COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 30 ottobre 1996

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/34.503 — Esercenti di traghetti — Maggiorazioni valutarie)

(I testi in lingua francese, inglese e olandese sono i soli facenti fede)

(97/84/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi [1], modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'articolo 19, paragrafo 2,

vista la decisione della Commissione del 12 settembre 1994 di avviare il procedimento nel presente caso,

dopo aver dato modo alle parti interessate di manifestare il loro punto di vista in merito agli addebiti su cui essa si basa, conformemente all'articolo 23 del regolamento (CEE) n. 4056/86 e al regolamento (CEE) n. 4260/88 della Commissione, relativo alle comunicazioni, denunce, domande e audizioni previste dal regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi [2], modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia,

sentito il Comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nei trasporti marittimi,

considerando quanto segue:

[1] GU n. L 378 del 31. 12. 1986, pag. 4.
[2] GU n. L 376 del 31. 12. 1988, pag. 1.

I. I FATTI

A. PRECEDENTI DELLA PRESENTE DECISIONE

(1) La presente decisione fa seguito ad accertamenti svolti nell'aprile del 1993, in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86, presso gli uffici di quattro esercenti di traghetti. Durante gli accertamenti la Commissione scoprì prove documentarie da cui risulta che un certo numero di esercenti di traghetti aveva concordato l'imposizione di una maggiorazione sui noli a seguito della svalutazione della sterlina nel settembre del 1992. Cinque esercenti, P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries e North Sea Ferries, avevano annunciato in effetti l'imposizione di identiche maggiorazioni sui noli tra il Regno Unito e il continente a partire dalla medesima data e con identico metodo di calcolo.

B. LE IMPRESE INTERESSATE

(2) Le imprese interessate dal presente procedimento (in appresso definite «le parti») sono esercenti di traghetti «roll-on roll-off» che prestano servizi di trasporto merci su un certo numero di rotte tra l'Inghilterra e l'Europa continentale.

— P&O European Ferries Ltd («P&OEF») è una società controllata dalla Peninsular and Oriental Steam Navigation Company («P&OSNC»). P&OEF presta servizi di trasporto merci «roll-on roll-off» sulle rotte brevi Dover-Calais, sulle rotte della Manica occidentale Portsmouth-Le Havre o Cherbourg e, all'epoca della violazione, su una rotta del Mare del Nord fra Felixstowe-Zeebrugge e Rotterdam. Inoltre all'epoca della violazione aderiva ad un consorzio con l'eser-

cente belga Regie Voor Maritiem Transport (RMT) nel contesto del quale prestava servizi sulla rotta Dover-Ostenda e Zeebrugge. P&OEF ha informato la Commissione che nel 1992 il suo fatturato sul mercato di cui trattasi è stato pari a [...] di GBP (*).

— Stena Line UK («Sealink» o «SSL») è una società controllata al 100 % dalla Stena Line AB, una società svedese che nel 1994 ha registrato un fatturato consolidato di 9,4 miliardi di SEK. SSL ha prestato, con la denominazione di Stena Sealink Line, servizi sulle rotte Dover-Dunkerque, Newhaven-Dieppe e Cherbourg-Southampton. Ha inoltre operato in precedenza sulla rotta breve di attraversamento della Manica Dover-Calais nell'ambito di un consorzio con la Société Nouvelle d'Armement Transmanche («SNAT») (1). SSL ha informato la Commissione che nel 1993 il suo fatturato nel settore dei trasporti di merci Regno Unito-Francia è stato pari a [...] di GBP.

— Sea France («SNAT») è una società controllata al 100 % dalla GIE Transmanche che è a sua volta controllata all'86,6 % da SNCF, le ferrovie dello Stato francesi. Denominata in precedenza SNAT (cfr. supra), il suo fatturato totale nel 1991 è ammontato a 1 112 637 867 FRF.

— Bretagne Angleterre Irlande SA («BAI») è una società francese che con la denominazione Brittany Ferries presta servizi di trasporto merci «roll-on roll-off» sulle rotte della Manica occidentale tra Portsmouth e Plymouth-Caen, St. Malo e Roscoff. Inoltre BAI(UK) Ltd, una società britannica controllata dalla BAI, presta anch'essa servizi di trasporto merci su una rotta della Manica occidentale, tra Poole e Cherbourg, tramite un'altra controllata, Truckline Ferries. Il fatturato di BAI nel 1993 è stato di 1,8 miliardi di FRF.

— North Sea Ferries («NSF») presta servizi sulle rotte del Mare del Nord tra Hull, Ipswich-Teesport, Zeebrugge e Rotterdam ed è un'impresa comune (50 %, 50 %) tra P&OSNC e Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Il suo fatturato nel 1991 è stato di 56 404 559 GBP.

(*) Ai fini della pubblicazione, le parentesi quadre indicano gli «omissis» in conformità dell'articolo 24 del regolamento (CEE) n. 4056/86 sul segreto professionale.

(1) GU n. C 82 del 19. 3. 1994, pag. 7. L'accordo è stato sospeso.

(3) La Commissione ha esaminato l'operato di un certo numero di altri esercenti di traghetti nel mercato di cui trattasi che hanno introdotto a loro volta maggiorazioni valutarie. Tali esercenti non sono interessati dal presente procedimento ma sono menzionati in vari punti della presente decisione. Le società in oggetto sono:

— Tor Line, società con sede in Danimarca controllata dalla società svedese Tor Line AB, a sua volta controllata dall'esercente danese DFDS; presta servizi sul Mare del Nord tra Immingham e Rotterdam;

— Sally Line, società finlandese che presta servizi tra Ramsgate-Dunkerque e Ostenda;

— Olau Line che fino a tempi recenti operava sulla rotta Sheerness-Vlissingen;

— Stena Line BV, consociata della Stena Sealink, che opera sulla rotta Harwich-Hook van Holland.

(4) Nel 1992 la quota di mercato complessiva delle parti sul mercato di cui trattasi è stimata superiore al 60 %, come risulta dai dati contenuti nell'annuario «Cruise & Ferry Info» pubblicato dallo UK Department of Transport e dalle cifre fornite da P&OEF.

Il mercato

(5) Il mercato di cui trattasi è quello dei servizi di trasporto merci via mare tra il Regno Unito e la Francia, il Belgio e i Paesi Bassi. Esso include i trasporti in direzione del Regno Unito e in provenienza dal Regno Unito.

