KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 30. Oktober 1996

bezüglich eines Verfahrens nach Artikel 85 EG-Vertrag

(IV/34.503 — Fährdienstbetreiber — Währungsaufschläge)

(Nur der englische, der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(97/84/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr [1], zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 2,

gestützt auf die Entscheidung der Kommission vom 12. September 1994, in diesem Fall das Verfahren zu eröffnen,

nachdem den Parteien Gelegenheit gegeben wurde, sich gemäß Artikel 23 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 und gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4260/88 der Kommission vom 16. Dezember 1988 über die Mitteilungen, Beschwerden, Anträge sowie über die Anhörung gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates über die Einzelheiten der Anwendung von den Artikeln 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr [2], zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, zu äußern,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

[1] ABl. Nr. L 378 vom 31. 12. 1986, S. 4.
[2] ABl. Nr. L 376 vom 31. 12. 1988, S. 1.

I. SACHVERHALT

A. HINTERGRUND DIESER ENTSCHEIDUNG

(1) Diese Entscheidung geht auf eine im April 1993 auf der Grundlage von Artikel 18 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 in den Geschäftsräumen von vier Fährdienstbetreibern erfolgte Nachprüfung zurück. Dabei fand die Kommission Beweise dafür, daß eine Reihe von Fährdienstbetreibern nach der Pfundabwertung im September 1992 die gemeinsame Anwendung eines Währungsaufschlags für die Frachtbeförderung vereinbart hatte. Fünf Betreiber, P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries und North Sea Ferries, hatten seinerzeit identische Aufschläge für die Frachtbeförderung zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland mit gleichem Einführungsdatum und gleicher Berechnungsmethode angekündigt.

B. DIE UNTERNEHMEN

(2) Die von dem Verfahren betroffenen Unternehmen sind Betreiber von Roll-on/Roll-off-Fähren, die Fracht auf verschiedenen Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland befördern.

— P&O European Ferries Ltd („P&OEF") ist eine Tochtergesellschaft der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company („P&OSNC"). P&OEF betreibt Roll-on/Roll-off-Frachtdienste auf den Kurzstrecken zwischen Dover und Calais, den Strecken im westlichen Ärmelkanal zwischen Portsmouth und Le Havre sowie Cherbourg und — zum Zeitpunkt des Verstoßes — auf einer Nordseestrecke zwischen Felixstowe und Zeebrugge sowie Rotterdam. Außerdem hatte das Unternehmen zum Zeitpunkt des Verstoßes eine Pool-Vereinbarung mit dem belgischen Unternehmen Regie Voor Maritiem Transport (RMT), nach der es Fähr-

dienste zwischen Dover und Ostende sowie Zeebrugge durchführte. P&OEF hat der Kommission mitgeteilt, daß sich ihr Umsatz auf dem relevanten Markt 1992 auf [...] UKL (*) belief.

— Stena Line UK („Sealink" oder „SSL") ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft von Stena Line AB, einem schwedischen Unternehmen mit einem Konzernumsatz von 9,4 Mrd. SKR (1994). Unter dem Namen Stena Sealink Line betrieb sie Fährdienste zwischen Dover und Dünkirchen, Newhaven und Dieppe sowie Cherbourg und Southampton. Sie war darüber hinaus auch auf der Ärmelkanal-Kurzstrecke zwischen Dover und Calais im Rahmen einer Pool-Vereinbarung mit der Societé Nouvelle d'Armement Transmanche „SNAT") (1) tätig. Sealink hat der Kommission mitgeteilt, daß sie 1993 mit der Frachtbeförderung zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich [...] UKL umgesetzt hat.

— Sea France („SNAT") ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen von GIE Transmanche, an dem wiederum zu 86,6 % SNCF, das staatliche französische Eisenbahnunternehmen, beteiligt ist. Das Unternehmen war früher unter dem Namen SNAT tätig (siehe oben) und erzielte 1991 einen Gesamtumsatz von 1 112 637 867 FF.

— Bretagne Angleterre Irlande SA („BAI") ist ein französisches Unternehmen, das unter dem Namen Brittany Ferries („BF") Roll-on/Roll-off-Frachtdienste auf den Strecken im westlichen Ärmelkanal zwischen Portsmouth und Plymouth einerseits und Caen, St. Malo und Roscoff andererseits durchführt. Zusätzlich ist BAI (UK) Ltd., eine britische Tochtergesellschaft von BAI, über eine weitere Tochtergesellschaft namens Truckline Ferries ebenfalls im Frachtverkehr auf der westlichen Ärmelkanalstrecke zwischen Poole und Cherbourg tätig. BAI erzielte 1993 einen Umsatz von 1,8 Mrd. FF.

— North Sea Ferries („NSF") betreibt Fährdienste auf Nordseestrecken zwischen Hull, Ipswich und Teesport einerseits und Zeebrugge und Rotterdam andererseits. Es handelt sich um ein Gemeinschaftsunternehmen von P&OSNC und Koninklijke Nedlloyd Groep NV, die jeweils 50 % der Gesellschaftsanteile halten. Der Umsatz des Unternehmens im Jahr 1991 belief sich auf 56 404 559 UKL.

(3) Die Maßnahmen einiger weiterer Fährdienstbetreiber, die Währungsaufschläge im relevanten Markt einführten, wurden ebenfalls von der Kommission geprüft. Diese Unternehmen sind vom vorliegenden Verfahren nicht betroffen, werden jedoch an späterer Stelle erwähnt. Es handelt sich um die folgenden Unternehmen:

— Tor Line, eine niederländische Tochtergesellschaft der schwedischen Tor Line AB, die wiederum ein Tochterunternehmen des dänischen Fährdienstbetreibers DFDS ist und einen Nordsee-Fährdienst zwischen Immingham und Rotterdam betreibt.

— Sally Line, ein finnisches Unternehmen, das Fährdienste zwischen Ramsgate und Dünkirchen sowie Ostende anbietet.

— Olau Line, die bis vor kurzem auf der Strecke Sheerness-Vlissingen tätig war.

— Stena Line BV, ein Schwesterunternehmen von Stena Sealink, das auf der Strecke Harwich-Hoek van Holland tätig ist.

(4) Die fünf Fährdienstbetreiber, die von diesem Verfahren betroffen sind, haben nach Schätzungen auf Grundlage der Zahlenangaben des jährlich erscheinenden Branchenführers „Cruise & Ferry Info", des britischen Verkehrsministeriums und von P&OEF am gesamten relevanten Markt 1992 einen Anteil von zusammen über 60 % erreicht.

Der Markt

(5) Der relevante Markt ist der Markt der Seefrachtdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich, Belgien und den Niederlanden und umfaßt die Beförderung in beiden Richtungen.

Räumlich umfaßt dieser Markt alle Dienste zwischen Häfen an der Ost- und Südküste Englands einerseits und Häfen in Nordfrankreich, Belgien und den Niederlanden andererseits. Innerhalb dieses räumlichen Markts lassen sich noch enger eingegrenzte Sektoren unterscheiden. Insbesondere kann er in drei Hauptsektoren unterteilt werden: Ärmelkanal-Kurzstrecken, Strecken im westlichen Ärmelkanal und Nordseestrecken. Es besteht eine erhebliche Wettbewerbsüberlappung zwischen den Strecken im westlichen Ärmelkanal und den Ärmelkanal-Kurzstrecken sowie zwischen den Ärmelkanal-Kurzstrecken und den Nordseestrecken. Diese Substituierbarkeit ergibt sich aus der Tatsache, daß die betreffenden Häfen gute Verkehrsanbindungen aufweisen, so daß eine Weiterbeförderung zu einer Vielzahl von Bestimmungsorten im Vereinigten Königreich beziehungsweise auf dem europäischen Festland verhältnismäßig einfach und an der Tagesordnung ist.

