KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 30. oktober 1996

om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 85

(IV/34.503 — Færgeselskaber — Valutatillæg)

(Kun de engelske, franske og nederlandske udgaver er autentiske)

(97/84/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport [1], ændret ved akten vedrørende Østrigs, Sveriges og Finlands tiltrædelse, særlig artikel 19, stk. 2,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 12. september 1994 om at indlede en procedure i denne sag,

efter at have givet parterne lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens klagepunkter i overensstemmelse med dels artikel 23 i forordning nr. 4056/86, dels Kommissionens forordning (EØF) nr. 4260/88 af 16. december 1988 om meddelelser, klager, ansøgninger og høringer i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport [2], senest ændret ved akten vedrørende Østrigs, Sveriges og Finlands tiltrædelse,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Søtransportområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

[1] EFT nr. L 378 af 31. 12. 1986, s. 4.
[2] EFT nr. L 376 af 31. 12. 1988, s. 1.

I. SAGSFREMSTILLING

A. BAGGRUNDEN FOR NÆRVÆRENDE BESLUTNING

(1) Denne beslutning udspringer af kontrolundersøgelser foretaget på fire færgeselskabers kontorer i april 1993 på grundlag af artikel 18, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 4056/86. Under disse kontrolundersøgelser fandt Kommissionen skriftlige beviser for, at en række færgeselskaber havde aftalt at indføre et valutatillæg på transport af gods efter devalueringen af pund sterling i september 1992. Fem færgeselskaber — P&O European Ferries, Stena Sealink, SNAT, Brittany Ferries og North Sea Ferries — havde bebudet identiske tillæg på godstransport mellem Det Forenede Kongerige og kontinentet, som blev indført på samme dato og beregnet efter samme metode.

B. PARTERNE

(2) De af denne procedure berørte parter er roll-on-roll-off-færgeselskaber, der tilbyder godstransport på en række ruter mellem England og det europæiske kontinent.

— P&O European Ferries Ltd (»P&OEF«) er et datterselskab af Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (»P&OSNC«). P&OEF tilbyder roll-on-roll-off-godstransport på de korte ruter mellem Dover og Calais, på de vestlige kanalruter mellem Portsmouth og Le Havre eller Cherbourg og — på overtrædelsestidspunktet — på en Nordsørute mellem Felix-

stowe og Zeebrugge og Rotterdam. På overtrædelsestidspunktet drev P&OEF desuden en puljeordning med det belgiske selskab Regie Voor Maritiem Transport (RMT), i henhold til hvilken selskabet tilbød transporttjenester mellem Dover og Oostende og Zeebrugge. P&OEF har meddelt Kommissionen, at dets omsætning på de relevante markeder i 1992 androg [...] GBP (*).

— Stena Line UK (»Sealink« eller »SSL«) er et 100 %-ejet datterselskab af Stena Line AB, der er et svensk selskab med en konsolideret omsætning i 1994 på 9,4 mia. SEK. Under navnet Stena Sealink Line (»SSL«) opererede det mellem Dover og Dunkerque, Newhaven og Dieppe samt Cherbourg og Southampton. Tidligere opererede selskabet også på den korte kanalrute mellem Dover og Calais som led i en puljeordning indgået med Société Nouvelle d'Armement Transmanche (»SNAT«) (1). SSL har meddelt Kommissionen, at selskabets omsætning på markedet for godstransport mellem Det Forenede Kongerige og Frankrig i 1993 androg [...] GBP.

— Sea France (»SNAT«) er et 100 %-ejet datterselskab af GIE Transmanche, der selv er 86,6 %-ejet af SNCF, de franske statsbaner. Tidligere kendt som SNAT (se ovenfor), udgjorde selskabets samlede omsætning i 1991 1 112 637 867 FRF.

— Bretagne Angleterre Irlande SA (»BAI«) er et fransk selskab, der under navnet Brittany Ferries (»BFI«) tilbyder roll-on-roll-off-godstransport på de vestlige kanalruter mellem Portsmouth og Plymouth og Caen, St. Malo og Roscoff. Desuden tilbyder også BAI(UK) Ltd, der er et britisk datterselskab af BAI, godstransport på en vestlig kanalrute, nemlig mellem Poole og Cherbourg, gennem et andet datterselskab, Truckline Ferries. BAI's omsætning i 1993 androg 1,8 mia. FRF.

— North Sea Ferries (»NSF«) opererer på Nordsøruterne mellem Hull, Ipswich og Teesport og Zeebrugge og Rotterdam og er et 50/50-joint venture mellem P&OSNC og Koninklijke Nedlloyd Groep NV. Selskabet havde i 1991 en omsætning på 56 404 559 GBP.

(3) Kommissionen foretog også undersøgelser hos en række andre færgeselskaber, som også havde indført valutatillæg på det relevante marked. Disse selskaber er ikke omfattet af denne procedure, men der henvises til dem forskellige steder i det følgende. Der er tale om følgende selskaber:

— Tor Line, der er et i Nederlandene baseret datterselskab af det svenske selskab Tor Line AB, der selv er et datterselskab af det danske selskab DFDS. Tor Line besejler Nordsøruten mellem Immingham og Rotterdam

— Sally Line, der er et finskejet selskab med færgefart mellem Ramsgate og Dunkerque og Oostende

— Olau Line, der indtil for nylig besejlede ruten mellem Sheerness og Vlissingen

— Stena Line BV, der er et søsterselskab til Stena Sealink og besejler ruten Harwich-Hoek van Holland.

(4) De fem færgeselskaber, der er omfattet af denne procedure, anslås at have haft en kombineret andel på 60 % af det samlede relevante marked i 1992, idet dette skøn er baseret på tal offentliggjort i »Cruise & Ferry Info« (et årligt brancheforeningsblad), tal fra det britiske transportministerium og tal fra P&OEF.

Markedet

(5) Det relevante marked er markedet for godstransport til søs mellem Det Forenede Kongerige og Frankrig, Belgien og Nederlandene. Det omfatter transport både til og fra Det Forenede Kongerige.

Geografisk set omfatter dette marked al transport mellem på den ene side havne på den engelske østkyst og sydkyst og på den anden side havne i Nordfrankrig, Belgien og Nederlandene. Det er muligt at identificere mere snævert afgrænsede sektorer inden for dette marked. Således kan markedet især opsplittes i tre hovedsektorer: de korte Kanalruter, de vestlige Kanalruter og Nordsøruterne. Der er en betydelig konkurrencemæssig overlapning mellem de vestlige Kanalruter og de korte Kanalruter og mellem de korte Kanalruter og Nordsøruterne. Denne substituerbarhed skyldes, at de pågældende havne har gode transportforbindelser, således at videretransport til en række slutdestinationer i hele Det Forenede Kongerige eller på det europæiske kontinent er forholdsvis uproblematisk og almindeligt forekommende.