Sotto il profilo geografico questo mercato comprende tutti i servizi tra, da un lato, i porti sulle coste orientali e meridionali dell'Inghilterra e, dall'altro, i porti della Francia settentrionale, del Belgio e dei Paesi Bassi. È possibile suddividere questo mercato in tre grandi settori: rotte brevi di attraversamento della Manica, rotte della Manica occidentale e rotte del Mare del Nord. Vi è un grado significativo di concorrenza tra le rotte della Manica occidentale e le rotte brevi di attraversamento della Manica, così come tra queste ultime e le rotte del Mare del Nord. Tale sostituibilità deriva dal fatto che i porti in oggetto sono dotati di buoni collegamenti, cosicché i trasporti in direzione di numerose destinazioni finali in tutto il Regno Unito o nell'Europa continentale sono relativamente facili e d'uso corrente.

All'epoca della violazione i trasporti di merci tra i predetti porti potevano aver luogo solo tramite traghetto, poiché il tunnel sotto la Manica non era ancora stato aperto. I servizi di traghetto in oggetto erano «roll-on roll-off (ro-ro)» o «lift-on lift-off (lo-lo)». Tali servizi comprendono tra l'altro l'uso di veicoli per il trasporto merci con conducente, di rimorchi senza conducente, di container, ecc. Le parti sono esercenti di traghetti «roll-on roll-off».

Si stima che nel 1992 nel mercato globale del trasporto merci tra il Regno Unito e il continente sono state trasportate approssimativamente 2,9 milioni di unità di carico, di cui il 59 % nel Mare del Nord, il 30 % nello Stretto di Dover (rotta breve di attraversamento della Manica) e l'11 % nella Manica occidentale. Le parti avevano quote di mercato stimate pari a circa il 49 % nel Mare del Nord, l'83 % nello Stretto di Dover e il 100 % nella Manica occidentale.

La pratica concordata

(6) La pratica concordata riguarda l'imposizione simultanea nel 1992 di maggiorazioni identiche, per ragioni valutarie, da parte di taluni esercenti di traghetti sulle tariffe di trasporto «roll-on roll-off» in sterline per alcune rotte Regno Unito/continente.

(7) A seguito della svalutazione della sterlina di circa il 17 % in data 16 settembre 1992, gli esercenti di traghetti con introiti in sterline e spese in altre valute hanno dovuto affrontare il problema della possibile riduzione dei loro ricavi e di un aumento dei costi in termini reali. Parte degli introiti degli esercenti del Regno Unito era infatti in sterline, mentre talune delle loro spese, ad esempio quelle per l'acquisto di carburante e pezzi di ricambio, dovevano essere esposte in altre valute. Ne venivano a risentire anche gli esercenti dell'Europa continentale con una quota significativa di introiti in sterline, i cui clienti avrebbero probabilmente tentato di pagare in sterline o si sarebbero rivolti ad altri esercenti per trarre profitto dalla svalutazione. D'altro canto, qualunque esercente con ricavi significativi in altre valute e costi in sterline avrebbe beneficiato della svalutazione.

(8) Ciascun esercente di traghetti doveva pertanto prendere una decisione commerciale, scegliendo tra una serie di possibilità: aumentare i propri prezzi per compensare le riduzioni di entrate, rinunciare ad aumentare o addirittura diminuire i prezzi per tentare di sottrarre clienti ai propri rivali, ecc. Si trattava di una situazione in cui entravano in gioco tutte le normali considerazioni di politica commerciale che sono la regola in un libero mercato. Giacché le strutture dei costi dei vari esercenti di traghetti nel mercato di cui trattasi variavano significativamente secondo le dimensioni, le località collegate, le fonti di approvvigionamento, il numero di navi, i dipendenti, ecc., le loro reazioni alla svalutazione della sterlina avrebbero dovuto essere presumibilmente difformi.

(9) A fine settembre 1992 alcuni operatori internazionali di trasporti stradali annunciarono che avrebbero imposto maggiorazioni sulle tariffe di trasporto in sterline. Quest'iniziativa sembra aver influenzato gli esercenti di traghetti, giacché tutti gli operatori del mercato di cui trattasi introdussero successivamente una maggiorazione di un tipo o dell'altro sulle tariffe in sterline. Le parti hanno introdotto maggiorazioni di identica entità e basate sul medesimo metodo di calcolo a partire dalla stessa data, il 1° novembre 1992. Tre esercenti hanno inviato ai loro clienti lettere pressoché identiche. La Commissione non muove obiezioni all'introduzione di una maggiorazione per ragioni valutarie, trattandosi di una decisione commerciale che ciascuna azienda aveva il diritto di adottare, agendo però in maniera indipendente. Risulta tuttavia chiaramente che quasi tutti gli esercenti di traghetti del mercato di cui trattasi hanno preso contatto direttamente con i concorrenti e discusso con loro di come reagire alla situazione che si era creata.

(10) Le maggiorazioni annunciate sulle rotte Regno Unito-Francia (Stretto di Dover e Manica occidentale) da Stena Sealink, SNAT, P&OEF e Brittany/Truckline Ferries erano identiche. Nel 1992 le parti avevano su tali rotte una quota di mercato stimata dell'88 %.

(11) Sulle rotte Regno Unito-Belgio (Stretto di Dover e Mare del Nord) sia P&OEF che NSF annunciarono maggiorazioni identiche alla scala MAT per il Belgio (la scala MAT, adottata dall'impresa di trasporti stradali MAT Transport nel settembre del 1992, comprende diverse scale di maggiorazioni per i trasporti a destinazione o in provenienza da 13 paesi europei, fra cui Francia, Belgio e Paesi Bassi. L'importo della maggiorazione da applicare ai trasporti da o verso qualunque paese in qualunque settimana si calcola utilizzando i tassi di cambio pubblicati nel Financial Times del venerdì precedente). Si stima che tali operatori avessero una quota di mercato pari ad oltre il 50 % su tali rotte.

(12) Sulle rotte Regno Unito-Paesi Bassi (Mare del Nord) NSF annunciò maggiorazioni identiche alla scala MAT per i Paesi Bassi, mentre P&OEF annunciò maggiorazioni pressoché identiche. Nel 1992 tali operatori avevano una quota di mercato stimata pari ad oltre il 30 % sulle rotte Regno Unito-Paesi Bassi.

(13) Tutti gli operatori hanno introdotto le maggiorazioni il 1° novembre 1992.

C. ACCERTAMENTI DELLA COMMISSIONE

(14) In data 6 e 7 aprile 1993, in applicazione dell'articolo 18 del regolamento (CEE) n. 4056/86, funzionari della Commissione hanno proceduto ad accertamenti simultanei senza preavviso presso gli uffici di tre delle imprese alle quali la presente decisione è indirizzata: P&OEF, Stena Sealink e BF. Un accertamento è stato compiuto anche presso Sally Line e Truckline Ferries, una controllata di BF.

