COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 30 oktober 1996

inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EG-Verdrag

(Zaak IV/34.503 — Veerdienstmaatschappijen — Valutatoeslagen)

(Slechts de teksten in de Engelse, de Franse en de Nederlandse taal zijn authentiek)

(97/84/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [1], gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, inzonderheid op artikel 19, lid 2,

Gelet op het besluit van de Commissie van 12 september 1994 om de procedure in deze zaak in te leiden,

Na de partijen de gelegenheid te hebben geboden hun standpunt ten aanzien van de bezwaren van de Commissie kenbaar te maken overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 4260/88 van de Commissie van 16 december 1988 betreffende de mededelingsverplichtingen, de klachten, de verzoeken en het horen van belanghebbenden en derden, zoals bedoeld in artikel 23 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [2], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van het zeevervoer,

Overwegende hetgeen volgt:

[1] PB nr. L 378 van 31. 12. 1986, blz. 4.
[2] PB nr. L 376 van 31. 12. 1988, blz. 1.

I. DE FEITEN

A. ACHTERGROND VAN DE ONDERHAVIGE BESCHIKKING

(1) De onderhavige beschikking vloeit voort uit verificaties welke in april 1993 op grond van artikel 18, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 in de kantoren van vier veerdienstmaatschappijen werden verricht. Bij de verificaties ontdekte de Commissie schriftelijke bewijzen waaruit blijkt dat een aantal veerdienstmaatschappijen na de devaluatie van het pond sterling in september 1992 een gemeenschappelijke valutatoeslag op vrachtvervoer waren overeengekomen. Vijf maatschappijen, namelijk P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries en North Sea Ferries kondigden aan dat op vrachtvervoer op de scheepvaartroutes tussen het Verenigd Koninkrijk en het continent gelijke toeslagen zouden worden aangerekend. De toeslag zou op een zelfde datum worden ingevoerd en volgens een zelfde methode worden berekend.

B. DE ONDERNEMINGEN

(2) De ondernemingen die betrokken zijn bij deze procedure, zijn „roll-on roll-off-" (roro)-veerdienstmaatschappijen die op een aantal routes tussen Engeland en het Europese continent vrachtvervoerdiensten verrichten.

— P&O European Ferries Ltd, hierna „P&OEF" genoemd, is een dochteronderneming van de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, hierna „P&OSNC" genoemd. P&OEF verstrekt roro-vrachtvervoerdiensten op de korte Kanaalroutes tussen Dover en Calais, de westelijke Kanaalroutes tussen Portsmouth en Le Havre of Cherbourg, en, ten tijde van de inbreuk, op de Noordzeeroute tussen Felixstowe en Zeebrugge en Rotterdam. Bovendien had

P&OEF ten tijde van de inbreuk een poolregeling met de Belgische Regie voor Maritiem Transport (RMT) krachtens welke zij diensten verrichtte tussen Dover en Oostende en Zeebrugge. P&OEF heeft de Commissie medegedeeld dat in 1992 haar omzet op de relevante markt [...] (*) £ sterling bedroeg.

— Stena Line UK, hierna „Sealink" genoemd, is volledig in handen van Stena Line AB, een Zweedse maatschappij met een geconsolideerde omzet van 9,4 miljard Zkr. in 1994. Onder de naam Stena Sealink Line (SSL) exploiteerde zij veerdiensten tussen Dover en Duinkerken, Newhaven en Dieppe, en tussen Cherbourg en Southampton. Bovendien verstrekte zij vroeger diensten op de korte Kanaalroute tussen Dover en Calais krachtens een poolregeling met de Société Nouvelle d'Armement Transmanche, hierna „SNAT" genoemd (1). SSL heeft de Commissie medegedeeld dat haar omzet op de markt van het vrachtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk in 1993 [...] £ sterling bedroeg.

— Sea France (SNAT) is een volledige dochteronderneming van GIE Transmanche welke zelf voor 86,6 % in handen is van de SNCF, de Franse Nationale Spoorwegmaatschappij. Sea France was vroeger bekend als SNAT (zie onder het tweede streepje) en haar totale omzet beliep in 1991 1 112 637 867 Ffr.

— Bretagne Angleterre Irlande SA, hierna „BAI" genoemd, is een Franse onderneming die onder de naam Brittany Ferries, hierna „BF" genoemd, roro-vrachtvervoer verricht op de westelijke Kanaalroutes tussen Portsmouth en Plymouth en Caen, St. Malo en Roscoff. Voorts verricht BAI (UK) Ltd, een Britse dochteronderneming van BAI, eveneens vrachtvervoerdiensten op een westelijke Kanaalroute tussen Poole en Cherbourg via Truckline Ferries, een andere dochteronderneming. De omzet van BAI bedroeg in 1991 1,8 miljard Ffr.

— North Sea Ferries, hierna „NSF" genoemd, exploiteert veerdiensten op de Noordzeeroutes tussen Hull, Ipswich en Teesport en Zeebrugge en Rotterdam en is een 50/50 gemeenschappelijke onderneming van P&OSNC en Koninklijke Nedlloyd Groep NV, hierna „Nedlloyd" genoemd. De omzet bedroeg in 1991 56 404 559 £ sterling.

(3) De Commissie heeft het optreden onderzocht van een aantal andere veerdienstmaatschappijen die valutatoeslagen op de relevante markt invoerden. Deze maatschappijen zijn niet bij deze procedure betrokken maar worden in verscheidene onderstaande punten genoemd. Het betreft:

— Tor Line, een in Nederland gevestigde dochteronderneming van de Zweedse maatschappij Tor Line AB, die zelf een dochteronderneming van de Deense maatschappij DFDS is en in de Noordzee een veerdienst van Immingham naar Rotterdam exploiteert;

— Sally Line, een maatschappij die in Finse handen is en diensten van Ramsgate naar Duinkerken en Oostende exploiteert;

— Olau Line, een maatschappij die tot voor kort op de route Sheerness-Vlissingen opereerde;

— Stena Line BV, een zusteronderneming van Sealink die een veerdienst tussen Harwich en Hoek van Holland exploiteert.

(4) Het gezamenlijke marktaandeel van de vijf bij deze procedure betrokken maatschappijen is in 1992 op 60 % van de totale relevante markt geraamd op grond van cijfers in „Cruise & Ferry Info", een jaarlijks verschijnend vakblad, en van cijfers van het Britse Ministerie van Vervoer en van die van P&OEF.

De markt

(5) De relevante markt betreft de vrachtvervoerdiensten over zee tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, België en Nederland, en omvat vervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk.

De geografische markt omvat alle diensten tussen de havens aan de Oost- en Zuidkust van Engeland en de havens in Noord-Frankrijk, België en Nederland. Op deze markt kunnen scherper afgegrensde segmenten worden onderkend. De markt kan met name worden opgesplitst in drie hoofdsegmenten: de korte Kanaal-oversteekroutes, de westelijke Kanaalroutes en de Noordzeeroutes. Op mededingingsgebied is er een aanzienlijke overlapping tussen de westelijke Kanaalroutes en de korte Kanaal-oversteekroutes, en tussen deze laatste en de Noordzeeroutes. Deze substitueerbaarheid vloeit voort uit het feit dat de betrokken havens goede transportverbindingen hebben zodat het voortgezette vervoer naar een reeks van eindbestemmingen in het Verenigd Koninkrijk of op het Europese continent betrekkelijk eenvoudig is en de normale gang van zaken vormt.