Die Frachtbeförderung zwischen diesen Häfen konnte zum fraglichen Zeitpunkt nur durch Fährdienste erfolgen, da der Ärmelkanaltunnel damals noch nicht in Betrieb war. Die betreffenden Fährdienste waren entweder Roll-on/Roll-off-Dienste (Ro-Ro) oder Lift-on/Lift-off-Dienste (Lo-Lo). Dies umfaßt unter anderem LKW mit Fahrer, unbegleitete Anhänger, Container usw. Alle von dieser Entscheidung betroffenen Unternehmen sind Betreiber von Roll-on/Roll-off-Fährdiensten.

(*) In der veröffentlichten Fassung der Entscheidung wurden gemäß den das Berufsgeheimnis betreffenden Vorschriften des Artikels 24 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 die in eckige Klammern gesetzten Angaben entfernt.

(1) ABl. Nr. C 82 vom 19. 3. 1994, S. 7. Diese Vereinbarung besteht nicht mehr.

Der Frachtmarkt zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Kontinent wurde für 1992 auf insgesamt 2,9 Mio. Einheiten geschätzt, von denen 59 % auf die Nordsee, 30 % auf die Straße von Dover (Ärmelkanal-Kurzstrecke) und 11 % auf den westlichen Ärmelkanal entfallen. Die von dieser Entscheidung betroffenen Betreiber verfügten über einen geschätzten Marktanteil von 49 % in der Nordsee, 83 % in der Straße von Dover und 100 % im westlichen Ärmelkanal.

Die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise

(6) Die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise bezieht sich auf die gleichzeitige Erhebung identischer Währungsaufschläge durch bestimmte Fährdienstbetreiber auf alle in Pfund Sterling bezahlten Roll-on/Roll-off-Frachtgebühren für bestimmte Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland im Jahr 1992.

(7) Nach der Pfundabwertung um etwa 17 % am 16. September 1992 standen Fährdienstbetreiber, deren Erlöse in Pfund und deren Aufwendungen in anderen Währungen anfielen, vor der Entscheidung, wie auf die mögliche reale Verringerung ihrer Erträge und die reale Steigerung ihrer Kosten zu reagieren war. Bei Betreibern im Vereinigten Königreich beispielsweise wird ein Teil der Erlöse in Pfund erzielt, während ein Teil der Aufwendungen, etwa für Kraftstoffe und Ersatzteile, in anderen Währungen anfällt. Betreiber vom europäischen Kontinent waren ebenso betroffen, wenn wesentliche Erlöse in Pfund erzielt wurden, außerdem bestand die Möglichkeit, daß die Kunden ihre Konten auf Pfund umstellten oder zu anderen Betreibern abwanderten, um sich die Pfundabwertung zunutze zu machen. Demgegenüber hätten Betreiber mit erheblichen Erträgen in anderen Währungen, jedoch in Pfund abgerechneten Kosten von der Abwertung profitiert.

(8) Jeder Fährdienstbetreiber hatte daher eine wirtschaftliche Entscheidung zu treffen. Es boten sich mehrere Optionen: Beispielsweise hätte ein Betreiber seine Preise anheben können, um den Erlösverlust auszugleichen, oder versuchen können, Kunden von seinen Konkurrenten abzuwerben, indem er die Preise nicht erhöhte oder vielleicht gar senkte. Alle in einem freien Markt geltenden wirtschaftlichen Erwägungen wären in dieser Lage zum Tragen gekommen. Die Kostenstrukturen der verschiedenen Fährdienstbetreiber im relevanten Markt unterscheiden sich je nach Größe, Sitz, Beschaffungsquellen, Anzahl der Fährschiffe, Mitarbeiterzahl usw. stark voneinander. Es wäre daher zu erwarten gewesen, daß die Reaktionen auf die Pfundabwertung nicht identisch ausgefallen wären.

(9) Ende September 1992 kündigten einige Unternehmen des internationalen Güterkraftverkehrs die Einführung von Währungsaufschlägen für die in Pfund abgerechnete Frachtbeförderung an. Dies scheint das Verhalten der Fährdienstbetreiber beeinflußt zu haben, da alle Betreiber im relevanten Markt in der Folge einen Währungsaufschlag in der einen oder anderen Form einführten. Die am Verstoß beteiligten Unternehmen führten die Aufschläge alle zum selben Zeitpunkt, nämlich am 1. November 1992, in derselben Höhe und mit derselben Berechnungsmethode ein. Drei Betreiber schrieben ihre Kunden mit beinahe gleichlautenden Briefen an. Die Einführung eines Währungsaufschlags an sich wird von der Kommission nicht beanstandet, da es jedem Unternehmen freisteht, eine solche wirtschaftliche Entscheidung unabhängig von anderen Unternehmen zu treffen. Es liegen jedoch eindeutige Beweise dafür vor, daß fast alle Fährdienstbetreiber im relevanten Markt direkten Kontakt mit ihren Wettbewerbern aufgenommen und Informationen darüber ausgetauscht haben, wie sie auf die entstandene Situation reagieren wollten.

(10) Die für die Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich (Straße von Dover und westlicher Ärmelkanal) von Stena Sealink, SNAT, P&OEF und Brittany/Truckline Ferries angekündigten Aufschläge waren identisch. Die betreffenden Betreiber hatten 1992 auf diesen Strecken einen Marktanteil von schätzungsweise 88 %.

(11) Auf den Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und Belgien (Straße von Dover und Nordsee) hatten sowohl P&OEF als auch North Sea Ferries Aufschläge angekündigt, die den MAT-Aufschlägen für Belgien entsprachen, (dabei handelt es sich um Aufschläge, die vom Güterkraftverkehrsunternehmen MAT Transport im September 1992 eingeführt wurden und die im folgenden als „MAT-Aufschläge" bezeichnet werden. Für die Beförderung von und nach 13 europäischen Ländern einschließlich Frankreichs, Belgiens und der Niederlande waren dabei unterschiedliche Aufschläge vorgesehen. Die Höhe des Aufschlags bei der Beförderung nach oder von einem bestimmten Land in einer bestimmten Woche konnte anhand des Wechselkurses berechnet werden, der in der Financial Times am vorangegangenen Freitag veröffentlicht worden war.) Es wird geschätzt, daß diese Betreiber einen Marktanteil von über 50 % auf diesen Strecken hatten.

(12) Auf den Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden (Nordsee) kündigte North Sea Ferries Aufschläge an, die mit den MAT-Aufschlägen für die Niederlande identisch waren, und P&OEF kündigte Aufschläge an, die damit fast übereinstimmten. Diese Betreiber hatten 1992 einen Marktanteil von schätzungsweise mehr als 30 % auf den Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden.

(13) Alle Betreiber führten ihre Aufschläge am 1. November 1992 ein.

C. NACHPRÜFUNG DURCH DIE KOMMISSION

(14) Auf der Grundlage von Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 haben Beamte der Kommission am 6. und 7. April 1993 gleichzeitig und unangekündigt in den Geschäftsräumen von drei Unternehmen, an die diese Entscheidung gerichtet ist, nämlich P&O European Ferries, Stena Sealink und Brittany Ferries, eine Nachprüfung vorgenommen. Nachprüfungen wurden ebenfalls in den Geschäftsräumen von Sally Line und Truckline Ferries, einem Tochterunternehmen von Brittany Ferries, vorgenommen.

Im Anschluß an die Nachprüfungen wurden Auskunftsverlangen nach Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 an die obengenannten Unternehmen gerichtet.

D. BEWEISMATERIAL

(15) Zum Hauptbeweismaterial, auf das sich diese Entscheidung stützt, gehören:

a) Mitteilungen, die — hauptsächlich per Telefax — zwischen verschiedenen Betreibern ausgetauscht wurden und sich auf die Einführung und die Berechnung eines Währungsaufschlags beziehen;

b) betriebsinterne Schriftstücke, die von Mitarbeitern von P&OEF, Sealink und Brittany Ferries verfaßt wurden;

c) Einlassungen von P&O European Ferries und Stena Sealink in ihren Antworten auf das Auskunftsverlangen der Kommission und in ihren Antworten auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte durch die Kommission.

P&OEF und Stena Sealink

(16) Stena Sealink teilte der Kommission mit [1], daß am 29. September 1992 in Paris eine Zusammenkunft zwischen Stena Sealink und SNAT stattfand, bei der unter anderem über die Auswirkungen der Pfundabwertung gesprochen wurde. Nach Angaben von Sealink sprach SNAT bei dieser Zusammenkunft über die Besorgnis, Kunden zu verlieren, die Doppelwährungskonten bei Wettbewerbern, insbesondere P&OEF, unterhielten (Kunden, die die Wahl hätten, in französischen Francs oder Pfund Sterling zu bezahlen, würden Pfund vorziehen). Sealink gab an, daß der Frachtdirektor von P&OEF aufgrund einer vorherigen Absprache mit Sealink zu der Zusammenkunft hinzugezogen wurde und die Auswirkungen der Abwertung diskutiert wurden. Laut Sealink äußerte SNAT, daß sie zu einer Senkung ihrer Frachttarife in französischen Francs gezwungen wäre, falls P&OEF keine Maßnahmen zur Beseitigung der durch die Abwertung verursachten Anomalität ergreifen würde. Der Frachtdirektor von P&OEF wollte diese Angelegenheit seinem Geschäftsführenden Direktor vortragen.

(17) Zwischen Sealink, SNAT und P&OEF fand am 2. Oktober 1992 eine weitere Zusammenkunft zur Behandlung von Rationalisierungsvorschlägen im Fährdienst im Hinblick auf den Wettbewerb durch Eurotunnel statt. Währungsaufschläge wurden ebenfalls besprochen. Nach Aussage von P&OEF [2], „kamen die Parteien in ihren Gesprächen zu einer Reihe grundlegender Schlußfolgerungen: Die Erhebung eines Währungsaufschlags war erforderlich, um einen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen; die Erhebung eines Währungsaufschlags war erforderlich, um wieder Ordnung im Markt herzustellen". P&OEF gab an, daß die drei Betreiber Einverständnis darüber erzielten, daß die Einführung eines Währungsaufschlags in einem „geordneten Zeitrahmen" erforderlich war, um die Interessen aller drei Unternehmen zu schützen. Nach Aussage von P&OEF gingen die drei Unternehmen, die ja die größeren Betreiber repräsentierten, davon aus, daß die Absicht zur Einführung eines Aufschlags bei kleineren Betreibern wie Sally Line und Brittany Ferries Zustimmung finden würde.

(18) Laut Stena Sealink wiederholte SNAT im Laufe dieser Gespräche die bereits bei der Zusammenkunft in Paris gemachte Aussage, daß sie ihre Frachttarife in französischen Francs senken müßte, um wettbewerbsfähig zu bleiben, falls die britischen Betreiber ihre Frachttarife in Pfund nicht erhöhten. Sealink gab an, daß sie SNAT und P&OEF über ihre Absicht informierte, einen Währungsaufschlag einzuführen, daß P&OEF dies jedoch nicht vorhatte. P&OEF äußerte jedoch, daß sie mit anderen Betreibern hinsichtlich der Auswirkungen eines Währungsaufschlags in Verbindung treten würde.

(19) Am 5. Oktober 1992 sandte P&OEF eine Tabelle mit Aufschlägen an Stena Sealink. P&OEF gibt an, daß dies erfolgte, um Sealink Aufschluß über die Art des Aufschlags zu geben, den P&OEF einführen wollte, und daß sich dies an die Gespräche vom 2. Oktober anschloß. (Die Tabelle mit den Aufschlägen war P&OEF von North Sea Ferries zugesandt worden und enthielt vier gleitende Aufschlagsskalen, die in etwa auf den Wechselkursen für niederländische Gulden, belgische Franken, französische Franken bzw. DM zum Zeitpunkt der Pfundabwertung basierten.)

(20) Wie P&OEF angibt, arbeiteten die Fährdienstbetreiber dann jedoch durch die Auswahl einer anderen, nämlich einer mit den MAT-Aufschlägen übereinstimmenden Skala von Aufschlägen zusammen (siehe Randnummer 11).

(21) Laut Stena Sealink hatte in der Woche vom 5. Oktober 1992 eine Reihe von Telefongesprächen zwischen ihr und P&OEF stattgefunden. Dabei besprachen die Parteien die Eignung der MAT-Aufschläge, das Datum, an dem die Parteien jeweils die Einführung der Aufschläge bekanntgeben würden, und das Datum der Einführung.

(22) Am 12. Oktober 1992 sandte Stena Sealink eine Kopie der MAT-Aufschläge an SNAT und Stena Line BV.

[1] Antwort von Stena Sealink auf das Auskunftsverlangen nach Artikel 16.

[2] Antwort von P&OEF auf das Auskunftsverlangen nach Artikel 16.

(23) Am 14. Oktober 1992 sandte Stena Sealink P&OEF per Telefax eine Kopie des Schreibens, mit dem sie ihre Kunden am nächsten Tag von den Aufschlägen für die in Pfund bezahlte Frachtbeförderung auf allen ihren Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich ab dem 1. November 1992 in Kenntnis setzen wollte (1). Die in diesem Schreiben genannten Aufschläge stimmten mit den MAT-Aufschlägen für die Beförderung von und nach Frankreich überein. Aus einer handschriftlichen Notiz am Ende dieses Dokuments geht hervor, daß auf das Telefax von Sealink am 14. Oktober 1992 ein Telefongespräch zwischen P&OEF und Stena Sealink folgte, in dem P&OEF auf einen Irrtum in dem Schreiben hinwies und Stena Sealink erklärte, das Schreiben berichtigen zu wollen.

Laut P&OEF hatten die Parteien vereinbart, daß Sealink die Initiative bei der Einführung des Aufschlags übernehmen sollte, und Sealink sandte P&OEF den Entwurf des Schreibens, um über den von ihr geplanten Aufschlag und das Datum der Einführung zu informieren.

(24) Stena Sealink gibt an, daß P&OEF um den 15. Oktober herum anrief, um mitzuteilen, daß Sally Line keinen Aufschlag einführen wollte, und Sealink aufforderte, mit Sally Line in Verbindung zu treten. Sealink tat dies und erhielt die Auskunft, daß Sally Line keinen Aufschlag einführen wollte.

P&OEF setzte sich am 16. Oktober 1992 mit Sally Line in Verbindung und sandte ihr eine Kopie des Schreibens von Stena Sealink an deren Kunden, in dem die Einführung der Aufschläge am vorangegangenen Tag angekündigt worden war. P&OEF gab Sally Line zu verstehen, daß sie beabsichtigten, dieselben Aufschläge anzuwenden. Laut P&OEF erkannte Sally Line die Notwendigkeit eines Aufschlags an, war aber nicht der Meinung, die Anwendung der MAT-Aufschläge rechtfertigen zu können. Am 22. Oktober nahm P&OEF erneut Verbindung mit Sally Line auf und teilte ihr mit, daß eine Anwendung abweichender Aufschläge durch Sally Line „Verwirrung und Schwierigkeiten im Markt" (2) verursachen würde.

Sally Line sandte ihren Kunden am 23. Oktober ein Schreiben, dessen Wortlaut mit dem von P&OEF und Brittany Ferries fast identisch war, jedoch waren die Aufschläge niedriger und entsprachen nicht den MAT-Aufschlägen. Da nicht hinreichend erwiesen ist, daß die Entscheidungen von Sally Line zur Einführung der Aufschläge und deren Höhe das Ergebnis einer gegenseitigen Abstimmung waren, ist diese Entscheidung nicht an Sally Line gerichtet.

(25) Stena Sealink gibt an, daß sie ab dem 19. Oktober eine Reihe von Anrufen von P&OEF erhielt, in denen negative Kundenreaktionen auf die angekündigten Aufschläge besprochen wurden. Am 22. Oktober fragte P&OEF an, wie die beiden Unternehmen den Aufschlag vereinnahmen könnten, wenn die Kunden nicht zur Zahlung bereit wären. Sealink erwiderte, daß den Kunden klargemacht werden müsse, daß die Einführung des Aufschlags eindeutig beabsichtigt sei und daß Stena Sealink genau dies tue.

Am 29. oder 30. Oktober 1992 beschwerte sich P&OEF in einem Telefonat bei Stena Sealink, daß SNAT einigen Frachtkunden einen Rabatt als Ausgleich für die komparative Aufwertung des französischen Franc gegenüber dem Pfund gewährt. Nach eigenen Angaben hat Stena Sealink dies mit SNAT geklärt und P&OEF daraufhin, wiederum telefonisch, davon unterrichtet, daß einige solche Vereinbarungen zwar bestehen, diese aber mit Einführung des Aufschlags zum 1. November 1992 wegfallen würden.

Am 5. November teilte P&OEF Stena Sealink telefonisch mit, daß sie aufgrund der Maßnahmen von SNAT beschlossen habe, ihren größeren Kunden keinen Aufschlag zu berechnen. P&OEF gab Stena Sealink telefonisch eine Liste von etwa 35 bis 40 solcher Kunden durch.

(26) Aus einem in den Geschäftsräumen von P&OEF aufgefundenen Dokument vom 13. November 1992 geht hervor, daß P&OEF [...]. Ein weiteres internes Schriftstück belegt, daß P&OEF [...].

(27) In einem in den Geschäftsräumen von Stena Sealink aufgefundenen, an SNAT adressierten Schriftstück vom 24. November 1992 heißt es: [...]

(28) In einem weiteren bei Stena Sealink aufgefundenen Schriftstück heißt es, daß [...]

(29) P&OEF hatte den Aufschlag nach eigenen Angaben zugunsten einer umfassenden Neuaushandlung der Frachttarife für das Jahr 1993 mit ihren größeren Kunden aufgegeben. Dies wird durch Unterlagen gestützt, die bei P&OEF aufgefunden wurden. Der Aufschlag wurde anderen Kunden jedoch weiterhin berechnet; bei Sally Line aufgefundene Schriftstücke belegen, daß P&OEF ihren Kunden auf der Strecke Felixstowe—Rotterdam/Zeebrugge am 20. November 1992 schriftlich eine Erhöhung der Frachttarife für 1993 mitgeteilt und wörtlich ausgeführt hatte: „Um Mißverständnisse zu vermeiden: Der Währungsaufschlag wird gemäß der ab 1. November 1992 geltenden Tabelle, die mit unserem Schreiben vom 19. Oktober 1992 angekündigt worden war, weiter angewendet." Am 23. November 1992 wurden den Kunden der Fährdienste Dover—Calais / Boulogne / Zeebrugge / Ostende ähnliche Schreiben zugesandt.

(1) In den Geschäftsräumen von P&OEF aufgefundenes Dokument.

(2) Bei Sally Line während der Nachprüfung durch die Kommission aufgefundenes Dokument.

(30) In einem Schriftstück vom 24. November 1992, das bei P&OEF aufgefunden wurde, heißt es: [...]

Brittany/Truckline Ferries

(31) P&OEF hat sich nach eigenen Angaben mit Brittany Ferries in Verbindung gesetzt und sie darüber informiert, daß P&OEF und andere Betreiber die Einführung eines Währungsaufschlags auf der Grundlage einer gemeinsamen gleitenden Skala beabsichtigten. Laut P&OEF (1) „stimmte Brittany Ferries der Initiative zu", und P&OEF übergab Truckline Ferries eine Kopie des Briefs, mit dem P&OEF ihren Kunden die Einführung der Aufschläge bekanntgeben wollte, sowie eine Kopie der vorgeschlagenen Aufschlagstabelle.

(32) Stena Sealink gibt an, daß sie zwischen dem 12. und 15. Oktober 1992 von Brittany Ferries kontaktiert und gefragt worden ist, was sie im Hinblick auf die Pfundabwertung unternehme. Sealink informierte Brittany Ferries darüber, daß sie ab 1. November 1992 einen Aufschlag wie MAT Transport Ltd. einführen und ausnahmslos auf alle Kunden anwenden werde.

(33) In einem internen Schreiben von Brittany Ferries (2) vom 16. Oktober 1992 heißt es:

„Alle maßgebenden Betreiber, namentlich Sealink, P&O, Olau, Sally usw., haben beiliegendes Schreiben entweder schon an alle ihre Kunden sowohl auf dem Kontinent als auch im Vereinigten Königreich geschickt oder sind dabei, dies zu tun. Meinem Verständnis nach wird dies rigoros ohne Ausnahme auf alle Kunden angewendet werden, und ich schlage vor, folgendes Schreiben am Montag (19. Oktober 1992) zu versenden."

Dieser Telefaxnachricht war ein Briefentwurf beigefügt, der fast vollständig mit dem von P&OEF am 19. Oktober 1992 herausgegebenen Schreiben übereinstimmte, sowie eine Tabelle mit Aufschlägen, die den MAT-Aufschlägen entsprachen.

(34) Am 21. Oktober 1992 sandte Brittany Ferries P&OEF eine Kopie (3) des Schreibens von Truckline Ferries an deren Kunden vom vorhergehenden Tag, mit dem die Einführung eines Währungsaufschlags ab dem 1. November 1992 angekündigt wurde. Laut P&OEF sollte damit ihre mündliche Aussage bestätigt werden, daß sie den Aufschlag auf der Grundlage der MAT-Aufschläge eingeführt hatte.

(35) Wie auch im Fall von P&OEF und Sealink hat die Kommission während ihrer Nachprüfung keine Beweise dafür gefunden, daß Brittany Ferries versucht hat, die möglichen Verluste aufgrund der Pfundabwertung zu berechnen, bevor sie sich für die Anwendung der MAT-Aufschläge entschied. Wie aus einem Schriftstück vom 7. Dezember 1992, das in den Geschäftsräumen von Brittany Ferries aufgefunden wurde, im Gegenteil hervorgeht, wurde zum Zeitpunkt der Ankündigung nicht versucht, die Aufschläge unter direkter Bezugnahme auf die Kostenstruktur des Unternehmens zu berechnen. Dieses Schriftstück bezieht sich auf ein Auskunftsverlangen des britischen Office of Fair Trading (dem ebenfalls eine Beschwerde zu den Maßnahmen der Fährdienstbetreiber vorlag) und führt aus: [...]

(36) In einem internen Schriftstück von Brittany Ferries (4) vom 26. Oktober 1992 heißt es mit Bezug auf P&OEF und Sealink: [...]. Der Verfasser argumentiert, daß Brittany Ferries bei der Einführung seiner Aufschläge flexibel vorgehen soll. Die Kommission interpretiert dieses Schriftstück so, daß sich P&OEF, Sealink und Brittany Ferries über die Einführung eines Währungsaufschlags und dessen Anwendung auf alle Kunden geeinigt hatten.

North Sea Ferries

(37) Nach eigenen Angaben ist North Sea Ferries, ein Gemeinschaftsunternehmen von P&O und Nedlloyd, in dessen Geschäftsführung auch Mitglieder der Geschäftsführung von P&OEF vertreten sind, bei der Einführung des Währungsaufschlags in Absprache mit P&OEF vorgegangen, wobei das Einführungsdatum des Währungsaufschlags für North Sea Ferries (1. November 1992) von P&OEF festgelegt wurde (5). North Sea Ferries gibt an, daß ihre Entscheidung zur Einführung eines Aufschlags am gleichen Tag Mitte Oktober 1992 erfolgte, an dem auch P&OEF sich für die Einführung eines Aufschlags entschied.

(38) NSF wurde nach eigenen Angaben am 12. oder 13. Oktober 1992 von Stena Line BV kontaktiert und von dieser darüber informiert, daß sie einen Aufschlag einführen würde. Eine Kopie der Aufschlagstabelle wurde ausgetauscht. Diese Informationen wurden am gleichen Tag an P&OEF weitergegeben (6). NSF gibt an, daß sie Stena BV über ihre Absichten hinsichtlich der Aufschläge nicht informierte, da Stena Sealink jedoch die beabsichtigten Maßnahmen von P&OEF auf den Nordseestrecken bekannt gewesen seien, wäre ihr auch das geplante Vorgehen von North Sea Ferries bekannt gewesen.

(39) In Beantwortung eines Auskunftsverlangens der Kommission an Stena Line BV gab diese an, daß Stena Sealink ihr am 12. Oktober eine Kopie der MAT-Aufschläge gesandt und Stena BV sich am selben oder nächsten Tag mit North Sea Ferries in Verbindung gesetzt hat, um dieser mitzuteilen, daß sie einen gleitenden Aufschlag einführen würde. Sie gab ebenfalls an, daß sie die Auswirkungen der Abwertung irgendwann zwischen dem 2. und dem 14. Oktober mit North Sea Ferries besprochen hat (7).

(1) Antwort von P&OEF auf das Auskunftsverlangen nach Artikel 16.
(2) In den Geschäftsräumen von Brittany Ferries aufgefundenes Dokument.
(3) In den Geschäftsräumen von P&OEF aufgefundenes Dokument.
(4) In den Geschäftsräumen von Truckline Ferries aufgefundenes Dokument.
(5) Antwort von North Sea Ferries auf das Auskunftsverlangen nach Artikel 16.
(6) In den Geschäftsräumen von P&OEF aufgefundenes Dokument.
(7) Antwort von Stena Line BV auf das Auskunftsverlangen nach Artikel 16.

(40) North Sea Ferries gibt an, daß sie Tor Line Anfang Oktober über ihre Absicht, einen Währungsaufschlag einzuführen, unterrichtet hat, und daß Tor Line ermuntert worden ist, sich dem anzuschließen, jedoch keine Verpflichtung dazu abgegeben hat.

Die Argumente der Parteien

P&O

(41) P&O gibt zu, sich im Oktober 1992 an einer mit Sealink und SNAT aufeinander abgestimmten Verhaltensweise beteiligt zu haben. Sie führt jedoch an, daß die Aufschläge nie wie beabsichtigt angewendet wurden, Anfang November 1992 aufgegeben wurden und keine Auswirkungen auf den Markt hatten. Es gab keine Auswirkungen auf die Frachttarife für 1993. Sie führt ebenfalls an, daß ihre aufeinander abgestimmte Verhaltensweise sich nicht auch auf Brittany Ferries bezog und die Zusammenarbeit mit ihrem Gemeinschaftsunternehmen NSF keinen Verstoß gegen Artikel 85 darstellen kann.

Sealink

(42) Sealink gibt zu, sich zusammen mit SNAT an einer mit P&O abgestimmten Verhaltensweise beteiligt und gegen Artikel 85 Absatz 1 verstoßen zu haben. Sie argumentiert jedoch, daß die Festsetzung einer hohen Geldbuße nicht angezeigt ist, da die Aufschläge nicht eingeführt wurden. Sie führt ferner an, daß sie im Rahmen des Pool-Vertrags dazu berechtigt war, sich mit SNAT über Preisangelegenheiten ins Benehmen zu setzen. Sealink hat am 5. November 1992 mit Wirkung vom 1. November 1992 einseitig einen Aufschlag von 5 % eingeführt. SLL macht darüber hinaus geltend, daß sie sich an keiner mit Brittany Ferries abgestimmten Verhaltensweise beteiligt hat, da der Kontakt zwischen beiden Unternehmen nur aus einem Telefongespräch bestand.

SNAT

(43) SNAT führt in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte der Kommission aus, daß sie sich einfach der Initiative ihres Pool-Partners Stena Sealink angeschlossen und keinen Kontakt mit anderen Fährdienstbetreibern hatte. Daß ein Vertreter von P&OEF der Sitzung am 29. September 1992 beiwohnte, war außergewöhnlich und ging auf die Einladung durch Stena Sealink zurück. SNAT führt aus, daß sie „einfach erklärte, die zum Erhalt ihres Marktanteils erforderlichen Maßnahmen — einschließlich einer Senkung der Tarife in französischen Francs — ergreifen zu wollen, wenn sie Gefahr lief, ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Kunden zu verlieren, die bei Wettbewerbern wahlweise in Francs oder in Pfund zahlen können". Die zweite Sitzung am 2. Oktober 1993 wurde anberaumt, um die Möglichkeit eines „Super-Pools" zwischen den drei Betreibern zu besprechen, und im Hinblick auf Währungsaufschläge wurden keine grundsätzlichen Schlußfolgerungen erzielt. SNAT führt aus, daß diese Sitzungen keinen Beweis für eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise von P&O, SSL und SNAT darstellen, und daß in jedem Fall eine solche aufeinander abgestimmte Verhaltensweise nicht die Beschränkung des Wettbewerbs zum Ziel gehabt haben könnte und den Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht hätte beeinträchtigen können. SNAT gibt an, keine Kenntnis vom Austausch von Tabellen zwischen SSL und P&O gehabt zu haben. SSL war nach dem Pool-Vertrag für Verkauf und Marketing im Vereinigten Königreich zuständig, so daß SNAT die Einzelheiten der Anwendung eines Aufschlags SSL überließ. SNAT bestreitet die Behauptung von SSL, daß die Währungsaufschläge auf ihren Wunsch eingeführt wurden.

(44) SNAT führt an, daß sich die Übereinstimmung des Einführungsdatums und der Aufschläge durch die oligopolistische Struktur und die Transparenz des Markts erklärt.

(45) SNAT gibt an, daß von ihren [...] Kunden nur [...] Rechnungen in Pfund ausgestellt bekamen, von denen [...] die Aufschläge nicht zahlten, während [...] weitere zahlten, aber den Betrag als Rabatt zurückerhielten. Die Aufschläge wurden nach dem 31. Dezember 1992 nicht angewendet und auch nicht in die Frachttarife für 1993 eingerechnet. Die Frachttarife für 1993 wurden im allgemeinen um 5 % angehoben, wobei jedoch mit einigen Großkunden einzeln ausgehandelte Tarife sogar gesenkt wurden.

Brittany Ferries

(46) Brittany Ferries brachte in der Anhörung vor, daß der Markt oligopolistisch und transparent ist. Sie gab an, daß es zur Entscheidung über die Reaktion auf die Pfundabwertung wichtig war zu wissen, wie ihre Wettbewerber reagieren würden, so daß sie Schritte unternahm, um dies herauszufinden, daß sie aber keine Vereinbarung mit ihnen getroffen hat. Sealink gab ihre Pläne am 16. Oktober 1992 öffentlich bekannt, und Brittany Ferries erfuhr von den Plänen von P&O zufällig in einem Telefongespräch zwischen einem ihrer Angestellten und einem Mitarbeiter von P&O. Brittany Ferries argumentiert, daß es eine Interessenkonvergenz gegeben hat; sie wollte herausfinden, was ihre Wettbewerber tun würden, während die Wettbewerber, die sich bereits in aufeinander abgestimmter Weise verhielten, ein Interesse daran hatten, Brittany Ferries einen Hinweis zu geben. Brittany Ferries gibt an, daß der Frachtmanager von Truckline Ferries, Herr [...], der nicht mehr bei dem Unternehmen beschäftigt ist, eventuell vorab über eine Kopie des Briefs von P&O verfügte. Er war es auch, der ein entsprechendes des Geschäftsführenden Direktors von Brittany Ferries (UK), Herr [...], entwarf, ihn aber nicht darüber informierte, daß er Kenntnis vom P&O-Schreiben hatte. Die Aussage von Herrn [...] in der Antwort auf das Auskunftsverlangen der Kommission, daß er das

Schreiben selbst aufgesetzt hatte, läßt sich dadurch erklären, daß er insofern gegenüber seinen Vorgesetzten in einer schwierigen Lage war, als einer seiner Untergebenen das Unternehmen in eine unangenehme Situation gebracht hatte.

(47) Brittany argumentiert auch, daß die im internen Schreiben vom 16. Oktober 1992, das von der Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte zitiert wurde, enthaltene fälschliche Behauptung, Olau-Line und Sally-Line hätten die Einführung von Aufschlägen beschlossen, belegt, daß BF an keiner Vereinbarung beteiligt war, denn sonst hätte sie gewußt, daß Olau-Line und Sally-Line nicht beteiligt waren. BF gibt an, daß sie aus „psychologischen Gründen" denselben Aufschlag wie die anderen angewendet hat. Da der Aufschlag von einigen maßgebenden Güterkraftverkehrsunternehmen eingeführt worden war und die meisten Kunden der Fährdienstbetreiber Güterkraftverkehrsunternehmen waren, lag die Annahme nahe, daß sie die Einführung von Aufschlägen durch die Fährdienstbetreiber akzeptieren würden.

(48) In ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte gibt P&O an, daß ihr Geschäftsführender Direktor, Herr [...], mit Herrn [...] Verbindung aufnahm, um ihn über die von P&O, Sealink und SNAT beabsichtigten Maßnahmen zu informieren. Sie führt aus, daß sie die Antwort von Brittany nicht als bindende Verpflichtung ansah, sondern eher als informellen Hinweis darauf, daß Brittany aus eigenem wirtschaftlichen Interesse geneigt war, den führenden Betreibern zu folgen. Obwohl Truckline später bestätigte, daß auf diese Weise vorgegangen werden würde, war P&O nicht der Ansicht, daß ihr gegenüber eine vorherige Verpflichtung eingegangen wurde.

(49) Brittany Ferries gibt an, daß der Aufschlag nur 10 % ihrer Güterverkehrskunden betraf und nur bis zum 1. Januar 1993 angewendet wurde. Brittany Ferries hatte ihren Kunden jedoch in einem Schreiben [1] vom 30. November 1992 mitgeteilt, daß der Währungsaufschlag zusätzlich zu den Tariferhöhungen für 1993 in die Tarifstruktur eingearbeitet würde.

North Sea Ferries

(50) NSF gibt zu, im Oktober 1992 mit P&OEF bei der Vorbereitung und geplanten Einführung eines Währungsaufschlags zusammengearbeitet zu haben, streitet aber ab, daß dies eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise darstellt. Sie argumentiert, daß Artikel 85 auf die Zusammenarbeit keine Anwendung finden sollte, da sie und P&OEF eine gemeinsame Obergesellschaft, P&OSNC, haben.

(51) NSF führt ebenfalls aus, daß das koordinierte Vorgehen kurz nach Einführung der Aufschläge aufgegeben wurde und keine wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Markt hatte.

Die Beurteilung der Argumente der Parteien durch die Kommission

(52) Die Kommission nimmt das Eingeständnis von P&OEF und Sealink zur Kenntnis, durch eine zwischen ihnen und SNAT abgestimmte Verhaltensweise gegen Artikel 85 verstoßen zu haben. Die Kommission weist das Argument von SNAT zurück, daß sie keine Kenntnis von Kontakten mit anderen Fährdienstbetreibern außer ihrem Pool-Partner Sealink hatte. Obwohl der Zweck der Zusammenkünfte vom 29. September 1992 und 2. Oktober 1992 nicht in erster Linie die Diskussion der Währungsaufschläge war, gab sie zu, daß die Aufschläge in Anwesenheit von Vertretern aller drei Unternehmen besprochen wurden. Die Kommission erkennt an, daß SNAT und Sealink berechtigt waren, einander hinsichtlich der Aufschläge zu konsultieren, da sie ihre Fährdienste im Rahmen einer Pool-Vereinbarung betreiben, doch stellt die Verbindungsaufnahme mit P&OEF einen eindeutigen Verstoß gegen Artikel 85 dar (siehe Randnummern 55 bis 59). Zwar kann die Kommission akzeptieren, daß SNAT möglicherweise keinen direkten Kontakt mit anderen Fährdienstbetreibern nach dem 2. Oktober 1992 gehabt hat, doch ist bewiesen, daß sie über ihren Pool-Partner SSL indirekten Kontakt zumindest zu P&OEF hatte.

(53) Was Brittany Ferries angeht, sind deren Kontakte zu P&OEF und Sealink bewiesen. Die Parteien haben ausgeführt, daß diese Kontakte wegen ihrer Geringfügigkeit keine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise darstellen können. Die Kommission kann sich dem nicht anschließen. Wenn Unternehmen bezüglich ihrer Reaktion auf Marktsituationen zur Kooperation bereit sind, sind langwierige Konsultationen nicht unbedingt erforderlich. Sealink argumentiert, daß ihr Kontakt mit Brittany lediglich in einem einzigen Telefongespräch bestand. Unter den gegebenen Umständen war ein einziges Telefongespräch wahrscheinlich ausreichend, da P&O ebenfalls Kontakt mit Brittany gehabt hatte und Brittany nach eigener Aussage unbedingt in Erfahrung bringen wollte, welche Pläne ihre Wettbewerber angesichts der Pfundabwertung verfolgten.

Das Schreiben von P&O an ihre Kunden wurde offensichtlich an Brittany Ferries weitergegeben, die P&O wiederum eine Kopie des Schreibens von Truckline Ferries an ihre Kunden vom vorigen Tag sandte, in dem die Einführung eines Währungsaufschlags ab 1. November 1992 angekündigt wurde. Laut P&OEF sollte damit ihre mündliche Aussage bestätigt werden, daß sie den Aufschlag eingeführt hatte.

[1] In den Geschäftsräumen von Truckline Ferries aufgefundenes Dokument.

BF hat vorgetragen, daß die fälschliche Behauptung im internen Schreiben vom 16. Oktober 1992, das von der Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte zitiert wurde, Olau-Line und Sally-Line hätten die Einführung von Aufschlägen beschlossen, belegt, daß BF an keiner Vereinbarung beteiligt war. Die Kommission sieht das Schreiben vielmehr als Anzeichen dafür an, daß die Parteien davon ausgingen, andere Unternehmen würden sich ihren Plänen anschließen. Sowohl P&O als auch Sealink standen seinerzeit in Verbindung mit Sally-Line.

In einem internen Schriftstück von Brittany Ferries, das von einem Mitarbeiter im Verkauf von BF verfaßt worden war, heißt es mit Bezug auf P&OEF und Sealink: [...]. Der Verfasser argumentiert, daß Brittany Ferries bei der Einführung ihrer Aufschläge flexibel vorgehen soll. Die Kommission interpretiert dieses Schriftstück dahin gehend, daß BF ihrem Verkaufspersonal mitgeteilt hatte, daß mit P&O und SSL vereinbart worden war, die Aufschläge ausnahmslos auf alle Kunden anzuwenden.

(54) Hinsichtlich North Sea Ferries kann sich die Kommission den Argumenten von NSF und P&O nicht anschließen, daß die Beziehung zwischen ihnen einen Verstoß gegen Artikel 85 ausschließt. Die Parteien haben selbst angegeben, daß North Sea Ferries die laufende Geschäftspolitik unabhängig von ihren Muttergesellschaften P&O und Nedlloyd entscheiden kann [1]. Daraus folgt, daß das Unternehmen nicht Teil der P&O-Organisation ist und als separater Marktbeteiligter anzusehen ist. Die Parteien bestreiten nicht, daß es im vorliegenden Fall Absprachen gegeben hat.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

Artikel 85

(55) Mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und verboten sind nach Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen, die den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Markts bezwecken oder bewirken, insbesondere die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen.

(56) Damit eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise gegeben ist, genügt es, daß das Unternehmen bewußt eine praktische Zusammenarbeit an die Stelle des mit Risiken verbundenen Wettbewerbs treten läßt [2]. Eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise erfordert „eine unmittelbare oder mittelbare Fühlungnahme zwischen Unternehmen ..., die bezweckt oder bewirkt, entweder das Marktverhalten eines gegenwärtigen oder potentiellen Mitbewerbers zu beeinflussen oder einen solchen Mitbewerber über das Marktverhalten ins Bild zu setzen, das man selbst an den Tag zu legen entschlossen ist oder in Erwägung zieht" [3]. Aus den vorliegenden Beweisen geht eindeutig hervor, daß die Parteien in direkte Gespräche miteinander eingetreten sind, die das Ziel verfolgten, ein gemeinsames Vorgehen bei der Einführung von Währungsaufschlägen zu vereinbaren. Ebenso eindeutig ist, daß diese Gespräche auf hoher Ebene der betreffenden Unternehmen geführt wurden, an denen insbesondere die Geschäftsführenden Direktoren beteiligt waren.

(57) Angesichts des hochrangigen Kontakts zwischen den Fährdienstbetreibern und des zwischen ihnen erfolgten Austauschs von Informationen hinsichtlich der Einführung eines Aufschlags liegt es auf der Hand, daß die Ähnlichkeiten zwischen den Aufschlägen, die von mehreren Unternehmen eingeführt wurden, nicht auf der Transparenz des betreffenden Markts beruhen, wie einige Betreiber angegeben haben. Insbesondere waren die Informationen über die Maßnahmen der anderen Parteien, die allen am Verstoß beteiligten Parteien bekannt waren, nicht aufgrund der Konsultation gemeinsamer Kunden bekannt, sondern wegen des direkten Austauschs von Informationen zwischen ihnen.

(58) Die Anwendbarkeit von Artikel 85 setzt voraus, daß die Vereinbarung oder die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise der Parteien die Einschränkung des Wettbewerbs bezweckt oder bewirkt. Eindeutiger Zweck der Absprache zwischen den Parteien war es, die Einführung desselben Währungsaufschlags zum selben Datum zustande zu bringen. Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß diese Absprache einer aufeinander abgestimmten Verhaltensweise gleichkommt, mit der die Festsetzung der Geschäftsbedingungen der daran Beteiligten bezweckt wurde.

(59) Die Absprache zwischen den Betreibern fällt ungeachtet ihrer Schwierigkeiten, die den Kunden angekündigten Aufschläge tatsächlich anzuwenden, eindeutig unter Artikel 85 [4]. Es mag zwar der Fall sein, daß die Aufschläge nicht in genau der Form eingeführt wurden, in der sie von den Betreibern Mitte Oktober 1992 angekündigt wurden, doch bewirkte die Zusammenarbeit der Betreiber eine Beeinflussung der Geschäftsbedingungen im betreffenden Markt.

[1] Antwort von NSF auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Ziffer 3.9; Antwort von P&O auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, Ziffer 3.10.

[2] Urteil des Gerichtshofs vom 14. Juli 1972, ICI/Kommission, Rs. 48/69, Slg. 1972, S. 658, Randnummer 64.

[3] Urteil des Gerichtshofs vom 16. Dezember 1975, Suiker Unie u. a./Kommission, verbundene Rs. 40 bis 48, 50, 54 bis 56, 111, 113 und 114/73, Slg. 1975, S. 1942 (Randnummer 174).

[4] Siehe die Entscheidung 86/398/EWG der Kommission (ABl. Nr. L 230 vom 18. 8. 1986, S. 1), in der Sache Polypropylen, bei der ein Verstoß gegen Artikel 85 festgestellt wurde, obwohl die angestrebten Preise, die von den am Verstoß beteiligten Parteien untereinander vereinbart worden waren, nie tatsächlich erreicht wurden.

Auswirkung auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

(60) Angesichts der Bedeutung der betroffenen Unternehmen im Markt der Seefrachtbeförderung zwischen dem Vereinigten Königreich und Nordfrankreich, Belgien und den Niederlanden kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Absprache zumindest eine potentielle Auswirkung auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten hatte.

(61) Eine zwischen den maßgeblichen Anbietern einer bestimmten Dienstleistung aufeinander abgestimmte Verhaltensweise wird naturgemäß zu einer Beeinträchtigung derjenigen Struktur des Handels zwischen Mitgliedstaaten führen, die sich ohne eine solche Verhaltensweise herausgebildet hätte. Dies ist besonders eindeutig, wenn es sich bei der betreffenden Dienstleistung um die grenzüberschreitende Beförderung handelt. Im vorliegenden Fall haben die betroffenen Parteien einen hohen Anteil am betreffenden Dienstleistungsmarkt und sind in verschiedenen Mitgliedstaaten ansässig. Ein verminderter Wettbewerb zwischen ihnen ist geeignet, zu einer Verschiebung der Nachfrage zwischen ihnen zu führen und dadurch die Struktur des Handels mit der betreffenden Dienstleistung zwischen Mitgliedstaaten zu ändern. Außerdem kann ein zumindest potentieller Sekundäreffekt auftreten, bei dem eine Verteuerung der Beförderungsleistungen zu einem Rückgang der Nachfrage nach diesen Dienstleistungen führt und somit der Warenhandel zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland zurückgeht.

Schlußfolgerung

(62) Aus den genannten Gründen vertritt die Kommission die Auffassung, daß P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT und Brittany Ferries unter Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag an einer aufeinander abgestimmten Verhaltensweise beteiligt waren, indem sie die Höhe eines Währungsaufschlags für Roll-on/Roll-off-Frachtbeförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich vereinbarten.

(63) Die Kommission vertritt ebenfalls die Auffassung, daß P&OEF und North Sea Ferries unter Verstoß gegen Artikel 85 EG-Vertrag an einer aufeinander abgestimmten Verhaltensweise beteiligt waren, indem sie die Höhe eines Währungsaufschlags für Roll-on/Roll-off-Frachtbeförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich und Belgien und den Niederlanden vereinbarten.

GELDBUSSEN

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

(64) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 kann die Kommission gegen Unternehmen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1000 ECU bis 1 Mio. ECU oder über diesen Betrag hinaus bis zu 10 % des von jedem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.

Schwere des Verstoßes

(65) Eine aufeinander abgestimmte Verhaltensweise, mit der die meisten wichtigen Betreiber im Markt der Frachtbeförderung mit Roll-on/Roll-off-Fähren versucht haben, eine identische Preiserhöhung durchzusetzen, stellt einen schwerwiegenden Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht dar. Die Betreiber haben ausgeführt, daß die Aufschläge gerechtfertigt waren, weil sie ohne Erhöhung ihrer Preise in Pfund Sterling erhebliche Verluste erlitten hätten. Die Kommission stellt nicht in Abrede, daß jeder unabhängig von anderen handelnde Betreiber zur Einführung von Währungsaufschlägen berechtigt gewesen wäre, wenn er dies für erforderlich gehalten hätte. Aus den vorliegenden Beweisen geht jedoch eindeutig hervor, daß P&OEF, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries und North Sea Ferries versucht haben, die Ungewißheit hinsichtlich des Handelns ihrer Wettbewerber auszuschalten, indem sie die Einführung identischer oder beinahe identischer Aufschläge vereinbarten. Die meisten Betreiber haben ausgeführt, daß die Aufschläge entweder gar nicht oder nur teilweise eingeführt wurden. Die Kommission räumt ein, daß die Einführung der Aufschläge nur zum Teil Erfolg hatte, im wesentlichen aufgrund des Widerstands der Kunden. Die Tatsache, daß sie nicht völlig erfolgreich war, mindert die Schwere des Verstoßes nicht. Ein vorsätzlicher und offensichtlicher Verstoß gegen einen der eindeutigsten Tatbestände in Artikel 85 Absatz 1 ist als schwerwiegend anzusehen.

(66) Die Kommission vertritt die Auffassung, daß P&OEF und Stena Sealink eindeutig die Führungsrolle bei der aufeinander abgestimmten Verhaltensweise innehatten. Die anderen Betreiber spielten eine untergeordnete Rolle.

Dauer

(67) Die Kommission vertritt die Auffassung, daß, was P&OEF, Sealink und SNAT angeht, die aufeinander abgestimmte Verhaltensweise am 2. Oktober 1992 begonnen hat, da deren Ursprung in der Zusammenkunft vom selben Tage zu liegen scheint, und Brittany Ferries und North Sea Ferries sich Mitte Oktober 1992 anschlossen. Nach den vorliegenden Beweisen wurden die Aufschläge bei kleineren Kunden angewendet, deren Marktmacht geringer war als die ihrer größeren Mitbewerber, und blieben bis zum 31. Dezember 1992 in Kraft. Wie bereits in Randnummer 28 ausgeführt, heißt es in einem bei Stena Sealink aufgefundenen Schriftstück, daß [...]. In einem weiteren bei Stena Sealink aufgefundenen, an SNAT adressierten Schriftstück heißt es: [...]. In den Geschäftsräumen

von Sally Line aufgefundene Unterlagen belegen, daß P&OEF ihren Kunden auf den Strecken Felixstowe—Rotterdam/Zeebrugge am 20. November 1992 ein Schreiben sandte, in dem sie ihnen Frachttariferhöhungen für das Jahr 1993 ankündigte, und in dem es hieß: „Um Mißverständnisse zu vermeiden: Der Währungsaufschlag wird gemäß der ab 1. November 1992 geltenden Tabelle, die mit unserem Schreiben vom 19. Oktober 1992 angekündigt worden war, weiter angewendet." Ähnliche Schreiben wurden den Kunden der Fährdienste Dover—Calais/Boulogne/Zeebrugge/Ostende am 23. November 1992 zugesandt. Einem anderen internen Schriftstück zufolge senkte P&OEF den Aufschlag für Barzahler ab 23. November 1992 [...]. In einem weiteren bei P&OEF aufgefundenen Schriftstück heißt es: [...]. SNAT räumt ein, daß [...] ihrer [...] Kunden, denen Rechnungen in Pfund ausgestellt werden, die Aufschläge zahlten, und gibt an, daß die Aufschläge nach dem 31. Dezember 1992 nicht angewendet wurden, woraus folgt, daß sie bis zu diesem Datum gezahlt wurden. Auch Brittany Ferries gibt an, daß der Aufschlag 10 % ihrer Güterkraftverkehrskunden betraf und bis zum 1. Januar 1993 angewendet wurde.

Die Kommission ist bereit zu akzeptieren, daß der Verstoß Ende 1992 geendet hat.

(68) Die Kommission ist nicht der Auffassung, daß der Verstoß in diesem Fall die Festsetzung sehr hoher Geldbußen erfordert. Das, was die betreffenden Unternehmen zu erreichen beabsichtigten, stellte zwar möglicherweise einen schwerwiegenden Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht dar, doch erwies sich die gleichzeitige Einführung von Währungsaufschlägen in der Praxis nur zum Teil als erfolgreich. Lediglich symbolische Geldbußen wären angesichts des eklatanten Verstoßes ebenfalls nicht angemessen. Die Kommission ist außerdem der Meinung, daß gegen P&OEF und Stena Sealink eine höhere Geldbuße als gegen die anderen Parteien festgesetzt werden sollte, da sie die hauptsächlichen Organisatoren der aufeinander abgestimmten Verhaltensweise waren.

(69) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, daß insbesondere Stena Sealink das Auskunftsverlangen nach der unangekündigten Nachprüfung vollständig und aufrichtig beantwortet hat. Sie ist jedoch nicht der Ansicht, daß eine Herabsetzung der Geldbuße in diesem Fall angemessen wäre, da die Zusammenarbeit erst aufgenommen wurde, nachdem die Nachprüfungen der Kommission den Verstoß zutage gebracht hatten, und Stena Sealink einer der hauptsächlichen Organisatoren der aufeinander abgestimmten Verhaltensweise war. Dies steht im Einklang mit den Grundsätzen für die niedrige Festsetzung von Geldbußen in Kartellsachen, die die Kommission kürzlich bekanntgemacht hat [1] —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries und North Sea Ferries haben gegen Artikel 85 Absatz 1 EG-Vertrag verstoßen, indem sie sich von Anfang/Mitte Oktober 1992 bis zum 31. Dezember 1992 an einer aufeinander abgestimmten Verhaltensweise beteiligt haben, bei der die führenden Betreiber von Roll-on/Roll-off-Fährdiensten im Markt der Frachtbeförderung zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland unter der Hand miteinander in Verbindung getreten sind, um ihre Reaktion auf die Pfundabwertung vom September 1992 abzusprechen.

Artikel 2

Den hier genannten Unternehmen werden hinsichtlich des in Artikel 1 festgestellten Verstoßes folgende Geldbußen auferlegt:

i) P&OEF: eine Geldbuße in Höhe von 400 000 ECU;

ii) Stena Line UK (Stena Sealink): eine Geldbuße in Höhe von 100 000 ECU;

iii) Sea France (SNAT): eine Geldbuße in Höhe von 60 000 ECU;

iv) Brittany Ferries: eine Geldbuße in Höhe von 60 000 ECU;

v) North Sea Ferries: eine Geldbuße in Höhe von 25 000 ECU.

Artikel 3

Die Geldbußen sind innerhalb dreier Monate nach Bekanntmachung dieser Entscheidung auf das folgende Bankkonto einzuzahlen:

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

Nach Ablauf von drei Monaten werden automatisch Verzugszinsen zu dem um 3,5 Prozentpunkte erhöhten Satz, den das Europäische Währungsinstitut für Geschäfte am ersten Arbeitstag des Monats, in dem diese Entscheidung angenommen wurde, für Ecu-Transaktionen berechnet, das heißt 7,5 %, fällig.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist gerichtet an:

— 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] ABl. Nr. C 207 vom 18. 7. 1996, S. 4.

Diese Entscheidung ist gemäß Artikel 192 EG-Vertrag vollstreckbar.

Brüssel, den 30. Oktober 1996

Für die Kommission
Karel VAN MIERT
Mitglied der Kommission