Godstransporten mellem disse havne kunne på det relevante tidspunkt kun varetages af færgeselskaber, da Kanaltunnelen endnu ikke var åben. Godstransporten foregik enten som roll-on-roll-off (ro-ro) eller lift-on-lift-off (lo-lo) og omfattede bl.a. vare-/lastbiler med chauffør, anhængere uden ledsager, containere osv. De færgeselskaber, som denne beslutning omhandler, er alle roll-on-roll-off-færgeselskaber.

(*) Tekst i firkantet parentes omfattes af forretningshemmeligheden, jf. artikel 24 i forordning (EØF) nr. 4056/86.

(1) EFT nr. C 82 af 19. 3. 1994, s. 7. Denne aftale er nu bragt til ophør.

Det skønnes, at det samlede marked for fragt mellem Det Forenede Kongerige og kontinentet i 1992 udgjorde ca. 2,9 mio. fragtenheder, hvoraf 59 % blev transporteret via Nordsøen, 30 % via Doverstrædet (den korte Kanaloverfart) og 11 % via den vestlige del af Kanalen. Det skønnes, at de færgeselskaber, som denne beslutning vedrører, havde en markedsandel på ca. 49 % på Nordsøen, ca. 83 % på Doverstrædet og ca. 100 % på den vestlige del af Kanalen.

Den samordnede praksis

(6) Den samordnede praksis angår bestemte færgeselskabers samtidige indførelse af identiske valutatillæg på roll-on-roll-off-fragtrater betalt i pund sterling på bestemte ruter mellem Det Forenede Kongerige og kontinentet i 1992.

(7) Efter devalueringen af pund sterling med ca. 17 % den 16. september 1992 var færgeselskaber med indtægter i denne valuta og udgifter i andre valutaer nødsaget til at tage stilling til, hvordan de ville reagere på et eventuelt fald i den reelle værdi af deres indtægter og reelle omkostningsstigninger. For eksempel britiske færgeselskaber ville have haft en del af deres indtægter i pund sterling, medens nogle af deres omkostninger, såsom brændstof og reservedele, blev betalt i andre valutaer. Færgeselskaber fra det europæiske kontinent vil også være blevet ramt af devalueringen, hvis de havde større indtægter i pund sterling, og de stod også over for udsigten til, at kunderne ville forsøge at gå over til afregning i pund sterling eller til andre færgeselskaber for at drage fordel af devalueringen. På den anden side vil færgeselskaber med væsentlige indtægter i andre valutaer og omkostninger i pund sterling have haft fordel af devalueringen.

(8) Færgeselskaberne måtte derfor træffe en forretningsmæssig beslutning. Der eksisterede en række forskellige muligheder. Et færgeselskab kunne f.eks. vælge at hæve sine takster for at tage hensyn til den faldende indtjening, eller det kunne forsøge at vinde kunder fra konkurrenterne ved ikke at hæve eller endda sænke taksterne. Faktisk vil alle de normale forretningsmæssige overvejelser, der spiller en rolle på et frit marked, have gjort sig gældende i denne situation. Omkostningsstrukturerne for de forskellige færgeselskaber på det relevante marked vil have varieret betydeligt alt efter størrelse, driftssteder, forsyningskilder, flådestørrelse, arbejdsstyrke osv. De kan derfor ikke forventes at ville have reageret ens på devalueringen af pund sterling.

(9) I slutningen af september 1992 tilkendegav en række internationale vejgodstransportfirmaer, at de ville indføre valutatillæg på fragtrater betalt i pund sterling. Dette synes at have haft indflydelse på færgeselskabernes reaktion på situationen, da samtlige færgeselskaber på det relevante marked efterfølgende indførte valutatillæg i en eller anden form. De selskaber, der har deltaget i overtrædelsen, indførte tillæg på samme dato, nemlig den 1. november 1992, af samme størrelsesorden og beregnet efter samme metode. Tre færgeselskaber udsendte næsten enslydende meddelelser til deres kunder. Det er ikke indførelsen af et valutatillæg i sig selv, som Kommissionen gør indvendinger imod, da dette var en forretningsmæssig beslutning, som hvert enkelt selskab var berettiget til at træffe uafhængigt af andre. Bevismaterialet viser imidlertid med al tydelighed, at næsten samtlige færgeselskaber på det relevante marked tog direkte kontakt med deres konkurrenter for at drøfte, hvordan de skulle reagere på den situation, der var opstået.

(10) De tillæg, som Stena Sealink, SNAT, P&OEF og Brittany/Truckline Ferries bebudede for ruterne mellem Det Forenede Kongerige og Frankrig (via Doverstrædet og den vestlige del af Kanalen), var identiske. Det skønnes, de pågældende færgeselskaber sad på 88 % af disse ruter i 1992.

(11) For ruterne mellem Det Forenede Kongerige og Belgien (via Doverstrædet og Nordsøen) bebudede både P&OEF og North Sea Ferries tillæg, som var identiske med MAT-skalaen for Belgien (en tillægsskala indført af MAT Transport, et vejgodstransportfirma, i september 1992 og herefter benævnt »MAT-skalaerne«. De indebar forskellige tillægsskalaer for transport til og fra 13 europæiske lande, inkl. Frankrig, Belgien og Nederlandene. Størrelsen af tillægget på transport til og fra et givet land i en given uge kunne beregnes ved at anvende valutakurserne i Financial Times den forudgående fredag). Det skønnes, at disse færgeselskaber havde en markedsandel på over 50 % på disse ruter.

(12) For ruterne mellem Det Forenede Kongerige og Nederlandene (via Nordsøen) bebudede North Sea Ferries tillæg, som var identiske med MAT-skalaen for Nederlandene, medens P&OEF bebudede næsten identiske tillæg. Det skønnes, at disse færgeselskaber havde en markedsandel på over 30 % på ruterne mellem Det Forenede Kongerige og Nederlandene i 1992.

(13) Alle færgeselskaberne indførte deres tillæg den 1. november 1992.

C. **KOMMISSIONENS KONTROLUNDERSØGELSER**

(14) Den 6. og 7. april 1993 gennemførte tjenestemænd fra Kommissionen, i overensstemmelse med artikel 18 i forordning (EØF) nr. 4056/86, uvarslede kontrolundersøgelser på samme tidspunkt hos tre af de selskaber, som denne beslutning er rettet til, nemlig P&O European Ferries, Stena Sealink og Brittany Ferries. Der blev også gennemført kontrolundersøgelser hos Sally Line og Truckline Ferries, der et datterselskab af Brittany Ferries.

Efter kontrolundersøgelserne blev der over for ovennævnte selskaber fremsat begæringer om oplysninger i henhold til artikel 16 i forordning (EØF) nr. 4056/86.

D. **BEVISMATERIALE**

(15) De hovedbeviser, som denne beslutning er baseret på, omfatter følgende:

a) beskeder udvekslet — for det meste med telefax — mellem forskellige færgeselskaber om indførelsen og beregningen af et valutatillæg

b) interne memoranda skrevet af ansatte hos P&OEF, Sealink og Brittany Ferries

c) indrømmelser fremsat af P&O European Ferries og Stena Sealink i deres svar på Kommissionens begæringer om oplysninger og i deres svar på Kommissionens klagepunktsmeddelelse.

P&OEF og Stena Sealink

(16) Stena Sealink har meddelt Kommissionen [1], at der den 29. september 1992 blev afholdt et møde i Paris mellem Stena Sealink og SNAT, hvor bl.a. konsekvenserne af devalueringen af pund sterling blev diskuteret. Sealink har fortalt, at SNAT på dette møde gav udtryk for, at det frygtede at miste kunder på grund af det dobbelte valutaregnskab, som det førte med konkurrenter, navnlig P&OEF (kunder med mulighed for at betale i enten franske franc eller pund sterling ville vælge pund sterling). Sealink har endvidere fortalt, at P&OEF's fragtdirektør sluttede sig til mødet efter forudgående aftale med Sealink, og konsekvenserne af devalueringen blev drøftet. Ifølge Sealink udtalte SNAT, at medmindre P&OEF tog skridt til at fjerne den anomali, som devalueringen havde skabt, ville SNAT være nødsaget til at reducere sine rater i franske franc. P&OEF's fragtdirektør indvilgede i at drøfte sagen med sin administrerende direktør.

(17) Der blev afholdt et nyt møde mellem Sealink, SNAT og P&OEF den 2. oktober 1992 for at drøfte forslag til en rationalisering af færgedriften som svar på konkurrencen fra Kanaltunnelen. Der blev også drøftet valutatillæg. Ifølge P&OEF [2] »resulterede parternes diskussion i nogle basale konklusioner, nemlig at det var nødvendigt at indføre et valutatillæg for at sikre rentabiliteten, og at det var nødvendigt at indføre et valutatillæg for at genskabe ordenen på markedet«. P&OEF har fortalt, at de tre færgeselskaber nåede til enighed om, at indførelsen af et tillæg over »et korrekt tidsforløb« var nødvendig for at beskytte de respektive selskabers interesser. Desuden har P&OEF fortalt, at eftersom de tre tilstedeværende selskaber var blandt markedets største, måtte det forventes, at deres planer om at indføre et tillæg ville falde i god jord hos de mindre færgeselskaber, f.eks. Sally Line og Brittany Ferries.

(18) Stena Sealink har fortalt, at SNAT på dette møde gentog, hvad det havde sagt på mødet i Paris, nemlig at selskabet ville være nødsaget til at sænke sine fragtrater i franske franc for at forblive konkurrencedygtigt, medmindre de britiske færgeselskaber hævede deres fragtrater i pund sterling. Sealink har endvidere udtalt, at det meddelte SNAT og P&OEF, at det agtede at indføre et valutatillæg, men at P&OEF ikke ønskede at gøre det samme. P&OEF havde imidlertid sagt, at det ville kontakte andre færgeselskaber for at drøfte følgerne af et valutatillæg.

(19) Den 5. oktober 1992 sendte P&OEF en tillægstabel til Stena Sealink. P&OEF har fortalt, at formålet med at sende denne tabel var at give Sealink en idé om, hvilken type tillæg P&OEF havde i sinde at indføre, og at der var tale om en opfølgning af drøftelserne afholdt den 2. oktober. (P&OEF havde rent faktisk fået denne tillægstabel fra North Sea Ferries, og den indeholdt en oversigt over fire glidende tillægsskalaer baseret på de omtrentlige kurser på de nederlandske, belgiske, franske og tyske valutaer på tidspunktet for devalueringen af pund sterling.)

(20) Som angivet af P&OEF endte færgeselskaberne imidlertid med at arbejde sammen om udvælgelsen af forskellige tillægsskalaer, nemlig dem, som var identiske med MAT-skalaerne (se nr. 11).

(21) Ifølge Stena Sealink fandt der en række telefonsamtaler sted mellem dette selskab og P&OEF i ugen efter den 5. oktober 1992. I løbet af disse telefonsamtaler drøftede parterne MAT-skalaernes egnethed, datoen for hver enkelt parts annoncering af tillæggene og datoen for indførelsen heraf.

(22) Den 12. oktober 1992 sendte Stena Sealink en kopi af MAT Transports tillægsskala til SNAT og Stena Line BV.

[1] Stena Sealinks svar på Kommissionens begæring om oplysninger.

[2] P&OEF's svar på Kommissionens begæring om oplysninger.

(23) Den 14. oktober 1992 faxede Stena Sealink P&OEF en kopi af den meddelelse, som førstnævnte havde i sinde at udsende til sine kunder den følgende dag for at annoncere sine tillæg på al fragt betalt i pund sterling på alle sine ruter mellem Frankrig og Det Forenede Kongerige fra den 1. november 1992 (1). Tillægsskalaen angivet i denne meddelelse var identisk med MAT-skalaen for transport til eller fra Frankrig. Af en besked skrevet i hånden nederst på dette dokument fremgik det, at Sealinks telefax blev fulgt op af en telefonsamtale mellem P&OEF og Stena Sealink den 14. oktober 1992, i løbet af hvilken P&OEF havde påpeget, at meddelelsen indeholdt en faktuel unøjagtighed, som Stena Sealink derpå havde lovet at korrigere.

Ifølge P&OEF var parterne blevet enige om, at Sealink skulle tage initiativ til at indføre tillægget, og Sealink havde derfor sendt denne kopi af meddelelsen til P&OEF for at underrette sidstnævnte om det tillæg, som Sealink ville indføre, og om datoen for tillæggets indførelse.

(24) Stena Sealink har fortalt, at i tiden omkring den 15. oktober ringede P&OEF for at sige, at Sally Line ikke ville indføre et tillæg, og Stena Sealink blev anmodet om at kontakte Sally Line. Sealink gjorde dette og fik den besked, at Sally Line ikke ønskede at indføre et tillæg.

P&OEF kontaktede Sally Line den 16. oktober 1992 og sendte Sally Line en kopi af den meddelelse, som Stena Sealink dagen i forvejen havde udsendt til sine kunder vedrørende indførelsen af tillæggene. P&OEF gjorde Sally Line opmærksom på, at P&OEF havde i sinde at anvende samme tillægsskala. Ifølge P&OEF anerkendte Sally Line behovet for et tillæg, men mente ikke, at det kunne berettiges at anvende MAT-skalaen. Den 22. oktober kontaktede P&OEF igen Sally Line for at fortælle, at hvis Sally Line benyttede andre tillæg, ville der opstå »forvirring og problemer på markedet« (2).