A seguito degli accertamenti sono state inviate a dette imprese richieste di informazioni in applicazione dell'articolo 16 del regolamento (CEE) n. 4056/86.

D. PROVE

(15) Le prove principali sulle quali si basa la presente decisione sono:

a) messaggi scambiati, soprattutto mediante telecopiatrice, tra vari esercenti e relativi all'introduzione e al calcolo di una maggiorazione per ragioni valutarie;

b) note interne scritte da dipendenti di P&OEF, Sealink e BF;

c) ammissioni fatte da P&OEF e Stena Sealink nelle loro risposte alle richieste di informazioni della Commissione e alla comunicazione degli addebiti della Commissione.

P&OEF e Stena Sealink

(16) Stena Sealink ha informato la Commissione [1] che, in data 29 settembre 1992, si svolse una riunione a Parigi tra Stena Sealink e SNAT nella quale furono discussi, tra l'altro, gli effetti della svalutazione della sterlina. Sealink ha affermato che a tale riunione SNAT la informò che temeva di perdere clienti, data la possibilità offerta dai concorrenti, in particolare da P&OEF, di essere addebitati nell'una o nell'altra valuta, (potendo scegliere di pagare in franchi francesi o in sterline, i clienti avrebbero evidentemente scelto la sterlina). Sealink ha affermato che la partecipazione del «Freight Director» di P&OEF alla riunione era stata concordata in precedenza con Sealink e che si erano discussi gli effetti della svalutazione. Secondo Sealink, SNAT affermò che se P&OEF non adottava misure per porre fine all'anomalia creata dalla svalutazione sarebbe stata obbligata a ridurre le sue tariffe in franchi francesi. Il «Freight Director» di P&OEF accettò di discutere la questione con il suo «Managing Director».

(17) Un'ulteriore riunione tra Sealink, SNAT e P&OEF ebbe luogo in data 2 ottobre 1992. Furono discusse alcune proposte di razionalizzazione dei servizi di traghetto ai fini di una maggior competitività nei confronti dell'Eurotunnel, nonché le maggiorazioni applicate per ragioni valutarie. Secondo P&OEF [2]. «le parti giunsero ad un certo numero di conclusioni fondamentali: era necessario imporre una maggiorazione valutaria per garantire la redditività del settore e per riportare ordine nel mercato». P&OEF ha affermato che i tre operatori giunsero alla conclusione comune che l'imposizione di una maggiorazione nell'arco di un periodo di tempo adeguato era necessaria per tutelare gli interessi di ciascuna società. Inoltre, poiché i tre operatori presenti erano i principali operatori, sempre secondo P&OEF c'era da aspettarsi che la loro intenzione di applicare una maggiorazione sarebbe stata accolta con favore dai piccoli operatori come Sally Line e Brittany Ferries.

(18) Stena Sealink ha dichiarato che nel corso di tali discussioni SNAT ribadì quanto già detto alla riunione di Parigi, ovvero che avrebbe dovuto ridurre le tariffe in franchi francesi per restare competitiva se gli operatori del Regno Unito non avessero aumentato le loro tariffe in sterline. Sealink ha dichiarato di avere comunicato a SNAT e P&OEF la sua intenzione di introdurre una maggiorazione valutaria, che, sempre secondo Sealink, P&OEF non desiderava invece applicare. Tuttavia P&OEF ha dichiarato che avrebbe contattato altri operatori in merito alle implicazioni di una maggiorazione per ragioni di valuta.

(19) Il 5 ottobre 1992 P&OEF inviò una tabella di maggiorazioni a Stena Sealink. P&OEF ha affermato che la ragione di tale invio era rendere noto a Sealink il tipo di maggiorazione che P&OEF intendeva adottare e che tale atto faceva seguito alle discussioni del 2 ottobre (la predetta tabella era stata inviata a P&OEF da NSF e prevedeva scale di maggiorazioni basate sui tassi di cambio approssimativi delle valute olandese, belga, francese e tedesca nei confronti della sterlina all'epoca della svalutazione di quest'ultima).

(20) Alla fine tuttavia, come dichiarato da P&OEF, gli esercenti di traghetti scelsero di comune accordo diverse scale di maggiorazioni, in particolare quelle identiche alla scala MAT (cfr. punto 11).

(21) Stena Sealink ha dichiarato di aver avuto un certo numero di conversazioni telefoniche con P&OEF durante la settimana dal 5 al 12 ottobre 1992. Nel corso di tali conversazioni telefoniche le parti discussero in merito all'adeguatezza delle scale MAT, la data alla quale ciascuna di loro avrebbe annunciato le maggiorazioni e la data della loro applicazione.

(22) Il 12 ottobre 1992 Stena Sealink inviò una copia del prospetto di maggiorazioni di MAT Transport a SNAT e Stena Line BV.

[1] Risposta di Stena Sealink alla richiesta di informazioni di cui all'articolo 16.

[2] Risposta di P&OEF alla richiesta di informazioni di cui all'articolo 16.

(23) Il 14 ottobre 1992 Stena Sealink inviò a P&OEF mediante telecopiatrice una copia della lettera che intendeva inviare ai propri clienti il giorno successivo annunciando le maggiorazioni sui noli in sterline per tutte le rotte anglofrancesi a partire dal 1° novembre 1992 (1). La scala delle maggiorazioni proposte in tale lettera era identica alla scala MAT per i trasporti in direzione della Francia o in provenienza dalla Francia. Da una nota manoscritta a piè di pagina risulta che il telefax di Sealink fu seguito da una conversazione telefonica tra P&OEF e Stena Sealink il 14 ottobre 1992 nella quale P&OEF fece rilevare che la lettera conteneva un'imprecisione e Stena Sealink rispose che l'errore sarebbe stato corretto.

Secondo P&OEF le parti avevano concordato che Sealink doveva prendere l'iniziativa di introdurre la maggiorazione e Sealink inviò il suddetto progetto di lettera a P&OEF per informarlo della maggiorazione che intendeva applicare e della data alla quale intendeva introdurla.

(24) Stena Sealink ha affermato che attorno al 15 ottobre P&OEF telefonò per comunicare che Sally Line non avrebbe applicato la maggiorazione e chiese a Sealink di contattarla. Sealink contattò Sally Line e fu informata che quest'ultima non intendeva applicare alcuna maggiorazione.

P&OEF contattò Sally Line il 16 ottobre 1992 ed inviò una copia della lettera che Stena Sealink aveva inviato ai propri clienti il giorno precedente per annunciare l'imposizione di maggiorazioni. P&OEF comunicò a Sally Line che intendeva applicare la medesima scala di maggiorazioni. Secondo P&OEF Sally Line conveniva sulla necessità di una maggiorazione, ma considerava di non poter giustificare l'applicazione della scala MAT. Il 22 ottobre P&OEF contattò nuovamente Sally Line e le comunicò che se avesse applicato maggiorazioni diverse avrebbe creato «confusione e difficoltà sul mercato» (2).

Sally Line inviò una lettera ai suoi clienti in data 23 ottobre, il cui testo era pressoché identico a quello delle lettere di P&OEF e BF, ma il livello delle maggiorazioni era inferiore e non corrispondeva alla scala MAT. Giacché non vi sono prove sufficienti che le decisioni di Sally Line sull'introduzione delle maggiorazioni e sulla loro entità siano derivate da una collusione, Sally Line non è destinataria della presente decisione.

(25) Stena Sealink ha affermato che dal 19 ottobre ricevette un certo numero di telefonate da P&OEF nel corso delle quali fu discussa la reazione negativa dei clienti all'annuncio dell'introduzione delle maggiorazioni. Il 22 ottobre P&OEF chiese in che modo le due società potevano applicare la maggiorazione se i clienti non volevano pagarla. Sealink rispose che era necessario dare ai clienti l'impressione che l'operatore aveva la ferma intenzione di applicare la maggiorazione, come faceva Sealink.

Il 29 o il 30 ottobre 1992, nel corso di una conversazione telefonica, P&OEF si lamentò con Stena Sealink che SNAT concedeva ad alcuni clienti uno sconto per compensarli dell'aumento del tasso di cambio del franco francese nei confronti della sterlina. Stena Sealink ha affermato che, dopo aver chiesto spiegazioni a SNAT, informò P&OEF, nuovamente per telefono, che i predetti sconti sarebbero cessati alla data dell'applicazione della maggiorazione il 1° novembre 1992.

Successivamente, il 5 novembre, P&OEF telefonò a Stena Sealink informandola che, data la condotta di SNAT, aveva deciso di non imporre la maggiorazione ai suoi principali clienti. P&OEF diede quindi a Stena Sealink, per telefono, l'elenco dei 35-40 clienti a cui non intendeva applicare la maggiorazione.

(26) Da un documento datato 13 novembre 1992, rinvenuto presso P&OEF, risulta che quest'ultima [...]. Un altro documento interno dimostra che dal 23 novembre 1992 P&OEF [...].

(27) In un documento rinvenuto presso Stena Sealink, datato 24 novembre 1992 e indirizzato a SNAT, si legge: [...].

(28) In un altro documento rinvenuto presso Stena Sealink si legge: [...].

(29) P&OEF ha sostenuto di aver rinunciato ad applicare la maggiorazione a favore di una rinegoziazione globale delle tariffe del 1993 con i suoi principali clienti. Ciò è confermato dai documenti rinvenuti presso P&OEF. Tuttavia la maggiorazione continuava ad essere applicata ad altri clienti; i documenti rinvenuti presso Sally Line dimostrano che il 20 novembre 1992 P&OEF comunicò tramite lettera ai clienti che utilizzavano i servizi Felixstowe-Rotterdam/Zeebrugge gli aumenti delle tariffe per il 1993 e puntualizzò: «Per evitare qualsiasi malinteso la maggiorazione valutaria continuerà ad essere applicata conformemente alla scala in vigore dal 1° novembre 1992 e annunciata nella nostra lettera del 19 ottobre 1992». Lettere analoghe furono inviate il 23 novembre 1992 ai clienti che utilizzavano i servizi Dover-Calais/Boulogne/Zeebrugge/Ostenda.

(1) Documento rinvenuto presso P&OEF.
(2) Documento rinvenuto presso Sally Line durante gli accertamenti della Commissione.

(30) In un documento datato 24 novembre 1992, rinvenuto presso P&OEF, si legge che [...].

Brittany/Truckline Ferries

(31) P&OEF ha affermato di aver contattato BF per informarlo che P&OEF ed altri operatori intendevano introdurre una maggiorazione valutaria sulla base di una scala comune. Secondo P&OEF (1), «Brittany Ferries approvò l'iniziativa» e P&OEF fornì a Truckline Ferries una copia della lettera che P&OEF intendeva inviare ai suoi clienti per annunciare l'imposizione di maggiorazioni, unitamente ad una copia della scala di maggiorazioni proposta.

(32) Stena Sealink ha affermato che tra il 12 e il 15 ottobre 1992 BF la contattò e le chiese che cosa avrebbe fatto di fronte alla svalutazione della sterlina. Sealink informò BF che, a partire dal 1° novembre 1992, intendeva applicare a tutti i clienti, senza alcuna eccezione, la maggiorazione in base al sistema adottato da MAT Transport Ltd.

(33) In una nota interna (2) di BF datata 16 ottobre 1992 si legge:

«Tutti i principali operatori, Sealink, P&O, Olau, Sally ecc. hanno già inviato o stanno per inviare la nota allegata a tutti i clienti sia sul continente che nel Regno Unito. Risulta che quanto in oggetto verrà applicato rigorosamente, senza eccezioni, a tutti i clienti e propongo di inviare la nota seguente lunedì» (19 ottobre 1992).

Al fax erano allegati un progetto di lettera pressoché identico a quello spedito da P&OEF il 19 ottobre 1992 ed una tabella di maggiorazioni corrispondente alla scala MAT.

(34) Il 21 ottobre 1992 BF inviò a P&OEF una copia (3) della lettera che Truckline Ferries aveva spedito ai suoi clienti il giorno precedente annunciando l'imposizione di una maggiorazione valutaria a partire dal 1° novembre 1992. P&OEF ha affermato che tale invio era inteso a confermare quanto già espresso verbalmente, ovvero che era stata applicata la maggiorazione sulla base della scala MAT.

(35) Così come per P&OEF e Sealink, durante gli accertamenti la Commissione non ha scoperto alcuna prova che BF avesse tentato di calcolare l'ammontare delle perdite derivanti dalla svalutazione della sterlina prima di decidere di applicare la scala di maggiorazioni MAT. Al contrario, da un documento datato 7 dicembre 1992, rinvenuto presso BF, risulta chiaramente che non fu fatto alcun tentativo di calcolare le maggiorazioni in rapporto alla struttura di costi della società all'epoca del loro annuncio. In tale documento si menziona una richiesta di informazioni ricevuta dall'«Office of Fair Trading» britannico (che aveva ricevuto anche un reclamo in merito alla condotta degli esercenti di traghetti) e si chiede di [...].

(36) In un documento interno (4) di BF datato 26 ottobre 1992 si legge in riferimento a P&OEF e a Sealink [...]. L'autore del documento argomentava che BF avrebbe dovuto essere flessibile nell'applicazione delle sue maggiorazioni. L'interpretazione data dalla Commissione a tale documento è che P&OEF, Sealink e BF avevano concordato di introdurre una maggiorazione valutaria a carico di tutti i clienti.

North Sea Ferries

(37) Secondo NSF, che è un'impresa comune di P&O e Nedlloyd e che ha in comune con P&OEF taluni membri del consiglio di amministrazione, NSF e P&OEF adottarono un atteggiamento comune in ordine all'introduzione della maggiorazione valutaria e la data di applicazione di tale maggiorazione da parte di NSF (1° novembre 1992) fu scelta da P&OEF (5). NSF ha affermato di aver preso la decisione in ordine alla maggiorazione alla medesima data, e cioè a metà ottobre 1992, in cui la decisione era stata presa anche da P&OEF.

(38) NSF ha affermato che fu contattato da Stena Line BV il 12 o il 13 ottobre 1992 e che fu informato che la predetta impresa avrebbe introdotto una maggiorazione. Le imprese si scambiarono una copia della scala di maggiorazioni. Tale informazione fu trasmessa il medesimo giorno a P&OEF (6). NSF ha dichiarato di non avere informato Stena Line BV delle sue intenzioni in relazione alle maggiorazioni, ma che Stena Sealink doveva essere a conoscenza della condotta che NSF si proponeva di assumere, essendo al corrente delle intenzioni di P&OEF in relazione alle tariffe delle rotte del Mare del Nord.

(39) In risposta ad una richiesta di informazioni da parte della Commissione, Stena Line BV ha affermato che in data 12 ottobre Stena Sealink inviò una copia della scala MAT e che sempre in tale data o l'indomani Stena Line BV contattò NSF per informarla che avrebbe introdotto maggiorazioni sulla base di una scala. Ha affermato inoltre di aver discusso gli effetti della svalutazione con NSF tra il 2 e il 14 ottobre (7).

(1) Risposta di P&OEF alla richiesta di informazioni di cui all'articolo 16.
(2) Documento rinvenuto presso BF.
(3) Documento rinvenuto presso P&OEF.
(4) Documento rinvenuto presso Truckline Ferries.
(5) Risposta di North Sea Ferries alla richiesta di informazioni di cui all'articolo 16.
(6) Documento rinvenuto presso P&OEF.
(7) Risposta di Stena Line BV alla richiesta di informazioni di cui all'articolo 16.

(40) NSF ha affermato di aver manifestato a Tor Line all'inizio di ottobre la sua intenzione di introdurre una maggiorazione valutaria e che Tor Line fu incoraggiata a fare altrettanto, ma non assunse alcun impegno.

Le argomentazioni delle parti

P&OEF

(41) P&OEF ammette di aver partecipato ad una pratica concordata con SSL e SNAT nell'ottobre del 1992. Tuttavia argomenta che le maggiorazioni non furono mai applicate come previsto e che furono accantonate all'inizio del novembre 1992 senza avere alcun effetto sul mercato, né sulle tariffe del 1993. P&OEF argomenta inoltre che non si può dire che BF abbia partecipato alla pratica concordata e che il coordinamento con l'impresa comune NSF da lui in parte controllata non può costituire una violazione dell'articolo 85.

Sealink

(42) SSL ammette, così come SNAT, di aver partecipato ad una pratica concordata con P&OEF e di aver violato l'articolo 85, paragrafo 1. Tuttavia sostiene che l'imposizione di una forte ammenda sarebbe fuori luogo poiché le maggiorazioni non furono applicate. SSL argomenta inoltre che aveva il diritto di consultare SNAT su questioni concernenti i prezzi in virtù del consorzio. SSL puntualizza di aver introdotto una maggiorazione unilaterale del 5 % il 5 novembre 1992, con validità a partire dal 1° novembre 1992. SSL argomenta infine che non è possibile accusarla di aver partecipato ad una pratica concordata con BF poiché i contatti tra di loro si sono limitati ad un'unica telefonata.

SNAT

(43) SNAT argomenta, nella risposta alla comunicazione degli addebiti della Commissione, di aver semplicemente aderito all'iniziativa del partecipante al consorzio, Stena Sealink, e di non avere avuto contatti con altri esercenti di traghetti. Secondo SNAT la partecipazione di un rappresentante di P&OEF alla riunione del 29 settembre 1992 fu un evento eccezionale, dovuto all'invito di Stena Sealink. A suo dire SNAT dichiarò semplicemente di voler prendere i provvedimenti necessari per mantenere la propria quota di mercato e di essere disposto a ridurre le tariffe in franchi francesi per conservare i clienti ai quali i concorrenti offrivano la possibilità di pagare in franchi o in sterline. In data 2 ottobre 1992 ebbe luogo la seconda riunione in cui fu discussa la possibilità di un «super consorzio» tra i tre operatori e non si raggiunse alcuna conclusione rilevante per quanto concerne le maggiorazioni valutarie. SNAT argomenta che queste riunioni non costituiscono la prova di una pratica concordata tra P&OEF, SSL e SNAT e che in ogni caso una siffatta pratica concordata non potrebbe aver avuto per oggetto la restrizione della concorrenza e non avrebbe potuto influenzare gli scambi tra Stati membri. SNAT afferma di non essere stato a conoscenza degli scambi di tabelle tra SSL e P&OEF. In base all'accordo di pool SSL era responsabile delle vendite e del marketing nel Regno Unito e pertanto SNAT lasciò che fosse SSL a definire nel dettaglio l'applicazione della maggiorazione. SNAT smentisce l'affermazione di SSL che le maggiorazioni valutarie furono sollecitate per soddisfare le sue richieste.

(44) SNAT argomenta che l'applicazione di una scala comune a partire dalla medesima data può essere spiegata dalla struttura oligopolistica e dalla trasparenza del mercato.

(45) SNAT precisa che la fatturazione in sterline riguardava solo [...] dei suoi [...] clienti, dei quali [...] non pagarono le maggiorazioni mentre altri [...] ottennero, dopo averle pagate, il rimborso del relativo importo tramite sconti. Le maggiorazioni non furono più applicate dopo il 31 dicembre 1992 e non furono incorporate nelle tariffe del 1993. Queste ultime furono aumentate in linea di massima del 5 %, anche se le tariffe negoziate individualmente con alcuni clienti importanti registrarono di fatto una diminuzione.

Brittany Ferries

(46) BF ha argomentato nel corso dell'audizione che il mercato era oligopolistico e trasparente. Per decidere come reagire alla svalutazione della sterlina era pertanto essenziale sapere come avrebbero agito i concorrenti. BF si adoperò pertanto per scoprirlo, senza concludere con loro alcun accordo. Sealink annunciò i suoi piani pubblicamente il 16 ottobre 1992, mentre BF venne a conoscenza dei piani di P&OEF casualmente nel corso di una conversazione telefonica tra uno dei suoi dipendenti ed un dipendente di P&OEF. BF argomenta che vi fu una convergenza di interessi: BF voleva scoprire che cosa intendevano fare i suoi concorrenti, mentre i concorrenti, che già avevano avviato una pratica

concordata, avevano interesse a trasmettere un messaggio a BF. BF sostiene che il «Freight Manager» di Truckline Ferries, sig. [...], che non lavora più per la società, potrebbe aver avuto copia della lettera di P&OEF in precedenza. Fu il sig. [...] a preparare un progetto di lettera per il «Managing Director» di BF, sig. [...], senza però informarlo di essere a conoscenza della lettera di P&OEF. L'affermazione fatta da [...], in risposta ad una domanda della Commissione, di aver redatto personalmente la lettera può essere spiegata dal fatto che [...] era in una posizione difficile nei confronti dei superiori in quanto uno dei suoi subalterni aveva posto la società in una situazione delicata.

(47) BF argomenta inoltre che il fatto che nella nota interna del 16 ottobre 1992, citata dalla Commissione nella sua comunicazione degli addebiti, si affermasse erroneamente che Olau Line e Sally Line avevano deciso di introdurre maggiorazioni, costituisce una prova che BF non era parte di alcun accordo, altrimenti avrebbe saputo che Olau Line e Sally Line non vi partecipavano. BF sostiene di aver applicato la medesima maggiorazione per «ragioni psicologiche». Giacché taluni importanti operatori di trasporti stradali avevano introdotto una maggiorazione e la maggior parte dei clienti delle società di traghetti erano trasportatori su strada, sembrava probabile che questi ultimi avrebbero accettato l'idea dell'introduzione di maggiorazioni da parte degli esercenti di traghetti.

(48) Nella sua risposta alla comunicazione degli addebiti P&OEF afferma che il suo «Managing Director», il sig. [...], contattò [...] per informarlo dei provvedimenti che P&OEF, SSL e SNAT intendevano adottare. A suo dire P&OEF considerò la risposta di BF non come un impegno vincolante, ma piuttosto come un'indicazione informale che BF intendeva seguire l'esempio dei principali operatori per ragioni commerciali proprie. Anche se Truckline Ferries confermò successivamente la necessità di adottare tale impostazione, P&OEF non considerò di avere ottenuto un impegno in tal senso.

(49) BF afferma che la maggiorazione riguardò soltanto il 10 % dei clienti del comparto trasporti e che fu applicata soltanto fino al 1° gennaio 1993. Tuttavia BF inviò una lettera [1] ai suoi clienti in data 30 novembre 1992 nella quale affermava che la maggiorazione valutaria sarebbe stata inclusa nella struttura delle sue tariffe unitamente agli aumenti per il 1993.

North Sea Ferries

(50) NSF ammette di aver cooperato con P&OEF nell'ottobre del 1992 alla preparazione e all'introduzione di una scala di maggiorazioni valutarie, ma argomenta che non si trattò di una pratica concordata. NSF sostiene che l'articolo 85 non dovrebbe applicarsi alla cooperazione attuata tra NSF e P&OEF in quanto i due operatori facevano capo ad una società madre, P&ONSC.

(51) NSF argomenta inoltre che il coordinamento fu abbandonato poco dopo l'introduzione delle maggiorazioni e non ebbe alcun impatto economico sul mercato.

Valutazione delle argomentazioni delle parti ad opera della Commissione

(52) La Commissione prende atto che P&OEF e SSL ammettono di aver violato l'articolo 85 ponendo in atto una pratica concordata con SNAT. La Commissione respinge l'argomento di SNAT di essere stata all'oscuro dei contatti intercorsi con altri esercenti di traghetti, fatta eccezione di quelli con il partecipante al consorzio, SSL. Sebbene all'ordine del giorno delle riunioni svoltesi in data 29 settembre 1992 e 2 ottobre 1992 non vi fossero in primo luogo le maggiorazioni valutarie, si ammette che tali maggiorazioni furono discusse alla presenza dei rappresentanti di tutte e tre le società. La Commissione riconosce che SNAT e SSL avevano il diritto di consultarsi sulle maggiorazioni, poiché i loro servizi erano gestiti congiuntamente, ma la concertazione con P&OEF è una violazione palese dell'articolo 85 (punti 55-59). La Commissione ammette che SNAT può non avere avuto alcun contatto diretto con altri esercenti di traghetti dopo il 2 ottobre 1992, ma è provato che SNAT ha avuto contatti indiretti quanto meno con P&OEF tramite il partecipante al consorzio, SSL.

(53) Per quanto riguarda BF, è dimostrato che vi furono contatti tra P&OEF, SSL e BF. Le parti hanno sostenuto che poiché i contatti sono stati minimi non possono essere considerati come una pratica concordata. La Commissione non può accettare tale argomentazione. Se le società intendono cooperare tra loro per reagire alle situazioni del mercato, lunghe consultazioni possono essere superflue. SSL argomenta che i suoi contatti con BF si sono limitati ad una semplice telefonata. Nelle circostanze predette una telefonata era probabilmente sufficiente poiché anche P&OEF aveva contattato BF e BF per sua ammissione voleva scoprire che cosa intendevano fare i suoi concorrenti in risposta alla svalutazione della sterlina.

La lettera di P&OEF ai clienti fu evidentemente trasmessa a BF e BF inviò a P&OEF una copia della lettera che Truckline Ferries aveva inviato ai suoi clienti il giorno precedente per annunciare l'imposizione di una maggiorazione valutaria a partire dal 1° novembre 1992. P&OEF dichiara di averlo fatto per confermare per iscritto quanto già affermato verbalmente, vale a dire che la maggiorazione era stata applicata.

[1] Documento rinvenuto presso Truckline Ferries.

BF ha argomentato che il fatto che nella nota interna del 16 ottobre 1992, citata dalla Commissione nella sua comunicazione degli addebiti, si indicasse erroneamente che Olau Line e Sally Line avevano deciso di introdurre maggiorazioni dimostra che BF non era parte di alcun accordo. La Commissione tende invece ad interpretare questo documento come una semplice indicazione che le parti supponevano che altre società si sarebbero allineate ai loro piani. All'epoca sia P&OEF che SSL erano in contatto con Sally Line.

In una nota interna di BF, scritta da un componente del reparto vendite di BF, si legge in riferimento a P&OEF e a Sealink: [...]. L'autore del documento argomentava che BF avrebbe dovuto essere flessibile nell'applicazione delle maggiorazioni. L'interpretazione data dalla Commissione a tale documento è che BF aveva informato il proprio personale di vendita che era stato convenuto con P&OEF e SSL che le maggiorazioni dovevano essere applicate senza eccezioni a tutti i clienti.

(54) Per quanto riguarda NSF, la Commissione non può accettare gli argomenti di NSF e di P&OEF secondo i quali la relazione tra loro esistente esclude di per sé una violazione dell'articolo 85. Le parti stesse hanno affermato che NSF è in grado di determinare la sua politica commerciale quotidiana indipendentemente dalle sue società madri P&OEF e Nedlloyd [1]. Ne deriva che non fa parte dell'organizzazione di P&OEF e deve essere considerata come un operatore del mercato a sé stante. Le parti non negano l'esistenza di una collusione nel presente caso.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

Articolo 85

(55) Conformemente all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune e vietati tutti gli accordi tra imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza, ed in particolare gli accordi e le pratiche consistenti nel fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione.

(56) Per dimostrare l'esistenza di una pratica concordata è sufficiente che le imprese attuino in pratica una consapevole collaborazione, a danno della concorrenza [2]. Una pratica concordata richiede contatti diretti o indiretti tra concorrenti aventi lo scopo o l'effetto di influire sul comportamento tenuto sul mercato ovvero di rivelare il comportamento che essi stessi hanno deciso o prevedono di tenere sul mercato [3]. Risulta chiaramente dalle prove raccolte che tra le parti si sono avute discussioni dirette nell'intento di stabilire una condotta comune in relazione all'introduzione delle maggiorazioni valutarie. È stato inoltre appurato che tali discussioni si sono svolte a livello di alti dirigenti e che sono stati direttamente coinvolti in particolare i «Managing Directors».

(57) Alla luce del livello dei contatti tra gli operatori e degli scambi di informazioni tra loro intercorsi in merito all'applicazione di maggiorazioni, è chiaro che le similitudini tra le maggiorazioni imposte da alcuni di loro non sono derivate dalla trasparenza del mercato di cui trattasi, come suggerito da alcuni degli operatori. In particolare le informazioni di cui disponeva ciascuna delle parti circa le attività delle altre erano il frutto non di consultazioni con clienti comuni, bensì di scambi diretti di informazioni tra di loro.

(58) Ai fini dell'articolo 85, è necessario che l'accordo o la pratica concordata tra le parti abbia per oggetto o per effetto di restringere la concorrenza. Il chiaro oggetto dell'intesa tra le parti era l'imposizione di maggiorazioni valutarie comuni a partire dalla medesima data. Non vi è alcun dubbio che tale intesa costituisca una pratica concordata, avente ad oggetto la fissazione delle condizioni commerciali ad opera delle parti.

(59) L'intesa tra gli operatori rientra chiaramente nel campo di applicazione dell'articolo 85, nonostante le difficoltà incontrate dagli operatori nell'applicazione concreta delle maggiorazioni annunciate ai loro clienti [4]. Sebbene sia possibile che le maggiorazioni non siano state applicate nella forma annunciata dagli operatori a metà ottobre 1992, il risultato della loro cooperazione è stato comunque di influenzare le condizioni degli scambi sul mercato di cui trattasi.

[1] Risposta di NFS alla comunicazione degli addebiti, punto 3.9. Risposta di P&O alla comunicazione degli addebiti, punto 3.10.

[2] Sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, ICI/Commissione, causa 48/69. Racc. 1972, pag. 619, punto 64 della motivazione.

[3] Sentenza della Corte di giustizia, Suiker Unie e altri/Commissione, cause riunite 40-48, 50, 54-56, 111, 113 e 114/73. Racc. 1975, pag. 1663, punto 174 della motivazione.

[4] Cfr. decisione 86/398/CEE della Commissione (GU n. L 230 del 18. 8. 1986, pag. 1) nella quale si è constatato che le attività svolte violavano l'articolo 85 sebbene i prezzi concordati tra le parti non fossero mai stati applicati.

Effetti sugli scambi tra Stati membri

(60) Data l'importanza delle parti sul mercato dei servizi di trasporto merci via mare tra il Regno Unito e la Francia settentrionale, il Belgio e i Paesi Bassi, non vi è alcun dubbio che l'intesa fosse atta ad avere un effetto sugli scambi tra Stati membri.

(61) Una pratica concordata tra i principali fornitori di un dato servizio è destinata di per sé ad influenzare la natura degli scambi tra Stati membri, in particolare quando il servizio in oggetto riguarda i trasporti internazionali. Nel presente caso le parti rappresentano una parte considerevole del mercato dei servizi in oggetto e sono stabilite in Stati membri diversi. Una diminuzione della concorrenza tra di loro può spostare la domanda dall'uno all'altro e modificare pertanto gli scambi di tali servizi tra Stati membri. Vi è inoltre un effetto secondario quanto meno in potenza, in quanto un aumento dei prezzi dei servizi di trasporto può far calare la domanda di tali servizi, diminuendo in tal modo gli scambi di beni tra il Regno Unito e l'Europa continentale.

Conclusione

(62) Sulla base di quanto precede la Commissione considera che P&OEF, Stena Sealink, SNAT e BF hanno posto in atto una pratica concordata contraria all'articolo 85 del trattato, stabilendo di comune accordo l'entità delle maggiorazioni da applicare ai servizi di trasporto merci «roll-on roll-off» tra il Regno Unito e la Francia a seguito della svalutazione della sterlina.

(63) La Commissione considera altresì che P&OEF e NSF hanno posto in atto una pratica concordata contraria all'articolo 85 del trattato, concordando l'entità delle maggiorazioni da applicare ai servizi di trasporto merci «roll-on e roll-off» tra il Regno Unito e il Belgio e i Paesi Bassi a seguito della svalutazione della sterlina.

AMMENDE

Articolo 19, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 4056/86

(64) Conformemente all'articolo 19, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 4056/86, la Commissione può decidere di infliggere alle imprese ammende, che variano da un minimo di 1 000 ad un massimo di 1 milione di ECU, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10 % del volume di affari realizzato durante l'esercizio precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato all'infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza commettano un'infrazione al disposto dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato. Per determinare l'ammontare dell'ammenda, occorre tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.

Gravità

(65) La pratica concordata con la quale i principali operatori del mercato del trasporto delle merci via traghetto «roll-on roll-off» tentarono di introdurre un aumento uniforme dei prezzi costituisce una grave violazione del diritto comunitario. Gli operatori hanno argomentato che le maggiorazioni erano giustificate, in quanto se non avessero aumentato i loro prezzi in sterline avrebbero subito forti perdite. La Commissione non nega che ciascun operatore, agendo indipendentemente, avesse il diritto di introdurre maggiorazioni, se lo considerava necessario. È tuttavia emerso chiaramente dalle prove rinvenute che P&OEF, Stena Sealink, SNAT, BF e NSF tentarono di eliminare i dubbi sulla condotta dei concorrenti concordando l'introduzione di maggiorazioni identiche o pressoché identiche. La maggior parte degli operatori hanno argomentato che le maggiorazioni non furono affatto applicate o lo furono solo parzialmente. La Commissione riconosce che l'introduzione di maggiorazioni ha potuto essere attuata solo parzialmente, soprattutto a causa delle resistenze dei clienti. Il parziale mancato successo non rende tuttavia la violazione meno grave. Una violazione deliberata e manifesta di uno degli aspetti più chiari del divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1 deve essere considerata grave.

(66) La Commissione considera che i capifila nella pratica concordata sono stati chiaramente P&OEF e Stena Sealink. Gli altri operatori hanno svolto un ruolo relativamente secondario.

Durata

(67) La Commissione considera che la pratica concordata ebbe inizio a partire dalla riunione svoltasi il 2 ottobre 1992 per quanto riguarda P&OEF, Sealink e SNAT, mentre BF e NSF vi aderirono a metà ottobre 1992. Dalle prove raccolte risulta che le maggiorazioni furono applicate ai clienti minori, il cui potere negoziale era inferiore a quello dei clienti principali, e che continuarono ad essere applicate fino al 31 dicembre 1992. Come indicato al punto 28, in un documento rinvenuto presso Stena Sealink si legge che [...]. In un altro documento rinvenuto presso Stena Sealink indirizzato a SNAT si legge: [...]. Dai documenti rinvenuti presso Sally Line risulta che il 20 novembre 1992 P&OEF inviò ai clienti che utilizzavano i servizi Felixstowe-Rotterdam/Zeebrugge delle lettere in cui comunicava gli aumenti delle tariffe per il 1993 e affermava: «Per evitare qualsiasi malinteso la maggiorazione valutaria continuerà ad essere applicata conformemente alla scala in vigore dal 1° novembre 1992 e annunciata nella nostra lettera del 19 ottobre 1992». Lettere analoghe furono inviate il

23 novembre 1992 ai clienti che utilizzavano i servizi Dover-Calais/Boulogne/Zeebrugge/Ostenda. Da un altro documento interno di P&OEF risulta che dal 23 novembre 1992 P&OEF [...]. In un ulteriore documento rinvenuto presso P&OEF si legge che [...] SNAT ammette che [...] dei [...] clienti cui fatturava in sterline pagarono le maggiorazioni e afferma che le maggiorazioni non furono più applicate dopo il 31 dicembre 1992, il che implica che furono pagate fino a tale data. Analogamente BF afferma che la maggiorazione fu praticata al 10 % dei suoi clienti e che fu applicata fino al 1° gennaio 1993.

La Commissione è disposta ad ammettere che la violazione cessò alla fine del 1992.

(68) La Commissione non ritiene che in questo caso la violazione meriti ammende considerevoli. Fermo restando che quanto le parti intendevano realizzare costituiva una grave violazione del diritto comunitario, in pratica l'introduzione simultanea di maggiorazioni valutarie ha potuto essere attuata solo parzialmente. La Commissione ritiene tuttavia che non sarebbero appropriate neppure ammende meramente simboliche, data la natura flagrante della violazione. La Commissione considera inoltre che a P&OEF e Stena Sealink dovrebbe essere inflitta un'ammenda più consistente che alle altre parti, giacché le due predette società sono state le principali organizzatrici della pratica concordata.

(69) La Commissione riconosce che in particolare Stena Sealink ha risposto in modo completo e franco alla richiesta di informazioni presentata dalla Commissione dopo gli accertamenti compiuti senza preavviso. Tuttavia ritiene che in questo caso particolare non sarebbe appropriata una riduzione dell'ammenda dato che la cooperazione è stata offerta solo dopo che le indagini della Commissione avevano consentito di scoprire la violazione e considerato che Stena Sealink era uno dei principali organizzatori della pratica concordata. Quanto precede è in linea con la politica delineata nella recente comunicazione della Commissione [1] riguardante le riduzioni delle ammende in casi di cartelli,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries e North Sea Ferries hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE ponendo in atto, nel periodo intercorrente tra la prima metà di ottobre 1992 e il 31 dicembre 1992, una pratica concordata con la quale i principali esercenti di traghetti «roll-on roll-off» nel mercato dei trasporti di merci tra il Regno Unito e il continente hanno intrattenuto segretamente contatti reciproci per discutere e mettere a punto un comportamento comune in seguito alla svalutazione della sterlina avvenuta nel settembre del 1992.

Articolo 2

A motivo dell'infrazione di cui all'articolo 1, alle imprese qui di seguito elencate sono inflitte le seguenti ammende:

i) P&OEF: un'ammenda di 400 000 ECU

ii) Stena Line UK (Stena Sealink): un'ammenda di 100 000 ECU

iii) Sea France (SNAT): un'ammenda di 60 000 ECU

iv) Brittany Ferries: un'ammenda di 60 000 ECU

v) North Sea Ferries: un'ammenda di 25 000 ECU.

Articolo 3

Le ammende devono essere pagate entro tre mesi dalla notificazione della presente decisione sul seguente conto bancario:

N. 310-0933000-43
Commissione delle Comunità europee
Banque Bruxelles-Lambert
Agence Européenne
Rond-Point Schuman 5
B-1040 Bruxelles

Alla scadenza del termine di tre mesi, l'ammenda produce interessi di diritto al tasso applicato dall'Istituto monetario europeo alle sue operazioni in ecu il primo giorno feriale del mese nel quale è adottata la presente decisione, maggiorato di tre punti e mezzo, ossia 7,5 %.

Articolo 4

Le seguenti imprese sono destinatarie della presente decisione:

— 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 SA, Port de Bloscon, F-29680 Roscoff;

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

[1] GU n. C 207 del 18. 7. 1996, pag. 4.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo in forza dell'articolo 192 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 30 ottobre 1996.

Per la Commissione
Karel VAN MIERT
Membro della Commissione