Aangezien de Kanaaltunnel op het bewuste tijdstip nog niet was geopend, kon vrachtvervoer tussen deze havens slechts via veerdiensten worden verricht, meer bepaald via roro- of lift-on lift-off (lolo)-diensten, welke onder meer de overzet van vrachtwagens met chauffeur, opleggers, containers enzovoort omvatten. Alle bij deze beschikking betrokken maatschappijen zijn roro-veerdienstmaatschappijen.

(*) In de voor bekendmaking bestemde versie van deze beschikking zijn enige gegevens weggelaten, hetgeen met vierkante haken is aangeduid, overeenkomstig de bepalingen van artikel 24 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 betreffende het niet-prijsgeven van zakengeheimen.

(1) Zie PB nr. C 82 van 19. 3. 1994, blz. 7. Deze overeenkomst is beëindigd.

De totale markt van het vrachtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het continent werd in 1992 geraamd op ongeveer 2,9 miljoen vrachteenheden waarvan 59 % op de Noordzeeroute, 30 % op de korte Kanaal-oversteekroute (het Nauw van Calais) en 11 % op de westelijke Kanaalroute. Het marktaandeel van de bij deze beschikking betrokken maatschappijen was geraamd op ongeveer 49 % op de Noordzeeroute, 83 % op de korte Kanaal-oversteekroute en 100 % op de westelijke Kanaalroute.

De onderling afgestemde feitelijke gedraging

(6) De onderling afgestemde feitelijke gedraging betreft de gelijktijdige invoering van gelijke valutatoeslagen door bepaalde veerdienstmaatschappijen op alle roro-vrachtvervoer dat in 1992 op bepaalde routes tussen het Verenigd Koninkrijk en het continent in pond sterling wordt betaald.

(7) Ingevolge de devaluatie van het pond sterling met ongeveer 17 % op 16 september 1992 moesten veerdienstmaatschappijen waarvan de inkomsten in pond sterling en de uitgaven in andere valuta werden berekend, een antwoord vinden op de mogelijke reële waardevermindering van hun inkomsten en de reële waardeverhoging van hun kosten. Maatschappijen in het Verenigd Koninkrijk zouden bij voorbeeld een deel van hun inkomsten in pond sterling ontvangen, terwijl een deel van hun kosten, onder meer voor brandstof en onderdelen, in andere valuta zouden zijn uitgedrukt. Maatschappijen op het Europese continent zouden eveneens onder de devaluatie te lijden hebben voor zover zij een aanzienlijk inkomen in pond sterling halen en voorts het hoofd hebben te bieden aan het vooruitzicht dat klanten zouden overschakelen op rekeningen in pond sterling of op andere maatschappijen teneinde meer baat bij de devaluatie te vinden. Daarentegen zou de devaluatie ten goede komen aan maatschappijen met aanzienlijke inkomsten in andere valuta en kosten in pond sterling.

(8) Elke veerdienstmaatschappij stond derhalve voor een commerciële beslissing. Er bestond een aantal mogelijkheden: zo kon een maatschappij bij voorbeeld haar prijzen optrekken om het gedaalde inkomen te compenseren of zij kon trachten klanten te winnen bij haar concurrenten door haar prijzen niet te verhogen of deze zelfs te verminderen. In feite waren alle gangbare commerciële overwegingen welke in een vrije markt spelen, in deze situatie van toepassing. De kostenstructuren van de onderscheiden veerdienstmaatschappijen op de relevante markt kunnen aanzienlijk verschillen wegens hun omvang, de geëxploiteerde lijnen, de bevoorradingsbronnen, het aantal vaartuigen, het personeelsbestand, enzovoort. Om die reden kon niet worden aangenomen dat zij op de devaluatie van het pond sterling op eenvormige wijze zouden reageren.

(9) Eind september 1992 kondigde een aantal internationale wegvervoerondernemingen aan dat zij valutatoeslagen zouden aanrekenen op in pond sterling betaald vrachtverkeer. Dit blijkt het antwoord van de veerdienstmaatschappijen op de bedoelde situatie te hebben beïnvloed aangezien alle maatschappijen in de relevante markt vervolgens een of andere vorm van valutatoeslag hebben ingevoerd. De bij de inbreuk betrokken partijen voerden op dezelfde dag, meer bepaald op 1 november 1992, identieke toeslagen in welke op dezelfde wijze waren berekend. Drie maatschappijen hebben aan hun klanten brieven gericht welke in ongeveer gelijke bewoordingen waren gesteld. De Commissie heeft op zich geen bezwaren tegen de invoering van een valutatoeslag aangezien het een commerciële beslissing betrof die elke onderneming, onafhankelijk handelend, mocht treffen. Uit de bewijsstukken blijkt evenwel duidelijk dat nagenoeg alle veerdienstmaatschappijen in de relevante markt rechtstreeks contact opnamen met hun concurrenten en met hen over hun voorgenomen antwoord op de ontstane situatie van gedachten wisselden.

(10) De toeslagen welke door Sealink, SNAT, P&OEF, BF en Truckline Ferries op de routes tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk (het Nauw van Calais en de westelijke Kanaalroute) werden aangekondigd, waren identiek. Het marktaandeel van de betrokken maatschappijen op deze routes werd in 1992 op 88 % geraamd.

(11) Op de routes tussen het Verenigd Koninkrijk en België (het Nauw van Calais en de Noordzee) kondigden P&OEF en NSF toeslagen aan welke gelijk waren aan het MAT-tarief voor België (in september 1992 werden door MAT Transport, een wegvervoeronderneming, toeslagtarieven ingevoerd die hierna de „MAT-tarieven" worden genoemd. Het ging hier om verschillende toeslagtarieven voor vervoer van en naar 13 Europese landen waaronder Frankrijk, België en Nederland. Het bedrag van de toeslag die op vervoer van en naar een bepaald land in een bepaalde week moest worden toegepast, kon worden berekend op grond van de wisselkoersen welke op de voorafgaande vrijdag in de Financial Times werden gepubliceerd). Het marktaandeel van deze maatschappijen op deze routes werd op meer dan 50 % geraamd.

(12) Op de routes tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland (Noordzee) kondigde NSF toeslagen aan welke gelijk waren aan het MAT-tarief voor Nederland, terwijl P&OEF toeslagen aankondigde die ongeveer identiek waren. Het marktaandeel van deze maatschappijen op de route tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland werd in 1992 op meer dan 30 % geraamd.

(13) Alle maatschappijen voerden hun toeslagen in op 1 november 1992.

C. DE VERIFICATIES VAN DE COMMISSIE

(14) Op 6 en 7 april 1993 verrichtten ambtenaren van de Commissie op grond van artikel 18 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zonder voorafgaande waarschuwing gelijktijdige verificaties in de kantoren van drie van de maatschappijen waaraan deze beschikking is gericht: P&OEF, Sealink en BF. Tevens werd een verificatie verricht in de lokalen van Sally Line en in die van Truckline Ferries, een dochteronderneming van BF.

Ingevolge de verificaties werden op grond van artikel 16 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 verzoeken om inlichtingen aan de genoemde ondernemingen gezonden.

D. BEWIJSMATERIAAL

(15) Het belangrijkste bewijsmateriaal waarop deze beschikking is gebaseerd, bestaat uit:

a) berichten welke de onderscheiden maatschappijen elkaar voornamelijk via fax met betrekking tot de invoering en de berekening van een valutatoeslag hebben toegezonden;

b) interne memoranda van de hand van werknemers van P&OEF, Sealink en BF;

c) erkenningen van P&OEF en van Stena Sealink in hun antwoorden op de verzoeken om inlichtingen vanwege de Commissie en op de mededeling van punten van bezwaar van de Commissie.

P&OEF en Sealink

(16) Sealink deelde de Commissie mede [1] dat Sealink en SNAT op 29 september 1992 te Parijs zijn bijeengekomen, waarbij onder meer de gevolgen van de devaluatie van het pond sterling werden besproken. Volgens Sealink stelde SNAT op die bijeenkomst haar ervan in kennis te vrezen dat zij klanten zou verliezen wegens de rekeningen in twee verschillende valuta die de klanten bij concurrenten, met name P&OEF, aanhielden (klanten die voor hun betalingen tussen Franse frank of pond sterling kunnen kiezen, zouden voor pond sterling kiezen). Sealink meldde voorts dat de directeur vrachtvervoer van P&OEF ter vergadering kwam, hetgeen vooraf zo met Sealink was afgesproken en dat daar toen de gevolgen van de devaluatie werden besproken. Volgens Sealink beweerde SNAT dat zij verplicht zou zijn haar tarieven in Franse frank te verlagen tenzij P&OEF maatregelen zou treffen om de door de devaluatie gecreëerde anomalie weg te nemen. De directeur vrachtvervoer van P&OEF stemde ermee in de zaak met zijn algemeen directeur te bespreken.

(17) Een volgende bijeenkomst tussen Sealink, SNAT en P&OEF vond plaats op 2 oktober 1992 om voorstellen voor de rationalisering van veerdiensten te bespreken teneinde Eurotunnel te beconcurreren. Tevens werd van gedachten gewisseld over de valutatoeslagen. Volgens P&OEF [2] kwamen de betrokkenen tot enkele fundamentele conclusies: dat aanrekening van een valutatoeslag noodzakelijk was om de rendabiliteit veilig te stellen en dat dit nodig was om de marktorde te herstellen. P&OEF beweerde dat de drie maatschappijen het erover eens werden dat de invoering van een toeslag volgens een passend tijdschema noodzakelijk was om de belangen van de respectieve maatschappijen te beschermen. Bovendien beweerde P&OEF dat de drie betrokkenen ervan uitgingen dat, aangezien zij tevens de grootste maatschappijen waren, hun voornemen om een toeslag in te voeren door kleinere maatschappijen, zoals Sally Line en BF, gunstig zou worden ontvangen.

(18) Sealink beweerde dat SNAT in de loop van deze besprekingen herhaalde hetgeen zij in de vergadering te Parijs had gesteld, namelijk dat zij haar vrachttarieven in Franse frank zou moeten verlagen om concurrentieel te blijven tenzij de maatschappijen van het Verenigd Koninkrijk hun tarieven in pond sterling zouden optrekken. Sealink meldde dat zij SNAT en P&OEF van haar voornemen om een valutatoeslag in te voeren op de hoogte bracht, maar dat P&OEF niet wenste daartoe over te gaan. P&OEF zei evenwel dat zij contact zou opnemen met andere maatschappijen over de implicaties van een valutatoeslag.

(19) Op 5 oktober 1992 zond P&OEF een tabel met toeslagen aan Sealink. P&OEF verklaarde dat met de toezending van de tabel werd beoogd Sealink een aanwijzing te geven van het soort toeslag dat P&OEF voornemens was in te voeren en dat in de lijn van de op 2 oktober gehouden besprekingen. (In feite had NSF deze toeslagentabel aan P&OEF gezonden. Die tabel bevatte vier variabele toeslagtarieven op basis van de geschatte wisselkoersen voor de Nederlandse, de Belgische, de Franse en de Duitse valuta op het tijdstip van de devaluatie van het pond sterling.)

(20) Volgens P&OEF kwamen de veerdienstmaatschappijen samen uiteindelijk uit op andere toeslagtarieven, meer bepaald de MAT-tarieven (zie punt 11).

(21) Volgens Sealink had zij in de week die op 5 oktober 1992 begon, een aantal telefoongesprekken met P&OEF gevoerd. In de loop van die gesprekken bespraken zij de geschiktheid van de MAT-tarieven, de datum waarop elk van hen de aanrekening van toeslagen zou aankondigen en de datum waarop de toeslagen zouden worden ingevoerd.

(22) Op 12 oktober 1992 zond Sealink een kopie van de toeslagregeling van MAT Transport aan SNAT en aan Stena Line BV.

[1] Antwoord van Sealink op een verzoek krachtens artikel 16.

[2] Antwoord van P&OEF op een verzoek krachtens artikel 16.

(23) Op 14 oktober 1992 deed Sealink aan P&OEF via fax een kopie toekomen van een brief die zij voornemens was de volgende dag aan haar klanten te zenden waarin de invoering op 1 november 1992 van toeslagen op alle in pond sterling betaalde vracht op alle routes van het Verenigd Koninkrijk naar Frankrijk werd aangekondigd (1). Het in de ontwerp-brief voorgestelde toeslagtarief stemde overeen met het MAT-tarief voor vervoer van en naar Frankrijk. Uit een met de hand geschreven notitie onderaan dit document bleek dat het faxbericht van Sealink werd gevolgd door een telefoongesprek tussen P&OEF en Sealink op 14 oktober 1992 waarin P&OEF op een materiële fout in de brief wees welke Sealink beloofde recht te zetten.

Volgens P&OEF was tussen partijen overeengekomen dat Sealink het initiatief zou nemen om de toeslag in te voeren, en deed Sealink haar ontwerp-brief aan P&OEF toekomen teneinde P&OEF in kennis te stellen van de toeslag die Sealink zou aanrekenen en van de datum waarop deze zou worden ingevoerd.

(24) Sealink beweert dat zij rond 15 oktober door P&OEF telefonisch ervan op de hoogte werd gebracht dat Sally Line geen toeslag zou aanrekenen, en werd verzocht met Sally Line contact op te nemen. Sealink gaf daaraan gevolg en kreeg te horen dat Sally Line geen toeslag wenste aan te rekenen.

P&OEF nam met Sally Line contact op op 16 oktober 1992 en zond haar een kopie van een brief waarmee Sealink de vorige dag haar klanten van de toeslagen in kennis had gesteld. P&OEF wees Sally Line erop dat zij voornemens was dezelfde toeslagtarieven aan te rekenen. Volgens P&OEF aanvaardde Sally Line de noodzaak om een toeslag aan te rekenen, maar was deze van oordeel dat zij toepassing van het MAT-tarief niet kon rechtvaardigen. Op 22 oktober nam P&OEF opnieuw contact op met Sally Line en meldde dat de aanrekening van andere toeslagen verwarring en moeilijkheden zou scheppen op de markt (2).

Op 23 oktober deed Sally Line een brief toekomen aan haar klanten waarvan de tekst ongeveer overeenstemde met de brieven van P&OEF en BF hoewel het niveau van de toeslagen lager was en niet met de MAT-tarieven spoorde. Aangezien er geen toereikend bewijs is dat de invoering van toeslagen door Sally Line en het aangerekende bedrag een gevolg van collusie waren, is deze beschikking niet tot Sally Line gericht.

(25) Sealink beweert dat zij vanaf 19 oktober een aantal telefoontjes van P&OEF ontving waarin de tegenkanting van de klanten tegen de aankondiging van de toeslagen werd besproken. Op 22 oktober onderzocht P&OEF hoe beide maatschappijen de toeslag konden innen in geval de klanten niet wensten te betalen. Sealink antwoordde dat het de klanten duidelijk moest worden gemaakt dat er een vast voornemen bestond om de toeslag in te voeren en dat Sealink in die zin handelde.

In een telefoongesprek van 29 of 30 oktober 1992 klaagde P&OEF bij Sealink erover dat SNAT aan bepaalde klanten een korting toekende als compensatie voor de verhoging van de relatieve waarde van de Franse frank ten opzichte van het pond sterling. Volgens Sealink stelde zij, na overleg met SNAT, P&OEF telefonisch ervan op de hoogte dat hoewel er enkele van dergelijke regelingen bestonden, deze bij de invoering van de toeslag op 1 november 1992 zouden worden beëindigd.

Vervolgens nam P&OEF op 5 november telefonisch contact op met Sealink en stelde haar ervan in kennis dat zij ingevolge SNAT's maatregelen had besloten haar grote klanten geen toeslag aan te rekenen. Vervolgens gaf P&OEF aan Sealink telefonisch een lijst van ongeveer 35 à 40 van dergelijke klanten door.

(26) Een stuk van 13 november 1992, dat in de lokalen van P&OEF werd aangetroffen, wijst erop dat P&OEF [...]. Uit een ander intern stuk blijkt dat P&OEF vanaf 23 november 1992 [...].

(27) In een stuk van 24 november 1992 dat in de lokalen van Sealink werd aangetroffen en dat aan SNAT was gericht, is het volgende vermeld: [...].

(28) In een ander bij Stena Sealink aangetroffen stuk is het volgende vermeld: [...].

(29) Naar eigen zeggen liet P&OEF de toeslag vallen voor een algemene heronderhandeling van de tarieven van 1993 met haar grote klanten. Dit is bevestigd in stukken die in de lokalen van P&OEF zijn aangetroffen. De toeslag bleef echter van toepassing ten aanzien van andere klanten en uit stukken die in de lokalen van Sally Line zijn aangetroffen, kan worden opgemaakt dat P&OEF op 20 november 1992 brieven deed toekomen aan haar klanten van de veerdiensten Felixstowe — Rotterdam/Zeebrugge waarin zij hen op de hoogte bracht van de verhogingen van de vrachttarieven voor 1993 en waarin het volgende is vermeld. „Om elk misverstand te vermijden willen wij bij dezen onderstrepen dat de valutatoeslag verder wordt aangerekend op grond van de tarieven die op 1 november 1992 werden ingevoerd zoals aangekondigd in ons schrijven van 19 oktober 1992". Soortgelijke brieven werden op 23 november 1992 aan de klanten van de diensten Dover — Calais/Boulogne/Zeebrugge/Oostende gezonden.

(1) Een in de lokalen van P&OEF aangetroffen stuk.
(2) Een bij Sally Line tijdens de verificatie van de Commissie aangetroffen stuk.

(30) In een bij P&OEF aangetroffen, op 24 november 1992 gedateerd stuk is te lezen: [...].

BF en Truckline Ferries

(31) P&OEF beweert dat zij BF ervan in kennis stelde dat zij en andere maatschappijen voornemens waren een valutatoeslag in te voeren op grond van een gemeenschappelijk variabel tarief. Volgens P&OEF (1) stemde BF met het initiatief in en gaf P&OEF aan Truckline Ferries een kopie van de brief die zij voornemens was aan haar klanten te zenden en waarin de aanrekening van toeslagen werd aangekondigd, alsmede een kopie van het voorgestelde variabele toeslagtarief.

(32) Sealink beweert dat zij tussen 12 en 15 oktober 1992 door BF werd gevraagd wat zij zou doen met betrekking tot de devaluatie van het pond sterling. Sealink deelde BF mede dat zij een toeslag zou aanrekenen in overeenstemming met de maatregelen welke door MAT Transport Ltd op 1 november 1992 werden ingevoerd, ten aanzien van alle klanten zonder uitzondering.

(33) Een interne nota van BF (2) van 16 oktober 1992 luidt als volgt:

„Alle grote maatschappijen, met name Sealink, P&O, Olau, Sally enz. hebben of zullen het bijgevoegde document doen toekomen aan alle klanten op het continent en in het Verenigd Koninkrijk. Voor zover mij bekend zal dit stipt, zonder uitzondering worden toegepast op alle klanten en ik stel voor dat wij het volgende document op maandag versturen" (die maandag viel op 19 oktober 1992).

Bij dit fax-bericht was een ontwerp-brief gevoegd die nagenoeg gelijkluidend was aan de brief die vervolgens op 19 oktober 1992 door P&OEF is verzonden, alsmede een met de MAT-tarieven overeenkomende toeslagtabel.

(34) Op 21 oktober 1992 deed BF aan P&OEF een kopie (3) toekomen van de brief die Truckline Ferries de vorige dag aan haar klanten had verzonden en waarin werd aangekondigd dat vanaf 1 november 1992 een valutatoeslag zou worden aangerekend. P&OEF beweert dat dit een schriftelijke bevestiging was van de mondelinge mededeling dat zij de toeslag had ingevoerd, zich daarbij op de MAT-tarieven baserend.

(35) Evenmin als bij P&OEF en Sealink, ontdekte de Commissie bij haar verificaties bewijzen dat BF in enig opzicht had getracht haar eventuele verliezen wegens de devaluatie van het pond sterling te berekenen, alvorens te besluiten de MAT-toeslagtarieven toe te passen. Uit een bij BF aangetroffen stuk van 7 december 1992 blijkt daarentegen duidelijk dat geen poging werd ondernomen om de toeslagen te berekenen welke rechtstreeks verband hielden met de kostenstructuur van de onderneming op het tijdstip van de aankondiging ervan. Dit document verwijst naar een verzoek om inlichtingen vanwege het „Office of Fair Trading" van het Verenigd Koninkrijk (dat eveneens een klacht had ontvangen inzake de maatregelen van de veerdienstmaatschappijen) waarin de bedoelde dienst [...].

(36) In een intern stuk (4) van BF van 26 oktober 1992 wordt naar P&OEF en Sealink verwezen. Het luidt als volgt: [...]. De auteur van het stuk betoogt dat BF bij de toepassing van haar toeslagen flexibel moet zijn. Volgens de interpretatie van de Commissie betekent dit dat P&OEF, Sealink en BF overeenstemming hebben bereikt om een valutatoeslag in te voeren en deze ten aanzien van alle klanten toe te passen.

NSF

(37) Volgens NSF, een gemeenschappelijke onderneming van P&O en Nedlloyd waarvan bepaalde bestuurders tevens bestuurder zijn bij P&OEF, was zij met P&OEF een gecoördineerde benadering overeengekomen met betrekking tot de invoering van de valutatoeslag, en legde P&OEF de datum vast van de toepassing van de valutatoeslag door NSF (zijnde 1 november 1992) (5). NSF beweert dat zij medio oktober 1992 op dezelfde dag als P&OEF tot aanrekening van een toeslag besloot.

(38) NSF deelt mede dat zij door Stena Line BV op 12 of 13 oktober 1992 ervan op de hoogte werd gebracht dat Stena Line BV een toeslag zou invoeren. Er werd een kopie van de tarieven verstrekt. Deze informatie werd op dezelfde dag doorgegeven aan P&OEF (6). NSF beweert dat zij Stena Line BV niet op de hoogte bracht van haar voornemens met betrekking tot toeslagen maar aangezien Sealink op de hoogte was van de voorgenomen maatregelen van P&OEF wat de Noordzee betreft, zij ook bekend moest zijn met de voorgenomen handelwijze van NSF.

(39) In antwoord op een verzoek om inlichtingen van de Commissie beweerde Stena Line BV dat zij op 12 oktober door Sealink een kopie van de MAT-tarieven kreeg toegezonden en dat zij op dezelfde of op de volgende dag contact opnam met NSF om deze ervan in kennis te stellen dat zij een variabel tarief volgende toeslag zou invoeren. Voorts beweert Stena Line BV dat zij tussen 2 en 14 oktober met NSF over de gevolgen van de devaluatie (7) van gedachten wisselde.

(1) Antwoord van P&OEF op een verzoek krachtens artikel 16.
(2) Een in de lokalen van BF aangetroffen stuk.
(3) Een in de lokalen van P&OEF aangetroffen stuk.
(4) Een in de lokalen van Truckline Ferries aangetroffen stuk.
(5) Antwoord van NSF op hun verzoek krachtens artikel 16.
(6) Een in de lokalen van P&OEF aangetroffen stuk.
(7) Antwoord van Stena Line BV op een verzoek krachtens artikel 16.

(40) NSF beweert dat zij begin oktober Tor Line op de hoogte bracht van haar voornemen een valutatoeslag in te voeren en dat Tor Line ertoe werd aangezet dat ook te doen maar dat Tor Line zich niet in die zin heeft verbonden.

De argumenten van de partijen

P&O

(41) P&O erkent dat zij in oktober 1992 met Sealink en SNAT aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging deelnam. P&O betoogt echter dat de toeslagen nooit werden ingevoerd zoals gepland, begin november 1992 ter zijde werden geschoven en geen gevolgen hadden voor de markt. Er ging geen weerslag van uit op de tarieven van 1993. Voorts betoogt P&O dat eigenlijk niet kan worden beweerd dat de onderling afgestemde gedraging BF omvatte en dat haar coördinatie met haar gemeenschappelijke dochteronderneming, NSF, niet als een inbreuk op artikel 85 kan worden aangemerkt.

Sealink

(42) Sealink erkent dat zij samen met SNAT aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging met P&O deelnam en daarmee een inbreuk op artikel 85, lid 1, maakte. Sealink betoogt echter dat het opleggen van een zware geldboete ongepast zou zijn aangezien de toeslagen niet werden toegepast. De maatschappij beweert voorts dat zij wegens hun poolovereenkomst gerechtigd was met SNAT over prijsafspraakaangelegenheden overleg te plegen. Sealink paste op 5 november 1992 een unilaterale toeslag van 5 % toe met ingang van 1 november 1992. Sealink betoogt voorts dat er van deelname aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging met BF geen sprake is aangezien de contacten tussen beide tot slechts één telefoongesprek beperkt bleven.

SNAT

(43) SNAT betoogt in antwoord op de mededeling van punten van bezwaar van de Commissie dat zij alleen het initiatief van haar poolpartner, Sealink, volgde en geen contact had met enige andere veerdienstmaatschappij. De aanwezigheid van een vertegenwoordiger van P&OEF op de bijeenkomst van 29 september 1992 was uitzonderlijk en geschiedde op uitnodiging van Sealink. SNAT beweert dat zij louter verklaarde voornemens te zijn de noodzakelijke maatregelen te treffen om haar marktaandeel veilig te stellen met inbegrip van een verlaging van haar tarieven in Franse frank indien er voor de maatschappij het risico bestond klanten te verliezen die bij de concurrenten voor hun betalingen tussen Franse frank of pond sterling konden kiezen (vertaling uit het Frans). Op 2 oktober 1992 werd een tweede bijeenkomst gehouden teneinde van gedachten te wisselen over de eventuele oprichting van een „Super Pool" tussen de drie maatschappijen maar er werden met betrekking tot valutatoeslagen geen fundamentele conclusies bereikt. SNAT beweert dat deze bijeenkomsten niet bewijzen dat er een onderling afgestemde feitelijke gedraging tussen P&O, Sealink en SNAT zou zijn en dat een dergelijke gedraging in elk geval niet gericht kon zijn op een beperking van de mededinging en geen ongunstige gevolgen kon hebben gehad voor het handelsverkeer tussen de Lid-Staten. SNAT zegt dat zij geen weet had van de uitwisseling van tarieflijsten tussen Sealink en P&O. Sealink was krachtens de poolregeling verantwoordelijk voor de verkoop en de marketing in het Verenigd Koninkrijk en derhalve liet SNAT de details voor de toepassing van een toeslag over aan Sealink. SNAT ontkent de bewering van Sealink als zou de valutatoeslag zijn ingevoerd om aan haar wensen tegemoet te komen.

(44) SNAT beweert dat de gemeenschappelijke invoeringsdatum en de gemeenschappelijke tarieven kunnen worden verklaard door de oligopolide structuur en de doorzichtigheid van de markt.

(45) SNAT zegt dat slechts [...] van haar [...] klanten facturen in pond sterling kregen toegestuurd waarvan [...] de toeslagen niet betaalden en [...] anderen deze wel betaalden maar het bedrag in de vorm van kortingen terugkregen. De toeslagen werden na 31 december 1992 niet langer toegepast en werden niet in de tarieven van 1993 verwerkt. De tarieven van 1993 werden over de gehele lijn met 5 % opgetrokken hoewel met bepaalde grote klanten individueel onderhandelde tarieven in werkelijkheid daalden.

BF

(46) BF betoogde op de mondelinge hoorzitting dat de markt oligopolide en doorzichtig was. Zij beweerde dat het essentieel was te weten wat haar concurrenten zouden ondernemen teneinde een strategie te kunnen vaststellen in antwoord op de devaluatie van het pond sterling en om die reden won zij inlichtingen in zonder iets met hen overeen te komen. Sealink maakte haar voornemens openbaar op 16 oktober 1992 terwijl BF via een telefoongesprek van één van haar werknemers met een werknemer van P&O toevallig met de plannen van P&O bekend raakte. BF beweert dat er sprake was van samenvallende belangen — zij wenste te weten wat de concurrenten zouden doen en de concurrenten, die reeds hun feitelijke gedragingen onderling hadden afgestemd, hadden er belang bij BF hiervan op de hoogte te brengen. BF beweerde dat de directeur vrachtvervoer van Truckline Ferries, de heer [...], die niet langer voor de maatschappij werkt, wellicht op voorhand een kopie van de brief van P&O kan hebben ontvangen. Het was de heer [...] die een ontwerp-brief voor de algemeen directeur van Brittany Ferries (UK), de heer [...], opstelde maar hij bracht deze laatste niet ervan op de hoogte dat hij van de brief van P&O kennis had. De

verklaring van de heer [...] in antwoord op het verzoek om inlichtingen van de Commissie, dat hij de brief persoonlijk had opgesteld, kan worden verklaard door het feit dat hij zich in een moeilijke positie bevond ten aanzien van zijn superieuren omdat één van zijn werknemers de maatschappij in een moeilijke positie had gebracht.

(47) BF betoogt voorts dat daar de bewering dat Olau Line en Sally Line zouden hebben besloten toeslagen aan te rekenen, welke bewering in het interne memorandum van 16 oktober 1992 is te vinden, dat door de Commissie in haar mededeling van punten van bezwaar is aangehaald, onjuist is, zulks bewijst dat BF niet aan enige overeenkomst deelnam, anders zou BF geweten hebben dat Olau Line en Sally Line niet deelnamen. BF beweert dat zij „om psychologische redenen" dezelfde toeslag toepaste als de anderen. Aangezien een aantal prominente wegvervoerders een toeslag hadden ingevoerd en de meeste klanten van de veerdienstmaatschappijen wegvervoerders zijn, kon worden aangenomen dat zij de invoering van toeslagen door de veerdienstmaatschappijen zouden aanvaarden.

(48) In haar antwoord op de mededeling van punten van bezwaar beweert P&O dat haar algemeen directeur, de heer [...], contact opnam met de heer [...] om hem van de voornemens van P&O, Sealink en SNAT in kennis te stellen. P&O beweert dat zij het antwoord van BF niet als een bindende toezegging beschouwde, maar veeleer als een informele aanwijzing dat BF om eigen onafhankelijke commerciële redenen ertoe geneigd was het commerciële beleid van de voornaamste maatschappijen te volgen. Hoewel Truckline Ferries vervolgens bevestigde dat deze benadering zou worden gevolgd, beschouwde P&O dit niet als een voorafgaande bindende toezegging te hebben verkregen.

(49) BF beweert dat de toeslag slechts betrekking had op 10 % van haar goederen-vervoercliëntèle en slechts tot 1 januari 1993 werd aangerekend. BF deed evenwel op 30 november 1992 een aan haar klanten gerichte brief (1) uitgaan waarin zij meldde dat de valutatoeslag in haar tariefstructuur zou worden verwerkt naast en boven de tariefverhogingen voor 1993.

NSF

(50) NSF erkent dat zij in oktober 1992 met P&OEF samenwerkte aan de voorbereiding en de geplande invoering van valutatoeslagtarieven, maar beweert dat dit niet als een onderling afgestemde feitelijke gedraging kan worden aangemerkt. Zij betoogt dat artikel 85 niet van toepassing zou zijn op de samenwerking die in de praktijk werd gebracht, aangezien zij en P&OEF een gemeenschappelijke moederonderneming hebben, namelijk P&OSNC.

(51) NSF betoogt voorts dat de gecoördineerde aanpak kort na de invoering van de toeslagen werd beëindigd en geen economische gevolgen had voor de markt.

Beoordeling van de argumenten van de partijen door de Commissie

(52) De Commissie stelt vast dat P&OEF en Sealink erkennen inbreuk te hebben gepleegd op artikel 85 door deel te nemen aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging tussen hen en met SNAT. De Commissie verwerpt het argument van SNAT dat zij niet bekend was met contacten met ook maar enige andere veerdienstmaatschappij dan haar poolpartner Sealink. Hoewel het oogmerk van de bijeenkomsten van 29 september 1992 en 2 oktober 1992 niet specifiek de bespreking van de valutatoeslagen betrof, werd in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de drie maatschappijen toch over deze toeslagen van gedachten gewisseld. De Commissie erkent dat SNAT en Sealink wegens hun poolregeling elkaar over de toeslagen mochten raadplegen, maar het contact met P&OEF vormt een duidelijke inbreuk op artikel 85 (zie de punten 55 tot en met 59). Hoewel de Commissie kan aanvaarden dat SNAT na 2 oktober 1992 geen rechtstreeks contact met andere veerdienstmaatschappijen zou hebben gehad, blijkt uit het bewijsmateriaal dat zij via haar poolpartner Sealink althans onrechtstreeks met P&OEF in contact stond.

(53) Wat BF betreft, blijkt uit het bewijsmateriaal dat er contacten waren tussen zowel P&OEF als Sealink en BF. De partijen hebben betoogd dat daar deze contacten uiterst gering waren, zij geen onderling afgestemde feitelijke gedraging kunnen opleveren. De Commissie kan dit niet aanvaarden. Indien ondernemingen bereid zijn met elkaar samen te werken om op marktsituaties te reageren, behoeft dat geen omstandig overleg. Sealink betoogt dat haar contact met BF op slechts één telefoongesprek neerkwam. Gezien de omstandigheden kon één telefoongesprek wel volstaan aangezien P&O tevens contact had gehad met BF en deze laatste naar eigen zeggen erop gebrand was te weten te komen wat haar concurrenten in verband met de devaluatie van het pond sterling van plan zouden zijn.

De brief van P&O aan haar klanten werd klaarblijkelijk aan BF doorgegeven en BF zond P&O een kopie van de brief die Truckline Ferries de vorige dag aan haar eigen klanten had gezonden waarin de invoering van een valutatoeslag per 1 november 1992 werd aangekondigd. P&O beweert dat dit geschiedde ter bevestiging van haar mondelinge mededeling dat zij de toeslag had ingevoerd.

(1) Een in de lokalen van Truckline Ferries aangetroffen stuk.

BF heeft betoogd dat is bewezen dat zij geen partij was bij ook maar enige overeenkomst aangezien het interne memorandum van 16 oktober 1992 dat door de Commissie in de mededeling van punten van bezwaar is aangehaald, ten onrechte vermeldt dat Olau Line en Sally Line hadden besloten toeslagen in te voeren. De Commissie legt dit document echter uit als een loutere aanwijzing dat de partijen aannamen dat andere maatschappijen met hun voornemens zouden instemmen. Zowel P&O als Sealink stonden toen in contact met Sally Line.

Een intern stuk van BF van de hand van een werknemer van haar verkoopdienst verwijst naar P&OEF en naar Sealink en luidt als volgt: [...] De auteur van het stuk betoogt dat BF flexibel moet zijn bij de toepassing van haar toeslagen. Voor de Commissie betekent dit dat BF haar verkoopdienst had geïnstrueerd dat met P&O en met Sealink was overeengekomen de toeslagen zonder uitzondering aan alle klanten aan te rekenen.

(54) Wat NSF betreft, kan de Commissie niet met de argumenten van NSF en P&O dat hun onderlinge verhouding inbreuk op artikel 85 uitsluit, meegaan. De partijen hebben zelf beweerd dat NSF haar eigen dagelijkse commerciële beleid onafhankelijk van de moedermaatschappijen P&O en Nedlloyd [1] kan vaststellen. Daaruit volgt dat NSF geen deel uitmaakt van de P&O-organisatie en als een afzonderlijke marktdeelneemster moet worden beschouwd. De partijen ontkennen niet dat er in deze zaak sprake is van collusie.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

Artikel 85

(55) Luidens artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag zijn alle overeenkomsten tussen ondernemingen of onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, met name die welke bestaan in het rechtstreeks of zijdelings bepalen van de aan- of verkoopprijzen of van andere contractuele voorwaarden.

(56) Om het bestaan van een onderling afgestemde feitelijke gedraging vast te stellen volstaat het dat de ondernemingen welbewust de risico's van de onderlinge concurrentie door een feitelijke samenwerking [2] vervangen. Een onderling afgestemde feitelijke gedraging vergt al dan niet rechtstreeks opgenomen contact met concurrenten dat ertoe strekt of ten gevolge heeft dat hun marktgedrag wordt beïnvloed of tot beduiding aan de concurrenten van het marktgedrag waartoe de contactnemer heeft besloten of waartoe deze het voornemen heeft opgevat [3]. Uit het bewijsmateriaal blijkt dat de partijen rechtstreeks van gedachten wisselden teneinde een gemeenschappelijke gedragslijn vast te stellen ten aanzien van de invoering van valutatoeslagen. Tevens is het duidelijk dat deze besprekingen op hoog niveau plaatsvonden waarbij met name de algemeen-directeuren rechtstreeks betrokken waren.

(57) In het licht van het niveau waarop de contacten tussen de maatschappijen verliepen en van de onderlinge uitwisseling van gegevens inzake de aanrekening van een toeslag, is het duidelijk dat de gelijkenissen tussen de door de onderscheiden maatschappijen aangerekende toeslagen niet het gevolg is van de doorzichtigheid van de relevante markt, zoals sommige maatschappijen hebben doen geloven. Met name waren de respectieve betrokkenen bij de inbreuk bekend met de activiteiten van de anderen door rechtstreekse onderlinge uitwisseling van gegevens, doch niet door raadpleging van gemeenschappelijke klanten.

(58) De overeenkomst of de onderling afgestemde feitelijke gedraging tussen de partijen moet ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt beperkt, opdat artikel 85 van toepassing zou zijn. De regeling tussen de partijen was duidelijk gericht op de invoering van een gemeenschappelijke valutatoeslag die op dezelfde datum van toepassing zou worden. Er kan niet aan worden getwijfeld dat deze regeling op een onderling afgestemde feitelijke gedraging neerkwam, waarmee door de partijen bij die regeling werd beoogd handelsvoorwaarden vast te leggen.

(59) De regeling tussen de maatschappijen valt duidelijk binnen de werkingssfeer van artikel 85 ongeacht de door de maatschappijen bij de feitelijke toepassing van de toeslagen welke zij aan hun klanten hadden aangekondigd, ondervonden moeilijkheden [4]. Hoewel het mogelijk is dat de toeslagen niet werden toegepast in de vorm waarin zij door de maatschappijen medio oktober 1992 werden bekendgemaakt, strekte de samenwerking tussen de maatschappijen niettemin ertoe de handelsvoorwaarden of de relevante markt te beïnvloeden.

[1] Antwoord van NSF op de mededeling van punten van bezwaar, punt 3.9.
Antwoord van P&O op de mededeling van punten van bezwaar, punt 3.10.

[2] Arrest HvJEG van 14 juli 1972 in zaak 48/69, ICI/Commissie, Jurispr. 1972, blz. 619; r.o. 64.

[3] Arrest HvJEG van 16 december 1975 in gevoegde zaken 40 tot 48, 50, 54 tot 56, 111, 103 en 114/73, Suiker Unie en anderen/Commissie Jurispr. 1975, blz. 1663; r.o. 174.

[4] Zie Beschikking 86/398/EEG (Polypropyleen) van de Commissie waarin de activiteiten onverenigbaar met artikel 85 werden geacht hoewel de onder de betrokkenen bij de inbreuk overeengekomen streefprijzen in werkelijkheid nooit werden bereikt (PB nr. L 230 van 18. 8. 1986, blz. 1).

Gevolgen voor het handelsverkeer tussen Lid-Staten

(60) Gezien het belang van de betrokken ondernemingen op de markt van het maritiem vrachtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en Noord-Frankrijk, België en Nederland, kan er niet aan worden getwijfeld dat de regeling op zijn minst een potentieel ongunstig effect op het handelsverkeer tussen de Lid-Staten had.

(61) Een onderling afgestemde feitelijke gedraging onder de voornaamste aanbieders van een bepaalde dienst beïnvloedt juist door de aard van die gedraging het patroon van het handelsverkeer tussen de Lid-Staten welke bij ontstentenis van een dusdanige gedraging zou zijn ontstaan. Dit treedt vooral aan de dag wanneer het een internationale vervoerdienst betreft. In deze zaak vertegenwoordigen de betrokkenen een groot aandeel van de betrokken dienstenmarkt en zij zijn gevestigd in verschillende Lid-Staten. Een vermindering van hun onderlinge concurrentie zal waarschijnlijk de vraag van de ene maatschappij naar de andere ombuigen en aldus het patroon van het handelsverkeer in de betrokken dienst tussen de Lid-Staten wijzigen. Een potentieel bijkomend gevolg is dat de prijsverhoging van de transportdiensten de vraag naar deze diensten kan drukken waardoor het goederenverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese continent afneemt.

Conclusie

(62) Op grond van bovenstaande overwegingen is de Commissie van oordeel dat P&OEF, Sealink, SNAT en BF aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging in strijd met artikel 85 van het Verdrag deelnamen door een valutatoeslag overeen te komen welke van toepassing zou zijn op roro-vrachtverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk.

(63) Tevens is de Commissie van oordeel dat P&OEF en NSF aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging in strijd met artikel 85 van het Verdrag deelnamen door een valutatoeslag overeen te komen die van toepassing zou zijn op het roro-vrachtverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en België en Nederland.

GELDBOETEN

Artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86

(64) Krachtens artikel 19, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056 kan de Commissie bij beschikking aan ondernemingen geldboeten opleggen van ten minste 1 000 en ten hoogste 1 miljoen ecu dan wel van ten hoogste 10 % van de omzet in het vorige boekjaar van elk van de ondernemingen die aan de inbreuk deelnemen wanneer zij opzettelijk of uit onachtzaamheid artikel 85, lid 1, van het Verdrag schenden. Bij het vaststellen van het bedrag van de geldboete dient rekening te worden gehouden met de ernst en met de duur van de inbreuk.

De ernst

(65) Een onderling afgestemde feitelijke gedraging waarbij de belangrijkste maatschappijen in de markt van het vervoer van vracht via roro-veerboten poogden een uniforme prijsverhoging in te voeren, vormt een ernstige inbreuk op het Gemeenschapsrecht. De maatschappijen hebben betoogd dat de toeslagen gerechtvaardigd waren omdat zij voor aanzienlijke verliezen stonden indien zij hun prijzen in pond sterling niet verhoogden. De Commissie ontkent niet dat een onafhankelijk handelende maatschappij ertoe gerechtigd is een valutatoeslag in te voeren indien zij dit noodzakelijk acht. Uit het bewijsmateriaal blijkt evenwel duidelijk dat P&OEF, Sealink, SNAT, BF en NSF poogden de onzekerheid betreffende de maatregelen van hun concurrenten weg te nemen door overeen te komen om gelijke of nagenoeg gelijke toeslagen in te voeren. De meeste maatschappijen hebben betoogd dat de toeslagen hoegenaamd niet of slechts gedeeltelijk werden aangerekend. De Commissie kan aanvaarden dat de invoering van toeslagen slechts een gedeeltelijk succes was, voornamelijk wegens het verzet van de klanten tegen de invoering van toeslagen. Het gedeeltelijke falen van de inbreuk maakt deze daarom nog niet minder ernstig. Een opzettelijke en manifeste schending van een van de duidelijkste verbodsbepalingen van artikel 85, lid 1, moet als ernstig worden beschouwd.

(66) De Commissie is van mening dat bij de onderling afgestemde feitelijke gedraging P&OEF en Sealink klaarblijkelijk het voortouw namen. De andere maatschappijen speelden een betrekkelijk ondergeschikte rol.

De duur

(67) De Commissie is van oordeel dat, wat P&OEF, Sealink en SNAT betreft, de onderling afgestemde feitelijke gedraging op 2 oktober 1992 aanving aangezien de oorsprong blijkbaar in een bijeenkomst ligt die op die datum werd gehouden. BF en NSF sloten zich medio oktober 1992 bij de genoemde maatschappijen aan. Uit het bewijsmateriaal blijkt dat de toeslagen werden aangerekend aan kleinere klanten met een geringere marktkracht dan hun grote concurrenten, en dat deze tot en met 31 december 1992 bleven bestaan. Zoals reeds in punt 28 is gesteld, luidt een bij Sealink aangetroffen stuk als volgt: [...]. Een ander bij Sealink aangetroffen stuk dat aan SNAT is gericht, luidt als volgt: [...]. Uit stukken die in de lokalen van Sally Line zijn aangetroffen, blijkt dat P&OEF op 20 november 1992 brieven aan haar klanten van

de dienst Felixstowe — Rotterdam/Zeebrugge verzond, waarin zij hen op de hoogte bracht van de hogere vrachttarieven per 1993 en waarin het volgende is vermeld: „Om elk misverstand te vermijden willen wij bij dezen onderstrepen dat de valutatoeslag verder wordt aangerekend op grond van de tarieven die op 1 november 1992 werden ingevoerd, zoals aangekondigd in ons schrijven van 19 oktober 1992". Soortgelijke brieven werden op 23 november 1992 aan de klanten van de diensten Dover — Calais/Boulogne/Zeebrugge/Oostende gezonden. Uit een ander intern stuk van P&OEF blijkt dat P&OEF vanaf 23 november 1992 [...]. In een ander bij P&OEF gevonden stuk is vermeld dat: [...]. SNAT geeft toe dat [...] van haar [...] klanten die facturen in pond sterling ontvingen, de toeslagen betaalden en zegt dat de toeslagen niet na 31 december 1992 werden toegepast, hetgeen impliceert dat zij tot die datum werden betaald. BF vermeldt eveneens dat de toeslag betrekking had op 10 % van haar vrachtvervoerklanten en van toepassing was tot 1 januari 1993.

De Commissie is bereid te aanvaarden dat de inbreuk eind 1992 werd beëindigd.

(68) De Commissie is niet van oordeel dat de inbreuk in de onderhavige zaak zeer aanzienlijke geldboeten vergt. Hoewel hetgeen de betrokken maatschappijen probeerden te verwezenlijken als een ernstige inbreuk op het Gemeenschapsrecht moet worden aangemerkt, bleek de gelijktijdige invoering van valutatoeslagen in de praktijk slechts gedeeltelijk succesvol te zijn. Gezien de flagrante aard van de inbreuk, zijn louter symbolische geldboeten in dezen niet dienstig. Voorts acht de Commissie dat P&OEF en Sealink een hogere geldboete moet worden opgelegd dan voor de andere partijen het geval is omdat zij de voornaamste organisatoren van de onderling afgestemde feitelijke gedraging waren.

(69) De Commissie erkent dat vooral Sealink volledig en ronduit op het verzoek om inlichtingen van de Commissie na de onaangekondigde verificaties heeft geantwoord. Zij is evenwel van oordeel dat een vermindering van de geldboete in dit geval niet dienstig is omdat de samenwerking slechts werd verleend nadat de inbreuk door de verificaties van de Commissie aan het licht was gebracht, en omdat Sealink één van de belangrijkste organisatoren van de onderling afgestemde gedraging was. Dit spoort met het beleid dat onlangs door de Commissie in haar mededeling betreffende vermindering van geldboeten in zaken betreffende mededingingsregelingen [1] is uitgestippeld,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries en North Sea Ferries hebben artikel 85, lid 1, van het EG-Verdrag geschonden door vanaf medio oktober 1992 tot en met 31 december 1992 deel te nemen aan een onderling afgestemde feitelijke gedraging waarbij de toonaangevende roro-veerdienstmaatschappijen op de markt van het vrachtvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese continent heimelijk contact met elkaar opnamen om hun reactie op de devaluatie van het pond sterling in september 1992 te bespreken en te bepalen.

Artikel 2

Aan de hiergenoemde ondernemingen worden wegens de in artikel 1 bedoelde inbreuk de onderstaande geldboeten opgelegd:

i) P&OEF, een geldboete van 400 000 ecu,

ii) Stena Line UK (Stena Sealink), een geldboete van 100 000 ecu,

iii) Sea France (SNAT), een geldboete van 60 000 ecu,

iv) Brittany Ferries, een geldboete van 60 000 ecu,

v) North Sea Ferries, een geldboete van 25 000 ecu.

Artikel 3

De geldboeten dienen binnen drie maanden vanaf de datum van de kennisgeving van deze beschikking te worden gestort op de onderstaande bankrekening:

Rekeningnummer 310-0933000-43,
Commissie van de Europese Gemeenschappen,
Bank Brussel-Lambert,
Europees agentschap,
R. Schumanplein 5,
B-1040 Brussel.

Na drie maanden is automatisch rente verschuldigd tegen het tarief dat door het Europees Monetair Instituut wordt aangerekend op zijn ecu-transacties op de eerste werkdag van de maand waarin deze beschikking is vastgesteld, verhoogd met 3,5 procentpunt, of wel 7,5 %.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

— 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, FR-29680 Roscoff;

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

[1] PB nr. C 207 van 18. 7. 1996, blz. 4.

Deze beschikking vormt overeenkomstig artikel 192 van het EG-Verdrag executoriale titel.

Gedaan te Brussel, 30 oktober 1996.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie