerade SNAT och P&OEF om att man hade för avsikt att införa ett valutatillägg men att P&OEF inte ville göra detta. Emellertid hävdade P&OEF att man skulle kontakta andra rederier om vad införandet av ett valutatillägg skulle få för följder.

(19) Den 5 oktober 1992 skickade P&OEF en förteckning över tillägg till Stena Sealink. P&OEF hävdar att avsikten med att skicka förteckningen var att ge Sealink ett exempel på vilken typ av tillägg P&OEF hade för avsikt att införa och att det var en följd av diskussionerna den 2 oktober. (Faktum är att denna tilläggsförteckning hade skickats till P&OEF av North Sea Ferries och i förteckningen fastställdes fyra rörliga valutatariffer, där respektive tariff baserats på den ungefärliga växelkursen för de belgiska, tyska, franska och nederländska valutorna vid tidpunkten för pundets devalvering.)

(20) Emellertid samarbetade färjerederierna, som P&OEF hävdar, om att fastställa de olika tilläggstarifferna, det vill säga sådana som var identiska med MAT-skalan (se ovan, punkt 11).

(21) Enligt Stena Sealink hade man telefonkontakt med P&OEF vid ett antal tillfällen under en vecka från och med den 5 oktober 1992. Under dessa telefonsamtal diskuterade parterna MAT-tariffernas lämplighet, vilket datum de olika parterna skulle avisera att man skulle införa tillägg och vilken dag införandet skulle genomföras.

(22) Den 12 oktober 1992 sände Stena Sealink ett exemplar av MAT Transports tariffförteckning till SNAT och Stena Line BV.

[1] Stena Sealinks svar på kommissionens begäran om information enligt artikel 16.

[2] P&FOEF:s svar på kommissionens begäran om information enligt artikel 16.

(23) Den 14 oktober 1992 skickade Stena Sealink per fax till P&OEF ett exemplar av det brev som man hade för avsikt att sända till sina kunder nästa dag, där man aviserade tillägg för alla frakttjänster som skulle betalas i pund sterling på alla företagets linjer mellan Förenade kungariket och Frankrike från och med den 1 november 1992. (1) Den tilläggstariff som föreslogs i detta brevutkast var identisk med MAT-skalan för transporter till och från Frankrike. En handskriven anteckning i dokumentet visade att Sealinks fax åtföljdes av ett telefonsamtal mellan P&OEF och Stena Sealink den 14 oktober 1992 där P&OEF påpekade ett sakfel i brevet och Stena Seolink uppgav att felet skulle komma att åtgärdas.

Enligt P&OEF hade parterna kommit överens om att Sealink skulle ta initiativ till att införa tillägget och Sealink sände brevutkastet till P&OEF för att informera om vilket tillägg man skulle införa och vilken dag de skulle införas.

(24) Stena Sealink hävdar att P&OEF tog kontakt per telefon kring den 15 oktober för att säga att Sally Line inte skulle komma att införa något tillägg och P&OEF bad Sealink att kontakta Sally Line. Sealink gjorde så och fick veta att Sally Line inte ville införa något tillägg.

P&OEF kontaktade Sally Line den 16 oktober 1992 och skickade ett exemplar av det brev som Stena Sealink dagen innan hade sänt till sina kunder för att avisera införandet av tillägg. P&OEF lät Sally Lines förstå att man hade för avsikt att tillämpa samma tilläggstariff. Enligt P&OEF kunde Sally Line se behovet av ett tillägg men man ansåg inte att detta motiverade tillämpning av MAT-skalan. Den 22 oktober kontaktade P&OEF åter Sally Line och sade att om Sally Line införde andra tillägg så skulle detta skapa "förvirring och svårigheter på marknaden" (2).

Sally Line skickade ut ett brev till sina kunder den 23 oktober. Brevets text var nästan identisk med texten i de brev som skickats av P&OEF och Brittany Ferries men tilläggsnivån var lägre och överensstämde inte med MAT-skalan. Då det inte finns tillräckliga bevis för att Sally Lines beslut om införande av ett tillägg och om vilka belopp som skulle tas ut skulle vara resultatet av en hemlig överenskommelse, riktar sig detta beslut inte till Sally Line.

(25) Stena Sealink hävdar att man från och med den 19 oktober tog emot ett antal telefonsamtal från P&OEF. Under samtalen diskuterades de negativa kundreaktioner man fått på aviseringen av tilläggen. Den 22 oktober förhörde sig P&OEF om hur de båda företagen skulle få in tilläggen om kunderna inte ville betala dem. Sealink svarade att det var nodvändigt att inskärpa hos kunderna att det fanns en klar avsikt att införa tilläggen och att det var just detta som Stena Sealink höll på med att klargöra för sina kunder.

Under ett telefonsamtal den 29 eller 30 oktober 1992 beklagade sig P&OEF för Stena Sealink över att SNAT gav rabatt till vissa fraktkunder för att kompensera dem för den franska francens värdeökning i förhållandet till pund sterling. Stena Sealink hävdar att man efter ha kontrollerat saken med SNAT informerade P&OEF, återigen genom ett telefonsamtal, om att trots att det fanns vissa sådana överenskommelser så skulle dessa inte längre vara giltiga när avgiften införts den 1 november 1992.

Därefter, den 5 november, ringde P&OEF till Stena Sealink och informerade att som ett resultat av SNAT:s agerande, hade P&OEF beslutat att befria sina större kunder från tillägget. P&OEF gav då, på telefon, Stena Sealink en lista med cirka 35–40 sådana kunder.

(26) Ett dokument som hittats i P&OEF:s lokaler, daterat den 13 november 1992, visar att P&OEF [...]. Ett annat internt dokument visar att från den 23 november 1992 sänkte P&OEF [...].

(27) I ett dokument som hittats i Stena Sealinks lokaler, daterat den 24 november 1992 och adresserat till SNAT fastslås att [...].

(28) I ett annat dokument som hittats i Stena Sealinks lokaler sägs att [...].

(29) Enligt P&OEF frångicks tillägget till förmån för totala omförhandlingar av 1993 års fraktrater i samråd med de större kunderna. Detta bekräftas av dokument som hittats i P&OEF:s lokaler. Emellertid togs tilläggen fortfarande ut från andra kunder och dokument som hittats i Sally Lines lokaler visar att P&OEF den 20 november skickade ut brev till sina kunder på Felixstowe — Rotterdam/Zeebrugge-linjen, i vilket man underrättade kunderna om att fraktraterna skulle komma att höjas för år 1993. I brevet säger P&OEF också att: "För att undvika missförstånd kommer valutatillägg fortsättningsvis att tas ut enligt den skala som blev giltig den 1 november 1992 och som aviserats i vårt brev av den 19 oktober 1992". Liknande brev sändes den 23 november 1992 till företagets kunder på linjerna från Dover till Calais, Boulogne, Zeebrugge och Oostende.

(1) Dokument som hittats i P&OEF:s lokaler.
(2) Dokument som hittats hos Sally Line under kommissionens undersökning.

(30) I ett dokument daterat den 24 november 1992 och som hittats i P&OEF:s lokaler står det att [. . .].

Brittany/Truckline Ferries

(31) P&OEF hävdar att man kontaktade Brittany Feries för att informera om att P&OEF tillsammans med andra rederier hade för avsikt att införa ett valutatillägg baserat på en vanlig rörlig skala. Enligt P&OEF [1] "godtog Brittany Ferries förslaget" och P&OEF försåg Truckline Ferries med ett exemplar av det brev som P&OEF hade för avsikt att sända till sina kunder för att avisera införandet av ett valutatillägg, tillsammans med ett exemplar av den rörliga tilläggsskala som föreslagits.

(32) Stena Sealink hävdar att man mellan den 12 och 15 oktober kontaktades av Brittany Ferries som frågade vad Stena Sealink skulle komma att göra angående pundets devalvering. Sealink upplyste Brittany Feries om att man skulle införa ett tillägg enligt de riktlinjer som fastställts av MAT Transport Ltd, med giltighet från den 1 november 1992 och tillämpligt för alla kunder utan undantag.

(33) I ett internt meddelande inom Brittany Ferries [2] av den 16 oktober 1992 uppges följande:

"Alla de större rederierna, det vill säga Sealink, P&O, Olau Line, Sally Line etc. har antingen sänt eller håller på att sända bifogade brev till alla sina kunder både på kontinenten och i Förenade kungariket. Som jag förstår, kommer detta att tillämpas rigoröst för alla kunder utan undantag och jag skulle föreslå att vi sänder ut följande på måndag" (den 19 oktober 1992).

Med detta fax följde ett utkast till brev som var nästan identiskt med det brev som sedan sändes ut av P&OEF den 19 oktober 1992, samt en förteckning över tillägg i överensstämmelse med MAT-skalan.

(34) Den 21 oktober 1992 skickade Brittany Ferries till P&OEF en kopia [3] av det brev som Truckline Ferries hade skickat till sina kunder föregående dag för att avisera införandet av ett valutatillägg med verkan från den 1 november 1992. P&OEF hävdar att detta var för att bekräfta det muntliga tillkännagivandet att Brittany Ferries hade infört ett tillägg baserat på MAT-skalan.

(35) Precis som i fallet med P&OEF och Sealink, fann kommissionen vid undersökningarna inga bevis för att Brittany Ferries skulle ha gjort några försök att beräkna förlustriskerna i samband med pundets devalvering innan man beslutade att använda MAT-skalan. Tvärtom framgår det tydligt av ett dokument daterat den 7 december 1992 som hittats i Brittany Ferries lokaler, att inga försök gjordes att beräkna tilläggen i direkt relation till företagets kostnadsstruktur vid tiden för tilläggens avisering. I detta dokument hänvisas till en begäran om information som företaget fått från konkurrensverket (Office of Fair Trading) i Förenade kungariket (som också hade mottagit ett klagomål angående färjerederiernas agerande) och i dokumentet frågas huruvida [. . .].

(36) I ett internt dokument från Brittany Ferries [4] daterat den 26 oktober 1992 refereras till P&OEF och Sealink och dokumentet innehåller bl.a. följande: [. . .]. Dokumentets författare hävdar att Brittany Ferries borde vara flexibelt vid genomförandet av tilläggen. Kommissionen tolkar detta dokument som att P&OEF, Sealink och Brittany Ferries hade kommit överens om att ett valutatillägg skulle införas och att det skulle gälla för alla kunder.

North Sea Ferries

(37) Enligt North Sea Ferries, som är ett samriskföretag melan P&O och Nedlloyd och har styrelsemedlemmar gemensamma med P&OEF, tog North Sea Ferries tillsammans med P&OEF gemensamt itu med frågan om införandet av valutatillägg och datum för North Sea Ferries införande av avgiften (den 1 november 1992) fastställdes av P&OEF [5]. North Sea Ferries säger sig ha fattat sitt beslut att införa ett tillägg på samma dag i mitten av oktober 1992 som P&OEF fattade sitt beslut att införa ett tillägg.

(38) North Sea Ferries säger att man kontaktades av Stena Line BV den 12 eller 13 oktober 1992 och att Stena Line informerade om sin avsikt att införa ett tillägg. Ett exemplar av skalan skickades över. Denna information vidarebefordrades till P&OEF samma dag [6]. North Sea Ferries hävdar att man inte informerade Stena BV om hur man tänkte agera med avseende på tilläggen, men eftersom Stena Sealink kände till hur P&OEF tänkte agera på Nordsjön så bör man också ha känt till vad North Sea Ferries tänkte göra.

(39) Som svar på kommissionens begäran om information hävdar Stena Line att man den 12 oktober fått sig tillsänt ett exemplar av MAT-skalan från Stena Sealink och att Stena BV antingen samma dag eller följande dag kontaktade North Sea Ferries för att informera om att man tänkte införa ett tillägg baserat på en rörlig skala. Stena Line BV har också uppgett att man diskuterat devalveringens effekter med North Sea Ferries någon gång mellan den 2 och 14 oktober [7].

[1] P&FOEF:s svar på kommissionens begäran om information enligt artikel 16.
[2] Dokument som hittats i Brittany Ferries lokaler.
[3] Dokument som hittats i P&OEF:s lokaler.
[4] Dokument som hittats i Truckline Ferries lokaler.
[5] North Sea Ferries svar på kommissionens begäran om information enligt artikel 16.
[6] Dokument som hittats i P&OEF:s lokaler.
[7] Stena Lines svar på kommissionens begäran om information enligt artikel 16.

(40) North Sea Ferries hävdar att man klargjorde sin avsikt att införa ett valutatillägg för Tor Line i början av oktober och att Tor Line uppmanades att göra likadant men att Tor Line inte förband sig till någonting.

Parternas argument

P&O

(41) P&O erkänner att man i oktober 1992 deltog i ett samordnat förfarande tillsammans med SSL och SNAT. Dock hävdar P&O att tilläggen aldrig infördes så som var avsett och att tilläggen frångicks i början av november 1992 och inte hade någon effekt på marknaden. 1993 års rater påverkades inte. P&O hävdar också att det samordnade förfarandet inte kan sägas ha inkluderat Britanny Ferries samt att samordningen med samriskföretaget NSF inte kan utgöra en överträdelse av artikel 85.

Sealink

(42) SSL erkänner att man tillsammans med SNAT deltog i ett samordnat förfarande med P&O och att man därigenom gjorde sig skyldig till en överträdelse av artikel 85.1. Dock hävdar man att det inte finns någon grund för ett utdöma ett högt bötesbelopp eftersom tilläggen aldrig genomfördes. Sealink menar också att man hade rätt att rådgöra med SNAT angående prissättningen inom ramen för företagens pool-avtal om gemensamt utnyttjande av fartyg. SSL tillämpade ett ensidigt tillägg på 5 % den 5 november 1992 med verkan från och med den 1 november 1992. SSL menar också att det inte kan sägas att företaget deltagit i ett samordnat förfarande med Brittany Ferries, eftersom kontakterna mellan företagen enbart utgjordes av ett telefonsamtal.

SNAT

(43) I sitt svar på kommissionens invändningar säger sig SNAT bara ha följt sin poolpartner Stena Sealinks exempel och att SNAT inte hade kontakt med något annat färjerederi. Det faktum att en representant för P&OEF deltog i mötet den 29 september 1992 var något exceptionellt och representanten deltog på inbjudan av Stena Sealink. SNAT säger sig "bara ha klargjort att man avsåg att vidta de åtgärder som var nödvändiga för att behålla företagets marknadsandelar vilket inkluderade att sänka företagets priser i franska franc, om det var troligt att man skulle komma att förlora i konkurrenskraft hos de kunder som drog nytta av möjligheten att välja att betala antingen i franska franc eller pund sterling hos konkurrenterna". Det andra mötet den 2 oktober 1992 avhölls för att man skulle diskutera möjligheten av ett sluta ett s.k. Super Pool-avtal om gemensamt utnyttjande av fartyg mellan de tre rederierna och det drogs inga viktigare slutsatser angående valutatilläggerna. SNAT menar att dessa möten inte utgör bevis på ett samordnat förfarande mellan P&O, SSL och SNAT, samt att under alla omständigheter så skulle ett sådant samordnat förfarande inte ha kunnat ha som sitt mål att begränsa konkurrensen och kan inte ha påverkat handeln mellan medlemsstaterna. SNAT säger sig inte ha haft kännedom om utväxlingen av förteckningar mellan SSL och P&O. SSL ansvarade för försäljning och marknadsföring i Förenade kungariket i enlighet med vad som överenskommits i avtalet om gemensamt utnyttjande av fartyg och därför överlät SNAT detaljerna kring införandet av valutatilläggen på SSL. SNAT förnekar SSL:s påstående att valutatilläggen infördes för att tillmötesgå SNAT:s önskemål.

(44) SNAT hävdar att den gemensamma genomförandedagen och den gemensamma skalan kan förklaras av marknadens oligopolstruktur och öppna karaktär.

(45) SNAT säger att av företagets [...] kunder fakturerades endast [...] i pund sterling och bland dessa var det [...] som inte betalade tilläggen och [...] som betalade men fick tillbaka beloppet i form av rabatter. Tilläggen togs inte ut efter den 31 december 1992 och de införlivades inte med 1993 års fraktrater. Raterna för 1993 höjdes generellt med 5 % även om vissa kunders rater som förhandlats individuellt faktiskt sjönk.

Brittany Ferries

(46) Brittany Ferries hävdade under det muntliga förhöret att marknaden hade oligopolstruktur och var öppen. Företaget framförde att när man skulle ta ställning till hur man skulle reagera på pundets devalvering var det nödvändigt att veta hur konkurrenterna skulle komma att agera, så man vidtog åtgärder för att ta reda på detta, men man hade inga avtal med konkurrenterna. Sealink aviserade öppet sina planer den 16 oktober 1992, medan Brittany Ferries råkade få reda på P&O:s planer under ett telefonsamtal mellan en av företagets anställda och en av P&O:s anställda. Brittany Ferries hävdar att

intressena sammanföll — Brittany Ferries ville veta vad konkurrenterna skulle komma att göra medan de företag som redan hade inlett ett samordnat förfarande hade intresse av att vidarebefordra detta till Brittany Ferries. Brittany Ferries hävdar att fraktchefen på Truckline Ferries, herr [...], som inte längre är anställd i företaget, kan ha fått en kopia av P&O:s brev i förväg. Han förberedde ett förslag till ett brev åt Brittany Ferries (UK) verkställande direktör, herr [...], men berättade inte att han kände till P&O:s brev. Att herr [...] som svar på kommissionens begäran om information uppger att han själv hade gjort utkastet till brevet kan förklaras av det faktum att han var i en svår position gentemot sina överordnade såtillvida att en av hans anställda försatt företaget i en besvärlig situation.

(47) Brittany hävdar också att eftersom det i det interna meddelandet av den 16 oktober 1992 som kommissionen citerar i sin invändning felaktigt påstås att Olau Line och Sally Line hade beslutat att införa tillägg, bevisar detta att BF inte var delaktigt i någon överenskommelse, för annars skulle man ha vetat att Olau Line och Sally Line inte deltog. BF säger att man tillämpade samma avgifter som de andra av "psykologiska skäl". Eftersom vissa stora åkerier hade infört ett tillägg och eftersom de flesta av färjerederiernas kunder var åkerier, så verkade det troligt att de skulle godta att avgifter infördes av färjerederierna.

(48) I sitt svar på kommissionens invändningar hävdar P&O att företagets verkställande direktör, herr [...], kontaktade herr [...] för att informera honom om vilka åtgärder P&O, SSL och SNAT tänkte vidta. P&O hävdar att man såg Brittanys svar, inte som ett bindande åtagande, utan mer som en informell indikation på att Brittany Ferries, av egna kommersiella skäl, hade för avsikt att följa de större rederiernas exempel. Även om Truckline senare bekräftade att detta tillvägagångssätt skulle tillämpas, ansåg P&O inte att man hade fått någon tidigare bekräftelse.

(49) Brittany Ferries hävdar att valutatillägget bara berörde 10 % av företagets åkerikunder och att den bara togs ut fram till den 1 januari 1993. Emellertid sände Brittany Ferries brev (1) till sina kunder den 30 november 1992, där man uppgav att valutatillägget skulle inkorporeras i fraktratstrukturen utöver höjningen av raterna för 1993.

North Sea Ferries

(50) NSF erkänner att man i oktober 1992 samarbetade med P&OEF om utarbetandet och det planerade införandet av en valutatilläggsskala men menar att detta samarbete inte var av en sådan omfattning att det kan karakteriseras som ett samordnat förfarande. NSF hävdar att artikel 85 inte är tillämplig på samarbetet eftersom NSF och P&OEF har samma moderföretag, P&OSNC.

(51) NSF hävdar också att det gemensamma tillvägagångssättet frångicks strax efter det att tilläggen införts och att det inte hade någon ekonomisk effekt på marknaden.

Kommissionens bedömning av parternas argument

(52) Kommissionen noterar att P&OEF och SSL erkänner att de överträtt artikel 85 genom att delta i ett samordnat förfarande med varandra och med SNAT. Kommissionen avvisar SNAT:s påstående att företaget inte hade kännedom om kontakter med några andra färjerederier än med SSL med vilken man hade ett pool-avtal om gemensamt utnyttjande av fartyg. Även om avsikten med de möten som hölls den 29 september 1992 och den 2 oktober 1992 inte primärt var att diskutera valutatilläggen, så medger man att valutatilläggen diskuterades i närvaro av representanter för alla tre företagen. Kommissionen bekräftar att SNAT och SSL hade rätt att rådgöra med varandra angående valutatilläggen då de hade ett avtal om gemensamt utnyttjande av fartyg, men kontakten med P&OEF är en klar överträdelse av artikel 85 (se nedan punkt 55 – 59). Medan kommissionen kan godta att SNAT kanske inte hade någon direkt kontakt med de andra färjerederierna efter den 2 oktober 1992, så tyder bevisningen på att man hade indirekt kontakt åtminstone med P&OEF, genom poolpartnern SSL.

(53) Avseende Brittany Ferries styrker bevisningen att både P&OEF och SSL och Brittany Ferries hade kontakt med varandra. Parterna har hävdat att eftersom kontakterna var minimala kan detta inte utgöra något samordnat förfarande. Kommissionen kan inte godta detta. Om olika företag har en vilja att samarbeta med varandra om hur man ska reagera på en viss marknadssituation, så behövs det kanske inga långa överläggningar. SSL hävdar att dess kontakt med Brittany utgjordes av ett enda telefonsamtal. Under de rådande omständigheterna var det troligtvis tillräckligt med ett telefonsamtal, eftersom P&O också hade varit i kontakt med Brittany och eftersom Brittany, enligt egen utsaga, var angeläget om att få veta vad konkurrenterna planerade att göra åt pundets devalvering.

P&O:s kundbrev skickades uppenbarligen vidare till Brittany Ferries och Brittany Ferries skickade P&O en kopia av det brev som Truckline Ferries hade skickat till sina kunder föregående dag för att avisera införandet av ett valutatillägg från och med den 1 november 1992. P&O hävdar att detta gjordes för att bekräfta den muntliga upplysningen om att de hade infört valutatillägg.

(1) Dokument som hittats i Truckline Ferries lokaler.

Brittany Ferries hävdar att eftersom det i det interna meddelandet av den 16 oktober 1992 som kommissionen citerar i sitt meddelande om invändningar felaktigt hävdas att Olau Line och Sally Line hade beslutat att införa tillägg, bevisar detta att Brittany Ferries inte var delaktigt i någon överenskommelse. Kommissionen tolkar snarare detta som en indikation på att parterna antog att andra företag skulle foga sig efter deras planer. Både P&O och SSL var i kontakt med Sally Line vid den tidpunkten.

I ett internt dokument från Brittany Ferries som skrivits av en anställd vid BF:s försäljningsavdelning hänvisas det till P&OEF och Sealink och i dokumentet kan man läsa: [. . .] Den som skrivit dokumentet menar att Brittany Ferries bör vara flexibelt vid sitt genomförande av tillägg. Kommissionen tolkar detta dokument som att Brittany Ferries hade informerat sin personal om att man hade kommit överens med P&O och SSL att tilläggen skulle tas ut av alla kunder utan undantag.

(54) Avseende North Sea Ferries kan kommissionen inte godta NSF:s och P&O:s argument att sambandet företagen emellan utesluter en överträdelse av artikel 85. Parterna har själva hävdat att North Sea Ferries själv kan fastställa sin egen kommersiella policy från dag till dag, oberoende av moderföretagen P&O och Nedlloyd ([1]). Härav följer att företaget inte ingår i P&O:s organisation och därför måste ses som en separat aktör på marknaden. Parterna nekar inte till att hemliga överenskommelser förekom i föreliggande ärende.

II. RÄTTSLIG BEDÖMNING

Artikel 85

(55) Enligt artikel 85.1 i EG-fördraget är alla avtal mellan företag och alla former av samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen oförenliga med den gemensamma marknaden och förbjudna, och särskilt sådana som direkt eller indirekt fastställer inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor.

(56) För att fastslå att det föreligger ett samordnat förfarande är det tillräckligt att företagen medvetet ersätter den konkurrensrisk som annars kan uppkomma, med ett praktiskt samarbete ([2]). Ett samordnat förfarande förutsätter "direkt eller indirekt kontakt mellan konkurrenter som har för avsikt eller till följd att påverka deras förhållningssätt på marknaden eller att informera om vilken hållning man beslutat att inta eller överväger att inta på marknaden" ([3]). Av bevisningen framgår det tydligt att parterna deltog i diskussioner med direkt avsikt att fastställa ett gemensamt förhållningssätt vad gäller införandet av valutatillägg. Det står också klart att dessa diskussioner mellan parterna försiggick på en högre nivå inom företagen, i synnerhet eftersom de verkställande direktörerna var direkt inblandade.

(57) I betraktande av den nivå på vilken kontakterna och informationsutbytet mellan rederierna försiggick angående införandet av valutatillägg, står det klart att likheterna hos de tillägg som införts av flera rederier inte är ett resultat av den relevanta marknadens öppna karaktär som vissa rederier har påstått. I synnerhet var den kunskap som var och en av parterna i överträdelsen hade om de andra parternas agerande inte ett resultat av kontakter med gemensamma kunder, utan resultatet av direkta informationsutbyten mellan parterna.

(58) För att artikel 85 skall vara tillämplig är det nödvändigt att överenskommelsen eller det samordnade förfarandet mellan parterna har som syfte eller resultat att begränsa konkurrensen. Det uppenbara syftet med parternas arrangemang var att införa ett gemensamt valutatillägg som skulle bli gällande från samma datum. Det kan inte råda något tvivel om att denna överenskommelse utgjorde ett samordnat förfarande, vars syfte var att fastställa parternas affärsvillkor.

(59) Överenskommelsen mellan rederierna faller klart inom ramen för artikel 85, oaktat de svårigheter som rederierna hade med att rent faktiskt ta ut de valutatillägg som aviserats för kunderna ([4]). Även om det kan vara så att tilläggen inte infördes i exakt den form som aviserats av rederierna i mitten av oktober 1992, så hade ändå rederiernas samarbete som resultat att affärsvillkoren på den relevanta marknaden påverkats.

([1]) NSF:s svar på kommissionens meddelande om invändningar, punkt 3.9 P&O:s svar på kommissionens meddelande om invändningar, punkt 3.10.

([2]) EG-domstolens dom av den 14 juli 1972, ICI mot kommissionen, mål 48/69, Rec. 1972, s. 151, punkt 64.

([3]) EG-domstolens dom av den 16 december 1975, Suiker Unie m.fl. mot kommissionen, de förenade målen 40 – 48, 50, 54 – 56, 111, 113 och 114/73, Rec. 1975, s. 1663, punkt 174.

([4]) Se kommissionens beslut 86/398/EEG (EGT nr L 230, 18.8.1986, s. 1) i Polypropylenmålet, där vissa aktiviteter ansågs utgöra överträdelser av artikel 85, även om de målpriser som parterna kommit överens om faktiskt aldrig uppnåddes.

Påverkan av handeln mellan medlemsstater

(60) Med hänsyn till företagens betydelse på marknaden för frakttjänster till sjöss mellan Förenade kungariket och norra Frankrike, Belgien och Nederländerna kan det inte råda något tvivel om att arrangemanget åtminstone haft potential att påverka handeln mellan medlemsstater.

(61) Det ligger i sakens natur att ett samordnat förfarande mellan de största producenterna av en viss tjänst påverkar det handelsmönster mellan medlemsstater som annars skulle ha utvecklats i frånvaro av ett sådant förfarande. Detta blir särskilt tydligt när tjänsten i fråga är internationell transport. I det här fallet står de berörda parterna för en stor del av tjänstemarknaden i fråga och är verksamma i olika medlemsstater. Det är troligt att en minskning av konkurrensen dem emellan snedvrider efterfrågan från det ena företaget till det andra och på så sätt förändrar mönstret för handel med den tjänsten mellan medlemsstaterna. Detta har dessutom en, åtminstone potentiell, sekundär effekt i det att en ökning av priset för transporttjänster troligtvis minskar efterfrågan på sådana tjänster och således minskar handeln med gods mellan Förenade kungariket och kontinenten.

Slutsatser

(62) På grundval av vad som ovan konstaterats anser kommissionen att P&OEF, Stena Sealink, SNAT och Brittany Ferries deltog i ett samordnat förfarande i strid med artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om hur stort det valutatillägg som skulle införas för roll-on roll-off frakttjänster mellan Förenade kungariket och Frankrike skulle vara.

(63) Kommissionen anser också att P&OEF och North Sea Ferries deltog i ett samordnat förfarande i strid med artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om storleken av ett valutatillägg som skulle införas för roll-on roll-off frakttjänster mellan Förenade kungariket och Belgien och Nederländerna.

BÖTER

Artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86

(64) Enligt artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 får kommissionen fatta beslut om att ålägga företag böter omfattande från 1 000 ecu upp till 1 miljon ecu eller en summa som är större än så men inte överskrider 10 % av omsättningen under föregående år för vart och ett av de företag som deltagit i överträdelsen, i det fall artikel 85.1 i EG-fördraget överträtts antingen uppsåtligt eller oaktsamt. Vid fastställandet av böter skall hänsyn tas till hur allvarlig och långvarig överträdelsen var.

Överträdelsens allvar

(65) Ett samordnat förfarande genom vilket de största rederierna på marknaden för frakttransporter med rorofartyg försökte införa en enhetlig prishöjning utgör en allvarlig överträdelse av gemenskapslagstiftningen. Rederierna har hävdat att valutatilläggen rättfärdigades av det faktum att man stod inför betydande förluster om inte priserna i pund sterling höjdes. Kommissionen ifrågasätter inte detta. Som konstaterats ovan har varje rederi som agerar oberoende rätt att införa valutaillägg. Emellertid framgår tydligt av bevisningen att P&O-EF, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries och North Sea Ferries försökte undanröja osäkerhetsmomentet kring konkurrenternas agerande genom att sluta avtal om att införa identiskt lika eller nästan identiskt lika valutatillägg. Huvudparten av rederierna har hävdat antingen att tilläggen inte infördes alls eller att de bara infördes till en del. Kommissionen medger att införandet av valutatillägg bara lyckades delvis, framförallt beroende på kundernas motstånd mot införandet av valutatillägg. Det faktum att det inte lyckades fullt ut gör inte överträdelsen mindre allvarlig. En avsiktlig och uppenbar överträdelse av ett av de allra tydligaste förbuden i artikel 85.1 måste betraktas som allvarlig.

(66) Kommissionen anser att P&OEF och Stena Line helt uppenbart var de pådrivande krafterna i det samordnade förfarandet. De övriga rederierna hade relativt sett mindre framträdande roller.

Varaktighet

(67) Kommissionen anser att det samordnade förfarandet inleddes den 2 oktober 1992 vad gäller P&OEF, Sealink och SNAT, eftersom förfarandet tycks ha sitt ursprung i det möte som hölls denna dag. Brittany Ferries och North Sea Ferries anslöt i mitten av oktober 1992. Bevisningen tyder på att valutatillägget togs ut från mindre kunder som inte hade lika stort inflytande på marknaden som sina större konkurrenter och att avgifterna fanns kvar fram till och med den 31 december 1992. Som konstaterats ovan, sägs det i ett dokument som hittats i Stena Sealinks lokaler att [...]. Ett annat dokument som hittats i Stena Sealinks lokaler och som är adresserat till SNAT säger [...]. Dokument som hittats i Sally Lines lokaler visar att P&OEF den 20 november 1992 sände ut brev till sina kunder på rederiets linjer mellan Felixstowe och Rotterdam/Zeebrugge. I brevet informerades om höjningar av fraktraterna för 1993 och man fastslog att: "För att undvika missförstånd kommer valutatillägg att fortsatt tillämpas enligt den skala som blev giltig den 1 no-

vember 1992 och som aviserats i vårt brev av den 19 oktober 1992". Liknande brev sändes den 23 november 1992 till rederiets kunder på linjerna från Dover till Calais, Boulogne, Zeebrugge och Oostende. Ett annat internt dokument visar att från den 23 november 1992 sänkte P&OEF [...]. I ännu ett dokument som hittats i P&OEF:s lokaler sägs det att: [...] SNAT erkänner att av de [...] kunder som fakturerades i pund sterling betalade [...] valutatilläggen och SNAT säger också att valutatilläggen inte tillämpades efter den 31 december 1992, vilket ger vid handen att tilläggen togs ut fram till den dagen. På samma sätt hävdar Brittany Ferries att valutaavgiften berörde 10 % av företagets åkerikunder och att den tillämpades fram till den 1 januari 1993.

Kommissionen kan tänka sig att godta att överträdelsen upphörde i slutet av 1992.

(68) Kommissionen anser att överträdelsen i det här fallet inte ger skäl till riktigt höga bötesbelopp. Även om det som företagen hade för avsikt att åstadkomma utgjorde en allvarlig överträdelse av gemenskapslagstiftningen, så rönte det samtidiga införandet av valutatillägg bara framgång till viss del. Emellertid är rent symboliska böter inte heller riktigt på sin plats då överträdelsen är av en så flagrant natur. Kommissionen anser också att P&OEF och Stena Sealink bör åläggas ett högre bötesbelopp än de andra parterna då de var huvudorganisatörer för det samordnade förfarandet.

(69) Kommissionen uttrycker sin uppskattning över att framförallt Stena Sealink svarade så klart och öppet på den begäran om upplysningar som följde på kommissionens undersökning i företagets lokaler. Emellertid anser kommissionen inte att det skulle vara lämpligt med en nedsättning av bötesbeloppet i just det här fallet, eftersom företaget endast visade samarbetsvilja efter det att överträdelsen hade uppdagats genom kommissionens undersökning. Dessutom var Stena Sealink en av huvudorganisatörerna i det samordnade förfarandet. Detta överensstämmer med vad som fastställs i kommissionens nyligen sammanställda tillkännagivande om befrielse från eller nedsättning av böter i kartellärenden [1].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Feries och North Sea Ferries har överträtt artikel 85.1 i EG-fördraget genom att delta i ett samordnat förfarande från början – mitten av oktober 1992 till den 31 december 1992 där de ledande roll-on roll-off-färjerederierna på marknaden för frakttransport mellan Förenade kungariket och kontinenten i hemlighet tog kontakt med varandra för att diskutera och fastställa hur man skulle komma att reagera på devalveringen av pund sterling i september 1992.

Artikel 2

Företagen nedan åläggs följande böter med avseende på överträdelsen enligt artikel 1:

i) P&OEF 400 000 ecu.

ii) Stena Line UK (Stena Sealink): 100 000 ecu.

iii) Sea France (SNAT): 60 000 ecu.

iv) Brittany Ferries: 60 000 ecu.

v) North Sea Ferries: 25 000 ecu.

Artikel 3

Bötesbeloppen skall betalas inom tre månader efter dagen för delgivningen av detta beslut till följande bankkonto:

Konto nr 310-0933000-43

Europeiska gemenskapernas kommission

Banque Bruxelles-Lambert

Agence Européenne

Rond-Point Schuman 5

B-1040 BRYSSEL.

Efter tre månader utgår automatisk ränta till den räntesats som Europeiska monetära institutet tillämpar för transaktioner i ecu den första arbetsdagen under den månad då detta beslut fattades, ökad med 3,5 procentenheter, dvs. 7,5 %.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till

— P&O European Ferries, Channel House, Channel View Road, 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] EGT nr C 207, 18.7.1996, s. 4.

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

Utfärdat i Bryssel den 30 oktober 1996.

På kommissionens vägnar
Karel VAN MIERT
Ledamot av kommissionen