Sally Line udsendte en meddelelse til sine kunder den 23. oktober, hvis ordlyd var næsten identisk med ordlyden i meddelelserne fra P&OEF og Brittany Ferries, men Sally Lines tillæg var lavere og svarede ikke til MAT-skalaen. Da der ikke er tilstrækkelige beviser for, at Sally Lines beslutning om at indføre tillæg og om tillæggenes størrelse var et resultat af en hemmelig aftale, er Sally Line ikke en af denne beslutnings adressater.

(1) Dokument fundet hos P&OEF.
(2) Dokument fundet hos Sally Line under Kommissionens kontrolundersøgelse.

(25) Stena Sealink har fortalt, at det fra den 19. oktober modtog en række telefonopringninger fra P&OEF, i løbet af hvilke parterne drøftede uheldige kundereaktioner på annonceringen af tillæggene. Den 22. oktober forespurgte P&OEF, hvordan de to selskaber kunne opkræve tillægget, hvis kunderne ikke ville betale det. Sealink svarede, at det var nødvendigt at indprente over for kunderne, at man klart havde til hensigt at håndhæve tillægget, og det var netop hvad Stena Sealink gjorde.

Under en telefonsamtale den 29. eller 30. oktober 1992 klagede P&OEF til Stena Sealink over, at SNAT gav nogle fragtkunder en rabat for at kompensere for stigningen i den franske francs værdi i forhold til pund sterlings værdi. Ifølge Stena Sealink meddelte det — igen telefonisk og efter at have talt med SNAT — P&OEF, at skønt noget sådant foregik, ville det ophøre i forbindelse med indførelsen af tillægget den 1. november 1992.

Derefter ringede P&OEF den 5. november til Stena Sealink for at fortælle, at det som følge af SNAT's adfærd havde besluttet at fritage sine større kunder for tillægget. P&OEF gav derpå Stena Sealink, over telefonen, navnene på ca. 35-40 sådanne kunder.

(26) Af et dokument dateret den 13. november 1992 og fundet hos P&OEF fremgår det, at P&OEF [...]. Af et andet internt dokument fremgår det, at P&OEF pr. 23. november 1992 [...].

(27) I et dokument dateret den 24. november 1992, som blev fundet hos Stena Sealink og var adresseret til SNAT, hedder det, at [...].

(28) I et andet dokument fundet hos Stena Sealink hedder det, at [...].

(29) Ifølge P&OEF opgav selskabet tillægget til fordel for en samlet genforhandling af 1993-fragtraterne med sine største kunder. Dette bekræftes af dokumenter fundet hos P&OEF. Tillægget blev imidlertid stadig opkrævet af andre kunder, og dokumenter fundet hos Sally Line viser, at P&OEF udsendte meddelelser til sine kunder på overfarterne Felixstowe-Rotterdam/Zeebrugge den 20. november 1992, hvori de blev underrettet om stigningerne i fragtraterne i 1993, og som endvidere indeholdt følgende passage: »For at undgå enhver misforståelse skal vi hermed understrege, at valutatillægget fortsat vil blive opkrævet efter den skala, der trådte i kraft den 1. november 1992, og som De blev informeret om i vores skrivelse af 19. oktober 1992«. Tilsvarende meddelelser blev udsendt den 23. november 1992 til kunderne på selskabets overfarter mellem Dover og Calais, Boulogne, Zeebrugge og Oostende.

(30) Et dokument dateret den 24. november 1992, som blev fundet hos P&OEF, indeholder følgende passage: [...].

Brittany/Truckline Ferries

(31) P&OEF har fortalt, at det henvendte sig til Brittany Ferries for at fortælle, at P&OEF og andre færgeselskaber havde i sinde at indføre et valutatillæg på grundlag af en fælles glidende skala. Ifølge P&OEF (1) »var Brittany Ferries enig i dette initiativ«, og P&OEF gav Truckline Ferries en kopi af det brev, som P&OEF ville udsende til sine kunder for at informere om tillæggene, sammen med en kopi af den foreslåede glidende tillægsskala.

(32) Stena Sealink har udtalt, at det mellem den 12. og 15. oktober 1992 blev kontaktet af Brittany Ferries, som ønskede at vide, hvad Stena Sealink agtede at gøre med hensyn til devalueringen af pund sterling. Sealink oplyste Brittany Ferries, at det pr. 1. november 1992 ville indføre et tillæg i stil med MAT Transport Ltd, og at det ville blive afkrævet alle kunder uden undtagelse.

(33) Et internt Brittany Ferries-notat (2) dateret den 16. oktober 1992 lyder således:

»Alle større færgeselskaber, dvs. Sealink, P&O, Olau, Sally osv., enten har udsendt eller er i færd med at udsende vedlagte meddelelse til alle kunder på kontinentet og i Det Forenede Kongerige. Det er mit indtryk, at dette vil blive strengt håndhævet over for alle kunder uden undtagelse, og jeg foreslår, at vi udsender følgende på mandag« (den 19. oktober 1992).

Denne telefax var ledsaget af dels en meddelelse, som var næsten identisk med den, som P&OEF efterfølgende udsendte den 19. oktober 1992, dels en tillægstabel svarende til MAT-skalaen.

(34) Den 21. oktober 1992 tilsendte Brittany Ferries P&OEF en kopi (3) af den meddelelse, som Truckline Ferries havde sendt til sine kunder dagen i forvejen for at informere dem om indførelsen af et valutatillæg med virkning fra den 1. november 1992. P&OEF har udtalt, at formålet hermed var at bekræfte Brittany Ferries' mundtlige tilkendegivelse af, at det havde indført tillægget på basis af MAT-skalaen.

(35) Som i både P&OEF's og Sealinks tilfælde fandt Kommissionen i løbet af sine kontrolundersøgelser ingen beviser for, at Brittany Ferries havde gjort noget forsøg på kalkulere sin tabsrisiko som følge af devalueringen af pund sterling, før selskabet traf beslutning om at benytte MAT-tillægsskalaen. Tværtimod fremgår det klart af et dokument dateret den 7. december 1992, som blev fundet hos Brittany Ferries, at der ikke blev gjort noget forsøg på at beregne tillæggene ved at sætte dem i direkte relation til selskabets omkostningsstruktur på det tidspunkt, hvor de blev annonceret. I samme dokument henvises der til en forespørgsel fra det britiske Office of Fair Trading (som også havde modtaget en klage over færgeselskabernes fremfærd), og det indeholder følgende passage: [...].

(36) I et internt Brittany Ferries-dokument (4) dateret den 26. oktober 1992 omtales P&OEF og Sealink, og det indeholder følgende passage: [...]. Dokumentets forfatter argumenterer for, at Brittany Ferries skal udvise fleksibilitet i forbindelse med håndhævelsen af sine tillæg. Kommissionen fortolker dette dokument således, at P&OEF, Sealink og Brittany Ferries havde indgået en aftale om at indføre et valutatillæg og afkræve alle kunder dette tillæg.

North Sea Ferries

(37) Ifølge NSF, der er et joint venture mellem P&O og Nedlloyd, og som har bestyrelsesmedlemmer til fælles med P&OEF, greb dette selskab og P&OEF indførelsen af et valutatillæg ens an, og datoen for deres indførelse af valutatillægget (den 1. november 1992) blev bestemt af P&OEF (5). NSF har fortalt, at dets beslutning om at indføre et tillæg blev truffet samme dag i midten af oktober 1992, som P&OEF traf sin beslutning om at indføre et tillæg.

(38) NSF har fortalt, at det den 12. eller 13. oktober 1992 modtog en henvendelse fra Stena Line BV, som fortalte, at det ville indføre et tillæg. Der blev udvekslet en kopi af skalaen. Denne oplysning blev givet videre til P&OEF samme dag (6). NSF har sagt, at det ikke underrettede Stena BV om sine hensigter med hensyn til tillæg, men eftersom Stena Sealink havde kendskab til P&OEF's planer på Nordsøen, ville det også have været klar over, hvad North Sea Ferries havde i sinde at gøre.

(39) Som svar på en begæring om oplysninger fra Kommissionen har Stena Line BV fortalt, at det fra Stena Sealink modtog en kopi af MAT-skalaen den 12. oktober, og samme dag eller den næste dag kontaktede Stena BV North Sea Ferries for at fortælle, at det ville indføre et tillæg efter en glidende skala. Stena Line BV har også fortalt, at det diskuterede konsekvenserne af devalueringen med North Sea Ferries på et eller andet tidspunkt mellem den 2. og 14. oktober (7).

(1) P&OEF's svar på Kommissionens begæring om oplysninger.
(2) Dokument fundet hos Brittany Ferries.
(3) Dokument fundet hos P&OEF.
(4) Dokument fundet hos Truckline Ferries.
(5) North Sea Ferries' svar på Kommissionens begæring om oplysninger.
(6) Dokument fundet hos P&OEF.
(7) Stena Line BV's svar på Kommissionens begæring om oplysninger.

(40) North Sea Ferries har udtalt, at det i begyndelsen af oktober tilkendegav over for Tor Line, at det agtede at indføre et valutatillæg, og at Tor Line blev tilskyndet til at følge trop, men der blev ikke givet noget tilsagn herom.

Parternes argumenter

P&O

(41) P&O erkender, at det i oktober 1992 deltog i en samordnet praksis sammen med SSL og SNAT. Selskabet påstår imidlertid, at tillæggene aldrig blev gennemført som planlagt og blev skrinlagt i begyndelsen af november 1992, og at de ikke havde indflydelse på markedet. De smittede ikke af på fragtraterne for 1993. Selskabet fremfører også, at det ikke kan siges, at den samordnede adfærd omfattede Brittany Ferries, og at selskabets koordinering med sit joint venture-selskab, NSF, ikke kan betragtes som en overtrædelse af artikel 85.

Sealink

(42) SSL erkender, at det sammen med SNAT deltog i en samordnet praksis med P&O og overtrådte artikel 85, stk. 1. Selskabet hævder imidlertid, at det vil være uberettiget at pålægge det en stor bøde, eftersom tillæggene ikke blev ført ud i livet. Selskabet hævder også, at det var i sin fulde ret til at konsultere SNAT angående prisfastsættelsesspørgsmål, jf. deres puljeaftale. SSL indførte ensidigt et tillæg på 5 % den 5. november 1992 med virkning fra den 1. november 1992. SSL hævder også, at selskabet ikke kan siges at have deltaget i en samordnet praksis med Brittany Ferries, da kontakterne mellem de to selskaber bestod af blot en enkelt telefonsamtale.

SNAT

(43) SNAT fremhæver i svar på Kommissionens klagepunktsmeddelelse, at det ganske enkelt fulgte sin puljepartners, dvs. Stena Sealinks initiativ, og at det ikke havde kontakt med andre færgeselskaber. Det var helt usædvanligt, at en repræsentant for P&OEF deltog i mødet den 29. september 1992, og det skete efter invitation fra Stena Sealink. SNAT har udtalt, at »det udelukkende erklærede, at det ville træffe de nødvendige foranstaltninger for at bevare sin markedsandel, herunder en nedsættelse af sine rater i franske franc, hvis det havde udsigt til at miste kunder, der havde mulighed for at betale i enten franc eller pund sterling hos konkurrenterne«. Det andet møde den 2. oktober 1992 blev afholdt for at drøfte muligheden for en »superpulje« mellem de tre største selskaber, og intet fundamentalt blev konkluderet vedrørende valutatillæggene. SNAT hævder, at disse møder ikke udgør noget bevis for en samordnet praksis mellem P&O, SSL og SNAT, og at en sådan samordnet praksis under alle omstændigheder ikke kunne have haft som mål at begrænse konkurrencen og ikke kunne have påvirket handelen mellem medlemsstaterne. SNAT har sagt, at det ikke havde kendskab til udvekslingen af tabeller mellem SSL og P&O. SSL var ansvarlig for salg og marketing i Det Forenede Kongerige, jf. puljeaftalen, og derfor overlod SNAT de nærmere detaljer vedrørende gennemførelsen af et tillæg til SSL. SNAT afviser SSL's påstand om, at valutatillæggene blev indført for at imødekomme SNAT's ønsker.

(44) SNAT hævder, at den fælles gennemførelsesdato og den fælles skala kan forklares med den oligopolistiske struktur og gennemsigtigheden på markedet.

(45) SNAT siger, at ud af sine [...] kunder modtog kun [...] fakturaer i pund sterling, og blandt disse var der [...], som ikke betalte tillæggene, medens [...] andre betalte dem, men fik dem tilbage i form af rabatter. Tillæggene blev ikke anvendt efter den 31. december 1992, og de blev ikke indbygget i raterne for 1993. Raterne for 1993 blev forhøjet med 5 % taget under ét, omend visse større kunders individuelt aftalte rater faktisk faldt.

Brittany Ferries

(46) Brittany Ferries fremhævede under den mundtlige høring, at markedet var oligopolistisk og gennemsigtigt. Selskabet fremførte, at da det skulle tage stilling til, hvordan det ville reagere på devalueringen af pund sterling, var det vigtigt at vide, hvad konkurrenterne ville gøre, så det tog skridt til at indhente oplysninger herom, men uden at indgå nogen aftale med konkurrenterne. Sealink offentliggjorde sine planer den 16. oktober 1992, medens Brittany Ferries tilfældigvis blev bekendt med P&O's planer i løbet af en telefonsamtale mellem en af Brittany Ferries' ansatte og en af P&O's ansatte. Brittany Ferries fremfører, at der var tale om sammenfaldende interesser — Brittany Ferries ønskede at vide, hvad konkurrenterne ville gøre, og

konkurrenterne, som allerede havde indledt en samordnet praksis, havde en interesse i at bringe en besked videre til Brittany Ferries. Brittany Ferries hævder, at fragtdirektøren hos Truckline Ferries, [...], der ikke længere arbejder for selskabet, kan have fået en kopi af P&O's brev på forhånd. Det var ham, der udfærdigede en meddelelse for den administrerende direktør for Brittany Ferries (UK), [...], men han fortalte ham ikke, at han havde kendskab til P&O's brev. Den erklæring, som [...] afgav som svar på Kommissionens begæring om oplysninger, nemlig at han personligt havde udfærdiget meddelelsen, kunne forklares med, at han stod i en vanskelig position i forhold til sine overordnede, i og med at en af hans ansatte havde bragt selskabet i en vanskelig situation.

(47) Brittany Ferries anfører også, at den kendsgerning, at det interne memorandum af 16. oktober 1992, som Kommissionen citerede i sin klagepunktsmeddelelse, ukorrekt angav, at Olau og Sally havde besluttet at indføre tillæg, var bevis for, at Brittany Ferries ikke var part til nogen aftale, da det ellers ville have vidst, at Olau og Sally ikke deltog. Brittany Ferries siger, at det anvendte samme tillæg som de andre af »psykologiske årsager«. Eftersom nogle prominente vejgodstransportfirmaer havde indført et tillæg, og eftersom de fleste af færgeselskabernes kunder var vejgodstransportfirmaer, forekom det sandsynligt, at de ville acceptere, at også færgeselskaberne indførte et tillæg.

(48) I sit svar på Kommissionens klagepunktsmeddelelse har P&O udtalt, at selskabets administrerende direktør, [...], kontaktede [...] for at informere ham om, hvad P&O, SSL og SNAT havde i sinde at gøre. P&O har fortalt, at det ikke betragtede Brittany Ferries' respons som et bindende tilsagn, men snarere som en uformel antydning af, at Brittany Ferries — af egne kommercielle årsager — var indstillet på at følge i de største færgeselskabers spor. Skønt Truckline senere bekræftede, at denne fremgangsmåde ville blive fulgt, mente P&O ikke, at det havde opnået et forudgående tilsagn.

(49) Brittany Ferries har fortalt, at tillægget kun berørte 10 % af selskabets vognmandskunder, og at det kun blev opkrævet indtil den 1. januar 1993. Brittany Ferries udsendte imidlertid en meddelelse (1) til sine kunder den 30. november 1992, ifølge hvilken valutatillægget ville blive indbygget i selskabets ratestruktur i tillæg til forhøjelsen af raterne i 1993.

North Sea Ferries

(50) NSF erkender, at det i oktober 1992 samarbejdede med P&OEF om forberedelsen og den planlagte indførelse af en valutatillægsskala, men mener ikke, at dette kan karakteriseres som samordnet praksis. Selskabet fremfører, at artikel 85 ikke bør finde anvendelse på den koordinering, der fandt sted, da NSF og P&OEF har samme moderselskab, nemlig P&OSNC.

(51) NSF fremfører også, at den koordinerede tilgang blev opgivet kort tid efter indførelsen af tillæggene, og at den ikke havde nogen økonomisk indflydelse på markedet.

Kommissionens vurdering af parternes argumenter

(52) Kommissionen bemærker P&OEF's og SSL's erkendelse af, at de overtrådte artikel 85 ved at deltage i samordnet praksis med hinanden og med SNAT. Kommissionen afviser SNAT's påstand om, at det ikke havde kendskab til nogen kontakt med andre færgeselskaber end dets puljepartner SSL. Skønt formålet med møderne den 29. september 1992 og den 2. oktober 1992 ikke primært var at drøfte valutatillæg, erkendes det, at emnet blev drøftet under tilstedeværelse af repræsentanter for alle tre selskaber. Kommissionen indrømmer, at SNAT og SSL var berettiget til at konsultere hinanden om tillæggene, da deres tjenester er samlet i en pulje, men kontakten med P&OEF udgør en klar overtrædelse af artikel 85 (se nr. 55-59). Medens Kommissionen kan gå med til, at SNAT måske ikke havde nogen direkte kontakt med andre færgeselskaber efter den 2. oktober 1992, tyder alt på, at SNAT havde indirekte kontakt med i hvert fald P&OEF via sin puljepartner SSL.

(53) Med hensyn til Brittany Ferries er der bevis for, at der var kontakt mellem både P&OEF og SSL og Brittany Ferries. Parterne har anført, at da kontakterne var minimale, kan de ikke betragtes som samordnet praksis. Dette argument kan Kommissionen ikke acceptere. Hvis virksomheder er villige til at samarbejde med hinanden om deres reaktion på bestemte situationer på markedet, er der ikke nødvendigvis behov for langvarige møder. SSL har hævdet, at selskabets kontakt med Brittany Ferries bestod af blot en enkelt telefonsamtale. Under de givne omstændigheder var en enkelt telefonsamtale formentlig tilstrækkelig, da også P&O havde været i kontakt med Brittany Ferries, og da Brittany Ferries efter eget udsagn var ivrig efter at finde ud af, hvad konkurrenterne havde planer om at gøre ved devalueringen af pund sterling.

P&O's brev til sine kunder blev tydeligvis givet videre til Brittany Ferries, og Brittany Ferries sendte P&O en kopi af det brev, som Truckline Ferries havde sendt til sine kunder den forudgående dag om indførelsen af et valutatillæg med virkning fra den 1. november 1992. P&O har udtalt, at dette skete for at bekræfte den mundtlige tilkendegivelse af, at de havde indført tillægget.

(1) Dokument fundet hos Truckline Ferries.

BF har anført, at den kendsgerning, at det interne memorandum af 16. oktober 1992, som Kommissionen citerede i sin klagepunktsmeddelelse, ukorrekt angav, at Olau og Sally havde besluttet at indføre tillæg, var bevis for, at Brittany Ferries ikke var part til nogen aftale. Kommissionen fortolker dette dokument som ene og alene en påvisning af, at parterne antog, at andre selskaber ville tilslutte sig deres planer. Både P&O og SSL var i kontakt med Sally på daværende tidspunkt.

I et internt BF-dokument, skrevet af en salgsmedarbejder, omtales P&OEF og Sealink, og der står videre, at [...]. Dokumentets forfatter argumenterer for, at Brittany Ferries skal udvise fleksibilitet i forbindelse med håndhævelsen af sine tillæg. Kommissionen fortolker dette dokument således, at BF havde instrueret sit salgspersonale om, at selskabet havde aftalt med P&O og SSL, at tillæggene skulle gælde alle kunder uden undtagelse.

(54) For så vidt angår NSF kan Kommissionen ikke godtage NSF's og P&O's påstand om, at deres indbyrdes forhold udelukker en overtrædelse af artikel 85. Parterne selv har fortalt, at NSF har frihed til at fastlægge sin egen forretningsstrategi uafhængigt af moderselskaberne, dvs. P&O og Nedlloyd [1]. Det følger heraf, at selskabet ikke er en del af P&O-organisationen, og at det skal betragtes som en særskilt markedsdeltager. Parterne har ikke benægtet, at der har været indbyrdes forståelse i denne sag.

II. RETLIG VURDERING

Artikel 85

(55) Ifølge EF-traktatens artikel 85, stk. 1, er alle aftaler mellem virksomheder og alle former for samordnet praksis, der kan påvirke handelen mellem medlemsstater, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen, uforenelige med fællesmarkedet og forbudt, navnlig sådanne, som består i direkte eller indirekte fastsættelse af købs- eller salgspriser eller af andre forretningsbetingelser.

(56) For at fastslå, at der foreligger en form for samordnet praksis, er det tilstrækkeligt, at virksomhederne bevidst erstatter den konkurrencerisiko, der ellers måtte opstå, med et praktisk samarbejde [2]. Samordnet praksis fordrer direkte eller indirekte kontakt mellem konkurrenter, som har til formål eller til følge at påvirke deres adfærd på markedet eller at informere om den adfærd, som de hver især har besluttet sig til, eller overvejer, at følge på markedet [3]. Det fremgår klart af bevismaterialet, at parterne deltog i diskussioner, der tog direkte sigte på at fastlægge en fælles adfærd i forbindelse med indførelsen af valutatillæg. Det fremgår også klart, at disse diskussioner fandt sted på et overordnet plan mellem parterne, herunder især med direkte deltagelse af de administrerende direktører.

(57) I betragtning af det plan, hvorpå kontakterne fandt sted, og mængden af oplysninger udvekslet om indførelsen af et tillæg, er det oplagt, at lighedspunkterne mellem de tillæg, som flere af færgeselskaberne indførte, ikke var et resultat af gennemsigtigheden på det relevante marked, således som nogle af færgeselskaberne har påstået. Navnlig gælder det, at parternes indbyrdes kendskab til deres aktiviteter ikke var et resultat af samtaler med fælles kunder, men et resultat af direkte informationsudvekslinger mellem dem.

(58) For at artikel 85 kan finde anvendelse, er det nødvendigt, at aftalen eller den samordnede praksis mellem parterne har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen. Det klare formål med parternes arrangement var at indføre et fælles valutatillæg med virkning fra samme dato. Der kan ikke herske tvivl om, at dette arrangement udgjorde en samordnet praksis, der havde til formål at fastsætte parternes forretningsbetingelser.

(59) Færgeselskabernes arrangement falder klart inden for rammerne af artikel 85, uanset færgeselskabernes problemer med faktisk at gennemføre de tillæg, som de annoncerede over for deres kunder [4]. Det er muligt, at tillæggene ikke blev gennemført i nøjagtig den form, som færgeselskaberne havde bebudet i midten af oktober, men resultatet af færgeselskabernes samarbejde endte ikke desto mindre med at påvirke forretningsbetingelserne på det relevante marked.

[1] NSF's svar på klagepunktsmeddelelsen, punkt 3.9. P&O's svar på klagepunktsmeddelelsen, punkt 3.10.

[2] Jf. EF-Domstolens dom af 14. juli 1972, ICI mod Kommissionen, sag 48/69, Sml. 1972, s. 619, præmis 64.

[3] Jf. EF-Domstolens dom af 16. december 1975, Suiker Unie og andre mod Kommissionen, forenede sager 40-48, 50, 54-56, 111, 113 og 114/73. Sml. 1975, s. 1663, præmis 174.

[4] Se Kommissionens beslutning 86/398/EØF (EFT nr. L 230 af 18. 8. 1986, s. 1) i Polypropylen-sagen, hvor visse handlinger ansås at overtræde artikel 85, skønt de målpriser, som parterne havde aftalt, aldrig blev opnået.

Påvirkning af handelen mellem medlemsstater

(60) I betragtning af den placering, som virksomhederne indtager på markedet for godstransport til søs mellem Det Forenede Kongerige og det nordlige Frankrig, Belgien og Nederlandene, kan der ikke herske tvivl om, at arrangementet i hvert fald havde potentiel indflydelse på handelen mellem medlemsstater.

(61) En samordnet praksis mellem hovedleverandørerne af en bestemt tjenesteydelse vil i sagens natur påvirke det handelsmønster mellem medlemsstater, der ellers ville være opstået uden den pågældende praksis. Dette er især oplagt, når den relevante tjenesteydelse er en international transportydelse. I denne sag tegner de implicerede parter sig for en stor andel af markedet for den berørte tjenesteydelse, og de er etableret i forskellige medlemsstater. En mindskelse af konkurrencen mellem parterne må forventes at flytte efterspørgslen mellem dem indbyrdes og dermed ændre handelsmønstret for den pågældende tjenesteydelse mellem medlemsstaterne. Der optræder også en i hvert fald potentiel sekundær virkning, idet en forhøjelse af prisen på transportydelser formentlig vil mindske efterspørgslen efter disse ydelser og dermed mindske handelen med varer mellem Det Forenede Kongerige og det europæiske kontinent.

Konklusion

(62) På grundlag af redegørelsen i det foregående mener Kommissionen, at P&OEF, Sealink, SNAT og BF deltog i en samordnet praksis i strid med EF-traktatens artikel 85 ved at aftale størrelsen af det valutatillæg, der skulle anvendes på roll-on-roll-off-godstransport mellem Det Forenede Kongerige og Frankrig.

(63) Kommissionen mener også, at P&OEF og NSF deltog i en samordnet praksis i strid med EF-traktatens artikel 85 ved at aftale størrelsen af det valutatillæg, der skulle anvendes på roll-on-roll-off-godstransport mellem Det Forenede Kongerige og Belgien og Nederlandene.

BØDER

Artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86

(64) Ifølge artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan Kommissionen ved beslutning pålægge virksomheder bøder på mellem 1 000 og 1 mio. ECU, idet sidstnævnte beløb dog kan forhøjes med 10 % af omsætningen i det sidste regnskabsår i hver af de virksomheder, som har medvirket ved overtrædelsen, såfremt de forsætligt eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i traktatens artikel 85, stk. 1. Ved fastsættelsen af bødens størrelse skal der tages hensyn til både overtrædelsens grovhed og dens varighed.

Overtrædelsens grovhed

(65) En samordnet praksis, hvorved de vigtigste virksomheder på markedet for transport af gods med roll-on-roll-off-færger forsøgte at indføre en ensartet prisforhøjelse, udgør en alvorlig overtrædelse af EF-retten. Virksomhederne har påpeget, at tillæggene var berettiget som følge af, at de ville lide betydelige tab, hvis de ikke forhøjede deres priser i pund sterling. Kommissionen benægter ikke, at en selvstændigt handlende virksomhed var berettiget til at indføre et valutatillæg, hvis den fandt det nødvendigt. Det fremgår imidlertid klart af bevismaterialet, at P&OEF, Sealink, SNAT, BF og NSF forsøgte at fjerne enhver usikkerhed omkring deres konkurrenters fremfærd ved at enes om identiske — eller næsten identiske — tillæg. De fleste af færgeselskaberne har anført, at tillæggene enten slet ikke blev gennemført eller kun blev gennemført delvist. Kommissionen kan medgive, at indførelsen af tillæggene ikke var en ubetinget succes, hovedsagelig som følge af modstanden fra kunderne mod indførelsen af de pågældende tillæg. Men den omstændighed, at der ikke var tale om en ubetinget succes, gør ikke overtrædelsen mindre alvorlig. En forsætlig og åbenbar overtrædelse af et af de klareste aspekter af forbuddet i artikel 85, stk. 1, må betragtes som alvorlig.

(66) Kommissionen mener, at hovedanstifterne til den samordnede praksis med al tydelighed var P&OEF og Sealink. De øvrige færgeselskaber spillede en forholdsvis mindre rolle.

Overtrædelsens varighed

(67) Det er Kommissionens opfattelse, at den samordnede praksis tog sin begyndelse den 2. oktober 1992 for P&OEF's, Sealinks og SNAT's vedkommende med udgangspunkt i et møde afholdt på den dato, og at BF og NSF fulgte trop i midten af oktober 1992. Det fremgår af bevismaterialet, at tillægget blev anvendt over for mindre kunder, hvis styrke på markedet var mindre end deres større konkurrenters, og at det gjaldt indtil den 31. december 1992. Som tidligere nævnt (betragtning 28) hedder det i et dokument fundet hos Sealink, at [...]. I et andet dokument, der blev fundet hos Sealink, og som var adresseret til SNAT, hedder det, at [...]. Dokumenter fundet hos Sally Line

viser, at P&OEF udsendte meddelelser til sine kunder på overfarterne Felixstowe-Rotterdam/Zeebrugge den 20. november 1992, hvori de blev underrettet om stigningerne i fragtraterne i 1993, og som endvidere indeholdt følgende passage: »For at undgå enhver misforståelse skal vi hermed understrege, at valutatillægget fortsat vil blive opkrævet efter den skala, der trådte i kraft den 1. november 1992, og som De blev informeret om i vores skrivelse af 19. oktober 1992«. Tilsvarende meddelelser blev udsendt den 23. november 1992 til kunderne på selskabets overfarter mellem Dover og Calais, Boulogne, Zeebrugge og Oostende. Af et andet internt P&OEF-dokument fremgår det, at P&OEF pr. 23. november 1992 [...]. Et andet dokument fundet hos P&OEF indeholder følgende passage: [...]. SNAT indrømmer, at [...] ud af de [...] kunder, der blev faktureret i pund sterling, betalte tillæggene, og samme selskab siger, at tillæggene ikke blev opkrævet efter den 31. december 1992, hvilket implicerer, at de blev opkrævet indtil da. BF har fortalt, at tillægget berørte 10 % af selskabets vognmandskunder, og at det blev opkrævet indtil den 1. januar 1993.

Kommissionen er rede til at godtage, at overtrædelsen ophørte med udgangen af 1992.

(68) Kommissionen mener ikke, at overtrædelsen i denne sag bør straffes med meget store bøder. Skønt de involverede færgeselskaber søgte at opnå noget, der udgjorde en alvorlig overtrædelse af EF-retten, fik de i praksis kun begrænset held med at indføre valutatillæg på samme tid. Kommissionen mener imidlertid heller ikke, at det vil være på sin plads at pålægge selskaberne rent symbolske bøder, da overtrædelsen var af en så oplagt karakter. Kommissionen er også af den opfattelse, at P&OEF og Sealink bør pålægges større bøder end de andre parter, da de var hovedkræfterne bag den samordnede praksis.

(69) Kommissionen anerkender, at især Sealink afgav et komplet og direkte svar på Kommissionens begæring om oplysninger efter Kommissionens uanmeldte kontrolundersøgelse. Kommissionen mener imidlertid ikke, at det vil være passende at reducere bøden i denne sag, dels fordi Sealink først tilbød sit samarbejde, efter at Kommissionen havde afsløret overtrædelsen, dels fordi det var en af hovedkræfterne bag den samordnede praksis. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens nyligt udsendte meddelelse om bødenedsættelser i kartelsager [1] —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

P&O European Ferries, Stena Line UK (Stena Sealink), Sea France (SNAT), Brittany Ferries og North Sea Ferries har overtrådt EF-traktatens artikel 85, stk. 1, ved fra midten af oktober 1992 til den 31. december 1992 at deltage i en samordnet praksis bestående i, at de førende roll-on-roll-off-færgeselskaber på fragtmarkedet mellem Det Forenede Kongerige og det europæiske kontinent tog hemmelig kontakt med hinanden for at drøfte og fastlægge deres reaktion på devalueringen af pund sterling i september 1992.

Artikel 2

De i artikel 1 anførte selskaber pålægges følgende bøder for den i samme artikel anførte overtrædelse:

i) P&O European Ferries: 400 000 ECU

ii) Stena Line UK (Stena Sealink): 100 000 ECU

iii) Sea France (SNAT): 60 000 ECU

iv) Brittany Ferries: 60 000 ECU

v) North Sea Ferries: 25 000 ECU.

Artikel 3

Bøderne indbetales senest tre måneder efter meddelelsen af denne beslutning på følgende bankkonto:

Kontonr. 310-0933000-43

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber

Banque Bruxelles-Lambert

Agence Européenne

Rond-Point Schuman 5

B-1040 Bruxelles.

Efter disse tre måneder påløber der automatisk rente efter den sats, som Det Europæiske Monetære Institut anvendte for sine ecu-transaktioner den første arbejdsdag i den måned, hvor denne beslutning blev vedtaget, plus 3,5 procentpoint, i alt 7,5 %.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til:

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

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

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

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

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

[1] EFT nr C 207 af 18. 7. 1996, s. 4.

Denne beslutning kan tvangsfuldbyrdes i henhold til EF-traktatens artikel 192.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. oktober 1996.

På Kommissionens vegne
Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen